

«RIT»

Foja: 1

FOJA: 159 .- .-

NOMENCLATURA : 1. [40]Sentencia
JUZGADO : 3º Juzgado de Letras de Calama
CAUSA ROL : C-3354-2016
CARATULADO : ALBANEZ/CORPORACION NACIONAL DEL
COBRE DE CHILE

Calama, treinta y uno de Julio de dos mil diecinueve

REG. :

Causa rol : 3354-2016

Materia : Indemnización de perjuicios

Demandantes : Maritza Elizabeth Lamas Rojas Enrique
Antonio Albanez Lamas, Geancarlos Andrés
Albanez Lamas, Cristofher Alexander Albanez
Lamas, Alberto Enrique Lamas Vargas, Claudina
del Carmen Rojas Rivera.

Demandado : Codelco Chile, División Chuquicamata

F/p/fallo : 14 de mayo de 2019

Calama, treinta y uno de julio de dos mil diecinueve

VISTOS:

1.- Con fecha 18 de noviembre de 2016, comparece don RODRIGO ARISMENDI OLIDEN, abogado, en representación de doña **MARITZA LAMAS ROJAS**, chilena, viuda, rut 11.204.284-9, don **ENRIQUE ALBANEZ LAMAS**, Chileno, empleado, rut 16.687.490-4; don **GEANCARLOS ALBANEZ LAMAS**, Chileno, estudiante, rut 18.971.988-4; y don **CRISTOFHER ALBANEZ LAMAS**, Chileno, estudiante, rut 19.463487-0, todos con domicilio en pasaje La Tirana N° 611, Villa Las Leyendas de esta ciudad, e interpone demanda en procedimiento ordinario de indemnización de perjuicios por responsabilidad extracontractual, en contra de la empresa **CODELCO NORTE, DIVISION CHUQUICAMATA**, empresa del giro de la gran minería, rol único tributario N° 61.704.000-k, representada por don JUAN CARLOS AVENDAÑO DIAZ,



«RIT»

Foja: 1

ignora otros antecedentes, ambos con domicilio en Barrio Cívico sin número, Calama, solicitando que, acogiendo la acción presentada se condene al demandado al pago de las siguientes prestaciones: Por concepto de daño material emergente, la suma de \$1.300.000.- a cada uno de los demandantes; por concepto de daño moral, la suma de \$600.000.000.- para cada uno de los demandantes; al pago de las costas de la causa.

Funda su petición señalando que sus representados son la viuda e hijos del ex trabajador de la demandada don CARLOS ALBANEZ PEÑA, cédula de identidad número 10.468.404-1, quien el día 30 de agosto del año 2016 falleció mientras se trasladaba, ejerciendo sus funciones laborales ordinarias, en el sector de la "casa de cambio" del patio del estacionamiento de los camiones de extracción, en el interior de la mina de la División Chuquicamata, de la empresa demandada. Explica que el señor Albanez se desempeñaba hace 26 años como chofer especialista de camiones de extracción, concurre el día señalado hasta su lugar de trabajo, una vez ahí, a eso de las 13:10 horas, tomo el Minibús marca Chevrolet, modelo Express 3500, placa patente única HWLY.72-7, año de fabricación 2016, para conducirlo desde el sector de la "casa de cambio" en la denominada mina Houston, para así trasladarse, junto a su compañero de labores don Daniel Lino (quien también resultó fallecido), hasta el área denominada fase 50 sector E, lugar en el que se encuentran estacionados los camiones de extracción de alto tonelaje en que ambos prestaban sus servicios.

Explica que instantes después de haber comenzado la ruta sobre el minibús, esta máquina produjo un desperfecto eléctrico que se tradujo primero, en la traba de la caja de cambios y el volante, lo cual inevitablemente trajo como consecuencia que el señor Albanez perdiera el control del vehículo, no pudiendo detener su marcha ni virar, por lo cual se estrelló contra el camión de alto tonelaje, pero lo más grave aún, fue que por estos mismos problemas eléctricos el Minibús, que al tomar contacto con el vehículo mayor se incendió, lo cual trajo como consecuencia directa la muerte de los dos trabajadores que iban a bordo.

Indica que, la principal negligencia culpable atribuible a la demandada consiste en que tal como se constató en la visita a terreno efectuada por Sernageomin y la Inspección Provincial del Trabajo, el señor Albanez no contaba con ninguna inducción relativa a la conducción de este tipo de Minibuses, y siendo un servicio prestado por un tercero, no correspondía que éste condujese dicho vehículo, pues su función era ser chofer de los



«RIT»

Foja: 1

camiones de extracción y no de estos minibuses. Esta situación se produce por instrucción del empleador, quien para abaratar los costos, dispuso que los minibuses de la empresa Géminis, fueran conducidos por los propios trabajadores de la estatal, obligándolo prácticamente a ejecutar una labor que desconocía en lo técnico y que no le correspondía ejecutar.

Agrega que los Minibuses referidos son proporcionados por la Empresa Géminis, la que tras una licitación, se adjudicó el contrato de transporte de personal. Destaca que dicho vehículo, solo semanas antes, ya había presentado problemas de la misma índole, a uno se le había trabado la dirección e incluso a un capataz se le incendió el que conducía, precisamente por una falla eléctrica, y el mismo señor Albanez había comentado a su familia semanas antes que los mismos desperfectos que luego le causaron la muerte, ocurrieron mientras el conducía el mismo Carry all. Que, el mal estado de estos Minibuses fue denunciado por los trabajadores, por lo cual se hizo una investigación por parte del Comité Paritario de la empresa, cuyo resultado arrojó que existían fallas importantes en tales medios de transporte, no obstante, la demandada no adoptó ninguna medida de seguridad para resguardar la vida de sus trabajadores, por lo que un incidente tan grave, era de ocurrencia inminente.

Respecto de la responsabilidad extracontractual de la demandada, indica que el Minibús conducido por el señor Albanez, sufrió un accidente por haber presentado dicho vehículo fallas eléctricas que lo desencadenaron, pertenece a la empresa Codelco Chile, División Chuquicamata, previo concurso o licitación, en que entiende, la demandada, tuvo que evaluar y tomar en consideración todos los elementos, especialmente técnicos y de seguridad de los vehículos que prestarían servicios para sus trabajadores, y no solo los de reducción de costos como ocurrió y que de hecho la empresa Avant, que es quien tenía anteriormente este contrato, no presentó ningún problema relacionado.

Explica que accidentes tan importantes como el señalado habían ocurrido con anterioridad, y la empresa conociéndolos no adoptó medidas tendientes a evitar el daño producido. De esta forma, su actuar culposo, negligente y descuidado trajo como consecuencia el desenlace fatal, causando graves perjuicios a sus representados, sobre todo morales, ya que no es un misterio el dolor que provoca a una mujer que lleva 34 años de relación amorosa con el fallecido, 26 de ellos casados, siendo su primer y única pareja; y sus hijos de 19 años, quienes vivieron toda la



«RIT»

Foja: 1

vida junto a su padre, acostumbrados a vivir en un ambiente de familia bien constituida, viendo de la noche a la mañana como quien constituía un pilar fundamental, perdió la vida por culpa de la negligencia de la demandada, mientras se prestaba a cumplir una jornada laboral normal.

Agrega que tras el hecho, la familia se desplomo, todos padecen profundas depresiones, se encuentran bajo tratamiento psicológico y psiquiátrico, experimentan entre ellos un notable desapego, la viuda se encuentra bajo el efecto constante de somníferos, no logra concebir la vida ni dormir en circunstancias normales, los dos hijos menores han presentado casi instantáneamente episodios de rebeldía y no obedecen a su madre. El sentimiento de desolación, desapego y extrañar a su padre y cónyuge fallecido, se hace palpable día a día; que esta muerte atribuible a modo de culpa a la demandada, les destruyó su familia.

Explica que este actuar culposo e irresponsable de la demandada constituye el delito cuasidelito de homicidio previsto y sancionado el artículo 391 en relación con el artículo 490 del Código Penal.

Agrega que el actuar culpable de la demandada se enmarca en la infracción manifiesta de lo que dispone el artículo 184 del Código de Trabajo, que cita, relacionado con el artículo 2320 del Código Civil, señalando que es aquí donde se materializa de modo más palpable su falta de cuidado, pues fueron las propias jefaturas de su representado, empleados de la demandada, quienes dispusieron que su representado ejerciera una función que no correspondía, cual fue hacerlo conducir el minibús de un tercero contratado para ello; y especialmente, el no tomar las medidas para evitar el accidente, pese a haber ocurrido accidentes similares y denuncias por el mismo hecho poco tiempo antes, sin hacer, lisa y llanamente, nada al respecto.

Cita los artículos 2322 y 2329 del Código Civil, ratificado por lo dispuesto en el artículo 69 letra b) de la Ley 16.744, señalando que sus representados han sufrido un profundo e irreparable daño, sobre todo emocional, trauma, que no experimenta mejoría, sino que va en aumento, siendo sus condiciones psíquicas actuales de profunda depresión, sin perjuicio de enfermedades psiquiátricas derivadas de este hecho, cuadros que deben ser tratado con urgencia.

Solicita tener por interpuesta demanda de indemnización de perjuicios en responsabilidad extracontractual en contra de la



«RIT»

Foja: 1

Empresa Codelco Norte, División Chuquicamata, acogerla y condenarla al pago de las siguientes prestaciones: a) por concepto de daño material emergente, correspondientes a los gastos necesarios para recuperar su salud emocional, consistente en gastos de terapias psicológicas y psiquiátricas la suma de \$1.300.000.- para cada uno de los demandantes, o la suma que el Tribunal fije. b) por concepto de daño moral: la suma de \$ 600.000.000.- para cada uno de los demandantes, o la suma que el tribunal estime procedente. c) al pago de las costas de la causa.

2.- Con fecha 29 de diciembre de 2016, se notificó la demanda.

3.- Con fecha 20 de enero de 2017 comparece don NEMESIO ORELLANA ROJAS, abogado, en representación de **CORPORACIÓN NACIONAL DEL COBRE DE CHILE, DIVISIÓN CHUQUICAMATA**, empresa del Estado, contestado la demanda, solicitado su completo rechazo por los argumentos que expone.

Señala que existen hechos que su parte no controvierte por lo que no requieren ser probados: a) Que ex trabajador Carlos Albanez Peña, falleció el día 30 de agosto de 2016, al interior de la faena minera Chuquicamata; b) Que la causa de su muerte fue politraumatismo. Controvierte los demás hechos.

Indica que la demandante efectúa una lata exposición de supuestos de hecho desencadenantes de la tragedia, muchos carecen de conexión lógica con el resultado dañoso, correspondiéndoles el acreditar que todos ellos han sido causa del daño invocado.

Agrega que llama la atención que los actores hagan radicar la responsabilidad en Codelco Chile, División Chuquicamata, desde un punto de vista fáctico, en una multiplicidad de factores que cita, trama de eventos, que no ha podido ser lo desencadenante de la muerte de la víctima, se prescinde del hecho basal que fue el propio descuido y negligencia del Sr. Albanez en la conducción del móvil.

Respecto al hecho de que no habría correspondido que el sr. Albanez condujese el vehículo Carry all, Marca Chevrolet, modelo express 6.0 L V8, año de fabricación 2016, atendido que esta no habría sido una función propia del fallecido, señala que conforme al contrato de trabajo, y sus modificaciones el Sr. Albanez, ingreso a prestar servicios a Codelco Chile, División Chuquicamata con fecha 01 de febrero de 1990, siendo sus primeras actividades laborales de operario C, con las respectiva descripción de cargos; que a partir del 20 de enero de 2012, se desempeñó como operador de equipo minero mina sur, debiendo desempeñar sus funciones en la



«RIT»

Foja: 1

misma Chuquicamata, bajo el cargo de chofer especialista en extracción, cuyas labores quedaron consignadas conforme la cláusula segunda de la mencionada modificación y en la descripción respectiva del cargo, señalando entre otras funciones que debía desarrollar: "Operar y conducir equipos tales como: Caex, camiones regadores, Carry all, transportadores/cama baja y vehículos menores, tanto dentro como fuera de la mina", es decir, dentro de sus funciones si estaba la de operar Carry all, entre otros vehículos livianos, pudiendo hacerlo dentro como fuera de la mina Chuquicamata. Que, como funciones de su actividad laboral, debía respetar y cumplir los procedimientos internos relativos a la conducción de los mencionados vehículos: "Respetar y cumplir los procedimientos internos; Reglamentos e instructivos establecidos para la operación de Caex, Camiones regadores, Carry all, Transportadores, Cama baja y vehículos menores". Exigiéndose como conocimientos previos y/o experiencia, aquellos relativos a los estándares de operación de todos los modelos de Caex (camiones de extracción), camiones regadores, Carry all, Transportadores/ cama baja y vehículos menores, conocimiento de todos los procedimientos de puesta en marcha, operación y detección de todos los modelos señalados. Que ello da cuenta de que el señor Albanez, era un conductor especializado y conocedor del vehículo en el cual sufrió el accidente fatal, sabiendo o debiendo saber las características técnicas del mencionado Carry all, de las distintas alarmas y la criticidad de cada una de ellas en los mismos vehículos señalados, además de conocimientos básicos de mantenimiento mecánico, hidráulico y eléctrico asociados a la operación de equipos que va a conducir.

Respecto a que el señor Albanez no habría tenido ninguna inducción para el manejo de dichos vehículos (Carry all), contaba con registro de autorización para operar minibuses tipo Carry all, desde el año 2004 en la División Chuquicamata, mantenía capacitaciones en manejo, del año 2012 y a través de instructores internos, en Carry all con transmisión automática. Explica que estos equipos existen desde el año 2011, los antiguos vehículos automáticos Ford fueron sustituidos hacia fines de 2015 por Chevrolet automáticos de mayor calidad técnica, exponiendo cronología de antecedentes comparación de los últimos modelos de minibuses utilizados y respaldos de capacitación que se efectuaron en la persona del Sr. Albanez, por lo que no se configura la afirmación de falta de capacitación.



«RIT»

Foja: 1

En cuanto a la imputación a su representada de instruir al señor Albanez a manejar Carry all, para abaratar costos, es inefectivo, toda vez que este sistema de transporte obedece a actas de acuerdo suscritas entre la empresa y los Sindicatos de trabajadores de la empresa. En el caso que afecta al Sr. Albanez, su organización, el Sindicato de Trabajadores N° 1, Centro de Trabajo Chuquicamata, compareció a la firma del acta de 20 de agosto de 1993, donde se estableció el sistema de autorrelevo, mediante el uso de vehículos conducidos por los propios choferes de camiones de extracción sistema que comenzó a operar el 25 de agosto de 1993, sistema que significo un beneficio económico para los trabajadores afectos, los que percibían una asignación por concepto de bono manilla a manilla, debiendo ser conducido este móvil por cada chofer de extracción del turno entrante, hasta que le corresponda efectuar su relevo. A contar de dicho punto, el vehículo de transporte de personal debía ser conducido por otro chofer de extracción saliente de turno, en el caso el señor Albanez venia entrando al turno de trabajo, sistema que fue conocido y aceptado por el señor Albanez, por lo que dicha labor no ha sido producto del capricho o una orden arbitraria de Codelco.

Explica que su representada no mantenía contrato alguno con la empresa Géminis para la utilización de Minibuses al interior de la mina. Que, con fecha 15 de enero de 2016, se suscribió entre la Corporación Nacional del Cobre de Chile, y la Empresa Autorentas del Pacifico S.A, el correspondiente contrato de "Servicios de Arriendo de Carry all para la División Chuquicamata", cuyo objeto era contar con vehículos Carry all, durante las 24 horas del día, con disponibilidad de los equipos en un 90%. El arriendo de los equipos incluía el mantenimiento predictivo, preventivo y correctivo, para todos los minibuses en relación a una prestación de servicio severo (Talleres fuera de la División). Equipos que estaban destinados para ser utilizados para generar relevos o autorrelevos en cambio de turno a distintos puntos de la mina, por los trabajadores de camiones de extracción, por lo que no se contempló el servicio de manejo por parte de la empresa contratista. Que, la vigencia del mencionado contrato N° 4600014450, y sus posteriores modificaciones, se pactó desde el 19 de diciembre de 2015 por un periodo de 36 meses, esto es, hasta diciembre de 2018. Que este contrato no difiere en nada del que lo precedió vigente entre el 01 de enero de 2010 hasta diciembre de 2015, operado con Relsam desde el año 2010 a 2015, y sus



«RIT»

Foja: 1

modificaciones, lo que significó para Codelco el pago de \$2.900.000.- millones de pesos. Mientras que el contrato con Auto Rentas de Pacifico S.A. tuvo un costo ascendente a \$1.794.776.541 millones de pesos por 36 meses, lo que da cuenta que el precio por arriendos se mantuvo dentro de los parámetros contratados.

Respecto al mal estado de los vehículos "Minibuses- Carry all" y una supuesta investigación efectuada por el Comité Paritario que habría arrojado que existían fallas importantes en estos medios de transporte, señala que el vehículo en que se accidentó el Sr. Albanez, era del año 2016, no presentó problemas mecánicos ni antes, ni el día en que se produjo el accidente fatal, de lo cual dan cuenta 2 peritajes o investigaciones efectuadas; la primera de ellas por el perito judicial mecánico de la Ilustrísima Corte de Apelaciones de Antofagasta, Sr. Miguel Floreschaes Pallero y por la empresa Asetran (Asesorías legales de tránsito). Cita las conclusiones del perito y del segundo informe efectuado, concluyendo que es posible establecer que la causa basal del accidente donde resultó fallecido el Sr Albanez, no se debió a problemas técnicos, ni mecánico de la camioneta, y en que la causalidad del mismo está presente la propia interacción o participación del Sr. Albanez, la cual uno de los peritajes califica de errónea predicción del riesgo lo que derivó en su fallecimiento y en el de su compañero. Que, en cuanto al Comité Paritario no existieron investigaciones previas al accidente efectuadas por dicho organismo.

Luego, opone la falta de legitimación pasiva de su representada, señalando que no es posible arrastrar a Codelco Chile División Chuquicamata al procedimiento indemnizatorio civil, por cuanto conforme a los propios dichos de los demandantes, estos atribuyen la casualidad del accidente al estado mecánico del vehículo en que se accidentó y murió, el cónyuge y padre de los demandantes. Reitera que Codelco Chile, División Chuquicamata, tiene vigente un contrato de "Servicio de arriendo Carry all, para la División Chuquicamata", instrumento que en su cláusula segunda establece el objeto y naturaleza del contrato, arriendo de vehículos, que incluye el mantenimiento predictivo, preventivo y correctivo para todos los minibuses, luego no es Codelco quien detenta su dominio, así como la obligación de su mantención, conforme a las normas contractuales, es la empresa Auto Rentas del Pacifico S.A. quien debió haber sido demandada, por las eventuales responsabilidades que pudieran caberle y no Codelco. Por su parte, la cláusula décimo novena, estableció la obligación para la



«RIT»

Foja: 1

empresa contratista de mantener un seguro de responsabilidad Civil, respecto de daños a terceros, estableciendo la responsabilidad directa de empresa Auto Rentas del Pacifico S.A de responder por los daños no cubiertos por los seguros que debía contratar, eximiendo a Codelco de responder de cualquier daño que se produzca producto del servicio prestado, por lo que no es plausible que los demandantes imputen la casualidad de la muerte del señor Albanez a las condiciones mecánicas del vehículo que conducía puedan pretender que Codelco sea condenado, careciendo su representada de legitimación pasiva para ser demandada y para soportar una eventual indemnización de perjuicios por los daños experimentados por los actores.

Explica que no existe relación de causalidad entre la conducta imputada y el resultado, imputándosele una serie de circunstancias, que aun cuando fueren efectivas, lo cual niega, la muerte no se habría producido. Que, las características de los vehículos utilizados por el señor Albanez y los otros trabajadores que se desempeñaban en dichas labores, eran conocidas por el personal que operaba los camiones de Extracción, porque dicha actividad la venían realizando desde hacía más de 20 años, el Sr. Albanez era de profesión chofer especialista, especializados en la conducción de maquinaria de Alto Tonelaje y con características que hacen que dicha actividad requiera una certificación especial para su conducción, resultando ser de mayor complejidad en su conducción que una camioneta Chevrolet, para lo cual solo se requiere Licencia de conducir tipo B. Que, quien dio la orden de desplazarse en los Carry alls para acceder a los camiones de extracción estacionados, no pudo prever, dirigir, ni dominar la existencia de un evento como la pérdida de control de la máquina y posterior colisión con un camión estacionado, siendo imputables solo los resultados que aparecen como previsibles y dirigibles, en el sentido de ser colocados finalmente por la voluntad del agente. Cita al profesor Corral Talciani, y concluye que debe descartarse que la orden impartida, sea la causante del daño, como las condiciones el vehículo u otro agente externo, concluyendo que la circunstancia de haberse dado una instrucción en su oportunidad de manejar Carry alls y el posterior accidente del vehículo que colisionó a un camión de extracción, no constituyen condiciones causales del daño, toda vez que, de no haber existido un manejo descuidado, no se habría configurado el daño, razón por la cual debe igualmente rechazarse la demanda.



«RIT»

Foja: 1

Señala que Codelco Chile, no es responsable de hechos constitutivos de delito. Que, el sistema de responsabilidad que debe operar es de carácter subjetivo, por lo que opone la excepción de falta de imputabilidad respecto de este, con relación a las conductas que se le han atribuido. Cita los artículos 2320 y 2322 del Código Civil, agregando que estos hechos dieron lugar a la sustanciación de la causa Rit 7307-2016, seguida por los familiares del conductor que acompañaba al Sr. Albanez, Sr, Daniel Lino Berna, que está en proceso de investigación. Que, el sr. Albanez, incumplió las normas sobre conducción de vehículos Carry all, al interior de la mina Chuquicamata, circunstancia consignada en uno de los informes evacuados por peritos judiciales, por lo que se trataría de una falta personal que Codelco Chile, no estuvo en condiciones de impedir. Es más, habiéndose establecido que el Sr. Albanez actuó de un modo impropio, el que Codelco no ha podido prever o impedir, como lo señala el artículo 2322, no se le puede imponer responsabilidad por los supuestos daños ocasionados, reiterando que la demanda debe ser desestimada en razón de haber actuado el propio Sr. Albanez de una manera impropia que tuvo como resultado no solo su propio deceso, sino el de otro trabajador que lo acompañaba en el móvil que éste conducía. La ejecución de actos y omisiones que quedan enteramente fuera del servicio que le estaba cometido, que no ha estado en condiciones de prever o evitar, con autoridad y cuidado que su calidad le confiere. De esta forma es el propio Sr. Albanez quien fue causante de su daño y el efectuado a terceras personas.

Refiriéndose a la conducta de la víctima como a causa eximente o aminorante de responsabilidad, explica que de la investigación practicada por dos peritos, respecto del móvil y la causa basal del accidente, aparece que el vehículo se encontraba en perfectas condiciones y que habría sido el accionar de su conductor, el causante del daño; la víctima sr. Albanez intervino de un modo directo en la toma de decisiones tales como el manejo y descuido en la conducción del vehículo. El propio Comité Paritario de la Mina, en su informe concluye que el accidente fatal se produce por que el conductor "desatiende la conducción previo al choque, con parachoque extendido del CAEX 442", provocándose el accidente por una conducta subestandar del propio conductor, conforme el artículo 141 de la Ley de Tránsito, contribuyendo la víctima de un modo directo y decisivo en su propia muerte, excluyendo la participación de Codelco o de otra persona. Que, en subsidio, si se impone una sentencia condenatoria, procede que se



«RIT»

Foja: 1

reduzca el monto de la indemnización conforme al artículo 2330 del Código Civil.

Respecto a las indemnizaciones reclamadas, indica que estas deben ser rechazadas por ser absolutamente improcedentes. Sobre el daño moral, los fundamentos de los perjuicios demandados debe ser probados en juicio con arreglo a la ley, por lo que la extensión del daño en cada caso, y el monto de cada perjuicio pretendido deberán ser justificados íntegramente, controvirtiéndolos, entendiéndose que la sola existencia de un vínculo que emana del matrimonio entre la víctima del hecho y la demandante, pueda afirmarse la presencia de un dolor o aflicción constitutivo de daño moral, o deducirse su magnitud. Cita doctrina y jurisprudencia y concluye que, mediante la indemnización del daño moral, no pueden reclamarse desmesurados incrementos patrimoniales, como se pretende, apartándose los actores de la finalidad satisfactiva que corresponde a dicha indemnización, transformándose en una fuente de lucro o ganancia, cayendo en el abuso del derecho. Que el monto de la indemnización no puede determinarse atendiendo a la gravedad del hecho y tampoco es una pena.

Concluye solicitando que se tenga por constatada la demanda, se acojan sus defensas y se rechace la demanda en todas sus partes, con costas.

4.- Con fecha 30 de enero de 2017, contestando el traslado, la demandante replica ratificando todos los hechos y fundamentos de su demanda, y refiriéndose la excepción dilatoria de falta de legitimidad pasiva opuesta por la demandada, señala que esta debe ser rechazada en virtud de lo dispuesto en el artículo 2320 del Código Civil, explicando que las actuaciones y omisiones culpables, es decir, negligentes, descuidadas e imprudente, que causaron el cuasidelito de que fue víctima el sr. Albanez, provienen precisamente de la falta de debida diligencia que ejecutaron los jefes directos de este y por las propias políticas de dirección de la empresa, al ordenar la realización de funciones que no le correspondían, pero también por las omisiones reclamadas. Así, se reglamentan presunciones de culpabilidad, bastando a la víctima probar la existencia del hecho y el daño causado, correspondiendo al demandado acreditar que el perjuicio no proviene de sus actos, o que ha empleado la debida diligencia o cuidado, o que no existe una relación de causalidad entre la culpa que se le imputa y el daño, agregando que se debe responder por los hechos ajenos, "el hecho de aquellos que estuvieren bajo su



«RIT»

Foja: 1

cuidado" (art. 2320 inc. 1 Código Civil). Finaliza indicando que la responsabilidad de los empresarios por ilícitos cometidos por sus dependientes, se encuentra consagrada en el artículo 2320 inc. 5 que se funda igualmente en el deber de vigilancia en que se presume ha incurrido el empresario.

5.- Con fecha 08 de febrero de 2017 y evacuando su dúplica, la demandada señala que existe una falta de fundamentos lógicos en la réplica, ya que lo que intenta sostener la demandante es una responsabilidad a ultranza de su representada, sin analizar la norma, que consagra responsabilidad cuando ha mediado un hecho dañoso por parte de un dependiente, responsabilidad que obliga no tan solo al ejecutor del hecho, sino al empresario. Que, la acción indemnizatoria que persiguen los actores en la causa dice relación con el daño moral experimentado por estos a raíz del fallecimiento de la víctima el que ocurre por el propio accionar de esta y en caso alguno de la empresa, no solo en relación con su persona, sino también del Sr. Lino. Agrega que además, si el empresario no ha podido impedir el hecho carece de legitimación pasiva para soportar una acción indemnizatoria, por lo tanto, su representada no puede ser responsable directa de los daños que se produjeron. Explica que las investigaciones y pericias efectuadas establecieron como responsable del accidente al Sr. Albanez, refiriéndose a sus antecedentes profesionales, la dinámica del accidente, su causa basal, el estado mecánico del Carry all, así como a la investigación efectuada por el Perito judicial Miguel Florechaes Pallero y del Comité Paritario y de Orden Higiene y Seguridad, en los mismos términos ya expuestos en su contestación.

6.- Que, en atención a referirse a los mismo hechos, con fecha 23 de octubre de 2018, se acumulan a estos autos la causa rol C- 953-2018, en la que se presenta, con fecha 09 de abril de 2018 don WINSTON MONTES VERGARA y don JAIME GATICA ILLANES, ambos abogados, en representación de don **ALBERTO ENRIQUE LAMAS VARGAS**, chileno, casado, empleado, y de doña **CLAUDINA CARMEN ROJAS RIVERA**, chilena, casada, labores de casa, ambos con domicilio en Pedro Aguirre Cerda N° 2764, Compañía Baja, La Serena, y deducen demanda por responsabilidad extracontractual en contra de la **CORPORACION NACIONAL DEL COBRE, CODELCO NORTE, DIVISION CHUQUICAMATA**, empresa del giro de la gran minería, ya individualizada, a objeto de que solidariamente o en la forma que legalmente corresponda, de acuerdo con derecho y al mérito de los hechos que resulten probados, indemnicen los perjuicios a sus representados, por el hecho propio y de sus dependientes.



«RIT»

Foja: 1

Fundan su petición señalando que sus representados son familiares en primer grado por afinidad del trabajador Carlos Williams Albanez Peña, de 49 años, quien falleció a consecuencia de un accidente el día 30 de agosto de 2016, mientras se desempeñaba hace 26 años, en su trabajo como chofer especialista de extracción en dependencias de la División Chuquicamata de Codelco.

Explica que el día 23 de agosto, la víctima y la cuadrilla a la que pertenecía, se encontraba trabajando en el sector de descarga N° 50, banco N° 2834, al interior de Chuquicamata. Aproximadamente a las 13.10 horas, el Sr. Albanez era transportado en conjunto con sus compañeros, en un denominado Carry all (vehículo de transporte de pasajeros), conducido inicialmente por don Luis Becerra Castillo, quien transportó a sus funciones inicialmente a tres compañeros, hasta llegar a sus destino. Que, el vehículo utilizado era el minibús, marca Chevrolet, modelo Express 3500, placa patente única HWLY 72.-7, año de fabricación 2016, desde el sector de la casa de cambio desde la denominada mina Houston, para así trasladar, junto a sus otros compañeros de labores don Daniel Lino, (quien también resulto fallecido), hasta el área denominada fase 50, sector E, lugar en que se encuentran estacionados los camiones de extracción de alto tonelaje en que ambos prestaban sus servicios. Que, al llegar a su puesto de trabajo, el señor Becerra entrega la conducción del vehículo al señor Albanez, quien lo relevó de la conducción, quedando a bordo el propio sr. Albanez, oficiando de chofer, y su compañero de labores, Daniel Lino, que resultó fallecido; cuando llevaba aproximadamente 150 metros de conducción el Carry all comienza a incendiarse en la parte de su motor y la víctima pierde el control del vehículo, colisionando frontalmente con el camión Caex N° 442. Al sentir el estruendo su compañero de cuadrilla, quien había descendido del Carry all en la parada anterior, y que se encontraba sobre la plataforma de su camión, sintió un golpe que lo boto desde la cabina a la plataforma, al mirar dos segundos después del impacto, se encontró con la sorpresa de que estaba el Carry all metido en el parachoques extendido del camión que él conducía, estaba incrustado. Al mirar y notar que estaba todo lleno de humo y en llamas, bajo inmediatamente para ayudar y al mismo tiempo pidió ayuda a los compañeros que trabajaban en un cerro continuo por ayuda.

Explica que comenzaron a apagar el fuego y vieron que lo que se estaba quemando era el motor que estaba por el lado del chofer.



«RIT»

Foja: 1

Aquí no hubo explosión, se incendiaba espontáneamente. Hace presente que estos Carry all eran nuevos, al encenderlos se activa un seguro que cierra centralizadamente todas las puertas así es que hubo que destrozar la puerta del copiloto y abrirlas. No hubo posibilidad de abrir la puerta del chofer ya que estaba totalmente quemada, al abrir la puerta el fuego retoma fuerza, producto del suministro de aire. Así el fuego acaba debajo de los asientos, debajo del Carry all, en ese instante, un compañero del trabajador, de apellido Ocayo, se metió bajo el vehículo para apagarlo y aún no llegaba ayuda. A los minutos llegó la unidad de rescate, siendo rescatados los dos trabajadores. Que el Carry all iba a 50 kilómetros por hora, la visibilidad era perfecta pues estaba despejado, lo que ocurrió fue que el Carry all comenzó a incendiarse y el trabajador Albanez, por evitar el fuego chocó con el camión.

Explica que el informe de Asetran expresa que el señor Albanez tenía quemaduras grado AB-B en su pierna derecha, sección inferior, de lo anterior se concluye que una parte del móvil ubicado en ese sector del piloto (inferior derecho- sector panel) entro en fuego o incendio. Que, el otro fallecido no tiene quemaduras porque estaba sentado al otro lado. Que, es obvio que en aquella parte no hay combustible por lo que el incendio debió tener su origen en los paneles centrales, al lado derecho del conductor.

Agrega que la trayectoria del móvil, antes del accidente y hasta el lugar de colisión es rectilínea, es decir, da indicios de que el chofer debió sufrir un contratiempo de tal envergadura que dejó sin control la conducción para ocuparse de él. Que se encuentra documentado que en el accidente hubo fuego y que su origen fue un cortocircuito eléctrico en el vehículo, siendo un dato trascendental que este Carry all llegó en una partida junto con otros más, un par de meses antes del accidente, varios de los cuales tuvieron denuncias por fallas mecánicas y por incendiarse espontáneamente, no era la primera vez que ocurría un incendio, además en el periodo en que ocurrió este accidente, otro Carry all sufrió un incendio debido a que esta flota de vehículos se les colocaba un sistema GPS por lo que se alteraban los fusibles eléctricos, y se le efectuaban adaptaciones las que generaban cortocircuitos que produjeron que se incendiara, existiendo reportes internos de Codelco en tal sentido.

Indica que en la investigación de este accidente la PDI en informe N° 205, recolecta antecedentes en cuanto a que este tipo



«RIT»

Foja: 1

de vehículo, incluso meses después, en octubre de 2016, había tenido incendio de origen eléctrico, pues luego de ser intervenidos para una modificación de GPS, existía un fusible de mayor amperaje, pero dejando del mismo diámetro los circuitos, por lo que al circular mayor energía a causa del mayor fusible, por los mismos circuitos adecuados de fábrica a un amperaje menor, obviamente los cables se recalentarían. Lo anterior unido a que fue detectado que, en las intervenciones para GPS, se dejaba una lata o parte de la estructura rozando los cables, lo que habría ocasionado que tales cables quedaran desnudos, haciendo contacto o corto circuito. Cita el informe, el que menciona que el vehículo siniestrado había registrado problemas eléctricos con fecha anterior, así, la bitácora de mantención del vehículo siniestrado carry N° 3775, aparece el día 04.08.2016 que el vehículo ya registraba un problema eléctrico, citando la anotación. Que, adicionalmente estos vehículos tenían implementos diferentes a los anteriores y los trabajadores no recibieron capacitación para su uso. Además, una vez que llegaron, fueron acondicionados con cables para hacer conexiones extras, por ejemplo, a las balizas y las radios, así que estos cables son los que iniciaron el fuego.

Indica que se constató en la visita a terreno efectuada por Sernageomin e Inspección del Trabajo, que el señor Albanez no contaba con ninguna condición relativa a la conducción de esos minibuses y de hecho siendo este un servicio prestado por un tercero, no correspondía que este condujese dicho vehículo, pues su función era ser chofer de los camiones de extracción y no de estos minibuses. No obstante el señor Albanez debió conducir por instrucciones de sus superiores o por desorganización de la faena, que no previó de choferes profesionales, por lo menos, en ese momento en que debían trasladarse una serie de operadores de camiones hacia sus faenas. Que, días después de este accidente fue retirada toda la partida de esos Carry all para hacerles mantención.

Explica que el accidente se debió de acuerdo al informe de fiscalización emitido por Sernagomin a que no se contaba con procedimiento de trabajo seguro específico, tanto, para la conducción como para el transporte de pasajeros al interior del Carry all donde se señale la actividad de autorrelevo de los conductores, límites de velocidad permitidos, ni los chequeos previos a realizar al iniciar la actividad; falta de señalética respecto a los límites de velocidad tanto para vehículos livianos como para vehículos pesados en el área; falta de vías segregadas



«RIT»

Foja: 1

y señalización de advertencia en estacionamiento del área de cambio para turno de relevo. Falta de capacitación a operadores en conducción de Carry all; falta de programa de mantención para la flota de Carry all; falta de procedimiento seguro para la tarea de relevo en cambio de turno; falta de señalización de restricciones de velocidad en accesos a zonas de extracción y en lugares donde se realizan los relevos para cambio de turno; falta de listado de verificación en Carry all involucrado en el accidente; en general, por falta de mantención de los equipos y dispositivos de seguridad, por falta de evaluación de los riesgos presentes y posibles frente a las condiciones de las estructuras, equipos, y dispositivos de seguridad, por falta de supervisión y/o vigilancia del sector y finalmente por la falta de adopción de medidas de prevención y/o seguridad, tendientes a garantizar un procedimiento de trabajo seguro; el vehículo no se encontraba en condiciones seguras de trabajo.

Hace presente que la muerte de estos trabajadores no es aislada, sino que se trata de dramas recurrentes que han comenzado a afectar a la minera que se repiten, con mayor incidencia en tiempos de crisis económica del cobre, lo que está evidenciando un relajamiento de las medidas de seguridad respecto de los trabajadores, con incumplimiento de los deberes reglamentarios, lo que ocasiona varias muertes.

Refiriéndose al derecho, señala que se ejerce la acción por responsabilidad extracontractual, fundada en el Título XXXV, del Libro I, del Código Civil, especialmente su artículo 2317, habiéndose cometido en este caso un hecho ilícito civil, que genera responsabilidad civil extracontractual. Cita los artículos 2320, 1437, 2314, 2384, todos del Código Civil. En cuanto a la presunción de culpabilidad, cita el artículo 2329 del Código Civil, refiriendo jurisprudencia de la Iltma. Corte de Apelaciones de Santiago, indicando que atendidas las condiciones de la propia víctima, el riesgo de la operación y del uso de los dispositivos empleados, y habiéndose alterado el quehacer regular, queda en evidencia la culpa, como refiere la sentencia que cita, aludiendo a que los hechos hablan por sí solos o lo que en doctrina se llama "fautle virtuelle"

Luego se refiere a la legislación laboral, señalando el deber de seguridad o protección de la vida y salud del trabajador, propio o de contratista suyo, citando los artículos 184 y 187 del Código del Trabajo, citando jurisprudencia. Agrega que el grado de



«RIT»

Foja: 1

culpa del que responde el empleador en la obligación de seguridad es la culpa levisima, citando jurisprudencia en su apoyo.

Refiriéndose al Reglamento de Seguridad, se refiere a su incumplimiento, señalando la obligación de seguridad del empleador y del dueño de la obra o empresa que emplea contratistas, de mantener en condiciones de seguridad todos sus equipos y máquinas, de eliminar los factores de peligro; que existe un incumplimiento grave de las obligaciones de instalación de dispositivos de control y supervisión, refiriéndose a la obligación de las empresas de proporcionar a su trabajadores los equipos e implementos de protección necesarios.

Refiriéndose a la dependencia civil del art. 2320 del Código Civil, cita jurisprudencia, señalando que no resulta permitente limitar el vínculo de la dependencia a solo aquel que surge con motivo de la relación laboral, sino que debe ser comprensivo del que liga a la empresa contratista con la demandada.

En cuanto a las prestaciones demandada, se refiere al daño extrapatrimonial o moral citando doctrina y jurisprudencia, señalando que sus representados quisieron y acogieron durante más de 30 años a la víctima, lo consideraban un hijo, vivieron toda una vida junto a él y su familia, constituyendo un núcleo familiar, lo acogieron desde niño y contribuyeron a su crianza y formación, para luego convertirse en un hijo político o por parentesco con afinidad. Indica el quantum, señalando que se demanda por hechos propios y de sus dependientes, demandando reajustes e intereses y las costas de la causa, o en subsidio el pago de las cantidades que se estimen en justicia determinar.

7.- Con fecha 20 de abril de 2018, se notificó la demandada.

8.- Con fecha 20 de julio de 2018, comparece el abogado don CHRISTIAN GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ contestando la demanda incoada en contra de **CODELCO CHILE, DIVISIÓN CHUQUICAMATA** solicitando el rechazo de la misma en todas y cada una de sus partes, con condena en costas a la contraria.

Argumenta su defensa en que, en la demanda se ha efectuado una lata exposición de supuestos hechos desencadenantes de la tragedia, no obstante que muchos de los cuales, carecen de toda conexión lógica con el resultado dañoso, de tal forma que, deberán los actores acreditar que todos ellos han sido causa del daño invocado.

Expone que, llama la atención que los actores hagan radicar la responsabilidad de Codelco Chile- División Chuquicamata desde un punto de vista fáctico en una supuesta falla del vehículo, la



«RIT»

Foja: 1

que se basaría en el informe emanado de la PDI. que solo señala que: "Por lo antes señalado, no se descarta que el accidente del Carry all 3795, materia de la presente investigación pudiera haber sufrido un amago de incendio antes de estrellarse con un camión de extracción el 30.08.2017", conclusión solo hace referencia a una posibilidad no cierta de ocurrencia, debiendo tenerse presente que dicho documento en caso alguno establece aquel hecho como causa basal del accidente en que se vio involucrado el Sr. Albanez, Informe que por lo demás, en el pequeño extracto citado, ni siquiera consigna correctamente la fecha de ocurrencia del mencionado accidente.

Señala que, se hace cita de extractos del Informe emanado del Servicio Nacional de Geología y Minería (Sernageomin), en torno a que no se contaría con un procedimiento, faltaría señalética, falta de vías segregadas, falta de programa de mantención, etc. Resultando evidente que que dichos eventos hallazgos, no han podido ser lo desencadenante de la muerte de la víctima, se prescinde del hecho fundamental el propio descuido y negligencia del Sr. Albanez en la conducción del móvil, lo que constituiría el verdadero hecho basal del accidente, según acreditará.

Indica que el vehículo en que se accidentó el Sr. Albanez, era del año 2016, prácticamente nuevo, que no presentó problemas mecánicos ni antes, ni el día en que se produjo el accidente fatal, dando cuenta de dicha circunstancia dos peritajes o investigaciones efectuadas; 1) La primera de ellas por el perito judicial mecánico de la Iltma. Corte de Apelaciones de Antofagasta, Sr. Miguel Floreschaes Pallero y por la empresa ASETRAN (Asesorías Legales de Tránsito); cita sus conclusiones indicando que aquellos establecen que la causa basal del accidente no se debió a problemas técnicos, ni mecánicos de la camioneta, y que en la causalidad del mismo está presente la propia interacción o participación del Sr. Albanez, la cual uno de los peritajes califica de errónea predicción del riesgo, lo que derivó en su fallecimiento y en el de su compañero, Asimismo, en cuanto al informe de la Policía de Investigaciones de Chile, las conclusiones contenidas en él, son emanadas del análisis de la documentación que tuvieron a la vista, por lo que carecería dicho informe de la rigurosidad técnica necesaria en este tipo de accidentes y análisis.

Señala, que en relación al informe del Sernageomin, citado en la demanda y las mencionadas causas del accidente, ellas están contenidas en un acta de inspección de fecha 31 de agosto de 2016,



«RIT»

Foja: 1

donde las pretendidas causas son hallazgos con sus medidas correctivas y en la cual se solicita una serie de antecedentes a la empresa. Dicha acta se complementó con el Ord. N° 7406/2016, donde se reproducen como condiciones y actos sub-estándar una serie de hallazgos, alguno de los cuales han tomado los actores para fundamentar el accidente y la pretendida responsabilidad de Codelco en éste. Sin considerar que Codelco, recurrió de la mencionada resolución siendo esta modificada a través del ORD. 788/2017, que notificó a Codelco la Resolución Exenta N° 95, referida al recurso de reposición de su representada.

Reseña que, conforme al contrato de trabajo, como a las modificaciones que este experimento a lo largo de los años, el Sr. Albanez, ingresó a prestar servicios a Codelco Chile, División Chuquicamata con fecha 01 de febrero de 1990, siendo sus primeras actividades laborales las de operario C, con la respectiva descripción de cargos y a partir del 20 de enero de 2012, el Sr. Albanez se desempeñó como operador equipo minero mina sur, desempeñando sus funciones en la mina Chuquicamata, bajo el cargo de chofer especialista Extracción, cuyas labores quedaron consignadas conforme la cláusula 2° de la mencionada modificación y descripción respectiva del cargo, entre las que se encontraba la conducción de Vehículos "Carry all", asimismo dentro de sus obligaciones contractuales figuraba la de respetar y cumplir los procedimientos internos relativos a la conducción de los mencionados vehículos, asimismo la de tener conocimientos previos y /o experiencia, aquellos relativos a los estándares de operación de todos los modelos de vehículos. Que lo anterior indicaría que era un conductor especializado y conocedor del vehículo en el cual sufrió el accidente fatal, sabiendo o debiendo saber las características técnicas del mencionado Carry all. Ello da cuenta de que existió siempre una responsabilidad personal en la conducción de los vehículos que el utilizó, sin verificarse reclamo alguno por parte de éste, en el desconocimiento o falta de experticia en su manejo.

Indica el demandado que, el Sr. Albanez, contaba con registros de autorización para operar minibuses tipo Carry all desde el año 2004 en la División Chuquicamata. Complementando las capacitaciones en manejo, las realizadas en el año 2012 con una capacitación formal, a través de los instructores internos de la División, en Carry all con transmisión automática y de los cuales exhibe detalles, respecto de la cronología de antecedentes, comparación de los últimos modelos de minibuses utilizados y



«RIT»

Foja: 1

respaldos de capacitación que se efectuaron en la persona del Sr. Albanez.

Indica que el sistema de transporte en Carry all, obedece a actas de acuerdo suscrita entre la empresa y los Sindicatos de Trabajadores. En el caso que afecta al Sr. Albanez, su organización, el Sindicato de Trabajadores N°1, Centro de Trabajo Chuquicamata, compareció a la firma del acta de 20 de agosto de 1993, donde se estableció el sistema de auto-relevo, mediante el uso de vehículos conducidos por los propios choferes de camiones de extracción, sistema que operaba desde el 25 agosto de 1993, contemplándose sistema de auto-relevo de un vehículo de transporte personal por cada punto de relevo, debiendo ser conducido este móvil por cada chofer de extracción del turno entrante hasta que le corresponda efectuar su relevo. A contar de dicho punto el vehículo de transporte debía ser conducido por otro chofer de extracción saliente de turno. En el caso del Sr. Albanez, este venía entrando al turno de trabajo. Este sistema propendía a una mejora en los sistemas de trabajo y una mejora en la remuneración de los trabajadores, imperando desde el año 1993 en el interior de la mina, que fue conocida y aceptada por el Sr. Albanez.

En cuanto a que Los vehículos Carry all, son entregados por una empresa externa, indica que su representada con fecha 15 de enero de 2016, suscribió un contrato de arriendo de vehículos con la empresa Auto Rentas del Pacifico S.A., cuyo objetivo era el de contar con vehículos Carry all durante las 24 horas del día, con una disponibilidad de los equipos en un 90%, para transporte y traslado de trabajadores. Dicho contrato incluía además, el mantenimiento predictivo, preventivo y correctivo, para todos los minibuses en relación a una prestación de servicio severo, además estos equipos estaban destinados a ser utilizados para generar los relevos o auto-relevos por los trabajadores de camiones de extracción. Su vigencia se pactó desde el 19 de diciembre de 2015 y por un periodo de 36 meses, hasta diciembre de 2018, bajo ese supuesto aceptar la errada tesis de los actores, en cuanto a que el vehículo habría sufrido un amago de incendio previo a la colisión con el camión Caex, la presente acción resulta totalmente improcedente dirigirla en contra de Codelco Chile División Chuquicamata. Precisa el demandado que al efecto el vehículo en que se accidentó el Sr. Albanez, era un vehículo del año 2016, prácticamente nuevo, el cual no presentó problemas mecánicos ni antes ni el día en que se produjo el accidente fatal, invocando al efecto los informes periciales practicados y a los cuales ya se ha



«RIT»

Foja: 1

hecho referencia en párrafos anteriores. Concluye de esta forma que, de ambos informes, y de sus conclusiones, es posible establecer que la causa basal del accidente no se debió a problemas técnicos, ni mecánicos de la camioneta, y que en la causalidad del mismo está presente la propia interacción o participación del Sr. Albanez, la cual uno de los peritajes califica de errónea predicción del riesgo, lo que derivó en su fallecimiento y en el de su compañero.

Por otra parte, opone la excepción de falta de legitimidad pasiva por parte de Codelco, conforme a las imputaciones realizadas por los actores, sustentando dicha defensa en que no es posible arrastrar Codelco Chile, División Chuquicamata al presente procedimiento indemnizatorio civil y menos aún imputarle responsabilidades en el fallecimiento de una determinada persona, cuando conforme a los propios dichos de los demandantes estos atribuyen la causalidad del accidente al estado mecánico del vehículo en que se accidentó y murió, el yerno de los demandantes. Lo anterior ya que de acuerdo al contrato de prestación de servicios señalado y celebrado entre su poderdante y la empresa Auto Rentas del Pacífico S.A no es Codelco, quien detenta el dominio de los vehículos, como así la obligación de su mantención, conforme a las normas contractuales, es la empresa Auto Rentas del Pacifico S.A., quien debió haber sido demandada por las eventuales responsabilidades que pudieran caberle y no Codelco. A mayor abundamiento, la cláusula Décimo Novena de dicho contrato, estableció una obligación para la empresa contratista de mantener un seguro de Responsabilidad Civil, respecto de daños a terceros y más aún, estableció la responsabilidad directa de la empresa Autorentas del Pacifico S.A., de responder por los daños no cubiertos por los seguros que debía contratar. Es decir, se exime a Codelco de responder de cualquier daño que se produzca producto del servicio que la empresa presta a Codelco. No resultando plausible que si los demandantes imputan la causalidad de la muerte del Sr, Albanez a las condiciones mecánicas del vehículo que conducía, puedan pretender que Codelco sea condenado en la presente causa, reiterando los argumentos ya latamente expuestos e invocando jurisprudencia al efecto.

Alega además que no existe relación de causalidad entre la conducta imputada y el resultado, señala al efecto que la contraria, ha imputado como causa de la muerte de la víctima, una serie de circunstancias que cita y que aún en el evento de que dichos hechos fueren efectivos, la muerte no se habría producido.



«RIT»

Foja: 1

En efecto, las características vehiculares de los móviles utilizados tanto por el Sr. Albanez como por los otros trabajadores que se desempeñaban en dichas labores eran conocidas por el personal que operaba los Camiones de Extracción, no tan sólo porque dicha actividad la venían realizando de hacía más de 20 años, sino porque el Sr. Albanez era de profesión mecánico. Que estos eran conductores especializados en la conducción de maquinaria de alto tonelaje y con características que hacen que dicha actividad requiera una certificación especial para su conducción de mayor complejidad que una camioneta Chevrolet, para la cual sólo se requiere licencia de conducir tipo B. Expone que en la especie, resulta evidente que quien dio la orden de desplazarse en los Carry alls para acceder a los camiones de extracción estacionados, no pudo prever, dirigir ni dominar la existencia de un evento como la pérdida de control de la máquina y posterior colisión con un camión estacionado. Asimismo, ninguna de las supuestas causales directa o indirectas relacionadas con condiciones sub-estandar podrían haber alterado el hecho que el conductor en un descuido propio perdió la conducción del vehículo resultando fallecido. Infiere que, por ello, se señala que sólo son imputables (causales) los resultados que aparecen como previsibles y dirigibles, en el sentido de ser colocados finalmente por la voluntad del agente, invocando extensa doctrina al efecto. Concluye al efecto en este punto que, debe descartarse que la Empresa, sea la causante del daño, como las condiciones del vehículo u otro agente externo y señala finalmente que, la circunstancia de haberse encontrado el Sr. Albanez en la situación de manejar Carry all y el posterior accidente del vehículo que colisionó un camión de extracción estacionado, no constituyen condiciones causales del daño, toda vez que, de no haber existido un manejo descuidado, no se habría configurado el daño, razón por la cual debe igualmente rechazarse la demanda.

Así las cosas, indica que el sistema de responsabilidad que debe operar respecto de Codelco es de carácter subjetiva, oponen la excepción de falta de imputabilidad respecto de este, con relación a las conductas que se han atribuido en la demanda, en base a los artículos 2320 y 2322 del Código Civil, argumenta bajo este respecto que los hechos que motivan la presente demanda, dieron lugar, igualmente, a la sustanciación de la causa criminal RIT 7307-2016, seguida por los familiares del conductor que acompañaba al Sr. Albanez, Sr. Daniel Lino Berna, causa que está en proceso de investigación. El actuar del Sr. Albanez, da cuenta



«RIT»

Foja: 1

conforme los antecedentes ya señalados que incumplió las normas sobre conducción de vehículos Carry all, al interior de la mina Chuquicamata, circunstancia consignada en uno de los informes evacuados por peritos judiciales. En tales circunstancias, se trata de una falta personal en que Codelco Chile no estuvo en condiciones de impedir el hecho dañoso. Es más, habiéndose establecido que el Sr. Albanez actuó de un modo impropio, el que Codelco no ha podido prever o impedir como lo señala el artículo 2322, no se puede imponer responsabilidad a Codelco Chile División Chuquicamata por los supuestos daños ocasionados. En conclusión, indica que bajo este respecto la demanda debe ser desestimada en razón de haber actuado el Sr. Albanez de una manera impropia que tuvo como resultados no sólo su propio deceso, sino el de otro trabajador que lo acompañaba en el móvil que éste conducía. La ejecución de actos y omisiones que quedan enteramente fuera del servicio que le estaba cometido, y que Codelco no ha estado en condiciones de prever o evitar, con la autoridad y cuidado que su calidad le confiere. De esta forma, es el Sr. Albanez quien fue causante de su daño y el efectuado a terceras personas.

En lo relativo a la conducta de la víctima como causal eximente o aminorante de responsabilidad, la demandada precisa que de la investigación practicada por dos peritos respecto del móvil y la causa basal del accidente, aparece que el vehículo se encontraba en perfectas condiciones y que habría sido el accionar de su conductor el causante del daño. Es decir, la víctima en la presente causa, intervino de un modo directo en la toma de decisiones tales como el manejo y descuido en la conducción del vehículo. En efecto, consta de los antecedentes aportados a la causa, así las cosas el proceder constituye fundamento suficiente para dar por establecido que la víctima contribuyó de un modo directo y decisivo en su propia muerte, excluyendo en consecuencia la participación de Codelco o de otra persona.

En cuanto a las indemnizaciones reclamadas sostiene que estas deben ser rechazadas, por los siguientes argumentos: Sobre el daño moral, pretende los actores se establezca a favor de estos la cantidad de \$ 100.000.000 en su calidad de suegros de la víctima. Respecto a este punto, indica que cada uno de los fundamentos de los perjuicios demandados debe ser probado en el juicio con arreglo a la ley, por lo que la extensión del daño en cada caso y el monto de cada perjuicio pretendido deberán ser justificados íntegramente, debido a que esta parte los controvierte y nuestro



«RIT»

Foja: 1

Derecho no contiene respecto de ellos reglas especiales que permitan presumirlos.

Por otro lado tampoco corresponde entender que por el solo hecho de existir un vínculo que emana de un parentesco por afinidad entre la víctima del hecho y los demandantes, pueda afirmarse la presencia de un dolor o aflicción constitutivo de daño moral, o deducirse su magnitud. Hecho que los actores tratan de revertir señalando que poco menos habrían criado al Sr. Albanez. Así las cosas y mediante la indemnización del daño moral no pueden reclamarse desmesurados incrementos patrimoniales, como se pretende frecuentemente en las demandas entabladas en contra de Codelco. Con ello los actores se apartan enteramente de la finalidad meramente satisfactiva que corresponde a dicha indemnización y, transformándola en una fuente de lucro o ganancia, incompatible con lo que en esencia constituye la razón de todas las formas de indemnización de perjuicios, que es la de reparar y no la de enriquecer, cayendo en el abuso del derecho. Además los actores han pedido que las sumas a que fuere condenado Codelco, se paguen reajustadas, circunstancia, que no procede toda vez que persiguen resarcir a la parte demandante de un supuesto retardo o mora del deudor en el cumplimiento o pago de una obligación de dinero. Además no estará en mora mientras la indemnización no esté declarada y determinada y la sentencia firme o ejecutoriada. En el mismo sentido invoca la improcedencia de la Petición subsidiaria de que el tribunal determine el monto o cantidades toda vez, en dicho caso y en base a lo previsto en el Artículo 254 N° 5 del Código de Procedimiento Civil, dicho fallo adolecería de un eventual vicio de Ultra Petita.

Finalmente y en cuanto a la falta de petición clara referida a establecer la responsabilidad extracontractual del demandado, manifiesta que tanto en la presuma como en la suma del escrito de demanda, se anuncia la demanda de indemnización de perjuicios en contra de Codelco Chile División Chuquicamata, pero en el petitorio de la misma, solo se pide que se condene a pagar las sumas y cantidades de dinero respectivamente indicadas, sin hacer mención alguna que como acto precedente a aquello, debió solicitarse que se estableciera efectivamente la responsabilidad extracontractual de Codelco, fundamento o presupuesto necesario para acceder a la indemnización demandada. Por tal motivo, dicho petitorio resulta inepto.

9.- Con fecha 26 de julio de 2018 evacuando el trámite de la réplica, comparece el demandante, y reafirma los hechos



«RIT»

Foja: 1

consignados en la demanda, profundizando en los preceptos legales contemplados en diversa normativa del Código Civil (Artículos 2320 y 2329). Señala además jurisprudencia de la Excma. Corte Suprema refrendada en la presunción general de culpabilidad por cuanto si el perjuicio causado es consecuencia de un hecho que, por su naturaleza o por las circunstancias en que se realizó, es susceptible de atribuirse a culpa o dolo del agente, al cual refrenda un análisis sobre el que se remitió latamente en la redacción de la demanda.

En cuanto a la normativa invocada en el libelo contemplada en el artículo 184 del Código del Trabajo, además de lo indicado en la demanda precisa que el referido precepto obliga al patrón o empleador de un trabajador, la ley obliga al empleador a tomar todas las medidas para evitar accidentes como el de autos, ocurriendo el accidente al no tomarse éstas. Por otro lado y en lo relativo con el artículo 187 del mismo cuerpo legal, se debe tener presente el hecho de ciertamente que trasladar o permitir el traslado de personal de las faenas en las condiciones inseguras y deficientes en que se hizo y que causó el accidente, importan la infracción del deber de seguridad o protección que establecen las normas citadas, refiriendo jurisprudencia en su apoyo.

En cuanto a los hechos consignados en la contestación, indica el demandante que esta niega los motivos o causas basales de la actora al tiempo de proponer su demanda. Así las cosas, según la demandada el accidente se debió únicamente a descuido y culpa del propio chofer del Carry all, Sr. Albanez. Para lo anterior, la demandada se basa en 2 informes técnicos, obtenidos extrajudicialmente y totalmente al margen de la investigación penal, por ende, fuera de toda cadena de custodia, y que incluso pudieran haber obstruido la investigación penal al alterar la evidencia.

Expone las conclusiones de los peritajes acompañados por la demandada, indicando se trata de 2 informes privados requeridos por Codelco, realizados extraoficialmente, a espaldas de la investigación de la Fiscalía y del Ministerio Público y al margen de toda cadena de custodia de la evidencia, por personas privadas y sin revisar siquiera los antecedentes que obraban en los organismos públicos que investigaron, intentando confundir al Tribunal al señalar que tales informes fueron efectuados por peritos judiciales de la Corte, lo que es falso, no fueron realizados en el marco de alguna investigación oficial, ni se



«RIT»

Foja: 1

trata de personas nombradas o aceptadas como peritos por alguna de los organismos estatales que investigaron el hecho.

En segundo término, indica que, el informe del Sr. Floreschaes, es un técnico mecánico, que no tiene los conocimientos eléctricos de los sistemas electrónicos de los accesorios del móvil siniestrado, especialmente del sistema GPS. Tampoco es perito en incendio. Se trata de un técnico, cuya labor habitual es realizar pericias en accidentes de tránsito, dinámica de accidentes (con materias relativas a trayectorias, velocidades), que dista mucho de los conocimientos específicos sobre origen de incendio en vehículos, por componentes electrónicos. Así las cosas ninguno de los dos informes, obtenidos privadamente y con los antecedentes que Codelco le quiso suministrar, toman en consideración o analizan el sistema eléctrico de instalación del GPS del vehículo, el que ni siquiera mencionan los informes. Asimismo, el informe de Asetran, incluso señala que al inspeccionar el vehículo, éste ya había sido intervenido, y que le habían sacado el sistema GPS y sus circuitos, por parte de la empresa HERTZ, por lo que se omite análisis al respecto. Lo anterior, no es menor, si se atiende a que existen múltiples antecedentes que estarían indicando que el incendio se produjo en la cabina, y por un problema de instalación del GPS, como sucedió con otros amagos de incendio registrados por otros Carry all.

Señala además que el informe del Sr. Florechaes se encuentra en contradicción por lo determinado por peritos explicando sus asertos, agregando que además, existieron 5 amagos de incendio que afectaron a la flota de Carry all, y en especial, después del accidente el 16.10.2016, un incendio afecto a otro Carry all (3791), determinándose que fue producto de una mala instalación eléctrica del GPS. Que, ello logra explicar de porque en un trayecto recto, el chofer se desvía de su trayectoria para ir colisionar un camión de gran tamaño, ubicado donde no debía y donde solo podían estar vehículos menores, presentando el chofer su pierna derecha quemada, como también el acelerador y todo el sector allí circundante.

Se refiere a lo expuesto por la demandada respecto del Informe de la Policía de Investigaciones y del Sernageomin, indicando que Codelco intenta confundir al Tribunal haciendo creer que el informe del Sernageomin fue dejado sin efecto, pero omitiendo que se mantuvo casi en su totalidad respecto de las



«RIT»

Foja: 1

causas del accidente y las deficiencias de seguridad de Codelco, que determinaron la ocurrencia del mismo, las que reitera.

Indica que Codelco contesta cuestionando la relación de causalidad entre los hechos imputados a Codelco y el fallecimiento del Sr. Albanez, señalando que esto se debió al propio actuar del mismo. Precizando al efecto que, si hay causalidad, pues al no haber adoptado Codelco las medidas y condiciones de seguridad, medidas que establece la norma del Art. 184 del Código del Trabajo, precisamente para evitar la ocurrencia de un accidente que dañe al trabajador, se infringe la norma y se posibilita la frustración de su objetivo, el evitar el accidente. La norma en cuestión obliga a tomar todas las medidas necesarias para proteger la vida y salud de los trabajadores, el Sernageomin establece varias medidas de seguridad que se omitieron y les señala como causas del accidente. Las que cita y explica las obligaciones de Codelco.

En cuanto a la alegación subsidiaria relativa a la aminoración de indemnización por exposición imprudente de la víctima, expone el demandante que no existió exposición imprudente del trabajador, por cuanto no estaba contratado para operar Carry all, sino que su función era operador de CAEX. La polifuncionalidad en este sentido es un riesgo, porque el trabajador no tiene la misma concentración en una función esporádica y puntual, como era conducir por algunos metros un vehículo de pasajero, sin haberlo revisado ni conocer sus posibles deficiencias. Indica que Los organismos investigadores competentes, como los informes periciales de la causa penal, determinaron en todo caso, como causas del accidente deficiencias de seguridad de parte de Codelco y no la exposición o descuido del trabajador. Que, el empleador que tenía el deber de segregarse la circulación para que la maquinaria pesada como los camiones Caex no interactuaran con vehículos menores como los Carry all. Debía tener estacionamientos segregados para los Caex, a objeto que frente a cualquier desperfecto o contingencia en los Carry all esto no colisionaran entre sí. Que, también el empleador frente a otros amagos de incendio producidos debió haber chequeado la instalación de los equipos GPS.

Agrega que frente al no monitoreo e inoperancia del sistema GPS, debió haber detenido el móvil y mandarlo a revisión. Este desperfecto que existía ya al día del accidente, es constatado por la Inspección del Trabajo y por la Seremi de



«RIT»

Foja: 1

salud, y es ratificado por el informe técnico de la empresa Wisetrack y el informe de la empresa Migps, con lo que se habría detectado las anomalías de que la conexión eléctrica estaba invertida y que había un fusible sobredimensionado, que dejaba pasar más corriente que la tolerada por el circuito, sobrecalentándolo; como se detectó cuando el otro Carry all 3791 sufrió un incendio el 16.10.2016.

Expone que, de esta manera, la causa del acto inseguro del trabajador se debió al incendio del tablero de instrumento provocado por deficiencias de instalación eléctrica del sistema GPS, lo que provocó que segundos antes del choque el chofer experimentara quemaduras en su pierna derecha a nivel del acelerador, a causa del plástico de cables derretidos. Lo anterior, ciertamente provoca que viendo el humo, sintiendo olor, y experimentando a la vez el fuego en su pierna, haya perdido el control. El origen del fuego se debió a una deficiente instalación eléctrica del sistema GPS, el cual mostraba tal deficiencia al no estar operativo al día del accidente, como lo constata la Inspección del Trabajo, la Seremi de Salud, los informes técnicos de Wisetrack y de Migps, y los informes periciales evacuados en la causa penal.

En lo relativo al Onus probandi de la exposición imprudente, lo que se alega es la exposición imprudente de la víctima, y esta circunstancia es una excepción y no una alegación o defensa, por lo que debe ser acreditada por quien la invoca, es decir, por la demandada, pues sin duda que en relación a las partes de este juicio, implica la acción de un tercero lo que constituiría una Fuerza Mayor, y conforme al art. 1547 del C. Civil, debe ser probado por quien lo alega. En cuanto al fondo mismo de la excepción, los organismos investigadores concluyeron que la causa del accidente se debió a irregularidades y fallas de la empresa demandada.

En lo referente a la falta de legitimación procesal para oponer como defensa el Art. 2330 del Código Civil. El demandante alega que en este juicio los actores no han demandado como herederos o continuadores de la persona del trabajador. En este juicio los actores demandan como terceros afectados, ejerciendo acciones propias y pidiendo que se indemnicen los daños propios. Expone que sólo en el primer caso, en que demande la propia persona lesionada o personas que son herederos e invoquen la calidad de tal para ejercer acciones que correspondían al



«RIT»

Foja: 1

causante, puede oponerse la excepción de exposición imprudente al riesgo de la persona accidentada, cuando haya mediado imprudencia de su parte. La otra situación, donde el causahabiente actúa a nombre propio, exigiendo la reparación del daño personal que él experimenta como consecuencia del accidente sufrido por la víctima directa, no puede oponerse una excepción de exposición al riesgo, porque quien demanda es un tercero y no la persona que se lesionó.

Señala que en lo relativo a la oposición del demandado en cuanto al daño moral, este es totalmente procedente, en base a la prueba que se rendirá en autos.

Hace presente que además existen otros antecedentes, en la carpeta investigativa llevada por la Fiscalía Local de Calama, en causa por delito culposo de homicidio de don Carlos Albanez Peña, a saber: RUC 1600819641-2, donde se investigó la tragedia causada en relación con el accidente materia de los presentes autos. De esta forma y en base a las fotografías N° 33 y 34 del informe del SERNAGEOMIN, se desprende que: a) El sector por donde ingresó y transitó el minibús cuando fue dirigido por los dos conductores, era de topografía plana, de reducida pendiente y que posee una espléndida visual general; b) La trayectoria seguida por el minibús a partir del momento en que el Sr. Albanez asumió su conducción, fue muy próxima a la línea recta, porque así lo permitía hacerlo el lugar; c) La distancia recorrida desde el instante en que el Sr. Albanez asumió la conducción del minibús, fue en términos reales, bastante reducida, de unos 100 m.; vale decir, el equivalente a una cuadra.; d) En razón de lo anteriormente expuesto, de la hora a la que ocurrió el accidente (mediodía), de las condiciones de visibilidad general que se dieron al momento del siniestro y el estado mecánico del minibús verificado en la revisión que le fue practicada por este informante, claramente no se daban las condiciones para que este último vehículo sufriese un siniestro de las características del que éste participó. Se refiere al informe técnico (Wisetrack) y Migps al refiriendo sus conclusiones.

Reitera que otro Carry all, sufrió un incendio en el mismo sector donde fue afectado el carry conducido por el Sr. Albanez y, de acuerdo a lo investigado por CODELCO, se determinó que debido a una deficiencia en la instalación del sistema, precisando las deficiencias.



«RIT»

Foja: 1

Otro de los antecedentes a considerar, expone el demandante es el relativo a Información interna de la mina (correos electrónicos). Así las cosas, consta de correo electrónico emitido el 3 de noviembre del 2016, en que don Alberto Muñoz Sandoval de Codelco Chuquicamata informa su preocupación a Roberto Pastén Geraldo de la misma división, por el hecho de que han tenido 5 amagos de incendio ocurrido a los Carry all, resaltando el hecho que no se ha dejado constancia de los incidentes, ni se había informado a los superiores.

En cuanto a la Inspección pericial practicada al Carry all por disposición de la Fiscalía de Calama, se determina que el fuego no comenzó en la caja de motor, sino que al interior del vehículo en la zona del tablero y contiguo al acelerador, donde precisamente el chofer sufre quemaduras en su pie derecho, menciona las conclusiones de dicho informe.

En cuanto al informe del Sernageomin, hay que remitirse a las causas señaladas precedentemente y hacer presente que el organismo establece una serie de acciones correctivas, que de haber sido aplicadas en su momento, habrían evitado a todas luces el accidente. Cita las situaciones constatadas en el informe Inspección del Trabajo.

Se refiere al quantum de las indemnizaciones, señalando que en ello inciden la mayor o menor conciencia o cuidado de los empleadores en la adopción y cumplimientos de las normas de seguridad respecto de sus trabajadores, como también en las normas de seguridad de entes que prestan atención o servicios al público. Sustenta dicha teoría invocando numerosa jurisprudencia y doctrina exponiendo sus conclusiones, reiterando sus peticiones.

10.- Con fecha 09 de agosto de 2018 duplica reiterando los hechos expuestos en su contestación.

11.- Con fechas 03 de mayo de 2017, 26 de marzo de 2018 y 18 de octubre de 2018 se realizaron audiencias de conciliación, sin que las partes arribaran a un acuerdo.

12.- Con fechas 05 de mayo de 2017 y 04 de octubre de 2018 se recibió la causa a prueba.

13.- Con fecha 14 de mayo de 2019 se citó a las partes a oír sentencia

CON LO EXPUESTO Y CONSIDERANDO:



«RIT»

Foja: 1

I.- En cuanto a las tachas.

PRIMERO: Que, en audiencia de prueba testimonial de fecha 30 de noviembre de 2017, la demandante deduce tacha en contra de los siguientes testigos de la demandada:

a) Hernán Apablaza Cofre de conformidad a lo señalado en el artículo 358 N° 4 y 6 del Código de Procedimiento Civil, fundada en que el testigo mantendría una relación de dependencia con la parte que lo presenta, presta habitualmente servicios retribuidos por la empresa Codelco, y carece de la parcialidad suficiente para declarar en el presente juicio.

b) Ramón Fabián Morales Rojas, de conformidad a lo dispuesto en el artículo 358 N° 4 y 6 del Código de Procedimiento Civil, esto es, mantener una relación de dependencia con la parte que lo presenta, donde presta habitualmente servicios retribuidos por la empresa Codelco, carece de parcialidad suficiente para declarar en el presente juicio.

c) Jorge Edgardo Medrano Viveros, en conformidad a lo dispuesto en el artículo 358 N° 4 y 6 del Código de Procedimiento Civil, esto es mantener una relación de dependencia con la parte que lo presenta, donde presta habitualmente servicios retribuidos por la empresa Codelco, carece de parcialidad suficiente para declarar en el presente juicio. Además, en audiencia de fecha 23 de abril de 2019, se deduce tacha en su contra, por las causales del artículo 358 N° 4, 5 y 6 el Código de Procedimiento Civil, esto es ser dependiente de la parte que lo presenta y tener interés en el presente juicio, explicando que el testigo ha reconocido que trabaja desde el año 1998, bajo contrato de trabajo indefinido, habiendo desempeñado cargo de exclusiva confianza como es el cargo de jefatura de gestión vial, por lo que se configura la causal de dependencia. Así mismo existe interés puesto que el testigo era Jefe de gestión vial, cargo de Jefatura que implicaba el control, supervisión y organización de la actividad extractiva, entre ellas el movimiento del personal a través de los carry all y la operación de la camiones Caex y que conforme a informes que cita se determinaron como causas concurrentes de la accidente. Agrega que actualmente se encuentra abierta la investigación penal ante la Fiscalía Local de Calama, por lo que la responsabilidad del testigo es objeto de investigación en dicho procedimiento por lo que existe un interés del testigo en respaldar cualquier participación en el accidente y en sus causas, lo que configura la causa invocada. Solicita acoger las tachas deducidas y en subsidio



«RIT»

Foja: 1

tener presente tales circunstancias en la apreciación comparativa de la prueba.

SEGUNDO: Contestando el traslado conferido, la demandada solicita el rechazo de las tachas presentadas, con costas. Respecto del testigo **Hernán Apablaza Cofre**, señala que las preguntas formuladas no permiten desprender la aludida imparcialidad, ya que no se le preguntó respecto de la naturaleza jurídica de su vínculo con Codelco, si prestaba servicios a honorarios, como servidor público o a través de una empresa de estudio jurídico, por lo que mal se puede sostener que cumple la hipótesis de los numerales 4 y 6 el artículo 358 del Código citado. Además, en relación al último numeral, señala que la jurisprudencia dispone que el interés que se requiere debe ser de tipo económico, lo que no se devela de lo preguntado. En subsidio señala que conforme al artículo 1 de la Ley 18.575, las empresas del Estado forman parte de la Administración Pública, y por lo tanto los trabajadores que en ella laboran no caen dentro del presupuesto del numeral 4, esto es ser criados domésticos o dependientes de la parte que los presente, citando jurisprudencia en apoyo a su posición. Respecto del testigo **Ramón Fabián Morales Rojas** señala que de las preguntas formuladas no resulta posible desprender que el testigo carecería de imparcialidad para deponer en juicio ya que para ello debe tener un interés directo que requiere acreditar que el testigo tiene un interés económico en el resultado del juicio, lo que queda totalmente claro cuando el responde que no tiene interés en el resultado del juicio. Que, la Jurisprudencia de los tribunales han dispuesto que el interés que se requiere para materializar la falta de imparcialidad debe ser del tipo económico, situación que tampoco se devela de las preguntas de la tacha. Que, respecto del N° 4 esto es que el testigo sea criado o dependiente de la parte que lo presenta, tampoco se configura toda vez que el testigo es un servidor público ligado a una empresa estatal, que tiene un estatuto especial que la regula. En subsidio, conforme al artículo 1 de la Ley 18.575, las empresas del Estado forman parte de la administración pública por lo que sus trabajadores no caen en el presupuesto del numeral 4, citando jurisprudencia en favor de su alegación. En cuanto al testigo don **Jorge Edgardo Medrano Viveros** señala que ni el número 4 ni 6 aplican en el artículo 358 del Código citado, toda vez que conforme al Decreto Ley 1350, art. 8 transitorio, las divisiones o faenas deben considerarse como empleadores independientes y por lo tanto siendo la demandada



«RIT»

Foja: 1

dirigida en contra de la División Chuquicamata resulta improcedente que se pretenda sostener que el testigo depende de dicha División. En subsidio señala que conforme al art. 1 de la ley 18575 las empresas del estado forman parte de la administración pública y por lo tanto, los trabajadores que en ella laboran no caen dentro del presupuesto del numeral 4, citando jurisprudencia en apoyo de su alegación. Respecto de la tacha presentada con fecha 27 de abril de 2019, la demandada reitera el argumento alegado en subsidio, agregando que en consecuencia el testigo puede ser presentado por su empleador en juicios respecto de situaciones en que tenga algún interés. Además, indica que la investigación penal que se sustancia ante el Ministerio Público de Calama esta desformalizada, no existe ninguna formalización del testigo ni de ningún funcionario vigente o no vigente de Codelco Chile, por lo que tampoco es aplicable la causa invocada por la demandante. Finalmente, respecto de todos los testigos, señala que el testigo sr. Manuel Vergara, deponente de la parte demandante en la misma audiencia, también es funcionario de Codelco, y de ser ciertos los argumentos de la demandante estaría afecto a la mismas condicionante que se reprocha lo cual resultaría absurdo e improcedente.

TERCERO: Contestando las respectivas preguntas de tacha, **don Hernán Apablaza Cofre** señala que declara básicamente porque tiene conocimiento de los hechos materia del juicio, atendido a que estuvo en el lugar del accidente el día en que ocurrieron los hechos y segundo, por que participo en una comisión técnica que investigo el accidente, el cumplimiento de las normas que sobre la materia se contiene en el reglamento de seguridad minera. Agrega que trabaja en la Conserjería Jurídica de la División Distrital desde el año 2005; don **Ramón Fabián Morales Rojas** manifiesta que presta servicios en la División Chuquicamata desde el año 1986, con contrato, que no tiene interés en el resultado del juicio; finalmente don **Jorge Edgardo Medrano Viveros** al ser consultado, señala que trabaja para Codelco, en la División Ministro Hales desde junio de 2015, con contrato. En su declaración de fecha 23 de abril de 2019, el testigo agrega que se desempeña en la citada División, desempeñándose al 30 de agosto de 2016 como jefe de protección industrial y gestión vial. Agrega que no presencio el accidente materia de la causa, pero participo en la comisión investigadora por su profesión, y una vez ocurrido el accidente, presencio el sitio del suceso que estaba aislado y fijado. Indica que solo ha declarado en este Juzgado.



«RIT»

Foja: 1

CUARTO: Que, respecto del testigo **Hernán Apablaza Cofre**, si bien, de las preguntas formuladas no es posible determinar de forma indubitada que el testigo mantiene una relación de dependencia, en los términos señalados en el N° 4 del artículo 358, si es posible advertir, que su desempeño en la Conserjería jurídica de la División distrital de la demandada y en su calidad de abogado tiene interés en el resultado del juicio, lo que le resta imparcialidad a su declaración de manera que respecto de este testigo se acogerá la tacha del artículo 358 N° 6 del Código de Procedimiento Civil.

QUINTO: Que, en cuanto a la tacha del N° 4 del artículo 358 del Código de Procedimiento Civil, es preciso señalar que la norma sanciona la inhabilidad que afecta a aquellos testigos que tengan la calidad de criados domésticos o dependientes de la parte que lo presenta, lo que ocurre respecto de **Ramón Fabián Morales Rojas**, quien manifiesta prestar servicios para la demandada desde el año 1986, misma situación que ocurre con el testigo don **Jorge Edgardo Medrano Viveros**, quien ha manifestado prestar servicios para Codelco desde junio del año 2015, no siendo relevante la circunstancia de hacerlo en una faena distinta, desde que la regla establecida en el artículo 8° transitorio del Decreto Ley 1350 lo es solo "para los efectos previstos en el Párrafo I del Título VIII de la ley número 16.744, sobre Accidentes del Trabajo y Enfermedades Profesionales, y en el decreto con fuerza de ley N° 313, de 1956, y sus modificaciones posteriores". Esta conclusión tampoco se ve alterada por el hecho de ser la empresa demandada Codelco una empresa pública creada por Ley, desde que aquella establece un régimen específico para su funcionamiento y regulación más cercana al carácter privado, dada la actividad principal que desarrolla, de modo que sus trabajadores son regidos por el Código del Trabajo y sus leyes complementarias, resultando que en la práctica mantienen un vínculo de dependencia que es precisamente lo que funda la inhabilidad. Por esta razón se acogerá la tacha respecto de los testigos **Ramón Fabián Morales Rojas y don Jorge Edgardo Medrano Viveros**.

SEXTO: Que, en audiencia de prueba testimonial de **fecha 23 de abril de 2019**, la parte demandante dedujo tacha en contra de los siguientes testigos de la demandada:

a) **Mauricio Esteban Mondaca Moran**, fundada en las causales del artículo 358 N° 4,5,6 y 7 del Código de Procedimiento Civil, esto es, ser dependiente de la parte que lo presenta y tener interés en



«RIT»

Foja: 1

el presente juicio y amistad con la parte demandada, ya que indica que el testigo ha reconocido que trabaja desde el año 2.000 bajo contrato de trabajo indefinido, habiendo desempeñado cargo de exclusiva confianza como es el de Superintendente de minas y actualmente Gerente de seguridad, por lo que se configura la causal de dependencia. Además, agrega, existe interés puesto que el cargo de Jefatura que desempeño implicaba el control, supervisión y organización de la actividad extractiva, entre ellas el movimiento del personal a través de los Carry all y la operación de los camiones Caex. Y que consta de informes que existieron deficiencias en la organización de la operación de los Carri all, en la segregación entre la circulación de los Carry all y la de los camiones Caex, la inoperatividad del sistema GPS, circunstancias que se determinaron como causas concurrente de la accidente que le costó la vida a los dos trabajadores de Codelco. Explica que también se configura la causal de amistad íntima con la parte que lo presenta puesto que el testigo ha reconocido ser Gerente de seguridad, esto es un cargo de la exclusiva confianza y si bien la causal habla de amistad íntima, con lo cual puede entenderse a la relación de exclusiva confianza existente entre dos personas naturales, debe tenerse presente que dicha causal fue establecida cuando se dictó el Código de Procedimiento Civil, época en que lo normal era entre personas naturales, pero con el desarrollo de la economía hoy en día lo normal es la interacción entre personas naturales y personas jurídicas, por lo que el concepto de íntima amistad debe buscarse en aquella relación de confianza de representación de una persona a otra, en el presente caso se da entre el testigo y la persona jurídica que lo presenta como tal. Pide que se acojan las tachas negando valor probatorio a la declaración del testigo, y en subsidios tener presente tales circunstancias en la apreciación comparativa de la prueba.

b) Luis Miguel Garay Arnes, fundada en las causales del artículo 358, n°4,5,6 del Código de Procedimiento Civil esto es ser dependiente de la parte que lo presenta y tener interés en el presente juicio, señalando que el testigo ha reconocido que trabaja desde el año 2000, bajo contrato de trabajo indefinido, habiendo desempeñado cargo de exclusiva confianza como es el cargo de Ingeniero experto en control y gestión, por lo que se configura la causal de dependencia. Así mismo existe interés puesto que el testigo era Jefe de gestión vial, cargo de Jefatura que implicaba el control, supervisión y organización de la actividad extractiva, entre ellas el movimiento del personal a través de los Carry all y



«RIT»

Foja: 1

la operación de los camiones Caex, constando de informes que cita que existieron deficiencias en la organización de la operación de los Carry all, en la segregación entre la circulación de estos y la de los camiones Caex, la inoperatividad del sistema GPS, circunstancias que se determinaron como causas concurrentes de la accidente.

c) Carola Alejandra Araya Castillo fundada en las causales del artículo 358, n°4,5,6 del Código de Procedimiento Civil, esto es ser dependiente de la parte que lo presenta y tener interés en el presente juicio, según pasa a explicar. Señala que el testigo ha reconocido que trabaja desde el año 2014, bajo contrato de trabajo indefinido, habiendo desempeñado cargo de exclusiva confianza de Ingeniero en prevención de riesgos en la gerencia de seguridad y salud ocupacional, por lo que se configura la causal de dependencia. Agrega que así mismo existe interés, puesto que el testigo era ingeniero en prevención de riesgos en la gerencia de seguridad y salud ocupacional, y asesor del comité paritario Mina Chancado primario, por lo que tenía injerencia en medidas de prevención de accidentes entre ellas el movimiento del personal a través de los Carry all y la operación de la camiones Caex. Consta en esta causa a través de los informes de Sernageomin, Inspección del Trabajo y Seremi de Salud, que existieron deficiencias en la organización de la operación de los Carry all, en la segregación entre la circulación de los Carry all y la de los camiones Caex, la inoperatividad del sistema GPS, circunstancias que se determinaron como causas concurrentes del accidente que le costó la vida a los dos trabajadores de Codelco.

d) Oscar Marcelo Quiroga Díaz. La parte demandante tacha al testigo por las causales del Art 358, n°4,5,6, esto es ser dependiente de la parte que lo presenta, tener interés en el presente juicio, según se pasa a explicar. El testigo ha reconocido que trabaja desde el año 2009, bajo contrato de trabajo indefinido, habiendo desempeñado cargo de exclusiva confianza como es el cargo de Superintendente de mantenimiento, por lo que se configura la causal de dependencia. Así mismo existe interés puesto que el testigo era Superintendente de servicios a la producción y logística, cargo de Jefatura que implicaba el control, supervisión y organización de la actividad extractiva, entre ellas el movimiento del personal a través de los Carry all y la operación de la camiones Caex. Consta en esta causa a través de los informes de Sernageomin, Inspección del Trabajo y Seremi de salud,



«RIT»

Foja: 1

que existieron deficiencias en la organización de la operación de los carry all, en la segregación entre la circulación de los Carry all y la de los camiones Caex, la inoperatividad del sistema GPS, circunstancias que se determinaron como causas concurrentes del accidente que le costó la vida a los dos trabajadores de Codelco.

Además, respecto de los todos los testigos citados, señala que Actualmente se encuentra abierta la investigación penal ante la fiscalía local de Calama, por lo que las responsabilidades de los testigos son objeto de investigación en dicho procedimiento, por lo que habría un interés en el presente juicio, razón por la cual solicita acoger las tachas deducidas, negando valor probatorio a sus declaraciones y en subsidios tener presente tales circunstancias en la apreciación comparativa de la prueba.

SÉPTIMO: Que, contestando los traslados respectivos, la demandada solicita el rechazo de las tachas señalando que como lo ha sostenido la Contraloría General de República los trabajadores de Codelco son funcionarios públicos en virtud de lo establecido en el art 1, de la ley 18575 y en su respecto solo les pesaría la prohibición de la letra C de la ley 18834, y en consecuencia pueden ser presentados por su empleador en juicios respecto de situaciones en que su empleador tenga algún interés. Además, respecto de la investigación penal que se sustancia ante el Ministerio público de Calama esta es desformalizada y no existe ninguna formalización del testigo ni de ningún funcionario vigente o no vigente de Codelco Chile, en consecuencia, no se configura la causal del interés alegada por la parte. Agrega, respecto del testigo Esteban Mondaca Moran, que no puede haber amistad con la persona que lo presenta ya que teniendo la calidad de funcionarios públicos los trabajadores de Codelco pueden comparecer en calidad de testigo respecto de los hechos que han tenido conocimiento, por lo que pide el rechazo de las tachas opuestas.

OCTAVO: Que en las preguntas formuladas para las respectivas tachas el testigo don **Mauricio Esteban Mondaca Moran** señaló que trabaja para Codelco Chile Chuquicamata desde el año 2000, actualmente es el gerente de seguridad y salud ocupacional por contrato de trabajo indefinido, desempeñándose desde el día 30 de agosto de 2016 como superintendente de operaciones mina, que no presencio el accidente en el momento y que ya declaró en este tribunal; el testigo don **Luis Miguel Garay Arnés**, manifestó que trabaja para Codelco División Chuquicamata en el cargo de Ingeniero experto en control y gestión desde mayo de 2000, bajo



«RIT»

Foja: 1

contrato de trabajo indefinido, desempeñándose al día 30 de agosto de 2016 como ingeniero de producción, que no presencio el accidente y que ya declaró en este tribunal; la testigo doña **Carolina Alejandra Araya Castillo**, manifestó que trabaja para Codelco en la Gerencia de seguridad y salud ocupacional, su cargo actual es ingeniero en prevención Satep y trabaja desde el 1 de marzo de 2014 con contrato de trabajo indefinido, desempeñándose al día 30 de agosto de 2016 como ingeniero en seguridad y salud ocupacional, en la comisión investigadora como experta en prevención de riesgos y no es parte del comité paritario, pero si asesor y que ya declaró en este tribunal; finalmente el testigo don **Oscar Marcelo Quiroga Díaz**, manifiesta que trabaja para Codelco desde el año 2009, ocupa el cargo de superintendente de mantenimiento industrial, contrato de trabajo indefinido, desempeñándose al día 30 de agosto de 2016 como superintendente de servicios a la producción y logística, que no presencio el accidente y que no ha prestado declaración.

NOVENO: Que, en cuanto a la tacha del N° 4 del artículo 358 del Código de Procedimiento Civil, alegada respecto de todos los deponentes, es preciso señalar que la norma sanciona la inhabilidad que afecta a aquellos testigos que tengan la calidad de criados domésticos o dependientes de la parte que lo presenta, lo que ocurre en este caso, ya que todos los testigos han manifestado que actualmente prestan servicios para la demandada, de quienes son dependientes en virtud de contrato de trabajo de carácter indefinido, dependencia que ya tenían al momento de producirse los hechos materia de este juicio. Esta circunstancia no se ve alterada por el hecho de ser la empresa demandada Codelco una empresa pública creada por Ley, desde que, como ya se dijo, aquella establece un régimen específico para su funcionamiento y regulación más cercana al carácter privado, dada la actividad principal que desarrolla, de modo que sus trabajadores son regidos por el Código del Trabajo y sus leyes complementarias, resultando que en la práctica mantienen un vínculo de dependencia que es precisamente lo que funda la inhabilidad. Por esta razón se acogerá la tacha alegada respecto de los testigos **Mauricio Esteban Mondaca Moran, Luis Miguel Garay Arnés, Carolina Alejandra Araya Castillo y Oscar Marcelo Quiroga Díaz**, haciendo presente que si bien los testigos, en razón de la acumulación de causas, han declarado en dos oportunidades, sus dichos en ambos casos dicen relación con los mismos hechos, discutidos en esta causa y contenidos en la respectivas



«RIT»

Foja: 1

interlocutorias de prueba de fechas 05 de mayo de 2017 y 24 de octubre de 2018, que son del mismo tenor, razón por la cual se restara mérito probatorio a todas sus declaraciones.

II.- EN CUANTO A LA OBJECCION DE DOCUMENTOS

DÉCIMO: Que, con fecha 12 de abril de 2019, el abogado don Jaime Gatica Illanes, por la parte demandante objeta los siguientes documentos (folio 140):

a) Informe Investigación Accidente Fatal, emitido por Codelco:

Funda su objeción señalando que se trata de una simple fotocopia de instrumento privado, que no ha sido reconocido en juicio por su otorgante, señalando que la Jurisprudencia ha señalado reiteradamente que los documentos privados emanados de terceros solo adquieren valor si el tercero comparece como testigo y reconoce el documento, en cuyo caso su valor probatorio se asimila a la prueba testimonial. Que, además, es un documento posterior al accidente en que la propia demandada investiga, lo que sería admitir como prueba su propia declaración para exculparla. Que inspecciona el vehículo siniestrado, se basa en el informe privado Asetran y Floreschaes, que adolece de errores que menciona, reproduciendo las observaciones y objeciones señaladas respecto del Informe de Asetran que da por reproducida.

b) Informe Pericial vial y técnico mecánico por accidente vehicular Asetran:

Objeta el documento señalando que se trata de una simple fotocopia de instrumento privado, que no ha sido reconocido en juicio por su otorgante. Agrega que la Jurisprudencia de nuestros tribunales ha señalado reiteradamente que los documentos privados emanados de terceros solo adquieren valor si el tercero comparece como testigo y lo reconoce, en cuyo caso su valor probatorio se asimila a la prueba testimonial. Además agrega que el documento es inadmisibles toda vez que se trata de un peritaje rendido fuera de la presente causa civil, y fuera de la causa o investigación que lleva a cabo el Ministerio Público, por lo que su aporte y valoración vulnera todas las normas procesales que establece el legislador para la producción de esta prueba. Asimismo no considera otros antecedentes que refiere e incurre en hipótesis no comprobadas, divaga en informes sin comprobación fáctica alguna, agrando las observaciones que refiere.



«RIT»

Foja: 1

c) Informe Pericial de mecánico Miguel Floreschaes Pallero: Funda su objeción señalando que se trata de una simple fotocopia de instrumento privado, que no ha sido reconocido en juicio por su otorgante, señalando que la Jurisprudencia ha señalado reiteradamente que los documentos privados emanados de terceros solo adquieren valor si el tercero comparece como testigo y reconoce el documento, en cuyo caso su valor probatorio se asimila a la prueba testimonial. Que, además el documento es inadmisibles toda vez que se trata de un peritaje rendido fuera de la presente causa civil, y fuere de la causa o investigación en la que lleva a cabo el Ministerio Público, es decir, un peritaje privado extrajudicial, por lo que su aporte y valoración vulnera todas las normas procesales que establece el legislador para la producción de esta prueba pericial. Agrega que se trata de un técnico mecánico, que no tienen conocimientos eléctricos, ni del sistema GPS del móvil siniestrado, además de las observaciones que refiere.

d).- Respecto de los documentos consistentes en **Bases de Licitación Arriendo Carry all y Contrato N° 46000014450**, señala que ambos son inoponibles, y por tanto no pueden afectar a terceros, conforme lo dispuesto en el artículo 1545 del Código Civil, en los términos que explica.

DÉCIMO PRIMERO: Con fecha 18 de abril de 2019, el demandante objeta los siguientes documentos (folio 156):

e) Ordinario 788/2017 Sernageomin. Funda su objeción señalando que este documento accede solo en parte al recurso administrativo de reposición respecto del informe del accidente originalmente emitido por Sernageomin, e indica a su respecto una serie de observaciones que enumera.

f) Simulación Caex, que describe como se estacionaron los camiones de extracción en el turno anterior, y la forma en que quedó estacionado el CAEX 422;

g) Simulación Carry all, que describe como el carry all ingresa en el sector descarga 50 y va dejando los conductores en el sistema auto relevo o manilla- manilla, como modalidad contractual colectiva de continuidad operacional;



«RIT»

Foja: 1

h) Simulación Móvil, que describe la secuencia en que el extrabajador Albanez asume la conducción del carry all y hasta la colisión con el CAEX 422.

Respecto de estos documentos, referidos en las letras f), g) y h), la demandada los objeta señalando que son una simulación o imagen en movimiento digital, editada por terceros extraños al juicio, de forma extrajudicial y privada, que no ha sido reconocido en juicio por su otorgante. Explica que la jurisprudencia de nuestros Tribunales ha señalado reiteradamente que los documentos privados emanados de terceros solo adquieren valor si el tercero comparece como testigos y lo reconoce y en tal caso, su valor probatorio se asimila a la prueba testimonial del deponente. Que, además, no es admisible como prueba, un documento posterior al accidente en que es la propia demandada, quien por sí y ante sí, investiga el accidente, sería como admitir como prueba la declaración de la propia demandada que la exculpa de responsabilidad. Además los objeta por ser falsos y faltos de integridad.

i) Contrato de Trabajo del señor Albanez, indicando que el trabajador era operador chofer de equipo de extracción. No estaba contratado como chofer de vehículo para transporte de personal, y no fue capacitado para ello tampoco.

DÉCIMO SEGUNDO: Que, evacuando los traslados conferidos, la parte demandada señala que los documentos acompañados por su parte, fueron otorgados en el marco de la investigación del accidente en que falleció el ex trabajador Albanez, según lo instruido por Sernageomin y en las atribuciones legales de este organismo público, como expresamente lo mandata la letra b), del artículo 13 del Reglamento de Seguridad Minera. Cita el artículo 76 del Reglamento de Seguridad Minera, que establece que es *"obligación de la Empresa Minera investigar todos los accidentes con lesiones o muerte a los trabajadores, analizar sus causas e implementar las acciones correctivas para evitar su repetición, sin perjuicio de lo establecido en la letra b) del artículo 13 del presente reglamento."* Por su parte, el artículo 24, del DS 54, del Ministerio del Trabajo y Previsión Social, de 21.02.1969, faculta a los Comités Paritarios de investigar las causas de los accidentes del trabajo y enfermedades profesionales que se produzcan en la empresa y decidir si el accidente o la enfermedad profesional se debieron a negligencia inexcusable del trabajador. Concluye señalando que los documentos acompañados por su parte tienen fuentes legales de modo que deben ser rechazadas las



«RIT»

Foja: 1

impugnaciones de la contraria, en todas sus partes con expresa condena en costas.

DÉCIMO TERCERO: Que respecto de la objeción del documento individualizado con la **letra a)**, esto es, el **informe de Investigación de accidente fatal**, se trata de un instrumento privado, el que conforme al artículo 346 N° 3 puede ser objetado por falsedad o falta de integridad, ninguna de cuyas circunstancias ha sido alegada o probada por el incidentista, de modo que la objeción respecto de este documento será rechazada.

DÉCIMO CUARTO: Que, respecto de los documentos signados con las **letras b) y c)**, consistentes **Informes Pericial Vial y Técnico mecánico por accidentes vehicular de Asetran e Informe pericial de mecánico Miguel Floreschaes Pallero**, se debe tener presente que se trata de peritajes presentados por las partes, respecto de los cuales se plantean observaciones que dicen relación más bien con su valor probatorio, el que por lo demás, conforme al artículo 425 del Código de Procedimiento Civil, se aprecia de acuerdo a las reglas de la sana crítica, cuestión privativa de los jueces del fondo, razón por la cual la objeción planteada respecto de estos documentos será rechazada.

DÉCIMO QUINTO: Respecto de los documentos signados con las letras **d)**, esto es **Bases de Licitación arriendo carry all y contrato N° 46000014450**, **e) Ordinario 788/2017 Sernageomin** e **i) contrato de trabajo del señor Albanez**, la parte objetante no señala una causal legal de objeción, limitándose a realizar observaciones que dicen relación con el valor probatorio de tales instrumentos, razón por la cual la objeción plantada respecto de todos estos documentos será rechazada.

DÉCIMO SÉXTO: Que, respecto de los documentos signados en las **letras f), g) y h)**, consistentes en **Simulación Caex, Simulación Carry all y Simulación Móvil**, se trata de documentos privados, que conforme al artículo 346 N° 3 pueden ser objetados por falsedad o falta de integridad, circunstancias cuya concurrencia correspondía probar al propio incidentista quien se ha limitado a cuestionar su valor probatorio, sin precisar o acreditar la falsedad o falta de integridad alegada, razón por la cual la objeción planteada respecto de estos documentos será también rechazada.

III.- EN CUANTO AL FONDO



«RIT»

Foja: 1

DÉCIMO SÉPTIMO: Que, comparecen doña **MARITZA LAMAS ROJAS**, don **ENRIQUE ALBANEZ LAMAS**, don **GEANCARLOS ALBANEZ LAMAS**, don **CRISTOFHER ALBANEZ LAMAS**, todos ya individualizados, e interponen demanda en procedimiento ordinario de indemnización de perjuicios por responsabilidad extracontractual, en contra de la empresa **CODELCO NORTE, DIVISION CHUQUICAMATA**, solicitando que, acogiendo la acción presentada se condene al demandado al pago de las siguientes prestaciones: por concepto de daño material emergente, la suma de \$1.300.000.- a cada uno de los demandantes; por concepto de daño moral, la suma de \$600.000.000.- para cada uno de los demandantes; al pago de las costas de la causa.

DÉCIMO OCTAVO: Que, con fecha 20 de enero de 2017 contestando la demanda comparece **CORPORACIÓN NACIONAL DEL COBRE DE CHILE, DIVISIÓN CHUQUICAMATA**, empresa del Estado, solicitado su completo rechazo por los argumentos señalados en lo expositivo de esta sentencia.

DÉCIMO NOVENO Que, con el objeto de acreditar sus asertos la demandante rindió la siguiente prueba:

I.- Documental; sin ser objetada dentro de término legal.-

1. Copia de la carpeta investigativa, emitida por la Fiscalía Local de Calama de fecha 30 de septiembre del año 2016, respecto de don Carlos Albanez Peña.
2. Copia de informe de accidentabilidad minera efectuada por el Sernageomin de la región de Antofagasta de fecha 30 de agosto del 2016.
3. Informe psicológico de doña Maritza Lamas Rojas, de fecha 27 de noviembre de 2017, emitido por doña Isabel Henríquez Mendoza.
4. Informe psicológico de don Giancarlo Albanez Lamas, de fecha 27 de noviembre 2017, emitido por doña Isabel Henríquez Mendoza.
5. Informe psicológico de don Enrique Albanez Lamas, de fecha 27 de noviembre 2017, emitido por la psicóloga y perito judicial doña Isabel Henríquez Mendoza.

II.-Testimonial; declararon sin tacha los siguientes testigos:

- 1.- **Manuel Vergara Vergara**, Empleado, chileno, cédula nacional de identidad N° 09.514.390-3, chofer de extracción, divorciado, quien en síntesis expuso: "Que,es efectivo que se verifico un accidente, el día 30 de agosto de 2016, producto del mismo falleció don



«RIT»

Foja: 1

Carlos Albanez Peña. El accidente empezó desde que salieron del punto de relevo en la cual iba manejando un Carry all otro compañero, llegando al lugar del relevo, su camión se encontraba de los primeros en el lugar que no debería haber estado estacionado, se bajó primero, ya que estaba en la pasada y ellos continuaron la marcha hacia el fondo donde estaba una pala y dos camiones más. En uno de esos se tuvo de cambiar el chofer del Carry all, tomando el lugar don Carlos Albanez mientras inspeccionaba su camión. Subiendo a la plataforma sintió un golpe del choque, el cual lo deslizo y lo tiro hacia el piso de la plataforma sin que haya entrado en la cabina del camión. En eso se paró pensando que había sido un tiro que se le había quedado a tronadura, cuando miro hacia abajo desde su camión, este estaba introducido en el parachoques extendido, se devolvió a la cabina llamando a control camiones y a su capataz, don Edgardo Sierralta, diciéndole que se había producido en un accidente, que el Carry all había chocado con el camión, que llamaran a rescate y ambulancia, se enderezo a ver como poder ayudar a los dos compañeros, el Carry all ya se había incendiado, se devolvió a sacar desde su cabina el extintor y como las llamas estaban tan grandes, se tiró desde la escalera del camión al parachoques extendido, en eso se golpea el hombro y apago el fuego, llamando a sus tres compañeros que estaban más lejos, los cuales llegaron y forcejearon la puerta del Carry all, ya que no se podía abrir, ya que tenía cierres automáticos, no sabe cómo abrieron la puerta y se volvió a incendiar el Carry all, se devolvió subiendo al motor del Carry all, viendo que los compañeros todavía estaban con vida, tratando de socorrer a ellos, dándoles ánimo y tendiéndoles la mano a ellos dos, se volvió a incendiar el Carry all por debajo de los asientos y nuevamente el motor. Dos compañeros de los dos camiones que estaban cerca de la pala corrieron a buscar los extintores de sus camiones y lograron apagar nuevamente el incendio, mientras uno les ponía una mascarilla y chalecos a los trabajadores accidentados, para que no aspiraran el polvo químico de los extintores, tratando de ver si podíamos hacer algo del lado izquierdo del chofer, se volvió a incendiar el Carry all y los socorrieron unas camionetas de terceros y un camión pluma con extintores apagando nuevamente el fuego del Carry all, los compañeros seguían con vida, les hablaba y habían pasado de más 40 minutos que no llegaba el rescate, ni ambulancia. Llego al lugar personal de la jefatura, junto con rescate saco a sus tres compañeros que estaban ayudando y siguió con los dos compañeros



«RIT»

Foja: 1

de la mano y conversándoles que los iban a sacar, en eso lo toma un joven de rescate mientras el otro contratista cortaba el cable del Carry all para que no se volviera a incendiar. Cuando soltó las manos de sus compañeros reventaron en sangre por la boca y rescate cerró la puerta del Carry all diciendo que ya no había nada que hacer. Posteriormente, lo atendieron en la ambulancia por el golpe en su hombro y en presencia de su jefatura lo trasladaron al Poli y luego al Hospital de Cobre en Calama, le inyectaron un calmante y lo mandaron a su casa. Esto le consta ya que estuvo en el lugar de los hechos. Respecto a las condiciones del tránsito del momento en que ocurre el accidente, señala que se encontraba subiendo al camión al que chocaron las dos personas que iban en el Carry all. El camión estaba acuatado en un lugar no habilitado, estaba estacionado hacia el corte de la mina donde no había estacionamiento para vehículos menores, los habían dejado allí los del turno anterior. Él sintió un golpe que lo lanzó hacia la plataforma del camión, no había más tránsito. Él era el único chofer que vio que estaba allí y fue la persona que llamó a los demás compañeros para socorrer a los choferes accidentados. El llamado fue a gritos y así lo socorrieron para auxiliar a sus compañeros.”

2.- **Carlos Gonzalez Ortiz**, cédula nacional de identidad N° 08.282.804-4, chileno, empresario, divorciado quien expone: “Que es efectivo que a raíz del accidente falleció don Carlos Albanes Peña. Este accidente ocurrió en la Mina Chuquicamata, en el mes de agosto de 2016. Lo llamaron, no pertenecía a esa guardia. Sus compañeros estaban muy mal emocionalmente, lo llamaron como a las 13 a 14 horas, en donde le conversan la situación que sucedió, le informan que dos de sus compañeros habían fallecido, lo que le dolió y lo asimilo a la forma presionada que estaban trabajando y por esa razón terminan con este tipo de accidentes. Una de las personas que iban en el Carry all le comenta que él estaba tan asombrado, en el sentido este impacto no se explica el por qué el vehículo estalla en cuatro oportunidades en llamas, también le comenta que don Manuel Vergara algo similar, donde él tuvo que intervenir para apagar el fuego, esto era lo que presentaba el vehículo. Esto le consta ya que lo llamaron por vía telefónica y después lo conversaron personalmente con las personas que estuvieron en el lugar de los hechos. Debe hacer presente que en el momento de esa conversación, ya estaba desvinculado de Codelco.”



«RIT»

Foja: 1

III.- Confesional

No rinde.

IV.- Oficios

1.- Ord. N°1735/2017, de fecha 06 de diciembre de 2017, emitido por don Santiago Cayo Herrera, Inspector Provincial del Trabajo de El Loa- Calama, Inspección Provincial del Trabajo El Loa- Calama

2.- Of. Ord.: N°8229/2017 de fecha 11 de diciembre de 2017, emitido por don Enrique Viveros Jara, Director Regional de Geología y Minería, Región de Antofagasta.

VIGÉSIMO: Que, a su turno, la parte demandada rindió la siguiente prueba:

I.- Documental; sin ser objetada dentro de término legal:

1. Informe de Investigación de Accidente Fatal.
2. Presentación Ejecutiva de accidente Fatal.
3. Lámina de Levantamiento Topográfico sector descarga.
4. Informe pericial vial y técnico mecánico por accidente vehicular.
5. Informe Pericial de Mecánico Miguel Florechaes Pallero.
6. Descripción de cargo del Sr. Carlos Albanez.
7. Convenio Colectivo de Trabajo 2013-2017.
8. Bases de Licitación para el servicio de arriendo de Carry all, División Chuquicamata.
9. Contrato N° 4600014450 "Servicio de Arriendo de Carry all para la División Chuquicamata".
10. Descripción de cargos, firmada por el ex trabajador Carlos Albanez.
11. Simulación Caex. Describe como se estacionaron los camiones de extracción en el turno anterior y como quedo estacionado el camión 442.
12. Simulación Carry all, que describe como el Carry all ingresa en el sector descarga 50 y va dejando a los conductores en el sistema de auto-relevo o manilla a manilla.



«RIT»

Foja: 1

13. Simulación Impacto final. Describe la secuencia desde que Carlos Albanez, toma la conducción del Carry all, emprendiendo trayecto y posteriormente impactando el camión Caex 442.

14. Antecedentes complementarios, en los cuales constan las capacitaciones en Carry all, licencia de conducir, y línea de tiempo de capacitaciones.

15. Panorámica del sector del choque.

16. Panorama de la carpeta de rodados.

17. Visión que tenía Carlos Albanez, al momento de tomar él la conducción del vehículo.

18. Ord. 788/2017, del Sernageomin, que acoge reposición efectuada por Codelco relativa a la inexistencia de un lomo de toro que habría ocasionado el accidente del Sr. Carlos Albanez.

II.- Testimonial; declaran sin tacha los siguientes testigos:

1.- Roberto Pasten Jeraldo, chileno, casado, ingeniero civil, cédula de identidad N° 11.939.005-2, mayor de edad, quien expone: "Que, siendo el 30 de agosto del año 2016, en el proceso de cambio de turno se dirigen 6 trabajadores en un Carry all, desde la casa de camino (Sector Houston) a sector fase 50 (descarga 50) en los cuales iban el sr. Carlos Albanez, al proceso de cambio de turno al llegar al sector de la descarga el Carry all era conducido por don Luis Becerra el cual deja al operador del camión 442, don Manuel Vergara, ingreso de dicho sector luego continua su recorrido para dejar al operador de la pala un conductor de camión y el que era operador del otro camión, por tanto en ese sector y en esa ocasión, el sr. Carlos toma la conducción del Carry all. Desde que Carlos toma la conducción tiene plena visual respecto de la ubicación del Carry all, dado además que existió un punto de percepción posible a la llegada del Carry all a la zona de descarga, cuando llega a descarga, es decir, cuando se deja al operador del camión 442, Carlos estaba en la parte central del asiento detrás del conductor, es decir, tiene claridad cuando se baja Manuel Vergara y en especial que en dicho sector se



«RIT»

Foja: 1

encuentra un camión de extracción. Al tomar la conducción, al producirse el relevo de conductores en la pala 96 se produce el punto de percepción real, es decir Carlos Albanez toma visual directa con camión 442, este móvil o el camión debía dirigirse desde el punto pala 96 a playa de relevo 68, en ese proceso que es transitado en una rampla, (camino 7% pendiente y un ancho efectivo de 26.7 metros, según planimetría levantada en el sector) se produce un desvío de la trayectoria de aproximadamente 10 grados, respecto de su eje normal de salida del sector, no teniéndose claro los motivos de la desatención en el proceso de conducción del Carry all. En esa instancia recorre 111 mts, no se identifican en el sector maniobras evasivas tales como frenado o cambio de dirección, para evadir el choque con el camión 442 (número interno el camión). Todo ello me consta dado que estuve trabajando el día de los hechos en calidad de Gerente Minas de Chuquicamata, apersonándome minutos después de los hechos, además le toco ser parte de los procedimiento que se ejecutan tanto por Sernageomin, Codelco y de carabineros, junto con comité paritario de la Mina Chuquicamata y el equipo de emergencia y rescate de la División. Que, dadas las circunstancias y hechos acontecidos es que definitivamente Codelco no debiera ser demandado, dado que lo que aquí se establece es que hay una desatención en la conducción y por tanto un hecho conductual el que provoca el lamentable accidente. Respecto a si Codelco tenía capacidad de fiscalizar al señor Albanez, el día de los hechos, señala que definitivamente no es posible, en el hecho específico ya que la conducción y el evento se provoca en menos de 15 segundos. La empresa establece sus procedimiento de conducción están tipificados en los reglamentos 33, 34 de la superintendencia de operaciones minas, las cuales son fiscalizados por un organismo fiscalizador como lo es Sernageomin, además de ello se cuenta con procedimientos que es el ProCaex Caex 001, donde se establecen los resguardos y medidas que deben ser considerados en la conducción, siendo una de ellas no desatender al conducir, esto además está incluido en el reglamento interno de orden higiene y seguridad de la División Chuquicamata, los cuales son conocidos y evaluados, su entendimiento por parte de los trabajadores de la superintendencia de operaciones minas, en particular Carlos Albanez, los conocía, y contaba con la recepción del reglamento de orden higiene y seguridad, como con su documentación al día, llámese licencia de municipal, licencia de conducir interna, esta última se requería en los equipos autorizados por Carlos; en especial el Carry all.



«RIT»

Foja: 1

Que la investigación del accidente fue llevada por el organismo competente y validado por el ente fiscalizador, (Sernageomin) estuvo a cargo del comité paritario de la Superintendencia de Operaciones Minas de la División Chuquicamata, al cual contó con apoyo de peritos de investigación de accidente viales, como peritos mecánicos, todos ellos validados por diferentes Juzgados. Dicha investigación concluye que no es posible indicar por que se verifica o produce la desatención en la conducción del Carry all por parte de Carlos Albanez, dando claridad que existe una desatención en la conducción de su parte, indicando además que el sector se encontraba con buena visibilidad, ancho del camino, condición de su carpeta de rodado y sin problemas de encandilamiento (sol de frente/12.55 hora del accidente, donde el sol está arriba y no de frente) otro elemento indicado en el Comité paritario es que en el momento del cierre de la investigación, no se cuenta con los resultados de la autopsia del trabajador. Sin perjuicio del certificado de defunción indica muerte por politraumatismo. Que, el carry contaba al día del evento con 1800 km de recorrido, este móvil llevaba en la División desde mayo del año 2016, vehículo automático, de transmisión automática, al igual que el vehículo que exista en el contrato anterior. Contaba con mantención al día ejecutada por la Empresa Hertz, la cual es validada o corroborada en la División por la Gerencia de servicios y suministros, este vehículo o equipo está capacitado para transportar 12 personas, de marca Chevrolet Express, de 6.0 litros, una vez producido el accidente el vehículo es analizado por dos entes externos, perito mecánico de Asetran (empresa investigadora de accidentes) y mecánicos de Hertz, dueños del vehículo (Chevrolet), es decir, se cuenta con dos informes donde analizados los parámetros mecánicos, llámese transmisión, sistema de dirección, frenos, neumáticos no existe desviación alguna respecto a lo que se describe como parámetros normales y básicos en la operación de vehículos de igual manera el sistema electrónico se encontraba según lo estipulado en la ficha técnica del vehículo, en conclusión desde el punto de vista de dichos informes, no existió en el Carry all una desviación mecánica o directa que provocará una falla en él."

2. **Mauricio Carmona Alfaro**, chileno, casado, ingeniero civil en minas, cédula de identidad N° 11.600.048-2, quien expone: "Que es efectivo que ocurrió una fatalidad de dos personas el día 30 de agosto de 2016, produciéndose el fallecimiento de don Carlos Albanez y don Daniel Lino, ambos choferes de camión de extracción,



«RIT»

Foja: 1

para lo cual hubo una investigación, en la cual no participo. La investigación la realizo el comité paritario, integrado por representantes del empleador y trabajadores. La conclusión arrojo que la causa o motivo del choque fue una desatención en la conducción del Carry all 3795 el Sr. Carlos Albanez. De las conclusiones se enteró a través de la presentación que efectuó el comité paritario en faena a los trabajadores. Que don Carlos Albanez era el conductor del Carry all 3795, quien conducía el vehículo atendida el acta de acuerdo que establece que el sistema de conducción de auto relevo, esto es la conducción que realizaban los operadores de equipos mineros y que para llegar a dicho equipo manejaban un Carry all en un sistema de posta, es decir, maneja el conductor hasta llegar a su equipo y una vez que desciende el Carry all asume la conducción otro chofer que conducirá hasta su equipo y así sucesivamente. Que don Carlos Albanez tenía las licencias internas y municipal que lo habilitaban no tan solo para manejar su equipo camión de extracción sino que además el vehículo Carry all, como consta no tan solo en su contrato, sino que además en sus instrucciones del cargo. Así mismo contaba con sus capacitaciones para el manejo de este último vehículo al interior de la mina, lo que le consta porque en su calidad de jefe de unidad de transporte debe chequear y verificar que todos los conductores y en el caso particular del señor Albanez se encontraba capacitado y apto para el manejo de los mencionados vehículos y equipos. Cabe mencionar que el Sr. Albanez realizaba dichas funciones desde el año 2004, presentando varias capacitaciones desde ese periodo. Además dentro de sus obligaciones estaba la de conocer las condiciones técnicas y mecánicas de los vehículos que conducía así como estar al tanto de los procedimientos y reglamentos que condicionan el uso al interior de la mina. En su calidad de jefe está a cargo de un equipo multidisciplinario que se encarga de verificar y controlar licencia de capacitación, licencia de conducir.”

3. **Jorge Herrera Carceles**, chileno, soltero, ingeniero civil en minas, cedula de identidad N° 14.309.025-6, quien expone: “Que el conductor del Carry all al momento de producirse el accidente fatal era don Carlos Albanez Peña, la posterior información que le llego cuando ingreso al turno al día posterior, el colega Sierralta jefe de turno de los camiones de extracción de la guardia N° 3 informa lo acontecido el día 30 de agosto de 2016. Según los antecedentes que le fueron entregados una vez concluida la investigación del comité paritario, es que el Carry all 3795,



«RIT»

Foja: 1

una vez que deja a dos operadores de los camiones que estaban cercanos a la pala 96 y al operador de la pala 96, haciendo el cambio de conductor se dirige hacia la playa del botadero 68, y en ese trayecto de aproximadamente 110 mts. Entre la pala y el camión 442, que se encontraba estacionado en su sector a la salida de la playa, el sr. Albanez tiene un descuido en su conducción impactando el parachoques extendido del camión Caex ya señalado. Lo anterior le consta porque cuando entro al turno el día posterior al accidente se acercó al lugar de los hechos y pudo constatar insitu en el Carry all impactado y el lugar donde se produjo el choque. Además dicho accidente fue informado por el comité paritario, a todos los trabajadores que laboran en la mina como es su caso, que cumple funciones como ingeniero jefe en producción al interior de la superintendencia de operaciones mina.”

III. Confesional

No rinde.

VIGÉSIMO PRIMERO: Con fecha 09 de abril de 2018 comparece don **Alberto Enrique Lamas Vargas** y doña **Claudina Carmen Rojas Rivera**, y deducen demanda por responsabilidad extracontractual en contra de Corporación Nacional del Cobre, Codelco Norte, División Chuquicamata solicitando que solidariamente o en la forma legal que corresponda, les indemnice los perjuicios por hecho propio y de sus dependientes, solicitando se le condene al pago de \$50.000.000.- por concepto de daño moral a cada uno de los demandantes, con reajustes e interese y costas de la causa, o el pago de las cantidades que se estimen conforme a derecho.

VIGÉSIMO SEGUNDO: Que contestando la demanda comparece Codelco Norte, División Chuquicamata, quien debidamente representada, solicita el rechazo de la demanda en todas sus partes con costas, en razón de los argumentos señalados en lo expositivo de esta sentencia.

VIGÉSIMO TERCERO: A fin de acreditar sus pretensiones la parte demandante rindió la siguiente prueba:

I.- Documental, sin ser objetada dentro de término legal:

1.- Certificado de defunción de don Carlos Williams Albanez Peña, de fecha 15 de noviembre de 2016.



«RIT»

Foja: 1

- 2.- Certificado de nacimiento de doña Maritza Elizabeth Lamas Rojas de fecha 24 de octubre de 2016.
- 3.- Certificado de matrimonio de don Carlos Williams Albanez Peña, de fecha 24 de octubre de 2016.
- 4.- Contrato de trabajo de don Carlos Williams Albanez Peña, de fecha 01 de febrero de 1990
- 5.- Copia de parte denuncia N° 08580, de fecha 30.8.2016, efectuado por la 1ª Comisaría de Calama
- 6.- Copia de Protocolo de autopsia N° 098/2016 del SML de Calama.
- 7.- Copia de Informe Policial N° 104-01002 de la Brigada de Homicidios de Antofagasta de fecha 10 de febrero de 2017.
- 8.- Copia de Informe Policial N° 205/01002, elaborado por la Brigada de homicidios de la PDI de Antofagasta, de fecha 27.03.2017.
- 9.- Copia de Informe de Investigación de Accidente elaborado por el Sernageomin, accidente fatal N°04/2016.
- 10.-Copia de declaración prestada ante la Fiscalía Local de Calama, del fiscalizador de Sernageomin, Sr. Marco Yunis Toro de fecha 24.7.2018.
- 11.- Copia de Sumario Sanitario N° 680-43-2016, llevado a cabo por la Seremi de Salud de la Región de Antofagasta.
- 12.- Copia de Informe de Investigación de accidente del trabajo de la Inspección Provincial del Trabajo El Loa- Calama.
- 13.- Copia de declaración jurada, de fecha 15.01.2018, de don Manuel Vergara.
- 14.- Copia de declaración prestada ante la Fiscalía Local de Calama por don Alberto Muñoz Sandoval.
- 15.- Informe técnico de Codelco respecto de incendio posterior ocurrido al Carry all 3791, el 16 de octubre de 2016.
- 16.- Copia de informe de accidente por el ingeniero mecánico y perito judicial en materia de accidentes de vehículos, don Sergio Jimenez Bustos, nominado por la Fiscalía de Calama.
- 17.- Informe técnico (Wisetrack).
- 14.- Informe técnico elaborado por Migps al Gps y su instalación del móvil siniestrado carry al 3795 placa HWLY72.
- 15.-Información interna de la mina (correos electrónicos), agregada a la carpeta penal.
16. Informe e Inspección pericial practicada al Carry all por disposición de la Fiscalía de Calama, y emitido a petición de la Confederación Minera de Chile, por el perito Paulo Luchinni.
- 17.- Informe Psicológico respecto de los demandantes de autos, elaborado por la Psicóloga Vanessa Loyola.



«RIT»

Foja: 1

18.-Copia de Acta de Inspección de la Comisión Investigadora de Codelco sobre el accidente materia de autos, fecha 05.09.2016,

II.- Testimonial, declararon sin tacha los siguientes testigos:

1.- **Gustavo Antonio Pasten Milla**, chileno, empleado, cédula nacional de identidad 10.534.243-8, señala: " Que, es efectivo, los dos don Enrique Lamas y doña Claudina, el apellido de ella no lo sabe, se vieron afectados por que les cambio la vida psicológicamente, preocupados primero por la muerte de Carlos, su hija, se encontraba muy mal y temían que pudiera suicidarse, incluso yo empecé a visitar a los papás de ella, los demandantes, suegros de Carlos, porque ella me llamaba y me pedía que los visitara, para ver cómo se encontraban y en varias ocasiones los encontré llorando deprimidos; también conversando con don Enrique, me comento que también le había cambiado la vida económicamente, porque Carlos los ayudaba con plata, les mandaba mensualmente cierta cantidad de dinero, esto era siempre Carlos tenía una buena situación económica, ganaba bien. Producto de la muerte de Carlos, también se le declaro la enfermedad a la señora Claudina, le dio alzheimer, fue evolucionando muy rápido su enfermedad, la ve bien mal actualmente. También Maritza ha tenido una seguidilla de infartos, lo que ha causado más preocupación a sus papás, todo esto producto de la muerte de Carlos, porque fue una muerte muy trágica. Ellos estaban tan preocupados que me pidieron a mí que fuera a visitar a Maritza a Calama, para poder estar ellos más tranquilos. Todo esto le consta por que los conoce a ellos de toda la vida prácticamente, porque son vecinos, viven en el mismo sector, antes vivíamos a media cuadra, actualmente vive a unas tres cuadras y siempre los está viendo, casi todas las semanas va a verlos, por eso le consta el estado en que están."

2.- **Clara Tránsito Alaniz Torrejon**, chilena, empleada, cédula nacional de identidad N° 5.500.635-0, quien declara: "Que es efectivo que los demandante don Alberto Enrique Lamas y doña Claudina Rojas sufrieron daños a consecuencia del fallecimiento de su yerno don Carlos Albanez, ya que ellos eran ayudados económicamente por don Carlos, también los venía a ver y se preocupaba de ellos, esta situación los afecto harto. Doña Claudina enfermo con alzheimer avanzo muy rápido su enfermedad, hoy incluso no conoce a nadie; y don Enrique también ha tenido problemas de salud, él tiene hipertensión, está en tratamiento por que se enfermó también del estómago, están haciéndose exámenes. Ellos son personas de más de 70 años. Tiene preocupación de sus



«RIT»

Foja: 1

nietos y también de la madre de ellos, a quien a raíz de esto le dio un infarto y tiene problemas de columna, para los viejitos es preocupante todo esto. Todo esto lo sabe porque conoce a los demandantes ya que son sus vecinos, viven a una cuada y media de su casa, los visita regularmente, se preocupa por ellos, por eso sabe la situación en que se encuentran. Que lo que ha visto es que ellos están en una angustia constante, lo recuerdan todo el tiempo, ellos lo querían mucho, la casita donde ellos viven prácticamente él se las hizo, siempre se las estaba arreglando, ellos decían que era su yerno regalón, todos los años él los venía a ver en vacaciones y los sacaba. También han tenido la preocupación de su hija Maritza, la viuda de don Carlos, que incluso intento suicidarse, ellos tuvieron que traérsela de Calama, y el hijo mayor de Maritza y Carlos tuvo que hacerse cargo de los hijos menores. Que ellos tuvieron que ayudar económicamente a su hija, con lo poco y nada que ellos tenían, los ingresos de ellos disminuyeron ya que no tenían la ayuda económica de don Carlos, él les mandaba plata todos los meses, no sabe la cantidad, como los visita, don Enrique le comentaba que harta falta le hace la ayuda económica que les enviaba, mes a mes. Que a los dos les afectó mucho, Claudina trabajaba, no pudo trabajar más, le vinieron las enfermedades, el alzheimer y la diabetes, y don Alberto tuvo que dedicarse a cuidarla, todo esto por consecuencia de la muerte de don Carlos, más la preocupación de lo que le pasaba a su hija y nietos. La hija Maritza, fuera de su enfermedad, de la columna, tiene problemas psicológicos, está en tratamiento psicológico y psiquiátrico y los nietos también tuvieron problemas, estuvieron rebeldes en un principio, les costó asumir la situación.”

3. **Paulo Lucchini Traverso**, ingeniero de transportes, cédula nacional de identidad N° 6.748.124-0, quien legalmente juramentado expone: “Que efectivamente el día 30 de agosto del año 2016 sobre las 13.30 horas se produce un accidente que consiste en un incendio y colisión de un Carry all 3795, no está seguro del número, ocurrido en circunstancias que el Carry all estaba siendo usado para transportar personal a los camiones extractores. Le correspondió realizar un informe técnico del accidente, para lo cual tuvo como antecedentes todos los elementos e informes que habían sido aportados a la carpeta investigativa de la causa penal, por mencionar algunos, Informe de la Policía de Investigaciones, Informe del Sernageomin, Informe de la Inspección del Trabajado, autopsia del señor Albanez y otros elementos, se



«RIT»

Foja: 1

inspecciono visualmente el Carry all siniestrado pudiendo identificar el foco del incendio o lugar donde éste se inicia, llegando a la conclusión de que se habría producido en el interior de la cabina, específicamente en la pedalera y en el panel de la consola. Hace presente que otros elementos importantes tenidos en consideración corresponde a correos electrónicos del personal de la mina donde se da cuenta de cinco siniestros ocurridos a otros Carry all idénticos al siniestrado, de la misma manera se pudo averiguar que a estos Carry all personal interno de la mina le instalaban balizas, radiocomunicación, y GPS alterando la especificación técnicas del fabricante, por ejemplo, antecedentes que se tuvieron a la vista con posterioridad a un informe fue el análisis al GPS del vehículo siniestrado de esta causa, donde se da cuenta por parte de la empresa que realiza el análisis del GPS - una de ellas- donde da cuenta que la instalación había sido defectuosa, y una segunda empresa que se llama Mi GPS analizando el GPS concluyendo que había circulado mayor intensidad de corriente de la requerida. Lo anterior se traduce en que se cambiaron fusibles y se instalaron fusibles de mayor amperaje de manera que se produce un sobre calentamiento de los conductores eléctricos, produciéndose el fruncimiento e ignición de los materiales cobertores dando inicio al fuego que afecta a la pedalera y lateral de la consola del Carry all, y que explican la quemadura de la pierna y del pie del señor Albanez. Adicionalmente, se pudo averiguar que Codelco no tenía segregación física entre los camiones extractores y los carry all que transportaban al personal. Tampoco tenía conductores experimentados en el manejo de Carry all, puesto que los mismos participantes del hecho - que sobrevivieron al accidente- (los trabajadores que se bajaron antes del Carry all señalaron que era nuevo y no tenía las mismas prestaciones o sistemas de los antiguos y que ellos no habían sido capacitados en el manejo de este vehículo, de manera que los mismos trabajadores que tenían que trabajar en grúas y camiones extractores eran los encargados de trasladar el personal hacia ese sector. Como conclusión de su informe técnico, el incendio explica la causa del choque puesto que este se produce antes del impacto al camión debido a la imposibilidad del Sr. Albanez de accionar los pedales, puesto que el foco del incendio era exactamente ahí, como segunda conclusión quedo inequívocamente demostrado que el foco del incendio o inicio de este se produce al interior de la cabina, debido a que concurren tres elementos: 1)decapación de pintura; 2) oxidación



«RIT»

Foja: 1

seca; 3) cables eléctricos que aparecen con ignición (quemados) en el sector del foco del incendio no así en el sector que va hacia el motor donde no se aprecia fuego. Como causas concurrentes se señala la no segregación física entre los camiones extractores y el estacionamiento de los Carry all, porque si hubiera habido segregación física el accidente no se habría producido, adicionalmente la no capacitación de los conductores para un vehículo que requería capacitación por cuanto sus sistemas eran diferentes a los vehículos anteriores que ya conocían los trabajadores. Reconoce como suyo el informe acompañado con fecha 04 de abril de 2019 denominado "Informe técnico pericial, choque vehículo Chevrolet express en mina Codelco Chuquicamata Calama, causa Ruc 1600819641-2". Agrega que la pierna que señala la autopsia era la pierna y el pie derecho, en ese momento el sr. Albanez era el conductor, exactamente la pierna y el pie se encontraba en el foco del incendio. Que pudo revisar el estado de la pedalera del acelerador y fotografiar el sector del foco del incendio y en particular el pedal del acelerador el que se encontraba con señas de consumido por el fuego. Que pudo revisar los informes del accidente elaborados por las empresas privadas Asetrn y FloresChaes, pero no concuerda con ellos, ya que no había en el sector de la caja del motor señas de ignición, es decir elementos quemados pero si se encontraron elementos sometidos a altas temperaturas y deformados por altas temperaturas, como el depósito de agua del limpiaparabrisas, que se encontraba fundido pero no quemado, tampoco se encontraron señas de decapación en los elementos metálicos de la caja del motor donde estos informes señalan el origen del fuego, tampoco se encontró oxidación seca que habrían sido signos de que el fuego se habría iniciado en la caja del motor. La oxidación seca es señal inequívoca de la acción directa del fuego sobre superficies metálicas, de manera que se produce primero la decapación de la pintura y luego la chapa al no estar protegida por la capa de pintura se muestra signos visibles de oxidación producto de la acción del fuego, por lo que no comparte las conclusiones de esos informes puesto que ninguno de ellos da señas claras de donde se produce el foco del incendio, y que además explican la causa a partir de la colisión, consideración que en su opinión es errada. Que es ingeniero de transporte de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, Diplomado en Investigación de Accidentes de Tráfico de la Universidad de Saragoza, ha hecho cursos de investigación de incendio en la Asociación Americana de



«RIT»

Foja: 1

investigación de incendios, es perito judicial desde el año 2010, y ha desarrollado más de 300 casos de investigación de accidentes. Que de acuerdo a su experiencia no era posible que el señor Albanez mantuviera el control del Carry all mientras el vehículo en su interior se quemaba, por una parte porque la pierna derecha maneja dos pedales, el del freno y del acelerador, de manera que existiendo fuego en la pedalera y en la consola era imposible accionar estos pedales. No era posible controlar el vehículo, y de ellos es importante el testimonio del testigo Vergara, que es el primero que llega a socorrer al Sr. Albanez y su compañero, dándose cuenta que él estaba girado hacia la izquierda tratando de evitar el fuego. Que el origen del incendio es eléctrico y que en un informe técnico posterior quedó claramente establecido que hubo metales fundidos producto de una mala instalación eléctrica, en sector del foco del incendio, en el panel y pedalera, en la inspección visual suya pudo apreciar un cable que presentaba ignición y que pudo haber sido uno de los elementos iniciadores del fuego, cable que se encontraba debajo del tablero de instrumentos. Preguntado respecto a si pudo encontrar estas marcas de fundición de metal por contacto entre cables, o por contacto entre cables y carrocería, en la caja del motor y en el sector donde se produjo la colisión, señala que negativo, en la caja del motor no había cables pelados, solamente habían cables cuya cobertura aparecían afectadas por el calor pero no con signos de iniciar fuego. No había marcas de corto circuito entre cables y carrocería. Que en su inspección pudo ver el depósito de agua que era de material plástico blanco y que va en el sector izquierdo de la caja del motor más bien pegado hacia el parabrisas, o el extremo más interno de la caja del motor, pudiendo detectar deformación por alta temperatura, pero no habían señales de la acción del fuego sobre este elemento. Que efectivamente la colisión se produce de izquierda a derecha con compresión hacia abajo dañando el capó del vehículo, pero no corresponde al foco del incendio. Si efectivamente ese es el sector donde el informe de Asetran y Floreschaes indican como origen del incendio. Si el incendio se hubiera originado en ese sector izquierdo de la caja del motor de plástico del depósito de agua habría presentado señales de combustión, puesto que ese tipo de plástico arde en contacto con el fuego. Respecto a que había pasado con el cinturón de seguridad del Sr. Albanez, si lo llevaba puesto o no responde que efectivamente en la inspección que realizó al vehículo pudo ver la fotografiar que la hebilla del cinturón de seguridad estaba



«RIT»

Foja: 1

en su posición de uso, es decir estaba cerrado, estaba puesto, y cinta o banda del cinturón estaba cortada, lo cual demuestra que para retirar el cuerpo del Sr. Albanez tuvieron que cortar el cinturón lo cual es señal de que lo llevaba puesto. Agrega que efectivamente hay una responsabilidad de la demandada por cuanto habiendo cinco eventos amagos de incendio causados por instalaciones de elementos como balizas, radiocomunicaciones, GPS instalados por personal de la mina, y que demostraron ser las causas de esos amagos o hubo corrección del procedimiento para evitar que siguieran sucediendo, tampoco hubo capacitación de los conductores o tener conductores capacitados para el transporte de personal, tampoco hubo una preocupación por la seguridad vial y peatonal de sus trabajadores al generar segregación física entre los camiones Caex y los Carry all que transportaban al personal. Que tuvo a la vista la bitácora de mantención donde se consigna que días antes el Carry all 3795 había tenido un problema eléctrico, un amago de incendio, no habiendo ninguna acción correctiva de Codelco como habría sido retirar el Carry all y haberlo inspeccionado más profundamente. Que tuvo a la vista el informe de la Inspección del Trabajo en la que se detectó que previamente al accidente del 30 de agosto de 2016, el GPS presentaba un mal funcionamiento y no estaba operativo. Que éstos dos eventos eran señas claras de que algo no estaba funcionando bien, si consideramos que Codelco tenía conocimiento de que había habido cinco eventos de fallas en los Carry all era imprescindible realizar una inspección detallada antes de enviar a trabajar el vehículo. Consultado sobre si tomó conocimiento del informe de la Policía de Investigaciones que determina que posterior al accidente del 30 de agosto de 2016, meses después, el 16 de octubre del 2016 otro Carry all, el 3791 sufrió un amago de incendio determinándose como causa la deficiente instalación del GPS puesto que se le había puesto un fusible de mayor amperaje (22 amperes), lo que permitió el sobrecalentamiento de los circuitos eléctricos y el inicio de un incendio, señala que tomo conocimiento de ese informe y como se señala al parecer era una práctica común la instalación defectuosa de GPS, y el uso de fusibles sobre dimensionados a las especificaciones del fabricante. Agrega que no tiene ninguna justificación, con el historial de eventos la demandada debería haber tomado medidas de precaución y realizado una investigación que diera cuenta del origen de los problemas o de las malas prácticas de instalación



«RIT»

Foja: 1

eléctricas que se estaban produciendo, con ellos no demuestra ninguna preocupación por la vida de sus trabajadores.”

4. **Vanessa Loyola Vergara**, cédula de identidad número 15.027.893-7, casada, Psicóloga, quien expuso: “Que efectivamente los familiares de don Carlos Albanez sufrieron daños psicológicos a partir de su fallecimiento. En el caso de su señora Maritza Lamas, se encuentra cursando un cuadro de duelo prolongado con crisis de pánico, trastornos del sueño y ha sido diagnosticada con depresión, debido a lo cual se encuentra bajo tratamiento psicológico y psiquiátrico. En el caso de los suegros, tanto don Alberto Lamas como la Sra. Claudina Rojas- se encuentran profundamente afectados por el fallecimiento de su yerno, a quien acogieron en su familia a la edad de 15 años, por lo que lo consideraban como un hijo, ambos se encuentran cursando un trastorno depresivo sin tratamiento, en el caso de los hijos del matrimonio Albanez Lamas, el fallecimiento de su padre ha afectado profundamente la salud mental de los evaluados. En el caso del hijo mayor, Enrique Albanez, él manifiesta un intenso sentimiento de culpa ya que ha debido hacerse cargo del bienestar de sus hermanos y de su madre posponiendo sus propios proyectos personales, familiares y laborales, lo que le provoca ansiedad y frustración, en el caso del segundo hijo, él ha tenido que hacerse cargo de mediar los conflictos familiares que se han generado entre la madre y sus hermanos lo que le provoca intenso malestar y lo conflictiva al encontrarse en una situación intermedia, además ha pospuesto sus planes y proyectos relacionados con su independencia debido a esta situación, en el caso del hijo menor Christopher, él ha abandonado sus estudios profesionales por una parte debido a la situación complicada en la que se encuentra su madre tanto de salud como emocional, y además presenta señales claras de no haber elaborado adecuadamente el duelo por la muerte de su padre. Presentando problemas en el control de impulsos, mala comunicación con su familia y presentando riesgo de incurrir en uso y abuso de sustancias que utiliza para evadir su dolor. Todos los evaluados mantenían una estrecha y cercana relación con el fallecido por lo que su abrupta e inesperada muerte les ha provocado hasta hoy un dolor profundo y la elaboración de un duelo de tipo complicado. Que elaboró un informe psicológico a la familia completa, detallando los daños que ha sufrido cada uno a partir del fallecimiento de don Carlos Albanez, se entrevistó con todos a través de una entrevista semi estructurada, utilizando a la vez la observación clínica, es psicóloga de la Universidad de



«RIT»

Foja: 1

Valparaíso, diplomada en Hipnosis Clínica, con 10 años de experiencia en trabajo clínico, que elaboró el informe de Evaluación Psicológica del grupo familiar de don Carlos Albanez Peña presentado con fecha 04 de abril de 2019, reconociendo su firma. Que, se refiere a familia extendida desde la teoría sistémica para referirse a la inclusión en el grupo familia de los suegros de don Carlos Albanez. Lo anterior debido a que ellos funcionaban como una familia aglutinada pasando la mayor parte del tiempo juntos ya sea en la ciudad de Calama, donde vivía don Carlos Albanez, o en la ciudad de La Serena, lugar de residencia de sus suegros, compartían cada fechas importantes como un grupo familiar compacto y por lo tanto, el fallecimiento de don Carlos los ha afectado a todos transversalmente, durante la época del año en que los hijos del matrimonio estudiaban la Sr. Claudina y don Alberto se trasladaban a la ciudad de Calama, mientras que en la época de verano la familia Albanez Lamas, en compañía de sus suegros, se trasladaba a la ciudad de La Serena, es tan así que don Carlos Albanez pudiendo adquirir una propiedad donde él quisiera construyó su casa en el segundo piso de la propiedad de sus suegros para así poder garantizar el pasar la mayor cantidad de tiempo juntos."

5.- **Sergio Jimenez Bustos**, ingeniero, cédula de identidad número 5.339.830-8, quien expone: "Que a través de la Fiscalía Local se lo solicito realizar una pericia al accidente fatal de don Carlos Albanez Peña y don Daniel Nilo, ambos ocupantes de un minibús que sufrió un accidente en las instalaciones de la División Chuquicamata de Codelco. El accidente ocurrió a finales de agosto del año 2016, en circunstancias que un grupo de conductores de camiones de extracción minera de gran tamaño y propios de este tipo de faenas conducía un minibús en dirección al vehículo que cada uno debía guiar, dos de ellos sufrieron una colisión con uno de estos camiones y el incendio del minibús cuando este último impacto con uno de los camiones estacionados. Los antecedentes y análisis de este accidente que analicé se fundamentaron en lo existente en la carpeta investigativa del fiscalía local, sumado a una inspección que realizo del minibús siniestrado, todo lo cual le permitió concluir que el accidente que en un principio había sido analizado como un accidente de tránsito, en el hecho no lo fue, puesto que de los mismo antecedentes se deduce que previo a la colisión, el minibús sufrió un incendio a consecuencia de una falla eléctrica del dispositivo GPS con el que contaba, equipo que previo al accidente había sufrido fallas y se encontraba



«RIT»

Foja: 1

inoperante, según consta de los mismos antecedentes de la carpeta de Fiscalía. Así las cosas cuando el minibús era guiado por el Sr. Albanez, de pronto se produjo este accidente por recalentamiento de circuito eléctrico, lo que determinó que piezas plásticas ubicadas bajo el tablero de instrumentos a la altura del conductor del minibús, cayeran fundidos por el calor sobre el pierna derecha del señor Albanez y este desatendiera la conducción de suerte que el minibús se desvió hacia la posición donde estaba estacionado uno de los camiones y chocase con este último, provocando daños al minibús que dejaron atrapados a los dos ocupantes de este sin que pudieran ser evacuados, sufriendo lesiones de tal gravedad que motivaron el deceso de ambos en el lugar del accidente. Este accidente fue analizado por la Corporación Codelco como un accidente de tránsito sin haber advertido y haber hecho un análisis acucioso de las condiciones del lugar del accidente. Este lugar era un terreno llano, con espléndida visual, que haría ilógico un choque de la naturaleza como fue este, del todo evitable, siendo la única explicación de su ocurrencia, el hecho de que existiese otro factor que provocase este accidente y ese factor fue la caída de plástico fundido sobre el cuerpo del sr. Albanez, quien como reacción lógica al dolor que le produjeron las lesiones por el plástico derretido, desatendió la conducción por un instante motivando que el minibús se desviara hacia la posición de uno de los camiones estacionados chocando con este, con las consecuencias ya señaladas. La pericia al que se refiere es el Informe Técnico Mecánico que se encuentra agregado con fecha 04 de abril de 2019, reconociendo su firma. Preguntado como pudo terminar que el plástico derretido producto del sobrecalentando de los circuitos cayó sobre la pierna derecha del conductor del mismo sr. Albanez, lo pudo determinar en la inspección que realizó al minibús, evidencia que se puede apreciar de fotografías que sacó y agregó a su informe. Además, esos plásticos derretidos se apreciaron todos en la posición donde va ubicado el conductor del vehículo. Que tomo conocimiento de la autopsia del sr. Albanez, la que si bien concluye que su deceso se produce por politraumatismo, en el análisis pormenorizado, y específicamente de la pierna derecha de este conductor, se observa una lesión con laceración de la piel propia acotada, producto de quemadura por plástico derretido. Este tipo de heridas según averiguo en internet, es una herida quemadura de segundo grado que produce gran dolor en la persona, lo que mi parecer explica que el sr. Albanez al sufrir este tipo de lesiones soltase el volante o desatendiese la



«RIT»

Foja: 1

conducción con el propósito de "arrancar" de lo que le estaba produciendo ese dolor. A este respecto y conforme a lo señalado por uno de los conductores de camión que habían sido trasladados por el minibús previo a la colisión el Sr. Guillermo Vergara, cuyo testimonio transcribió en su informe, señalase que al concurrir a auxiliar a los ocupantes del minibús, se percatase que el señor Albanez tenía su cuerpo girado en una posición impropia y no común en la conducción de un vehículo. El Sr. Vergara fue el primero de las personas que llegaron a auxiliar a las víctimas concurriendo en su ayuda con un extintor para poder controlar el incendio. Agrega que los daños atribuibles al incendio en el minibús, se encontraron todos localizados en el interior de la cabina, más precisamente en su mitad izquierda y bajo el tablero del instrumento, en el entorno a la columna de dirección, lo que corrobora lo anteriormente señalado por el en cuanto a que fue este incendio el que origino el accidente y no una deficiencia conductiva del Sr. Albanez, habida cuenta de las características del lugar del accidente, con esplendida visual y considerando además que el accidente ocurrió a medio día, es decir, con luz natural y soleado. Tampoco el accidente es atribuido a una falla mecánica del minibús, porque analizados y revisados todos los sistemas mecánicos de vehículos en la inspección que practique todos sus sistemas estaban en normales condiciones al momento del accidente, de modo que el siniestro no es atribuible a falla mecánica del móvil, quedando circunscrito solamente a una falla eléctrica, la cual se produjo a causa de una deficiencia en el sistema de GPS del vehículo, producto de su deficiente instalación u operación del mismo, hay antecedentes en la carpeta de la fiscalía a que dan cuanta que no solo este minibús había sufrido inconvenientes con el GPS sino que otros vehículos similares también lo habían sufrido, incluso después de ocurrido el accidente de los Sres. Albanez y Nilo, todo lo cual además había sido conocido por los trabajadores de la División, quienes en correos electrónicos dirigidos a su jefatura habían alertado de esta falla, como una recurrente en los Carry all. Que inspecciono el habitáculo del motor, lo que se puede apreciar en las fotos que tomo e incluyo en su informe técnico y pudo concluir que no hubo daños de incendio en el sector del motor, salvo el caso de toron (mazo) de cables eléctricos que van pegados al torpedo o mampara que para el motor de la cabina el cual se encontraba parcialmente quemado en sus aislaciones, producto del incendio que se había producido justo en el interior de la cabina. El capo presentaba



«RIT»

Foja: 1

daños producto de la colisión pero no por efecto del incendio. Si hubiesen producido llamas al interior del motor, los efectos de estas habrían quedado evidenciados en la parte interior del capo. Que tuvo conocimiento del informe de la empresa Asetrans, e hizo un informe pormenorizado del mismo informe, el cual en términos generales, presenta la deficiencia que no tomo en consideración la inoperatividad del dispositivo GPS instalado en el minibús, producto de falla de este dispositivo, lo que fue motivado por que al momento de inspeccionar el minibús la gente de Asetrans no tuvo a la vista el GPS, de modo que lo omitieron en su análisis y desde luego no lo consideraron importante en este accidente, como en el hecho lo fue. En cambio una empresa especializada en equipos GPS, de nombre "Mi GPS", ellos sí hicieron un análisis técnico y acucioso del GPS del minibús siniestrado, concluyendo que este presentaba la tarjeta madre carbonizada y algunos pines con evidencia de exceso de corriente y daño a la soldadura, aspecto tremendamente relevante, puesto que da cuenta que la falla del GPS se debió a una deficiente instalación del mismo, por el que circulo gran cantidad de corriente eléctrica, que provocaron el recalentamiento del dispositivo, sin que actuase el fusible, debido a que el instalado en el móvil era de 20 amperes, inapropiado para la cantidad de corriente que debía circular por el GPS, circunstancia que fue la causante del incendio. Que, el cinturón de seguridad del sr. Albanez, se encontraba cortado, como con tijeras, circunscritas propia de un rescate, donde el equipo humano que llega a realizarlo los primero que hace es cortar esos cinturones por la vía más breve, lo cual se explica del todo en el presente accidente, por cuanto toda la estructura frontal de la cabina se desplazó hacia atrás producto del choque, impidiendo el acceso hacia el enganche del cinturón de seguridad y ello explica lo señalado por el testigo Sr. Vergara en cuanto a que no pudieron sacar los cuerpos desde el interior debido a que estos se encontraban amarrados por los cinturones de seguridad. Por lo que al momento del accidente ambos ocupantes del minibús traían consigo sus cinturones puestos. La hebilla del cinturón estaba enganchada. Que, consultado respecto de la hipótesis propuesta por Asetrans en cuanto a que el trabajador Albanez se habría agachado a levantar y tomar unos lentes, analizo el párrafo respectivo de su informe, que la conclusión es absurda porque no existe ningún antecedente, testigo o filmación de video que corrobore su teoría en cuanto a que el accidente se debió a que el Sr. Albanez se agacho a recoger unos lentes y habría descuidado la conducción. Si



«RIT»

Foja: 1

es posible que se agachase con el cinturón de seguridad pero no es lo propio, el cinturón de seguridad no implica inamovilidad pero dificulta el movimiento. Que respecto del informe del Sr. Floreschaes, en lo único que estuvo de acuerdo de las conclusiones fue el hecho de que los sistemas mecánico del minibús se encontraban en normales condiciones de operación al momento del accidente, se refiere a la suspensión, ruedas, neumáticos y frenos motor y transmisión, pero excluyendo de ello el sistema eléctrico. En lo que no estuvo de acuerdo de sus conclusiones en cuanto a que el accidente se habría debido a una deficiente conducción por parte del señor Albanez, sin haber entrado al análisis de los demás aspectos del accidente, como eran las espléndidas condiciones de visibilidad del lugar del siniestro y las circunstancias en que este accidente se produjo. Que tomo en consideración el Informe de la Inspección del Trabajo, del Sernageomin, y de la Empresa Wisetrac, específicamente en lo relativo a que antes del accidente el GPS no estaba operativo, ello le permitió llegar a las conclusiones sobre la dinámica de este accidente, que dan cuenta de que el dispositivo GPS estaba fallado y no había sido subsanado este inconveniente por parte de Codelco. Además en la bitácora del minibús, en días previos, estaba consignada la falla del GPS la cual empero no había sido subsanada por la empresa e impedía la localización georreferencial del vehículo al interior de las instalaciones de la División Chuquicamata. Que tomo en consideración el informe de la PDI, que consigna un incendio que afectó al Carry all 3791 el 16 de octubre del año 2016, lo analizo en su informe en cuanto al fusible sobredimensionado, respecto de lo pernicioso que puede resultar la instalación de este tipo de fusibles, que la deficiencia en el dispositivo de Gps del vehículo accidentado estaba advertida en la bitácora del móvil, no obstante no se subsano este problema lo que de haberse hecho se habría evitado el accidente. Un análisis más a fondo del inconveniente, da cuenta que la falla del GPS fue subsanada instalando un fusible o protección muy excedida al que debiera haber tenido, lo que permitió que por los circuitos de este dispositivo circulase una mayor cantidad de corriente eléctrica, por conductores muy delgados, lo que provocó el recalentamiento de estos mismos conductores que gatillaron el inicio de las llamas. En otras palabras, si el fusible que se hubiese instalado cuando se le adoso el dispositivo GPS hubiese sido el adecuado (recomendado por su fabricante) este incendio no se habría producido. Según su parecer Codelco es responsable del



«RIT»

Foja: 1

este accidente al no haber actuado técnica y profesionalmente ante las anomalías que presentaron los Carry alls en sus dispositivos GPS, lo cual fue advertido por la bitácora del móvil siniestrado y por los trabajadores de la División.”

III.- Confesional:

No rinde

IV.- Oficios:

1.- Copia de la carpeta investigativa por cuasidelito de Homicidio, causa RUC 1600819641-2, Fiscalía Local de Calama.

VIGÉSIMO CUARTO: Que, a su turno la demandada rindió la siguiente prueba:

I.- Documental, sin ser objetada dentro de término legal;

1. Informe Investigación Accidente Fatal.
2. Lámina de Levantamiento Topográfico del sector de la descarga.
3. Informe Pericial 2 vial y técnico mecánico por accidente vehicular.
4. Informe Pericial 1 de mecánico Miguel Floreschaes Pallero.
5. Descripción de cargo del señor Albanez.
6. Convenio Colectivo de Trabajo 2013 -2017.
7. Bases de Licitación Arriendo Carry all
8. Contrato N° 46000014450.
9. Ordinario 788/2017 Sernageomin, que recoge reposición efectuada por Codelco relativa a la inexistencia de un lomo de toro que habría ocasionado el accidente del señor Albanez.
10. Simulación Caex, que describe como se estacionaron los camiones de extracción en el turno anterior, y la forma en que quedó estacionado el CAEX 422.
11. Simulación Carry all, que describe como el Carry all ingresa en el sector descarga 50 y va dejando los conductores en el sistema auto relevo o manilla- manilla, como modalidad contractual colectiva de continuidad operacional.
12. Simulación Móvil, que describe la secuencia en que el ex trabajador Albanez asume la conducción del Carry all y hasta la colisión con el CAEX 422.
13. Contrato de Trabajo del ex trabajador señor Albanez.

II.- Testimonial

No rinde.

III.- Confesional



«RIT»

Foja: 1

No rinde.

VIGÉSIMO QUINTO: Que el tribunal decreto como medidas para mejor resolver:

1.- La citación de don Marco Yunis Toro y de don Janor Chávez Contreras, funcionarios del Servicio de Minería y Geología, Región de Antofagasta, quienes prestaron declaración con fecha 03 de abril de 2018. Don Marcos Yunis Toro, quien manifestó. "Ratifica lo señalado en el informe emanado de Sernageomin servicio al que pertenece y señala que apoyó en la gestión del informe al señor Valdés, quien ya no es funcionario. Que por razones laborales se encontraba en el Tranque Talabre, fiscalizando el día 30 de agosto de 2016, y como estaba en compañía con funcionarios de Codelco fueron ellos que recibieron un mensaje radial comunicando los hechos de que da cuenta el peritaje y fue así como llegó al lugar donde ocurrió el accidente, donde no había trascurrido más de media hora y puede observar que se trata de un rajo minero donde existe una rampa, llega un frente de trabajo donde se encontraba la pala N°096 de más o menos 18 metros de alto, dos camiones Caex, estacionados al costado de la pala, saliendo de esta rampa, en la curva de ingreso a esta fuente de trabajo, se encontraba otro camión Caex mal estacionado sin resguardo, esto es, segregación que se realiza con el mismo material quedando como una especie de barrera de protección, esta segregación es obligatoria y se exige en las labores mineras de acuerdo al reglamento de seguridad minera, y en la extensión del parachoques delantero estaba incrustado un carriol y en su interior dos sujetos de sexo masculino fallecidos, observó que hubo un incendio en el vehículo porque sobre el motor había restos de polvo químico, lo que evidencia que se quemó el motor. El fuego fue apagado por los mismos trabajadores de los otros equipos que se encontraban en el sector. Debo aclarar que la extensión del parachoques a que se ha hecho referencia es una estructura metálica de gran envergadura ya que mide más o menos dos metros de largo por el ancho de camión Caex y su función es impedir que ante un choque el chofer del camión puede morir decapitado por la cola de la tolva del camión que lo antecede y es sobre esta parte del camión Caex contra la cual choca el carry all en el costado de la extensión del parachoques. En la hora en la que ocurren los hechos era cambio de turno no se estaba ejecutando ninguna operación salvo el traslado de los trabajadores en el carry all en este sector que se llama la



«RIT»

Foja: 1

descarga 50, la visibilidad era buena, no había polvo en suspensión, humo ni ninguna otra cosa que la perturbara. En el interior del carry observó que había un conductor en posición semi recostado en diagonal hacia el asiento del copiloto, impresionándome como que esta posición obedece a que el conductor se encontraba como buscando algo al nivel del piso del vehículo y perdió la visibilidad, esto así también explica que el pasajero que iba en el asiento trasero del chofer, se encontraba sentado con un bolso sobre sus piernas y un casco y la extensión del parachoques presionando su pecho, es decir, la extensión no encontró ninguna resistencia con la estructura del Carry como a la extensión del parachoques, lo que explica que el Carriol quedara incrustado más o menos en tres metros de la extensión del parachoques, y observo que el velocímetro del Carriol marcaba una velocidad de 60 kilómetros por hora. El desplazamiento del Carriol se conservaba sobre la tierra compactada, y se trataba de huella de desplazamiento, no de frenada. La calzada en ese minuto era de más menos 160 metros libres de otros vehículos distancia entre la pala y el camión colisionado N° 442, entonces había espacio para que el Carriol se desplazara y salir libremente de la zona (descarga 50), no había otros vehículos en movimiento. En este caso pudo apreciar un camión Caex, mal estacionado porque estaba detenido en una curva y no tenía segregación y por otra el conductor del Carriol que perdió el control del vehículo a su cargo. En ambos casos la actitud que se observa obedece a negociaciones colectivas, acuerdos, entre los Sindicatos de operaciones minas con la compañía Codelco, así por ejemplo hay faenas manilla a manilla, se observa que se ha renunciado a algunos derechos en pos de un beneficio económico aunque vayan en contra de normas de seguridad. El informe preliminar fue apelado por Codelco y aunque estimo que debe están fallado, ignoro lo que en ese fallo pudo haber dispuesto." Por su parte, don Janor Chávez Contreras señal: "Ratifico lo señalado en el informe Sernageomin al que pertenezco y debo señalar que mi actividad es la de coordinador de la seguridad minera, el día 30 de agosto de 2016, se encontraba en la minera el Abra en otra actividad y fue informado junto al Director Regional del accidente que había ocurrido en el interior de Chuquicamata, esto fue más o menos a las 13:30 horas, llegando al lugar a las 18:00 horas, vio que estaba el carry all incrustado en el costado derecho del parachoques del camión Caex, había una gran cantidad de gente alrededor, vio desde lejos, no participó activamente en la



«RIT»

Foja: 1

investigación del hecho, quedando a cargo de Marcos Yunis y de Javier Valdés Andrades, este último ya no trabaja en Sernageomin. No tiene conocimiento que Santiago haya fallado sobre la apelación que interpuso Codelco al informe que evacuaron, no teniendo mayor conocimiento de los hechos.”

2.- Oficio al Director Regional del Servicio de Minería y Geología Región de Antofagasta, a fin de que remitiera informe final de la investigación del accidente fatal, ocurrido el 30 de agosto de 2016, en el interior de la mina Chuquicamata.

VIGÉSIMO SEXTO: Que, la demandada a opuesto la excepción de falta de legitimación pasiva, señalando que los actores sostienen que la colisión y consecuente fallecimiento del señor Albanez, se habría producido por el mal estado mecánico del vehículo que este conducía, hecho que no le es imputable, ya que su representada mantenía un contrato vigente en virtud del cual la facilitación de dichos vehículos y su mantención quedaba entregada a la empresa Auto Rentas del Pacifico, quien además debía mantener un seguro de responsabilidad civil, por lo que esta última sería la responsable de los hechos que se le pretenden atribuir, y por ende, en contra de quien la actora debió dirigir su demanda.

Al respecto, se tendrá presente lo dispuesto en el artículo 2320 del Código Civil, que establece la responsabilidad de los empresarios por hechos ejecutados por los dependientes que estén bajo su cuidado, considerando que la demandada tenía una obligación de organización y control, ejercida a través de sus dependientes, respecto del cumplimiento del contrato mantenido con Auto Rentas del Pacifico respecto del vehículo siniestrado. Por lo tanto, los actores se encuentran legitimados para demandar a Codelco Chile, División Chuquicamata, de modo que su excepción será rechazada.

VIGÉSIMO SÉPTIMO: Que, para que un hecho u omisión haga nacer la responsabilidad extracontractual, conforme lo dispuesto en los artículos 2.314, 2.284 y 2320 del Código Civil y de acuerdo a la doctrina, es necesaria la concurrencia de los siguientes elementos: a) que exista una acción u omisión culpable o dolosa del agente; b) que ese hecho ilícito -doloso o culposo- cause daño u ocasione un perjuicio a la víctima; y, c) que entre el hecho doloso o culposo, por una parte, y el daño o los perjuicios, por la otra, exista una relación de causalidad. Todos estos elementos



«RIT»

Foja: 1

deben ser probados, conforme el artículo 1698 del Código Civil, por quien alega su concurrencia, en este caso, los demandantes.

VIGÉSIMO OCTAVO: Que se tendrán como hechos acreditados los siguientes:

1.- Que el día 30 de agosto de 2016 al interior del recinto de la mina Chuquicamata, el vehículo "Carry all" pp. HWLY-72 colisiono con el parachoques extendido del camión de extracción Caex N°442.

2.- Que, producto de la colisión falleció don Carlos Williams Albanez Peña.

VIGÉSIMO NOVENO: Que, los actores sostienen que el daño cuya reparación persiguen, consistente en la muerte del señor Albanez, se habría producido debido a una falla mecánica del vehículo Carry all que conducía, lo que lo habría llevado a perder el control del móvil colisionando con el camión de extracción. En específico, los demandantes sostienen que el problema eléctrico del vehículo tipo Carry all habría provocado una traba en la caja de cambios y el volante, lo que habría ocasionado que el vehículo no pudiera detener su marcha ni virar, estrellándose con el camión de extracción. También sostienen que esta falla eléctrica habría generado un incendio al interior del vehículo, específicamente en el tablero central al lado derecho del conductor, hecho que habría distraído su conducción, provocando la colisión.

Además, agregan un conjunto de otras circunstancias, que señalan se encontrarían determinadas en el informe de Sernageomin y de la Inspección del Trabajo, relativos al accidente, que denotan la falta al deber de cuidado en la organización del trabajo en que habría incurrido la demandada y que habrían contribuido a la ocurrencia del hecho.

TRIGÉSIMO: Que, conforme a la prueba documental consistente en contrato de trabajo y descripción de cargos del señor Albanez acompañados en autos, se tendrá por establecido, que don Carlos Williams Albanez Peña, prestaba servicios en calidad de dependiente para la empresa demandada Codelco Chile, División Chuquicamata, desde el año 1990 desempeñándose en el cargo de Chofer especialista extracción, estableciéndose en su descriptor de cargos que dentro de sus funciones se encontraba "operar y conducir equipos tales como Caex, camiones regadores, Carry all, transportadores/cama baja y vehículos menores, tanto dentro como



«RIT»

Foja: 1

fuera de la mina". Asimismo, se tendrá por acreditado que, conforme a las estipulaciones del Convenio Colectivo de Trabajo 2013-2017, los trabajadores, incluido el señor Albanez, acordaron un bono de relevo, "manilla manilla" y "autorelevo", por el cual asumían ellos mismos la conducción de los vehículos de transporte de personal hasta sus respectivos equipos de trabajo.

Esta prueba permite concluir que el señor Albanez, el día de los hechos, al conducir el Carry all siniestrado, cumplía con las obligaciones que le imponía su contrato de trabajo.

TRIGESIMO PRIMERO: Que, los testigos de las partes y los peritajes ofrecidos, son coincidentes al establecer que el día de los hechos existía buena visibilidad, la carpeta de rodado se encontraba en buenas condiciones, y que el vehículo que conducía el señor Albanez no presentaba fallas mecánicas, (sin perjuicio de las fallas en el sistema eléctrico, sostenidas por los actores). En consecuencia se puede descartar que el accidente tuviera su origen en el bloqueo del volante o de la caja de cambios del vehículo siniestrado.

TRIGÉSIMO SEGUNDO: Que, respecto a la existencia de una falla eléctrica en el vehículo que conducía el señor Albanez, que pudiera constituir el origen del incendio alegado por los actores, se debe tener presente lo indicado en el Informe Policial N° 205/ (01002) de fecha 27 de marzo de 2017, de la Policía de Investigaciones que, al realizar un análisis de los antecedentes de mantención del Carry all siniestrado, señalan que este habría presentado, según los registros internos de la demandada, problemas en el cierre centralizado, y que además conforme a la documentación revisada, había existido un amago de incendio en otro vehículo de similares características, Carry all 3791, el que se habría producido, según lo consignado, "por el roce la placa metálica con el filo de la columna de dirección y el cable eléctrico de alimentación del GPS, por el movimiento del móvil, además el cable de alimentación del GPS contaba con un fusible con resistencia de 22 amperes, sobredimensionado para la efectividad operacional, el cable eléctrico de alimentación del GPS no tiene una segunda resistencia protección (chaqueta de protección) por tal la aislación del cable es dañada por el filo de la tapa metálica del movimiento". Este informe concluye que "no se descarta que el accidente del Carry all 3795 materia de la presente investigación pudiera haber sufrido un amago de incendio



«RIT»

Foja: 1

antes de estrellarse con un camión de extracción el 30.Ago.017". Además en autos se acompañó copia, no objetada, de correo electrónico en que se hace presente la existencia de otros eventos similares en que otros Carry all presentaron amagos de incendio.

TRIGÉSIMO TERCERO: *Que, por su parte, el informe pericial elaborado por don Paulo Lucchini Traverso, de fecha abril de 2018, acompañado por la demandante, concluye que el vehículo conducido por el sr. Albanes sufre una falla eléctrica que provoca un incendio al interior de la cabina, "en la pedalera y pared de la consola central", según explica, "debido a conexiones de elementos internos realizados por el personal de la mina, tales como GPS, Balizas, y focos e instalación de fusibles sobredimensionados para el cable usado, desprendiéndose dos hipótesis: a) sobrecalentamiento del cable por sobrecarga o por cortocircuito, el cable se calienta porque su sección no admite la intensidad que circula por ella, por tanto se origina un calor interno dentro del cable que irradia hacia el exterior dilatando su protección plástica exterior hasta llegar a fundir e incendiar, lo anterior se explica al poner un fusible con amperaje mayor al cable, el procediendo es contrario a las especificaciones del fabricante, el fusible no se quema sino que la sobrecarga podría recorrer la línea eléctrica quedando sin protección lo que generaría en el cable sobrecargado un incremento de la temperatura fundiendo su cobertura plástica y generando cortocircuitos que derivan en fuego y extensión del incendio por los materiales combustibles de la cabina principalmente de plásticos. B) Como se pudo constatar en otro siniestro el cable conectado al GPS que iba instalado sin blindaje por la columna de dirección roza con el protector de la columna que es de material metálico, produciéndose la rotura de la cobertura plástica y generación de corto circuitos, dando origen a la ignición de diversos componentes."*

El informe concluye que el incendio producido por la falla eléctrica que describe, es la causal del choque; que, el foco del incendio se localizó inequívocamente dentro de la cabina en la pedalera y pared de la consola central, incendio que produjo graves quemaduras en la pierna del señor Albanes que le impedían maniobrar su vehículo; que la causa del incendio se debe a instalaciones defectuosas por parte del personal de la mina de dispositivos eléctricos, no respetando las especificaciones del fabricante y sin considerar otros eventos similares anteriores, respecto de los que no se tomaron medidas correctivas; que



«RIT»

Foja: 1

conforme al informe de Sernageomin, si hubiera habido segregación física de los estacionamientos de los camiones Caex con respecto a los Carry all, el choque con el camión no se habría producido, por lo que existiría responsabilidad de la Compañía.

A similares conclusiones arriba el informe pericial, elaborado por don Sergio Jiménez Bustos, quien concluye que el móvil estaba en adecuada condición mecánica previo al accidente; que el incendio al interior del vehículo se produjo por falla de componente eléctrico al interior del panel de instrumentos; que el incendio tuvo su origen en una instalación defectuosa de un dispositivo GPS en el minibús accidentado; refiere que el incendio aparece como única explicación plausible en virtud de las condiciones imperantes al momento del accidente.

TRIGÉSIMO CUARTO: Que, a su turno el informe pericial mecánico de Miguel Floreschaes Pallero, de septiembre de 2016, acompañado por la demandada, refiere respecto al inicio del fuego que *"se produce al interior del cofre de motor y se genera durante el proceso de que el vehículo menor impacta en diagonal con un grado de ángulo de 30° a menor contra el parachoques del camión Caex y en el proceso de incrustación del mazo eléctrico y similares del sector se deteriora sus aislantes de los cables por este impacto en los que de conducción positiva (+) al contacto con la carrocería que equivale al tocar o estar en contacto con el polo negativo y por ende se genera un cortocircuito. Sumado que el motor se encuentra con calor, este aporta aire caliente facilitando la temo fusión el que seguidamente se enciende y a la existencia de elementos de combustión se genera el inicio del fuego y posterior reducido por la aplicación de polvos químicos de algún extintor, deducido por la presencia de elementos de polvo anti fuego en la zona"*.

Por su parte, el informe elaborado por Asetran concluye que el vehículo siniestrado se encontraba en perfectas condiciones mecánicas y que el incendio se produce con posterioridad al choque.

Ambos informes señalan que la causa del accidente sería la desatención del conductor, señalando este último en su conclusión " En virtud del peritaje Vial y Mecánico Vial presentado en los títulos II y III se concluye que la causa basal del accidente es: "El participante (1) (Carlos Williams Albanez Peña) que conducía el Minibús 3795 efectuó una errónea predicción del riesgo, al desatenderse por breves instantes de la conducción, consistente en



«RIT»

Foja: 1

extraer y manipular con su mano izquierda, sus lentes de seguridad condición que resto sus niveles de atención selectiva sobre el proceso de conducción desplazándose por algunos segundos sin modificar su trayectoria, ante la presencia y proximidad del Caex 442 que permanecía estacionado, chocando”

TRIGÉSIMO QUINTO: Que, todos los informes periciales acompañados establecen que el vehículo siniestrado se incendió. Incluso el testigo Manuel Vergara, quien fue de las primeras personas en llegar a prestar auxilio después de la colisión, señala que el vehículo Carry all se incendió en varias oportunidades, por lo que para apagarlo debieron recurrir a extintores que fueron traídos desde otros vehículos y que finalmente son los rescatistas quienes cortan unos cables para evitar la reaparición del fuego.

Sin embargo, estos mismos informes periciales, tanto los acompañados por los actores, como los ofrecidos por la demandada, analizados conforme a las reglas de la sana crítica, resultan ser contradictorios, no solo respecto a la existencia de una falla eléctrica en el vehículo Carry all, sino principalmente, respecto al momento en que se origina el fuego. Así, si bien no es posible descartar una falla eléctrica, relacionada con la instalación defectuosa del GPS, sobre todo considerando lo expuesto en los informes de instalación de este sistema en el vehículo, principalmente el elaborado por la empresa Wisetrack, que señala que el sistema no se encontraba funcionando al momento de la colisión, tampoco resulta posible establecer el momento en que el fuego se origina.

Si bien los actores señalan en apoyo a su posición que conforme al informe de autopsia acompañado, el señor Albanez mantenía quemaduras AB-B pierna y pies derecho, ello solo permite tener por acreditado que efectivamente el fuego apareció en el pedal derecho, pero no que necesariamente este se inició antes de la colisión. Tampoco resulta determinante el hecho de que el cuerpo del señor Albanes se encontrara girado en diagonal hacia el asiento del copiloto, ya que esta acción pudo obedecer a otras causas, como lo sostiene la demandada.

TRIGÉSIMO SEXTO: Que, aun cuando se tuviera por establecido que el fuego se inició antes de la colisión, también debía acreditarse que el mismo tuvo tal magnitud que impidió al señor Albanez adoptar la acción esperable respecto de un conductor con



«RIT»

Foja: 1

26 años de experiencia, y que era detener el móvil y apagar el fuego, sobre todo si en la faena ya se tenía experiencia respecto de la ocurrencia de hechos similares.

TRIGÉSIMO SÉPTIMO: En consecuencia no es posible descartar que, como señala la demandada, la causa basal del accidente fuese la desatención en la conducción que realizaba el señor Albanez. En efecto, en la medida para mejor resolver decretada por el tribunal don Marco Antonio Alejandro Yunis Toro, funcionario de Sernageomin, quien apoyo la gestión del informe emitido por este organismo, declaro que por razones laborales el día 30 de agosto de 2016, se encontraba fiscalizando en la faena, acercándose al lugar del accidente cuando este ocurrió, señalando que: *"...en el interior el carriol observe que había un conductor en posesión semi recostado en diagonal hacia el asiento trasero del copiloto, impresionándome como que esta posición obedece a que el conductor se encontraba al momento de ocurrir el hecho como buscando algo al nivel del piso del vehículo y perdió visibilidad..."*. En los mismos términos el informe pericial de Asetran señala que el cuerpo del conductor fallecido se encontraba inclinado hacia la derecha, con unos lentes de seguridad en su mano.

Que si bien los informes periciales de la demandante justifican esta posición como una reacción ante el incendio producido dentro del vehículo, lo cierto es que la prueba aportada no indica algún otro rastro de quemadura en un nivel superior del cuerpo del fallecido que justificara este movimiento, y tampoco es una posición corporal que se explique si el fuego comienza debajo del tablero, afectando el pie derecho del conductor.

TRIGÉSIMO OCTAVO: Que, en relación a los incumplimientos detallados en el informe entregado por Sernageomin y la Inspección del Trabajo de El Loa Calama, elaborados a propósito de este accidente, aquellos se tendrán por establecidos, sobre todo considerando que como resultado de aquello, la demandada recibió una multa iniciándose además un sumario sanitario en su contra, según se acreditó.

No obstante lo anterior, ninguna de aquellas circunstancias ha sido acreditada como causa principal, directa e inmediata del accidente, ni aun el mal estacionamiento del camión Caex contra el cual se produjo la colisión, o la falta de vías segregadas; ello porque en los hechos lo que ocurre es que el conductor sr.



«RIT»

Foja: 1

Albanez, desvía su trayectoria y colisiona, de modo que esta es la causa inmediata y directa del daño cuya reparación se demanda.

TRIGÉSIMO NOVENO: Que, se concluye que los actores no han acreditado la existencia de la relación de causalidad entre el hecho imputado, fallas mecánicas del Carry all conducido por el señor Albanez, y el resultado de su muerte, desde que no han podido establecer la existencia de una falla eléctrica que efectivamente hubiese generado un incendio, su magnitud y sobre todo el momento en que este se inicia, circunstancias claves para poder imputar el daño a una acción culposa o dolosa de la demandada, que haría procedente, conforme al artículo 2314 del Código Civil, la responsabilidad extracontractual reclamada. De este modo, no es posible dar lugar a la demanda de indemnización de perjuicios solicitada, y en consecuencia, esta será rechazada en todas sus partes.

CUADRAGÉSIMO: Que, las demás pruebas no valorada pormenorizadamente, en nada altera lo resultado.

Por estas consideraciones y vistos, además, lo dispuesto en los artículos 144, 162, 170, 254, 346 y siguientes del Código de Procedimiento Civil; artículos 1698, 2314 y 2320 del Código Civil; **se declara:**

- I. Que, **se acogen, sin costas**, las tachas deducidas por la demandante con fecha 30 de noviembre de 2017 y 23 de abril de 2019.
- II. Que, **se rechaza, sin costas** la objeción de documentos presentada por la demandante con fechas 12 y 18 de abril de 2019.
- III. Que, **se rechaza**, en todas sus partes, las demandas interpuestas con fechas 18 de noviembre de 2016 y 23 de octubre de 2018, por doña Maritza Elizabeth Lamas Rojas, don Enrique Antonio Albanez Lamas, don Geancarlos Andrés Albanez Lamas, don Cristofher Alexander Albanez Lamas, y por don don Alberto Enrique Lamas Vargas y doña Claudina del Carmen Rojas Rivera, en contra de Codelco Chile, División Chuquicamata.
- IV. Que, no se condena en costas a las demandantes por estimar que han tenido motivos plausibles para litigar.



«RIT»

Foja: 1

Regístrese, notifíquese y en su oportunidad archívese.

Roll N°C-3354-2016

Dictada por doña **MARILYN NEIRA MENDOZA**, Juez Subrogante, autoriza doña **MARIA PAULINA AHUMADA MANCHOT**, Secretaria Subrogante.

Se deja constancia que se dio cumplimiento a lo dispuesto en el inciso final del art. 162 del C.P.C. en **Calama**, treinta y uno de Julio de dos mil diecinueve



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 07 de abril de 2019, la hora visualizada corresponde al horario de invierno establecido en Chile Continental. Para la Región de Magallanes y la Antártica Chilena sumar una hora, mientras que para Chile Insular Occidental, Isla de Pascua e Isla Salas y Gómez restar dos horas. Para más información consulte <http://www.horaoficial.cl>