

NOMENCLATURA : 1. [40]Sentencia
JUZGADO : 7º Juzgado Civil de Santiago
CAUSA ROL : C-4351-2013
CARATULADO : MOLINA/COMPañÍA MINERA

Santiago, diecinueve de Julio de dos mil dieciocho

VISTOS:

A fojas 1 comparece don Jaime Gatica Illanes y don Winston Montes Vergara, abogados, domiciliados en calle Huérfanos N°1400, oficina 1206-A, comuna de Santiago, Región Metropolitana, en representación de: doña Mariela Ximena Molina Donoso, técnico agrícola, domiciliada en Yaquil de Nancagua, sin número, sexta región; don Sharif Alejandro Tapia Tala, estudiante, domiciliado en Pasaje Manuel Antonio Caro N°4179, Villa Los Pintores de Chile, callejón Pedro León Gallo, ciudad de Copiapó; doña Jessica Arcos Piñones, labores, por si y en representación de sus hijos menores Vicente Antonio Cortés Arcos, estudiante, y Ricardo Andrés Gallardo Arcos, estudiante, todos domiciliados en Quidora N°1164, Balmaceda Norte Copiapó; doña Úrsula Bernarda Ochoa, labores; don Giovanni Domingo Montalbán Jeria, mecánico; doña Dallan Macarena Estefanny Montalbán Castillo, empleada; don Christian Rodrigo González Campos, operador de maquinaria pesada, en representación de su hijo menor de edad Carlos Luciano González Castillo, estudiante, todos domiciliados en calle Emilio Sotomayor N°30, Población Gregorio Araya, comuna de Rengo; doña Teresa del Carmen Tapia Soto, labores, por si y en representación de su hija menor de edad Melissa Abigail Arredondo Tapia, estudiante, ambas domiciliadas en Salitrera Tres Marías N°1820, Población El Palomar, Copiapó; doña Irma del Carmen Rivera Bruna, administrativa, domiciliado en Pasaje Cora N°2280, Copiapó; doña Celia Margarita Astudillo Rivera, labores, doña Osciel del Carmen Nuñez Pizarro, empleado, Ilse Mislen Contreras Astudillo, labores, Yenny Fanny



Foja: 1

Nuñez Astudillo, empleada, todos domiciliados en Pablo Sexto N°1639, Población Juan Pablo II, Copiapó; doña Solange Beatriz Garrido Jaramillo, empleada, Kelly Ham Cruz Garrido, labores de hogar, Damm Yomson Cruz Garrido, mecánico, Maribel Yesenia Cruz Garrido, labores, todos domiciliados en Pasaje Cardenal Samoré N°798, Población Juan Pablo Segundo, Copiapó, interponiendo demanda en juicio ordinario de responsabilidad extracontractual en contra de Compañía Minera Zaldívar S.A., del giro de su denominación, representada por don Leonardo González Alcayaga, ambos domiciliados en Avenida Grecia N°750, Región de Antofagasta, en su condición de empresa mandante y dueña de la faena Minera Zaldívar; Compañía Minera Barrick Chile Limitada, del giro de su denominación, representa por don Robert Mayne-Nicholls, ambos domiciliados en Avenida Ricardo Lyon 222, piso 8, comuna de Providencia, Región Metropolitana, en su condición de controladora de la empresa minera señalada con anterioridad; Constructora y Maestranza MDY Ltda. (en adelante “MDY”), empresa contratista de Minera Zaldívar, representada por Rodrigo Díaz Opazo, domiciliada en Portales N°475, Copiapó, a su vez empleadora del chofer de bus accidentado, don José Manuel Morales Garcés; Sociedad de Responsabilidad Limitada Transportes C y J (en adelante “C y J”), sociedad del giro de su denominación y subcontratista, representada por Julio César Castro Díaz, con domicilio en Termas Moluenco N°681, Copiapó o Maipú N°776, Copiapó, en su condición de propietaria del bus Daewoo A85, placa patente CLDX-95, involucrado en el accidente carretero, para que todos sean condenados de manera subsidiaria o solidariamente, a la indemnización de los perjuicios, según los antecedentes de hecho y de derecho que expone.

Comienza su exposición afirmando que sus representados han sufrido daños personalmente a consecuencia del accidente ocurrido el 23 de mayo de 2011, a las 21:45 horas, en el que un bus de propiedad de la Sociedad de Responsabilidad Limitada Transportes C y J se volcó mientras transportaba desde la Minera Zaldívar a la ciudad de Copiapó a 20 trabajadores de la empresa MDY, contratista de la mencionada minera.

Explica que los trabajadores laboraban en el yacimiento de alta montaña denominado Zaldívar, ubicado a 3.500 metros de altitud, y que



Foja: 1

para el transporte desde y hacia la faena minera se arrendó un bus sin chofer a la empresa de Sociedad de Responsabilidad Limitada Transportes C y J, disponiéndose el bus marca Daewoo placa CLDX-95, modelo A 85-2011.

Indica que para la conducción del bus la empresa contratista MDY, con aquiescencia o autorización y visación de la empresa minera mandante, habrían dispuesto como choferes a los señores Horacio Gómez y José Manuel Morales Cortés.

Sostiene que el día del accidente el referido bus bajó por el camino de acceso a la faena de Minera Zaldívar, y mientras transitaba por la ruta B-475, a la altura del kilómetro 122 de la comuna de Antofagasta perdió el control y se volcó al costado derecho de la calzada antes citada, muriendo 7 trabajadores y quedando el resto con lesiones, algunas de gravedad.

Señala que según información que poseían los familiares de los fallecidos, don José Manuel Morales Cortés, chofer al momento del accidente, fue contratado como soldador y habría trabajado después de la hora de salida de su jornada ordinaria, situación que no obstó a que se le pusiera a conducir el bus, excediéndose el máximo tiempo legal de trabajo. Asimismo, afirma que el conductor no tenía idoneidad, capacidad, ni experiencia para conducir un bus de esas dimensiones y que, sin embargo, tanto la contratista como la minera mandante lo hacían conducir y/o consentían en la conducción, aun cuando era sabido la dificultad y riesgo de conducir ese tipo de vehículos con transporte masivo de pasajeros por caminos con fuertes pendientes y multiplicidad de curvas.

Seguidamente, agrega una serie de detalles concernientes al accidente, aseverando que el bus habría fallado antes del accidente y que la mantención de frenos y sistemas de emergencia eran deficientes, al igual que la señalética del camino, todo lo que constaría en el parte policial.

En el mismo orden de ideas, indica como causas del accidente, entre otras, las siguientes: falta de salida de emergencia o ausencia de señalética adecuada para indicar la ubicación de la misma; deficiente mantención mecánica del bus, particularmente de su sistema de frenos; falta de idoneidad, capacitación y experiencia del conductor del bus, las que conducen a la impericia para conducir en caminos de alta montaña, lo que



Foja: 1

derivó en el descontrol del bus y su volcamiento; falta de control, vigilancia y supervisión por parte de la empresa mandante minera Zaldívar respecto de la titularidad de la conducción de buses desde y hacia sus faenas para el transporte de personal que labora en las mismas; falta de exigencia o inoperatividad de dispositivos de control de velocidad para vehículos mayores o de transporte masivo de pasajeros en rutas de alta montaña, como son el retardador de velocidad o freno de motor; falta de procedimiento escrito para la circulación desde y hacia las faenas en camino de montaña o manual de conducción en los caminos de acceso a la faena o caminos de montaña, con mención de los riesgos inherentes y preocupaciones a tomar en la conducción; falta de señalética vial de advertencia adecuada; falta o falla en la evaluación de riesgo respecto del traslado de personal desde y hacia las faenas mineras; deficiente control del estado mecánico del bus de transporte de personal; y falta o falla de supervisión y planificación.

Luego, la parte demandante acompaña una lista de los fallecidos y de su relación con los demandantes, según el siguiente detalle:

1.- Marcos Arredondo Arancibia, 45 años, cónyuge Teresa del Carmen Tapia Soto e hija Melissa Abigail Arredondo Tapia.

2.- Johan Montalván Castillo, 20 años, madre Úrsula Bernarda Castillo Ochoa, padre Giovanni Domingo Montalbán Jeria, hermana Dallen Macarena Estefanny Montalbán Castillo y hermano Carlos Luciano González Castillo.

3.- Alexis Antonio Cortés Ángel, 42 años, cónyuge Jessica Arcos Piñones, hijo Vicente Antonio Cortés Arcos e hijo Ricardo Andrés Gallardo Arcos.

4.- Alejandro Neri Tapia Miranda, 43 años, cónyuge Mariela Ximena Molina Donoso e hijo Sharif Alejandro Tapia Tala.

5.- Manuel Enrique Escobar Escobar, 44 años, conviviente Irma del Carmen Rivera Bruna.

6.- Osciel Rodolfo Núñez Astudillo, 31 años, madre Celia Margarita Astudillo Rivera, padre Osciel del Carmen Núñez Pizarro y hermanas Ilse Mislen Conteras Astudillo y Yenny Fanny Núñez Astudillo.



Foja: 1

7.- Ramón Humberto Cruz Dorador, 48 años, cónyuge Solange Garrido Jaramillo, hijas Kelly Ham Cruz Garrido y Maribel Yesenia Cruz Garrido e hijo Damm Jhonson Cruz Garrido.

Reitera la idea de que el accidente obedeció a múltiples causas imputables a diferentes personas, entre ellas a la empresa Sociedad de Responsabilidad Limitada Transportes C y J, dueña del bus, conforme lo dispuesto en el artículo 174 de la Ley del Tránsito, por su falta de cuidado y vigilancia en la mantención de los sistemas de freno de servicio y la falta de preocupación por la existencia y operatividad de frenos retardador de velocidad o frenos de motor.

Asimismo, explica que existiría concurrencia de responsabilidad por el hecho propio y del dependiente, la que recaería en MDY, tanto porque el chofer del bus que causó el accidente era su dependiente, como también por su negligencia, falta y falla en la exigencia, supervisión y control de las condiciones y causas que se mencionan como originaria del accidente.

No obstante lo anterior, sostiene que el hecho acarrearía la responsabilidad de la empresa mandante dueña de la faena minera, Compañía Zaldívar S.A., quien por tal condición era la encargada de regular eficientemente el tránsito en la carretera o vía que conduce a sus instalaciones, debiendo exigir, controlar y supervisar las condiciones de seguridad, así como controlar y exigir la capacitación técnica para los choferes que conducen en esos caminos de alta montaña, toda vez que dicha capacitación es un requisito indispensable con el que deben contar los choferes. Sostiene que de haberse cumplido dichas obligaciones el accidente se podría haber evitado, pues el chofer por su inexperiencia se confió y no enganchó a tiempo el camión de manera de trabarlos antes de comenzar las pendientes del camino, es decir, no lo llevó en la marcha adecuada, lo que permitió que ganara velocidad, debiendo utilizar inadecuadamente los frenos que al recalentarse dejaron de funcionar.

Indica que los diversos organismos de seguridad mutual recomiendan varios años de conducción previa para desempeñar el cargo de chofer de alta montaña, esto por las mayores exigencias que imponen las pendientes prolongadas, sometiéndose a un programa de capacitación referido específicamente a esos mayores riesgos.



Foja: 1

Insiste en la responsabilidad de la Compañía Minera Zaldívar, por cuanto el camino no contaba con la señalética de advertencia que reglamentariamente exige el Manual de Carreteras y su instructivo de señalética vial emitido por la Dirección de Vialidad del MOP. En efecto, y por las condiciones del camino, sostiene que debió existir una señalética que advirtiera a los conductores “ENGANCHAR”, para así evitar que se forzara recurrentemente el uso de frenos por la pendiente del camino, evitando que las balatas se recalentaran, cristalizaran y carbonizaran, lo que provocó la pérdida de eficacia del sistema de frenos, agravándose esta condición por la inexperiencia del chofer, lo que indujo al uso excesivo de los frenos principales, los cuales por tal hecho se recalentaron perdiendo eficiencia, con lo que la velocidad del bus en bajada perdió control, volcándose posteriormente.

Además, a juicio de la demandante, faltaba la señalética de advertencia sobre la existencia de una pista de emergencia prevista para cuando los vehículos de pasajeros o carga pierdan sus frenos a causa de las curvas y pendientes del camino, toda vez que en este caso la pista de emergencia se encontraba 300 metros antes del volcamiento, pero como el accidente fue de noche y no existía iluminación, el chofer con el bus descontrolado no advirtió la presencia de la pista de emergencia, en circunstancias de que si hubiera estado señalizada como corresponde, el bus habría tomado dicha pista y el desenlace habría sido otro.

Hace presente que el camino en cuestión, la ruta B-475, es privado cuyo uso y mantención corresponde total o parcialmente o en forma compartida a Compañía Minera Zaldívar, correspondiendo que ésta hubiese dispuesto la señalética al camino o hubiese exigido la misma.

En cuanto a la responsabilidad que cabe a la Compañía Minera Barrick Chile, subsidiara chilena de la Multinacional Barrick Gold Corporation, explica que ésta radicaría en que la primera controla y administra a la Compañía Minera Zaldívar, nominando a los administradores y fijando sus políticas de seguridad y de inversión, y que como controladora dejó de lado la seguridad de las vías y caminos de acceso a la mina, no obstante conocer que se trataba de vías de altitud



Foja: 1

geográfica y de caminos de montaña con pendientes y curvas que los hacen peligrosos.

Para justificar lo anterior, acompaña información contenida en la página web de la compañía Minera Barrick donde se podría ver la estructura jerárquica, identificando que el director general de operaciones de Barrick, don Robert Mayne-Nicholls, es gerente de operaciones su vez de la Compañía Minera Zaldívar. Asimismo, en la página web se reconocería la preocupación de los estándares de seguridad, en circunstancias de que el demandante acusa una total despreocupación de estos, individualizando de manera ejemplar algunas de las falencias en que se habría incurrido.

Concluye, por tanto, que la empresa mandante Compañía Minera Zaldívar S.A., es responsable, tanto por su propia negligencia y falta de preocupación, como por la negligencia de sus dependientes, en este caso los contratistas ya mencionados. Por su parte, la Minera sería una sociedad fachada de la multinacional Canadiense Barrick Gold Corporation, la que actúa en sus inversiones en Chile a través de la sociedad Barrick Chile Ltda., quien es la que administra y controla la Minera y, en consecuencia, las negligencias y culpas organizacionales de la referida minera serían sin duda alguna de responsabilidad de su controladora y dueña ya indicada.

En cuanto al derecho aplicable hace presente que nos encontraríamos frente a un caso de responsabilidad extracontractual, resultando aplicable el artículo 2317 del Código Civil que dispone la responsabilidad solidaria cuando un delito o cuasidelito ha sido cometido por dos o más personas. A su turno cita los artículos 1437, 2314, 2284, 2329 del Código Civil, y 174 de la Ley del Tránsito y jurisprudencia de la Corte de Apelaciones de Santiago que se refiere a la presunción de culpabilidad contenida en el artículo 2329 del precitado código.

Posteriormente, y en lo que dice relación con legislación laboral, cita los artículos 184 y 187 del Código del Trabajo, sosteniendo que el traslado del personal de las faenas en condiciones inseguras y deficientes en que se hizo importan una infracción del deber de seguridad que establecen las citadas normas. Por su parte, hace mención a algunos precedentes judiciales sobre la obligación de seguridad, tales como la causa rol N°12.502-1998 de la Ilustrísima Corte de Apelaciones de Santiago, causa rol N°11073-1995 de



Foja: 1

la Excelentísima Corte Suprema, haciendo presente que en materia de responsabilidad extracontractual no resulta aplicable la gradación de la culpa y, por tanto, toda falta de diligencia y cuidado, por levísima que sea, engendra responsabilidad.

Consecutivamente, hace mención a los reglamentos de seguridad que regulan la seguridad en el tránsito y que deberían ser observados por conductores, propietarios y operadores de vehículos motorizados, citando al efecto el artículo 12, 55, 56, 148, 170, 172 N°2 y 7 de la Ley 18.290, y los artículos 21 y 22 del Decreto Supremo N° 40 de 1969 del Ministerio de Trabajo Reglamento de Prevención de Riesgos, afirmando que las empresas demandadas no mantuvieron equipos ni dispositivos que permitieran evitar el siniestro.

En lo que se refiere a la relación entre las sociedades demandadas y la responsabilidad de Barrick Chile Limitada, reitera la información contenida en la página web donde consta el carácter de dueña del yacimiento minero y su absoluto control sobre la Minera, afirmando que al existir negligencia de parte de una sociedad que es dueña y controladora de otra, independiente de que existan personas naturales responsables de tal actuación, pesaría sobre ella el deber de cuidado, supervisión y control de sus sociedades filiales e instrumentales, fallando a su juicio la vigilancia, control y fiscalización que debió ejercer, citando al efecto distinta jurisprudencia en la que no se ha permitido una conceptualización meramente instrumental de la forma societaria.

En este sentido, señala que los encargados de velar por las condiciones de seguridad de la planta y de las faenas y de organizar la prevención era la jefatura misma, y aun cuando éstos no hayan sido dependientes de Barrick sino de la Compañía Minera Zaldívar, desde un punto estrictamente laboral éstas personas pertenecientes a la organización directiva de la Minera eran, por lo que se ha expuesto, dependientes económicos de Barrick.

A continuación, pasa a describir y desarrollar cada uno de los requisitos necesarios para que proceda la responsabilidad del empresario por los hechos de un contratista externo, siempre que se prueba que éste último, como su personal, forman parte de la organización empresarial del primero (empresa) al momento de causarse el daño, enumerando los siguientes: i) el



Foja: 1

grado de control y dirección técnica que tenga o se reserve el empresario demandado; ii) duración y permanencia de la relación de servicio entre el empresario demandado y la organización de su contratista; y iii) apariencia, distintivos externos o imagen corporativa.

Respecto del primer requisito, explica que mientras mayor sea el grado de control y dirección técnica sobre la actividad de su contratista y del personal autorizado por éste, mayor es la posibilidad que se dé por establecido el referido vínculo y se haga civilmente responsable al empresario demandado. En lo que dice relación al segundo requisito, sostiene que mientras más larga y permanente sea la relación contractual o servicial entre ambos, incluso con cláusulas de exclusividad, mayor posibilidad existiría que se dé por establecida la existencia del vínculo. Finalmente, respecto del tercer requisito señala que es importante considerar que si el empresario demandado ha exigido a su contratista, a los vehículos y al personal de éste último, usar los distintivos externos o símbolos de imagen corporativa de la empresa principal, de forma tal que frente a terceros dan la imagen de pertenecer al personal y organización principal, implicaría un buen indicio para dar por establecido el vínculo de dependencia funcional con el empresario demandado.

A raíz de lo expuesto, colige que Barrick resulta civilmente responsable de los perjuicios ocasionados a las víctimas con ocasión del accidente, por concurrir a su respecto la denominada “responsabilidad indirecta del principal por el hecho de sus encargados o dependientes”, de conformidad a lo dispuesto en los artículos 2320 y 2322 del Código Civil, agrupando bajo este concepto todos los casos en el cual el daño es causado por un “agente directo” en el ejercicio o con ocasión de las funciones encomendadas.

A modo explicativo de la relación de dependencia que existía entre la Minera Zaldívar y Barrick Chile Limitada, cita distintos fallos de los Tribunales superiores de justicias y doctrina del profesor Pedro Zelaya, Alessandri y Enrique Barros, en los que se desarrolla la idea de la relación de dependencia, concluyendo que en los hechos Barrick controlaba societariamente e intervenía en la administración de Compañía Minera Zaldívar S.A., y que ésta última producía y ejecutaba la actividad en



Foja: 1

beneficio de entregarle la producción a la primera, encontrándonos ante un clarísimo caso de integración funcional y económica y, por tanto, se verificaron negligencias y deficiencias organizacionales que resultan imputables a Barrick.

Acusa la existencia un fraude a la ley por parte de los demandados al no respetar la figura de la sociedad contemplada en el artículo 2053 del Código Civil, pues éste último exige la concurrencia de dos o más personas, en circunstancias que nos encontramos sólo frente a una persona: Barrick.

Luego de referirse a la normativa aplicable, desarrolla un capítulo sobre las prestaciones a las que da origen la responsabilidad extracontractual, las que divide en lucro cesante y daño moral.

Respecto del lucro cesante, y luego de definirlo, explica que las familias demandantes vivían a expensas de los trabajadores fallecidos que eran los jefes de hogar, los que cumplían voluntariamente su obligación alimentaria conforme lo establecido en los artículos 321 y siguientes del Código Civil, incluyendo alimentos para a sus hermanos que vivían en el hogar junto a sus madres, teniendo la indemnización buscada con la demanda un carácter compensatorio, debiendo considerarse las futuras ganancias que habría experimentado la víctima de no mediar el siniestro.

Para la base del cálculo por este concepto toma en consideración la edad de jubilación de 65 años, según lo dispuesto en el artículo 2 y siguientes del DFL 3.500, y la expectativa de vida de los hombres en Chile que es de 75 años, para efectos de sumar los 10 años en los que se recibirá pensión, considerando que a los 65 años la renta sufre un disminución de un 30%.

Además, agrega que se debe tener en consideración el costo de la crianza y educación de los hijos pequeños que tienen los fallecidos, los que serían de \$135.000.000 hasta los 18 años de edad, según un estudio publicado por el Mercurio, el que incluso se podría extender hasta los 28 años en el caso de los hijos estudiando.

En cuanto a la consideración probatoria del lucro cesante y tratándose de ingresos futuros de un trabajador, sostiene que la certeza es un exigencia de creación jurisprudencial y no legal, citando al efecto tanto doctrina como jurisprudencia de los Tribunales de Justicia, señalando que lo normal es que



Foja: 1

las personas, especialmente un jefe de hogar, trabaje generando la misma remuneración que habría ganado en su empleo o que el ingreso mínimo que pudiera ganar fuera el sueldo mínimo.

Por otro lado, la demandante se refiere a la integridad de la indemnización, citando el artículo 2329 del Código Civil, doctrina y jurisprudencia concerniente a este tema.

En definitiva, y considerando la edad de los trabajadores fallecidos, sus ingresos previos al infortunio, su expectativa laboral y expectativa de vida, la demandante obtiene los siguientes resultados por el cálculo del lucro cesante, tanto por pérdida de ingreso de remuneración como por pérdida de pensión de vejez:

1.- Marcos Arredondo Arancibia, 45 años al momento del accidente (quedándole 20 años para jubilar, más la expectativa de vida de 10 años según el INE), ingreso mensual de \$824.905 (lo que se debe multiplicar por 12 meses y luego por 20 años, lo que da un total de \$197.977.200. Para luego calcular la pensión sobre la base del ingreso mensual, el que disminuye en un 30%, lo que da un total de \$577.433 de pensión, resultado que debe multiplicarse por 12 meses y por 10 años, arrojando un total de \$693.291.960) = \$267.269.160.- entre ingresos familiares y pensión.

2.- Johan Montalván Castillo, 20 años al momento del accidente (al que le quedaban 45 años para jubilar, más la expectativa de vida de 10 años según el INE), ingreso mensual de \$608.416 (lo que se debe multiplicar por 12 meses y luego por 45 años, lo que da un total de \$328.544.640. Para luego calcular la pensión sobre la base del ingreso mensual, el que disminuye un 30%, lo que da un total de \$425.891 de pensión, resultado que debe multiplicarse por 12 meses y por 10 años, arrojando un total de \$51.106.940) = 379.651.580.- entre ingresos familiares y pensión.

3.- Alexis Antonio Cortés Ángel, 42 años al momento del accidente (al que le quedan 23 años para jubilar, más la expectativa de vida de 10 años según el INE), ingreso mensual de \$668.083 (lo que se debe multiplicar por 12 meses y luego por 23 años, lo que da un total de \$184.390.908. Para luego calcular la pensión sobre la base del ingreso mensual, el que disminuye un 30%, lo que da un total de \$467.658 de pensión, resultando



Foja: 1

que debe multiplicarse por 12 meses y por 10 años, arrojando un total de \$56.118.970.-) = \$240.509.878.- entre ingresos familiares y pensión.

4.- Alejandro Neri Tapia Miranda, 43 años al momento del accidente (al que le quedan 22 años para jubilar, más la expectativa de vida de 10 años según el INE), ingreso mensual de \$1.068.083 (lo que se debe multiplicar por 12 meses y luego 22 años, lo que da un total de \$281.973.912. Para luego calcular la pensión sobre la base del ingreso mensual, el que disminuye un 30%, lo que da un total de \$747.658 de pensión, resultado que debe multiplicarse por 12 meses y por 10 años, arrojando un total de \$89.718.970.-) = \$371.692.882.- entre ingresos familiares y pensión.

5.- Manuel Enrique Escobar Escobar, 44 años al momento del accidente (al que le quedan 21 años para jubilar, más la expectativa de vida de 10 años según el INE), ingreso mensual de \$600.000 (lo que se debe multiplicar por 12 meses y luego 21 años, lo que da un total de \$151.200.000. Para luego calcular la pensión sobre la base del ingreso mensual, el que disminuye en un 30%, lo que da un total \$420.000 de pensión, resultado que debe multiplicarse por 12 meses y por 10 años, arrojando un total de \$50.400.000) = \$201.600.000.- entre ingresos familiares y pensión.

6.- Ociel Rodolfo Nuñez Astudillo, 31 años al momento del accidente (al que le quedaban 34 años para jubilar, más la expectativa de vida de 10 años según el INE), ingreso mensual de \$608.416 (lo que se debe multiplicar por 12 meses y luego 34 años, lo que da un total de \$248.233.728. Para luego calcular la pensión sobre la base de ingreso mensual, el que disminuye en un 30%, lo que da un total de \$425.891 de pensión, resultado que debe multiplicarse por 12 meses y por 10 años, arrojando un total de \$51.106.940) = \$299.340.688.- entre ingresos familiares y pensión.

7.- Ramón Humberto Cruz Dorador, 48 años al momento del accidente (al que le quedaban 17 años para jubilar más la expectativa de vida de 10 años según el INE), ingreso mensual de \$668.083.- (lo que se debe multiplicar por 12 meses y luego por 17 años, lo que da un total de \$136.288.932. Para luego calcular la pensión sobre la base del ingreso mensual, el que disminuye en un 30%, lo que da un total de \$467.658 de



Foja: 1

pensión, resultado que debe multiplicarse por 12 meses y por 10 años, arrojando un total de \$56.188.970) = \$192.407.902.- entre ingresos familiares y pensión.

Hace presente que no se han considerado en estos cálculos las proyecciones futuras de aumento de ingresos, el que sería natural respecto de una persona que se desempeña como técnico y se va especializando con el tiempo, así como tampoco la pérdida de ingresos después de los 65 años de las víctimas, quienes de haber seguido trabajando se habrían pensionado y percibido una jubilación superior incrementando los fondos previsionales con todos los años que los fallidos perdieron de trabajar.

Posteriormente desarrolla la idea de daño moral, explicando que nuestra jurisprudencia hace mucho tiempo acepta la indemnización de este tipo en materia contractual, citando al efecto doctrina y jurisprudencia, manifestando que en este caso a los trabajadores fallecidos se les lesionaron derechos y bienes extra patrimoniales como su vida e integridad física, los que dan lugar a indemnización del daño moral que por lógica sucedería a los familiares.

Seguidamente se refiere a las distintas relaciones de parentesco con la víctima que dan lugar a daño moral, como sería el caso del cónyuge o de la conviviente, del padre y de la madre, y de los hermanos.

En lo que dice relación al daño moral del cónyuge o conviviente, explica que las consecuencias no se manifiestan sólo en el plano psicológico o afectivo, sino también en la desintegración del hogar o núcleo familiar, al faltar una piedra angular como lo es la figura del padre, en el plano social de la familia y en el plano económico. Hace referencia a literatura psicológica, donde se señalaría casi de manera unánime que la situación más grave o fuerte de stress a que puede ser sometida una persona es la muerte de su cónyuge, pues existiría un truncamiento o mutilación de un proyecto o plan de vida común.

Respecto del daño moral de los hijos, indica que este no puede evaluarse en menos de \$200.000.000, pues éstos sufrirán un permanente dolor que será irremediable, pudiendo engendrar procesos de duelo patológico. Cita al efecto doctrina y jurisprudencia, concluyendo que el padre sería, además de la madre, quien contribuye a la estructuración



Foja: 1

psíquica del hijo y sobre todo en relación al logro de una identidad de género y de una identificación sexual.

En cuanto al daño moral del padre y de la madre de la víctima, explica que estos han sufrido con esperanzas frustradas y con el inexplicable dolor de soportar la muerte de un hijo y que, tanto en la psiquiatría como en la psicología, se sostiene que no existe dolor y amargura más grande que esta pérdida.

Finalmente y en lo relativo al daño moral de los hermanos, sostiene que sean estos de conjunción simple o doble experimentan un profundo dolor moral y sufrimiento por la partida, lo que se vería acentuado en el caso de autos, toda vez los hermanos que demandan vivían junto al trabajador fallecido, ya que éste último aún permanecía viviendo en el hogar paterno y, en consecuencia, se trataba de familias muy unidas en que la víctima era apoyo y guía para sus hermanos, existiendo una estrecha y fuerte relación de hermandad.

En definitiva y considerando lo hasta aquí planteado, el demandante exige por daño moral los siguientes montos:

1.- Víctima Marcos Arredondo Arancibia: \$200.000.000 para su cónyuge Teresa del Carmen Tapia Soto, y \$150.000.000 para su hija Melissa Abigail Arredondo Tapia.

2.- Víctima Johan Montalván Castillo: \$150.000.000 para su madre Úrsula Bernarda Castillo Ochoa, \$150.000.000 para su padre don Giovanni Domingo Montalbán y \$50.000.000 para cada una de sus hermanas Dally Macarena Estefany Montalbán Castillo y Carlos Luciano González Castillo.

3.- Víctima Alexi Antonio Cortés Ángel: \$200.000.000 para su cónyuge Jessica Arcos Piñones, \$150.000.000 para cada uno de sus hijos Vicente Antonio Cortés Arcos y Ricardo Andrés Cortés Arcos.

4.- Víctima Alejandro Neri Tapia Miranda: \$200.000.000 para su cónyuge María Ximena Molina Donoso y \$150.000.000 para su hijo Sharif Alejandro Tapia Tala.

5.- Víctima Manuel Enrique Escobar Escobar: \$200.000.000 para su conviviente Irma del Carmen Rivera Bruna.

6.- Víctima Ociel Rodolfo Nuñez Astudillo: \$150.000.000 para su madre Celia Margarita Astudillo Rivera, \$150.000.000 para su padre Ociel



Foja: 1

del Carmen Nuñez Pizarro, \$50.000.000 para cada una de sus hermanas Ilse Mislen Contreras Astudillo y Yenny Fanny Nuñez Astudillo.

7.- Víctima Ramón Humberto Cruz Dorador: \$200.000.000 para su cónyuge Solange Garrido Jaramillo, \$150.000.000 para cada uno de sus hijos Kelly Ham Cruz Garrido, Damm Jhonson Cruz Garrido y Maribel Yesenia Cruz Garrido.

El actor demanda en forma solidaria a las empresas, conforme lo dispone el artículo 2317 y 2320 del Código Civil, por hechos propios y de sus dependientes. En subsidio, demanda en forma conjunta o individual, según proceda en derecho conforme al mérito de los hechos que resulten probados en el juicio.

Asimismo, demanda reajustes e intereses desde la fecha del accidente hasta el día del pago efectivo o por el periodo que conforme a derecho este Tribunal determine por los montos que legalmente procedan, haciendo presente que conforme lo establecido en el artículo 2329 del Código Civil, cabe en este caso la integridad indemnizatoria conforme la cual la víctima debe quedar indemne de todo daño, por lo que si el daño se produce en una fecha de data anterior y la indemnización reemplaza o subroga el daño, es justo que los frutos civiles los perciba la víctima y no que tal indemnización por el hecho de permanecer en el patrimonio del victimario incremente los bolsillos de éste, quedándose con los intereses de la suma adeudada. En subsidio de lo anterior, demanda los intereses desde la notificación de la demanda o desde que este Tribunal estime conveniente conforme a derecho.

Seguidamente, solicita que el demandado sea condenado en costas, precisamente por el principio de integridad de la indemnización, ya que si la víctima debe pagar los costos para hacer valer su derecho significa que parte de su indemnización debe usarla en dichos gastos.

Subsidiariamente, demanda el pago de las cantidades que este Tribunal estime en justicia determinar.

Solicita, por tanto, tener por interpuesta demanda de indemnización de perjuicios en contra de las demandadas ya individualizadas, acogerla a tramitación, y en definitiva hacer lugar a ella en todas sus partes, condenando a los demandados solidaria o en subsidio conforme corresponda



Foja: 1

en derecho, a pagar a los demandantes las sumas respectivas indicadas o las sumas y cantidades de dinero que este Tribunal estime de justicia y equidad de acuerdo al mérito de autos, debidamente reajustadas y con intereses señalados en la demanda, con costas.

A fojas 198, consta la notificación personal subsidiaria a la Compañía Minera Barrick Chile Ltda.

A fojas 515, 529, 541, 558, los demandados contestaron la demanda.

A fojas 583, el demandante replicó.

A fojas 737, 755, 758, 786, los demandados duplicaron.

A fojas 812, se llamó a las partes a conciliación, la que no prosperó.

A fojas 814, se recibió la causa a prueba.

A fojas 2264, se citó a las partes a oír sentencia.

CONSIDERANDO:

I.- EN CUANTO A LAS TACHAS:

PRIMERO: La parte demandada C y J formuló la tacha prevista en el artículo 358 N° 6 y 7 del Código de Procedimiento Civil respecto del testigo Gary Rubio Zamora, toda vez que el testigo ha manifestado tener una demanda de indemnización de perjuicios en contra de los mismos demandados, la que llevaría envuelta prestaciones económicas en contra de éstos, en consecuencia, los resultados de este juicio influyen en el otro juicio en que el testigo es demandante.

SEGUNDO: Que evacuando el traslado conferido la parte demandante solicitó el rechazo de la tacha, por cuanto de las declaraciones del testigo no se vislumbraría ningún hecho que sustente la tacha impetrada.

Indica que la jurisprudencia ha señalado que el interés que debe estar presente es uno de tipo económico y que debe incidir en los resultados del presente juicio, lo que no se advertiría en la declaración del deponente, pues el mismo señaló que no sabe lo que se exige o persigue en el presente pleito.

En cuanto a la tacha prevista en el artículo 358 N°7 del Código de Procedimiento, señala que la enemistad que exige la ley debe ser manifiesta y que de las declaraciones del testigo no se puede colegir esta circunstancia.

TERCERO: Que de las respuestas dadas por el deponente no es posible extraer tenga algún interés actual y pecuniario en el presente juicio, como tampoco es posible revelar una eventual enemistad manifiesta con



Foja: 1

respecto de las demandadas, motivos por los cuales será desestimada la incidencia.

CUARTO: La parte demandada Compañía Minera Zaldívar y Compañía Minera Barrick Chile, formularon la tacha prevista en el artículo 358 N°6 del Código de Procedimiento Civil respecto del testigo José Morales Garcés, por tener interés ya sea directo o indirecto en el presente pleito, lo que quedaría en evidencia tras declarar el testigo que considera a las Mineras Barrick y Zaldívar culpables del accidente tránsito que motivó el presente juicio.

Además, sostiene que el testigo es el único imputado en la causa criminal iniciada en la Fiscalía, lo que permite presumir que el testigo pretende exculparse de toda responsabilidad del accidente y hacer responsable a sus representadas.

QUINTO: Que evacuando el traslado conferido la parte demandante solicitó el rechazo de la tacha formulada con expresa condenación en costas, ya que de la declaración del testigo no se puede concluir que éste tenga interés de carácter patrimonial en el juicio, pues lo único que declaró es que él buscaba que se hiciera justicia.

Agrega que mal podría el testigo evadir su responsabilidad en el juicio criminal si el presente juicio no incide de manera alguna en materia penal.

SEXTO: Que asimismo la parte demandada C y J formuló la tacha prevista en el artículo 358 N°6 del Código de Procedimiento Civil en razón de que el testigo tendría interés de imputar la responsabilidad civil e indemnizatoria no sólo a C y J, sino que a las demás personas y entidades demandadas en la presente causa.

SÉPTIMO: Que evacuando el traslado conferido la parte demandante solicitó el rechazo de la tacha formulada por C y J con expresa condenación en costas, por cuanto no existe ninguna demanda civil o indemnizatoria por estos hechos en contra del testigo.

OCTAVO: Que en atención a que de la propia declaración del testigo se desprende era el conductor del bus al momento de producirse el accidente, refiriéndose directamente respecto de la supuesta responsabilidad de los demandados, este tribunal estima que aun cuando el testigo no forme parte del presente juicio, la resolución del mismo si representa un interés



Foja: 1

actual y pecuniario, en atención a las eventuales responsabilidades que al deponente le pudieren caber en los hechos con su propio actuar, razones por las que la presente tacha será acogida.

NOVENO: Que la parte demandada Compañía Minera Zaldívar y Compañía Minera Barrick formularon la tacha prevista en el artículo 358 N°6 y 7 respecto del testigo Héctor Bustamante Muñoz, por cuanto éste testigo junto con otras seis personas habría deducido demanda en contra de sus representadas fundada en los mismos hechos del presente juicio, la que es patrocinada por los mismos abogados que representan a las demandantes de autos.

Agrega que el mismo testigo ha declarado mantener una relación con los familiares de las personas fallecidas en el accidente y los lesionados, dejando en evidencia la relación de amistad que existiría entre ellos.

DÉCIMO: Que la parte demandada Sociedad Constructora y Maestranza MDY Limitada adhirió a la tacha formulada por las Compañías Mineras.

UNDÉCIMO: Que evacuando el traslado conferido la parte demandante solicitó el rechazo de la tacha formulada, toda vez que el interés invocado por el deponente no es de carácter patrimonial como lo exigiría la jurisprudencia, sino de carácter social y de justicia para que se determinen las causas del accidente y si existencia de responsables.

Asimismo, señala que la sentencia que ponga término a este juicio tiene un efecto relativo sólo entre las partes, por tanto, no puede llegar a existir un interés en los resultados de éste, y que tampoco existiría la relación de amistad entre los demandantes del presente juicio y el testigo.

DUODÉCIMO: Que, de las respuestas dadas por el testigo no se desprenda tenga interés actual y pecuniario en el presente juicio, por lo que la tacha será desestimada.

DÉCIMO TERCERO: Que la parte demandante formuló la tacha prevista en el artículo 358 N° 6 respecto del testigo Sergio Cortés por carecer de imparcialidad necesaria, al haber derivado su profesión de perito judicial en realizar peritajes privados y luego concurrir a defenderlos en Tribunales.



Foja: 1

Explica que lo anterior no tendría problema, siempre que éste se presentara como perito y no como testigo, lo que no ocurre en el caso de autos. Agrega que los antecedentes en que se basó el informe pericial fueron entregados por la empresa demandada y por los abogados.

DÉCIMO CUARTO: Que evacuando el traslado conferido la parte demandada Compañía Minera Zaldívar solicitó el rechazo de la tacha, por cuanto el testigo ha sido categórico en indicar que no tiene un interés directo o indirecto en los resultados del pleito, no resultando cierto que el testigo haya derivado su profesión de perito en la de realizar peritajes privados.

DÉCIMO QUINTO: Que la parte demandada Compañía Minera Barrick Chile evacuando el traslado conferido solicitó el rechazo de la tacha formulada, toda vez que no se apreciaría en la declaración del testigo el interés pecuniario exigido por la jurisprudencia para configurar la inhabilidad invocada.

DÉCIMO SEXTO: Que de las respuestas prestadas por el testigo, no se desprende que el testigo tenga un interés pecuniario y actual en el presente proceso, ya que como ha señalado su informe y su declaración vienen dados por los conocimientos técnicos que posee, sin existir algún tipo de pago pendiente en su favor, por lo tanto, la presente tacha será desestimada, sin perjuicio del mérito probatorio de su informe y declaración prestada.

DÉCIMO QUINTO: Que la parte demandante formuló la tacha prevista en el artículo 358 N°6 del Código de Procedimiento Civil respecto del testigo Jaime Linker Salas, por cuanto el testigo tendría interés directo o indirecto en los resultados del juicio, al haber realizado un peritaje privado a solicitud del abogado de la parte demandada Compañía Minera Zaldívar.

Indica que en relación con la actividad del testigo se han eludido las formas legales de garantía y control que establece el Código de Procedimiento Civil para la nominación de peritos, no ha existido designación por parte del Tribunal, ni ha existido una designación de los puntos de la pericia, operación de reconocimiento, ni fijación de honorarios, que permitan al Tribunal o a la contraparte velar por la imparcialidad y objetividad e ilustración del perito



Foja: 1

Agrega que el testigo ha realizado un negocio de los informes periciales, por lo que comparecería a defender sus informes privados y su validez para así continuar con este giro.

DÉCIMO SEXTO: Que evacuando el traslado conferido la parte demandada Compañía Minera Zaldívar solicitó el rechazo de la tacha formulada toda vez que de las declaraciones del testigo no se desprende que este tenga un interés pecuniario en el pleito.

Asimismo, explica que don Jaime Linker viene en deponer en su calidad de testigo, por lo que no resultarían aplicables a su persona las normas relativas a la designación de perito invocadas como infringidas por el actor.

DÉCIMO SÉPTIMO: Que la parte demandada Compañía Minera Barrick también solicitó el rechazo de la tacha formulada, sosteniendo que las alegaciones en que se funda la tacha no son en ningún caso constitutivas de la causal de inhabilidad del N°6 del artículo 358 Código de Procedimiento Civil, por cuanto no se vislumbraría que el testigo tenga un interés pecuniario en el resultado del juicio.

DÉCIMO OCTAVO: Que de lo señalado por el testigo no se vislumbra tenga un interés actual y pecuniario en el presente juicio, toda vez que el informe elaborado y su consiguiente pago ya fueron efectuados a la empresa en la que trabaja, por lo que será rechazada la incidencia, sin perjuicio del mérito probatorio dado al informe y declaración por el rendida.

DÉCIMO NOVENO: Que la parte demandante formuló la tacha prevista en el artículo 358 N°6 del Código de Procedimiento Civil respecto de don Mario Enrique Díaz Yunis, toda vez que el testigo es representante legal de una de las empresas demandadas.

VIGÉSIMO: Que la parte demandada Compañía Minera Zaldívar solicitó el rechazo de la tacha opuesta por cuanto no se observa de la respuesta del testigo que éste pueda encontrarse en la hipótesis del N°6 del artículo 358 el Código de Procedimiento Civil, toda vez que ha declarado tener el cargo de Gerente General de Sociedad de Inversiones MDY la que no es parte demandada en la presente causa.



Foja: 1

VIGÉSIMO PRIMERO: Que de lo señalado por el testigo queda de manifiesto que es representante de una empresa que no es parte en el presente juicio, y no constando mayores antecedentes que relacionen dichas empresas con el deponente, la tacha deducida no podrá prosperar.

VIGÉSIMO SEGUNDO: Que la parte demandante formuló la tacha prevista en los N° 4, 5 y 6 del artículo 358 del Código de Procedimiento Civil respecto del testigo Héctor Fernando Villalón Rojas, pues este habría detentado la calidad de Jefe de Seguridad y Servicios de Campamento de la empresa Compañía Minera Zaldívar Limitada, lo que le restaría objetividad a su declaración, por cuanto, si bien cambia la figura societaria, se trataría de su mismo empleador actual. Asimismo, solicita que se acoja la tacha prevista en el N°6 del artículo 358 del Código de Procedimiento Civil, al tener el testigo un interés directo, pues su fuente de trabajo depende económicamente de las demandadas.

VIGÉSIMO TERCERO: Que evacuando el traslado conferido la demandada Compañía Minera Barrick Chile Limitada solicitó el rechazo de la tacha formulada con costas. Explica que respecto de las causales contempladas en los N° 4 y 5 del artículo 358 del Código de Procedimiento Civil la jurisprudencia ha exigido que la situación de dependencia del testigo le prive o reste imparcialidad al depender su situación laboral de la parte que lo presenta pero que, sin embargo, el testigo ha señalado trabajar para la Compañía Minera Zaldívar SpA, que no es la misma empresa que Compañía Minera Limitada. Además, el testigo ha señalado que su empleador es administrado por el Grupo Antofagasta Minerals, por lo que no se trataría de un cambio de figura societaria como lo ha señalado la demandante.

Finalmente solicita el rechazo de la tacha fundada en el N°6 del artículo 358 del Código de Procedimiento Civil, al haber contestado directamente el testigo que no posee ningún interés directo o indirecto en el pleito

VIGÉSIMO CUARTO: Que la parte demandada Compañía Minera Zaldívar Limitada solicitó también el rechazo de la tacha formulada adhiriendo a las razones de hecho y de derecho esgrimidas por la demandada Compañía Minera Barrick Chile Ltda, agregando que el testigo



Foja: 1

ha sido presentado por la Compañía Minera Barrick, empresa que no ha sido nunca empleadora de don Héctor Villalón.

VIGÉSIMO QUINTO: Que de lo señalado por el testigo no se desprende que, al momento de su declaración, haya tenido relación alguna con alguna de las demandadas, no siendo suficiente que haya señalado que con anterioridad haya mantenido una relación laboral con un de ellas; no apreciándose tampoco que el testigo tenga algún interés actual y pecuniario en el resultado del juicio, motivos suficientes para desechar las tachas opuestas.

VIGÉSIMO SEXTO: Que la parte demandante formuló la tacha del artículo 358 N° 6 del Código de Procedimiento Civil respecto del testigo Pedro Ramírez, toda vez que el testigo carecería de imparcialidad al haber emitido un informe privado en un contexto de relación privada y no como una carga procesal frente a una investigación que pudiere estarse realizando. Lo anterior, implicaría un interés del testigo de validar el informe que hizo a quien lo contrató.

VIGÉSIMO SÉPTIMO: Que la parte demandada C y J evacuando el traslado conferido solicitó el completo rechazo de la tacha con expresa condenación en costas, por cuanto carece de argumentación legal requerida, toda vez que el artículo 358 N°6 exige interés directo o indirecto el que no se presenta en el caso de autos.

VIGÉSIMO OCTAVO: Que la parte demandada Compañía Minera Zaldívar evacuando el traslado conferido solicitó el rechazo de la tacha con expresa condenación en costas, por no configurarse en la hipótesis la supuesta imparcialidad contenida en el N°6 aludido, haciendo propio los argumentos de la demandada C y J, agregando que nuestros tribunales de justicia han sostenido que el interés que se refiere el artículo 358 N°6 debe ser un interés pecuniario y que en este caso la tacha no se ha fundado en este tipo de interés.

VIGÉSIMO NOVENO: Que de la declaración del testigo no se manifiesta que el testigo tenga algún interés actual y pecuniario en el resultado del juicio, señalando que sus honorarios ya se encuentran totalmente pagados, por lo que no se dará lugar a la presente tacha.



Foja: 1

TRIGÉSIMO: Que la parte demandante formuló la tacha del artículo 358 N°6 del Código de Procedimiento Civil respecto de don Rodrigo Daniel Díaz Opazo, por cuanto el testigo tendría un interés directo y concreto de proteger a la parte que representa frente a los riesgos económicos que implica la demanda entablada en autos, careciendo de la imparcialidad necesaria para deponer en el juicio.

TRIGÉSIMO PRIMERO: Que evacuando el traslado conferido a la parte demandada C y J Limitada solicitó el rechazo de la tacha impetrada, con expresa condenación en costas, toda vez que el testigo ha manifestado claramente no tener interés en el juicio, agregando que el mencionado interés que se exige debe ser de carácter económico.

TRIGÉSIMO SEGUNDO: Que la parte demandada Compañía Minera Zaldívar, evacuando el traslado conferido, solicitó el rechazo de la tacha formulada haciendo suyo los argumentos de C y J y aclarando que el testigo ha venido a declarar personalmente y no en su calidad de representante de MDY. No obstante lo anterior, afirma que ser representante de una empresa demandada no importa por sí mismo una inhabilidad como la falta de imparcialidad acusada por la demandante. Asimismo, su calidad de representante tampoco importaría un indicio de existir algún interés pecuniario en el pleito, ya que no ha declarado ser dueño de dicha empresa.

TRIGÉSIMO TERCERO: Que el testigo señala ser representante legal de una de las demandadas, por lo que, sin perjuicio de que señale no tener ningún interés en el presente juicio, este tribunal estima que, atendido el hecho de que las personas jurídicas se desenvuelven a través de sus agentes y representantes, la declaración del presente testigo no goza de la imparcialidad suficiente para declarar en juicio, infiriéndose existe un interés actual y pecuniario relacionado con obtener un resultado favorable en el actual proceso, motivos por los cuales la tacha interpuesta será acogida.

TRIGÉSIMO CUARTO: Que el demandante formuló tacha prevista en el artículo 358 N° 6 del Código de Procedimiento Civil respecto del testigo Erick Bustamante Norambuena, por cuanto sería dependiente de la Sociedad de Inversiones MDY demandada en autos y buscaría con su declaración favorecer tanto a quien la presenta como testigo como a su



Foja: 1

empleadora, toda vez que ellas se encuentran demandadas solidariamente y tienen un relación comercial estrecha.

TRIGÉSIMO QUINTO: Que la parte demandada C y J evacuando el traslado conferido solicitó el rechazo de la tacha formulada con costas, por cuanto de las declaraciones del testigo se desprende que él no es trabajador dependiente de ninguna de las empresas demandadas, no tiene parentesco con alguno de los miembros de dicha empresa, ni relación alguna que permitan inhabilitar su testimonial.

Agrega que el testigo depondrá sobre hechos a los cuales tuvo acceso presencialmente, declarando que no tiene interés en el pleito el que debe ser de carácter patrimonial;

TRIGÉSIMO SEXTO: Que la demandada Compañía Minera Zaldívar, evacuando el traslado conferido, solicitó el rechazo de la tacha formulada, toda vez que la disposición legal exige que exista en el testigo un interés directo o indirecto en los resultados del pleito que permitan suponer una supuesta falta de imparcialidad y que dicho interés debe ser pecuniario, mientras que de las respuestas del testigo a las preguntas formuladas por el apoderado de la demandante no se observa ni se puede desprender siquiera un indicio de la existencia de tal interés.

TRIGÉSIMO SÉPTIMO: Que el testigo declaró ser funcionario de una empresa que no es parte del presente juicio, y no existiendo mayores antecedentes acerca de la relación entre su actual empleadora y las demandadas, la tacha interpuesta será desestimada.

TRIGÉSIMO OCTAVO: Que la parte demandante formuló respecto del testigo Giovanni Olivares Bordones la tacha prevista en el artículo 358 N° 6 y 7 del Código de Procedimiento Civil, toda vez que la empresa de su pariente está involucrada y es demandada en los hechos.

TRIGÉSIMO NOVENO: Que evacuando el traslado conferido la parte demandada solicita el rechazo de la tacha formulada, por cuanto de las preguntas realizadas al testigo no se desprende la supuesta imparcialidad ni menos el interés directo o indirecto, que como lo ha zanjado en reiteradas oportunidades la Excelentísima Corte Suprema, debe ser un interés pecuniario o económico respecto del testigo, es decir, que aquel haya



Foja: 1

obtenido o podido obtener un beneficio económico con dicha declaración, hecho que con las preguntas realizadas no se configura.

Finalmente, señala que las relaciones de amistad o enemistad, únicamente se pueden dar entre personas naturales y no así entre una persona natural y una jurídica.

CUADRAGÉSIMO: Que de los dichos del testigo no se desprende que la existencia de un interés actual y pecuniario en el presente procedimiento; a su vez, tampoco se puede concluir la existencia de una íntima amistad con alguna de las partes del proceso, debiendo ser rechazada la tacha deducida.

CUADRAGÉSIMO PRIMERO: Que la parte demandante formuló respecto del testigo Pablo Alejandro Zepeda Vega la tacha prevista en el N°8 del artículo 357 y N°6 del artículo 358 del Código de Procedimiento Civil, por cuanto habría sido condenado por delito de manejo en estado de ebriedad.

Sostiene que al estar actualmente cesante buscaría con su declaración conseguir nuevamente un trabajo con su ex empleadora careciendo, por tanto, de la imparcialidad necesaria para deponer en juicio.

CUADRAGÉSIMO SEGUNDO: Que evacuando el traslado conferido la parte demandada se opuso a la tacha formulada por cuanto la conducción en estado de ebriedad se habría verificado el año 1993, y que a partir de esa fecha tales hechos se encuentran prescritos y no pueden ser valorados ni aun para fundamentar una tacha, toda vez que de haber existido pena los efectos de ella han sido extinguidos con el transcurso del tiempo

CUADRAGÉSIMO TERCERO: Que, a juicio de este tribunal, el hecho de mantener una condena por conducción en estado de ebriedad hace más de veinte años a la fecha de la declaración, no es suficiente para considerar la inhabilidad de la declaración del testigo; y que, por otro lado, tampoco se colige de sus respuestas que tenga algún interés directo y pecuniario en el presente juicio, motivos por los cuales la tacha será desestimada.

II.- EN CUANTO AL FONDO:



Foja: 1

CUADRAGÉSIMO CUARTO: Que comparece don Jaime Gatica Illanes y don Winston Montes Vergara, abogados, en representación de los demandantes ya individualizados, interponiendo demanda en juicio ordinario de responsabilidad extracontractual en contra de Compañía Minera Zaldívar S.A., representada por don Leonardo González Alcayaga, Compañía Minera Barrick Chile Limitada, representa por don Robert Mayne-Nicholls, Constructora y Maestranza MDY Ltda., representada por Rodrigo Díaz Opazo, Sociedad de Responsabilidad Limitada Transportes C y J, representada por Julio César Castro Díaz, por las consideraciones de hecho y de derecho ya expuestas;

CUADRAGÉSIMO QUINTO: Que a fojas 515, el demandado Sociedad de Transportes C y J Limitada contestó la demanda.

En primer lugar hace presente los siguientes hechos: (i) que su representada es propietaria del vehículo que participó en el siniestro que motiva la demanda; (ii) que su representada, mediante un contrato de arriendo, entregó en tenencia dicho vehículo a una de las demandadas de autos; (iii) que el vínculo contractual anterior no incluyó en modo alguno la existencia de un conductor o chofer de la dotación de personal o trabajadores de su representada para la conducción del vehículo siniestrado, y (iv) que su representada no tendría otra vinculación con las demandadas de autos ni injerencia alguna con ellas fuera de la relación contractual ya señalada.

Sostiene que a su representada se le imputan directamente dos ámbitos de responsabilidad, el primero por ser dueña y propietaria del vehículo en que ocurrió el accidente, y el segundo por una supuesta falta de mantención del vehículo y estado de frenos, además de indicar la demandante que el chofer o conductor del mismo vehículo tenía vínculo laboral con su C y J.

En lo que refiere al primer ámbito de responsabilidad, explica que la demandante se basaría en el artículo 174 de la Ley del Tránsito para fundamentar su responsabilidad pero que, sin embargo, y aun cuando a primera vista se podría pensar que se trata de un tipo de responsabilidad objetiva, esta misma disposición señala que *“Las infracciones de responsabilidad del propietario del vehículo serán de cargo de éste, o del*



Foja: 1

tenedor del mismo cuando aquél haya cedido la tenencia o posesión del vehículo en virtud de un contrato de arrendamiento o a cualquier otro título”, por lo que la responsabilidad de su representada en el accidente no se podrá radicar por el mero título de dominio respecto del automóvil, sino que la demandante deberá esforzarse en encontrarlos en las reglas generales de la responsabilidad civil extracontractual.

Indica que la citada norma no es más que una expresión de los principios formadores del derecho civil en materia de responsabilidad, pues el deber de indemnizar radicaría en aquellos que comprobadamente participan en el curso causal de los acontecimientos siendo su actividad necesaria para la verificación del delito civil, o al menos participan siquiera en parte en el riesgo creado con la actividad humana que causó el daño, resultando su representada un tercero extraño en la relación causal del acontecimiento, toda vez que el bus se encontraba arrendado y entregado en uso a otra entidad jurídica.

A mayor abundamiento cita los artículos 2314 y 2329 del Código Civil, concluyendo que la reparación del daño es el principal efecto que nuestro legislador asigna a la responsabilidad delictual o cuasidelictual civil, radicándola en el que ocasiona el daño. Lo anterior, sería reconocido por la Corte Suprema y reafirmado por el artículo 1437 del precitado Código.

En resumen, sostiene que la norma del 175 de la Ley de Tránsito es una manifestación de nuestro derecho, en el sentido que radica la responsabilidad en aquellos que de alguna manera han participado causalmente en el hecho dañoso, exonerando a aquellos que no participan del riesgo creado, así como también a los que no tienen vinculación alguna de causalidad con el mismo hecho.

Seguidamente y en el evento de que no se consideren los argumentos anteriores, señala que el conductor del vehículo siniestrado no tiene vínculo alguno con su representada como erróneamente lo señalaría el demandante, ni mucho menos su representada autorizó a esa persona para conducir el vehículo de su propiedad, por lo que la responsabilidad debe radicarse en el conductor, pero jamás en terceros que no encuentran vinculación alguna con el hechos, quienes solo tienen una relación de arriendo del vehículo con una de las demandadas, resultando aplicable la exención de responsabilidad



Foja: 1

del artículo 174 de la Ley de Tránsito, aumentada incluso por la calidad de vínculo contractual de arrendamiento existente y ya señalado.

Respecto de la segunda hipótesis, el demandado niega categóricamente la imputación relativa a una supuesta falla en los frenos del vehículo o deficiencias en su mantención, toda vez que se trataba de un vehículo nuevo con todas sus mantenciones vigentes. Agrega que el vehículo contaba con poco kilometraje de uso y que fue adquirido con todos los mecanismos de seguridad correspondientes, efectuándose periódicamente las revisiones mecánicas del vehículo radicando, en consecuencia, en el demandado la carga de probar la supuesta negligencia en el mantenimiento, sumado a la vinculación causal de ese hecho con el accidente ocurrido.

En efecto, y luego de citar los artículos 2314, 2316, 2317 y 2329 del Código Civil, sostiene que para vincular a una persona al pago de una indemnización necesariamente debe establecerse un presupuesto procesal esencial, esto es, delimitar cuál de los hechos que participan en el curso del acontecimiento son causa suficiente para causar el daño, lo que no acontecería en el caso de autos, toda vez que el vehículo siniestrado se encontraba en perfectas condiciones.

Sostiene que para condenar al dueño del vehículo es necesario que previamente exista un pronunciamiento jurídico que determine la responsabilidad del conductor, a fin de que se responda de los daños en forma solidaria y siempre que no se establezcan las circunstancias que lo eximan de responsabilidad.

Concluye, por tanto, que del análisis del artículo 174 de Ley 18.290 se entiende que la alegación de dicha solidaridad del dueño del vehículo no puede ni debe tener aplicación sin que se encuentre establecida de alguna forma o manera, y por el tribunal competente, la responsabilidad del conductor.

En este sentido señala que la solidaridad entendida extensivamente como pretende la contraria necesariamente debe ser una condicionante del quantum indemnizatorio solicitado. Sin perjuicio de que nuestra legislación siga el principio de la reparación integral del daño, resulta indudable el carácter punitivo que tiene la sanción civil de indemnización de perjuicios, no resultando indiferente para el sentenciador a quien se condena y el



Foja: 1

monto de dicha condena, pues una indemnización excesivamente onerosa pone a su representada en la imposibilidad técnica de seguir funcionando.

Indica que el quantum de la indemnización es absolutamente desproporcionado en el daño moral solicitado y su extensión, pues la cuantía necesariamente debe encontrar límites en el sentido común y los principios generales del derecho, así como en las facultades de su representada. Afirma que una condena en los términos solicitados resultaría impagable, por lo que indudable y necesariamente las eventuales condenas civiles deben alcanzar sólo a la esfera íntima de la familia y no extenderla a otras personas cuya angustia conmueve pero hace inverosímil cualquier sanción civil posible.

Respecto de este último punto sostiene que existen demandantes que no tienen un grado de parentesco suficiente que les permita estar en igualdad de condiciones con otros, y que incluso carecerían de aptitud procesal para comparecer como legitimarios del daño, o al menos debería considerarse para la gradualidad de su indemnización ante la eventualidad de un fallo adverso.

En el mismo sentido, pero en lo relativo al lucro cesante, señala que su extensión e indeterminación lo transforma desde su perspectiva de la relación jurídica como un daño indirecto que no le resultaría imputable, a lo que se suma la falta absoluta de determinación de criterios objetivos y plausibles.

Insiste en la idea de que para que un daño sea indemnizable es necesario que exista un nexo causal entre el acto y el perjuicio que se genera, pues sólo el daño directo puede ser objeto de reparación, esto es, el que se produzca como consecuencia inmediata, necesaria y directa del acto, faltando en el caso de autos una relación de causa a efecto entre el acto y los perjuicios demandados a título de lucro cesante.

En efecto, sostiene que la suma demandada sólo podría ser entendida como un mal concepto de lucro cesante, pues este último es siempre futuro y corresponde a la utilidad, provecho o beneficio económico que el contratante deja de obtener como consecuencia “directa” del acto, no apreciándose una lógica ni argumentativa ni causal en lo solicitado por la



Foja: 1

demandante que una o vincule algún acto de los demandados con el daño que se reclama.

Manifiesta que no existe vinculación de su representada con el conductor del vehículo siniestrado ni con los procesos productivos de Barrick, Zaldívar o MYD, y de manera alguna existe una vinculación societaria o civil, integración horizontal o vertical, por lo que los hechos ajenos no le serían imputables, como tampoco lo serían las eventuales responsabilidades de su representada a los otros.

Finalmente, y en lo que dice relación con la falta de señalética en el camino que ocurrieron los hechos, cita el artículo 3 de la Ley de Caminos el que señala expresamente la situación o estatus que tienen los caminos públicos, sosteniendo que el Estado también tendría una eventual responsabilidad sin que se hiciera mención de ésta en la demanda de autos;

CUADRAGÉSIMO SEXTO: Que a fojas 529 el demandado Compañía Minera Barrick Chile contestó la demanda solicitando su completo rechazo por las siguientes consideraciones de hecho y de derecho.

En primer lugar, y sólo con el fin de ordenar la contestación, la parte demandada asume que los demandantes le atribuyen responsabilidad a su representada por ser *“la empresa controladora y quien administra y nombra a los administradores de Compañía Minera Zaldívar, fijando sus políticas de inversión”*, intentado hacerla responsable del accidente porque al fijar las políticas de Zaldívar y administrando a la misma habría *“dejado de lado la seguridad en las vías y caminos de acceso a la misma”*.

Seguidamente, el demandado niega tajantemente la atribución de responsabilidad hecha en los términos fijados en el párrafo anterior, toda vez que su representada carece de toda responsabilidad en los hechos que motivan la demanda, por cuanto no existiría una relación de controladora y dependiente entre ésta y la Compañía Minera Zaldívar Limitada, sin tener injerencia alguna en la administración, ni en la definición de políticas de seguridad de la última.

Para efectos de sustentar sus defensas, el demandado divide su contestación en tres capítulos titulados de la siguiente manera (i) Barrick Chile no es controladora ni administradora de Compañía Minera Zaldívar. Falta de legitimación pasiva de Barrick; (ii) En subsidio, Barrick Chile carece



Foja: 1

de toda responsabilidad en los hechos que causaron el accidente, siendo improcedente a su respecto la acción de indemnización de perjuicios por responsabilidad extracontractual; y en subsidio (iii) Ausencia de responsabilidad de Barrick Chile por el hecho del dependiente.

Luego de realizar una síntesis de la demanda y de la responsabilidad que el actor le imputa a cada uno de los demandados, éste señala que la demandante con el fin de configurar la supuesta relación de dependencia entre su representada y Compañía Minera Zaldívar se valió exclusivamente de información supuestamente obtenida de la página web de Barrick Gold Corporation y de otro sitio web denominado “Director Minero” sin siquiera precisar fechas.

Al efecto, niega que por el sólo hecho de que el Sr. Robert Mayne Nicholls figure como director general de operaciones de Barrick en la página web de Barrick Gold Corporation y como gerente de operaciones de Compañía Minera Zaldívar en la página web “Directorio Minero”, se pueda concluir la “identidad de administración entre ambas”, pues bastaría con que una persona haya prestado servicios para dos empresas distintas en alguna época de su vida para sostener relaciones de control entre empresas.

En el primer capítulo se refiere a los estatutos sociales de la Compañía Minera Zaldívar Limitada contenidos en la escritura pública de 14 de febrero de 2011, otorgada en la Notaria Musalem, repertorio N°2118/2011, los que consignan una participación de su representada en el capital social de la Compañía Minera inferior al 0,1%, afirmando que se encontraría lejos de tener la condición de controlador de la sociedad, detallando los socios y su participación, los que se conformarían de la siguiente manera: 1) Zaldívar Chile Inc.: 99.9%; 2) Compañía Minera Barrick Chile Limitada: 0.09%; 3) Placer B-C Limited: 0.00000097%; y 4) Transportes San Francisco Limitada: 0.00000011%.

En efecto, y ante la ausencia de una regulación específica de la sociedad de responsabilidad limitada, el demandado cita los artículos 97 letra b) y 99 de la Ley de Sociedad Anónimas, concluyendo que al ser su representada titular de un 0.09% de la participación en el capital social de la Compañía Minera Zaldívar no influiría decisivamente en la administración de ésta.



Foja: 1

A su vez, hace mención a lo dispuesto en la cláusula séptima de los estatutos sociales vigentes, la que señala que: *“La representación y administración de la Sociedad y el uso de la su razón social corresponderán al socio Zaldívar Chile Inc.”*, así como al hecho de que en la misma escritura se procedió al nombramiento por parte de Zaldívar Inc. de los apoderados que ejercerían la administración de la Compañía Minera.

Por consiguiente, concluye que su representada no ejerce la administración de la Compañía Minera ni fija las políticas de administración de ésta, ni menos designa a sus ejecutivos, resultando improcedente la demanda intentada en contra de Barrick, toda vez que entre ésta y la Minera Zaldívar no hay una relación de sociedad controladora/controlada, ni administrador/administrada, ni menos principal/contratista, no existiendo una dependencia funcional entre ambas sociedades.

Afirma que lo anterior configuraría la excepción de falta de legitimación pasiva de Barrick Chile, por cuanto para que pueda demandarse válidamente a su representada se requeriría que ella tuviera alguna relación con los hechos de la demanda o bien una relación con las demás demandadas que pueda permitir algún tipo de responsabilidad subsidiaria, cuestión que no ocurre en autos.

En el segundo capítulo y sólo de manera subsidiaria, afirma que Barrick no ha cometido delito o cuasidelito alguno que haya inferido daño a los demandantes y que la pueda hacer solidariamente responsable de perjuicios, y que ni siquiera ha estado en posición de poder cometerlo, resultando evidente que la presente acción es improcedente a su respecto y que debe ser rechazada. Pasa a analizar algunos de los presupuestos o requisitos copulativos que la ley exige para la procedencia de la acción indemnizatoria por responsabilidad extracontractual civil prevista en los artículos 2314 y siguientes del Código Civil.

Al efecto, sostiene que no existió una acción u omisión culposa o dolosa de la Compañía Minera Zaldívar ni de Barrick. Las supuestas faltas de procedimientos, de señalética en la ruta, la supuesta ausencia de salidas de emergencia, la supuesta falta de control, vigilancia y supervisión del contratista MYD y del chofer del bus accidentado, que a juicio de la



Foja: 1

demandante harían responsable a la Minera Zaldívar y a Barrick, no son efectivas.

Señala el demandado que el camino cumplía con todos los estándares que establecen los Manuales de Carreteras de la Dirección de Vialidad y los más altos estándares de seguridad a nivel internacional, encontrándose en buenas condiciones de mantención, la que ejecutaba periódicamente Minera Escondida, además de contar con señalética adecuada, dos salidas de emergencia, haciendo presente que no se trata de un camino de alta montaña.

Por otro lado, afirma que la Compañía Minera Zaldívar sí cumplía con el deber de supervisión y control de sus contratistas y velaba por el cuidado y protección de los trabajadores de sus contratistas a través de diversas medidas, tales como la dictación del Reglamento Especial de Seguridad y Salud en el Trabajo para Empresas Contratistas (SIS-RZD-011) y el Reglamento de Tránsito (SIS-RZD-018) de la Compañía Minera. Además, sostiene que la Minera impartía periódicamente charlas de seguridad, efectuaba controles de velocidad en la ruta, verificaba la idoneidad de los conductores a través del proceso de obtención de licencia interna, para la cual era exigible la aprobación de exámenes sicosensométricos y cursos de manejo a la defensiva impartidos por la Asociación Chilena de Seguridad resultando, por tanto, falso que haya existido falta de control, vigilancia y supervisión por parte de la Compañía Minera Zaldívar.

A mayor abundamiento, asevera que el chofer contaba con licencia interna de la Compañía Minera que le habilitaba para conducir dentro de las faenas de la mina y contaba con la idoneidad y capacitación adecuada para desempeñar funciones como chofer, lo que fue debidamente calificado por la Asociación Chilena de Seguridad y por una escuela de conductores profesionales.

Por tanto, sostiene que Barrick carece de toda responsabilidad ya que no tenía injerencia alguna en las decisiones de MDY, su chofer José Morales, ni de la Compañía Minera en relación a los trabajos encomendados por ésta última a la primera.



Foja: 1

Posteriormente alega la falta de relación de causalidad, argumentando que las causas del accidente no son imputables ni a su representada, ni a la Compañía Minera, pues este se debió únicamente al errado uso de los frenos por parte del conductor del bus, siendo lo anterior corroborado por todas las investigaciones que se han realizado tendientes a determinar las causas del accidente y reconocido expresamente por la demandante en su libelo.

Por consiguiente, el accidente no obedeció a causas imputables ni a su representada ni a la Minera, ya que éste ocurrió fuera de las faenas mineras y la causa fue la falta de control del bus y el manejo inadecuado del sistema de frenos, en consecuencia, se encontraban imposibilitados de ejecutar cualquier acción para impedir el accidente, por lo que ninguna responsabilidad puede derivar de éste para ellas.

Seguidamente, alega la falta de capacidad de delictual de Barrick Chile, por cuanto para perseguir la responsabilidad de una persona jurídica debería determinarse qué persona natural, empleada de su representado, ha ejecutado el acto doloso o culposo que habría sido la causa del daño reclamado por los actores, lo que no ocurrió en la especie.

En efecto, señala que resultaría imposible que se le impute a su representada responsabilidad delictual por el hecho de algún dependiente suyo, toda vez que no existen empleados de Barrick en las faenas de la Compañía Minera, sumado a que la demandante no precisó ni imputó a ningún empleado ni ejecutivo de su representada alguna responsabilidad por el accidente, no existiendo prueba alguna relativa al vínculo de subordinación o dependencia del supuesto autor del hecho, el chofer José Morales y Barrick Chile, concluyendo que su representada es un tercero absolutamente ajeno a los hechos.

En cuanto a la empresa contratista MDY, afirma que el contrato celebrado entre ésta última y la Compañía Minera, con fecha 8 de abril de 2011, en su cláusula 1.5, estableció que sería el contratista quien debía contar con servicio de transporte en faena y desde ésta hacia la ciudad de origen de sus trabajadores y viceversa, en total cumplimiento de la normativa reglamentaria implementada por Minera Zaldívar.



Foja: 1

Asimismo, el contratista se habría comprometido en su oferta técnica a cumplir para la prestación de los servicios con los más altos estándares aplicables en Chile, con todos los estándares y reglamentos de Compañía Minera Zaldívar, en particular los relativos a la Prevención de Riesgos y protección del Medio Ambiente y el Reglamento Interno de Contratistas de la Compañía Minera. Además, la Minera habría exigido el cumplimiento de diversas medidas para proteger la vida y salud de los trabajadores del contratista, tales como realizar inspecciones de seguridad diarias; contar con un experto en prevención de riesgos categoría B del Sernageomin; asistencia a charlas de seguridad y asistencia a reuniones periódicas de prevención de riesgos de todo el personal, entre otras. A su vez, exigió la contratación de seguros de accidentes personales a favor de todos los trabajadores para el caso de muerte o invalidez.

Por tanto, sostiene que fue en el cumplimiento de su obligación de transporte que la contratista MDY arrendó directamente el bus causante del accidente a C y J, por lo que ninguna responsabilidad podría imputarse a su representada o a la Minera por eventuales deficiencias del bus, e incluso se trataba de un bus del mismo año de fabricación, con poco kilometraje y con sus mantenciones al día, todo lo que haría suponer que se encontraba en óptimas condiciones para el traslado de personal, sin que su representada o la Minera tomaran conocimiento de que el bus pudiera tener algún desperfecto mecánico.

En el tercer capítulo y de manera subsidiaria, sostiene la ausencia de responsabilidad de su representada por el hecho del dependiente, por cuanto no existe dependencia alguna entre el autor del daño, el chofer José Morales y Barrick Chile, ya que el primero era empleado de MDY, contratista a su vez de la Compañía Minera.

A mayor abundamiento, y luego de citar doctrina del profesor Enrique Barros, concluye que al accidente ocurrió fuera del ámbito de la protección y cuidado de la empresa mandante, y con ocasión de funciones que eran propias y exclusivas de la empresa contratista, por lo que mal puede imputarse responsabilidad a su representada y a la Minera, más aun considerando que la primera es sólo una accionista minoritaria de la segunda.



Foja: 1

Adicionalmente, señala que para que opere la presunción de responsabilidad por el hecho ajeno debe acreditarse la culpa del autor directo del daño, que en el caso de autos es el chofer del bus, quien no ha sido siquiera demandado pese a que el actor reconoció abiertamente la responsabilidad de éste en el accidente, por lo que de no acreditarse la culpa del dependiente, chofer de MDY, no se puede imponer responsabilidad sobre la Minera y menos sobre su representada.

En subsidio y para el caso de que se estime que existe dependencia entre él o los autores del daño y Barrick Chile, opone formalmente la excepción contenida en el inciso final del artículo 2.320 del Código Civil, toda vez que su representada no tiene ni tenía relación alguna con el chofer causante del accidente, ni con la empresa contratista para la que éste trabaja, siendo un tercero ajeno a los servicios que prestaba MDY en la faena minera, por lo que con la autoridad y el cuidado que se respectiva calidad le confería y teniendo domicilio en Santiago, no hubiera podido en ningún caso impedir el hecho dañoso.

Finalmente y en subsidio de todo lo anterior, opone la excepción contenida en el inciso 2° del artículo 2.322 del precitado Código, ya que su representado no tenía los medios para prever o impedir el accidente, atendido a que ni el chofer causante del accidente, ni la empresa contratista para el que éste trabajaba eran sus dependientes;

CUADRAGÉSIMO SÉPTIMO: Que a fojas 541 el demandado Sociedad Constructora y Maestranza MDY contestó la demanda solicitando el completo rechazo de la misma por los argumentos de hecho y de derecho que se señalan a continuación.

El demando divide su contestación en cuatro capítulos denominados: (i) alegaciones de forma acerca del marco jurídico y de hechos aplicable en la especie; (ii) refutación de los presupuestos de hecho que alega la contraria para sostener su acción, incorporación de presupuestos de hecho omitidos que configuran una causal de exculpación para su representada; (iii) análisis de los elementos de la responsabilidad extracontractual que plantea la contraria; y (iv) montos demandados, cuantificación del daño moral, lucro cesante y otras prestaciones demandadas.



Foja: 1

En el primer capítulo la demandada sostiene que el libelo adolece de una serie de deficiencias de orden formal, toda vez que existe una mezcla de estatutos jurídicos de responsabilidad, sumado a la poca claridad respecto de si lo imputado a su representada es una acción u omisión, dificultando el derecho a defensa.

Recalca que el único párrafo de la demanda en que se le involucra se limita a señalar que le cabe responsabilidad a su representada por el hecho propio y de su dependiente, tanto por el chofer del bus que causó el accidente, que era su dependiente, como también por negligencia y falta y falla en la exigencia, supervisión y control de las condiciones y causas que se mencionan como originarias del accidente pero que, sin embargo, no existe una imputación concreta, pues no se precisa si se les imputaría una acción temeraria o si se está imputando una omisión, lo que dejaría a su representada en la situación de no poder refutar ni desacreditar la imputación que se le carga.

Seguidamente hace presente la existencia de problemas de legitimación, pues determinados demandantes transfirieron a la compañía de seguros HDI Seguros S.A. “todos los derechos acciones y razón de siniestro que tenga en contra de terceros responsables”, quedando la compañía aseguradora subrogada en los derechos para obtener el reembolso de la suma pagada, tal como constaría en documento autorizado ante Notario Público.

En efecto, la compañía pagó a estas personas la cantidad de 1000 UF resultando aplicable el artículo 553 del Código de Comercio. Explica que en la misma situación estarían las personas que han sido indemnizados a través de instituciones de seguridad social mediante los seguros que en la especie han operado a partir de la ley 16.744.

Luego, solicita el rechazo de las peticiones de daño moral de las hermanas de los trabajadores fallecidos Johan Montalbán Castillo y Osciél Rodolfo Nuñez Astudillo, a saber: Dally Macarena Estefany Montalban Castillo, Carlos Luciano González Castillo Isle Mislen Contreras Astudillo y Yenny Fanny Nuñez Astudillo, por cuanto la doctrina y la jurisprudencia han establecido un orden de prelación para el ejercicio de las acciones indemnizatorias, en donde los órdenes sucesorios van necesariamente



Foja: 1

dejando fuera al de grado posterior, sucediendo en la especie que respecto de los trabajadores mencionados comparecen los ascendientes y además los hermanos, lo que resulta impropio, citando al efecto doctrina que justificaría su posición.

En el segundo capítulo el demandado refuta determinados supuestos de hecho afirmados por la demandante, pues ésta última habría omitido hechos que configurarían una causal de exculpación de su representada.

Explica que a la fecha de ocurrencia del accidente se estaba trabajando en un sistema de turnos siete por siete, contando para ello con una dotación de 40 trabajadores en total, divididos en dos turnos con los que se trabajaba de manera continuada, alternando los lapsos de descanso, estableciéndose los turnos A y B, los que eran transportados a las faenas desde la ciudad de Copiapó por su propia representada, con la finalidad de disponer una mejora de los tiempos de ida y regreso. Para tales efectos, su representada arrendó un bus marca Daewoo, modelo A85, año de fabricación 2011, color azul y blanco, placa patente CX DL-95-K, a la sociedad Transportes C y J Limitada, el que había sido objeto de revisión de los primeros 10.000 Kilómetros el día 17 de mayo de 2011, por lo que califica de absolutamente falsa cualquier aseveración que se haga por los actores en orden a la inadecuada mantención de la máquina.

En cuanto a las condiciones de traslado y funciones del conductor del bus, indica que su representada era la encargada de la determinación del chofer, disponiendo para tal función a 3 choferes profesionales, quienes se harían cargo del traslado del personal desde Copiapó a la faena y viceversa. El mencionado cargo lo alternarían indistintamente, en cada viaje y respecto de cada uno de los turnos los señores Horacio Andrés Gómez Vargas, quien era conductor designado y habilitado especialmente para tales efectos, además compartían función de chofer por lapsos en el camino, los señores Pablo Zepeda Vega y Leonel Jorquera Carmona, ambos también en calidad de conductores o choferes del bus, cuya función era conducir el citado vehículo, apoyando al principal en cada subida y bajada de turno.

Agrega que el día del accidente, correspondió subir al turno denominado A, pues iba de salida el turno B, disponiendo que la subida fuera realizada por el señor Horacio Andrés Gómez Varas, quien junto a



Foja: 1

Leonel Jorquera Carmona, llevaron desde Copiapó hasta la faena el vehículo con el grupo de trabajadores del turno A para regresar, posteriormente, con el turno saliente. El trayecto de ida fue asumido en el tramo Copiapó al cruce de Taltal, por Horacio Gómez, constituyendo ese tramo aproximadamente 300 kilómetros.

Así, se habría partido de Copiapó cerca de las 8:30 am con destino a la faena. El tramo de ida se habría desarrollado con total normalidad, en el cruce de Taltal con la carretera 5 Norte, aproximadamente a las 12:00, el bus se detuvo para un descanso y para que los trabajadores pasaran a almorzar a una posada que habitualmente se detenían. Luego de ese descanso, el bus fue tomado por el conductor Leonel Jorquera Carmona, quien condujo la segunda parte del trayecto, desde el cruce Taltal hasta el denominado cruce el Peñón, tramo aproximadamente de otras tres horas más. Mientras el último chofer conducía, el conductor Horacio Gómez Varas descansaba en el trayecto. Llegando al cruce de El Peñón, donde se ubica una garita, el bus fue nuevamente tomado por Gómez Varas, quien condujo el tramo aproximadamente dos horas y media, desde la garita El Peñón hasta las dependencias de la Compañía Minera Zaldívar, arribando a la faena a las 19:00 aproximadamente, Gómez Varas quien iba a cargo del bus, habría descendido, pasando al casino de la faena a cenar y descansar, situación que era habitual en las jornadas de trabajo conforme el protocolo establecido, para luego regresar con el turno saliente.

Posterior a individualizar a cada uno de los trabajadores del grupo saliente, sostiene que los trabajadores se subieron al bus a eso de las 20:45 horas y conforme al orden, la conducción estaría a cargo de Horacio Gómez Varas y Pablo Zepeda Vega. Sin embargo, y cuando el turno B estaba arriba del bus, el supervisor Alejandro Neri Tapia Miranda le habría señalado al conductor Gómez Varas, que para una mayor rapidez era mejor que condujera el señor José Morales, pues tenía pasajes en bus desde Copiapó a Rancagua a las 5:00 am y debía llegar antes de ese horario. Fue así como José Morales llevó la máquina a su cargo al momento del fatal accidente.

Sostiene que la situación descrita en el párrafo que antecede fue una decisión que de manera evidente no fue tomada por su representada, ni por



Foja: 1

sus representantes legales, sino que es un hecho de carácter asilado e inadecuado conforme a los protocolos habituales de trabajo, siendo una instrucción que se apartó de las condiciones y reglas habituales de trabajo y que de forma alguna pudo ser prevista por los empleados que tenían a cargo el desplazamiento desde la faena hasta la ciudad de Copiapó, no pudiendo tampoco prever ni evitar esa situación que, desde luego, estaba fuera de todo tipo de programación.

Conforme lo anterior, el demandado sostiene que de llegar a existir responsabilidad civil de su parte, cuestión que niega desde ya, habría una causal que la exculparía, pues la decisión de modificar al conductor a partir de una necesidad propia y personal que puso el señor Tapia por sobre el resto de los trabajadores, no es ni puede ser imputada como responsabilidad de su representado. Además, indica que la acción deducida debe enmarcarse en las normas contenidas en el título XXXV del Libro IV del Código Civil, debiendo probar la existencia de culpabilidad, cuestión que a su juicio está lejos de la realidad, pues afirma no existir culpa de su parte, pues el hecho base que causó el accidente y que trajo como consecuencia la muerte de los trabajadores sería única y exclusivamente la conducción del señor José Morales Garcés.

En el tercer capítulo el demandado analiza los elementos de la responsabilidad extracontractual que plantea la contraria, los que califica de imprecisos, pues a partir del factum atributivo de responsabilidad recurre a la responsabilidad por el hecho propio y además por el hecho ajeno (del dependiente), a partir únicamente de la conducción del bus, en circunstancias que no se podría efectuar, como pretende la contraria, el proceso de subsumir el hecho en la norma, pues el artículo 2314 comienza el desarrollo de la responsabilidad extracontractual limitándola subjetivamente a la persona que ha cometido un delito o cuasidelito.

Indica que ninguno de los representantes legales de su mandante ha sido imputado por la comisión de un delito o cuasidelito, por lo que la falta del principal y único responsable del accidente, el conductor del bus, haría que el juicio carezca de uno de los principales responsables, lo que devendría en que en la concatenación de responsabilidades que ha hecho la contraria falte el primer eslabón de la cadena.



Foja: 1

Insiste que la responsabilidad por el hecho propio debió necesariamente dirigirse en contra del chofer del bus, cuestión que no se hizo, aun cuando hasta el momento éste es el único imputado en la causa penal.

En cuanto a la segunda hipótesis de la responsabilidad por el hecho del dependiente, afirma que si bien el hecho fue de un dependiente, don José Morales Garcés, éste jamás debió haber ido conduciendo, y si lo hizo fue por una instrucción que estaba absolutamente alejada de las directrices y protocolos internos de su representada, pues no era a él a quien le correspondía conducir, tarea que asumió a instancias de un compañero que de igual forma se alejó del protocolo de traslado.

Concluye, por tanto, que la conducción de José Morales fue un hecho que no podría haberse evitado por su representada al ser una función realizada fuera de las funciones normales que le pertenecían.

Finalmente, en el cuarto capítulo y posterior a hacer mención a los distintos apoyos que brindó a las familias de las víctimas y accidentados, como gastos de traslados de los heridos y fallecidos, gastos de funerales, entre otros, sostiene que las sumas demandadas estarían abultadas y en ese sentido se alejan de los principios básicos indemnizatorios, pues no perseguirían una reparación, sino que cada una de ellas escondería un afán lucrativo.

En efecto, señala que las bases de cálculo que se han utilizado para el computo de los montos adolecerían de errores contables, utilizando proyecciones que tienen que ver con expectativas de vida de los trabajadores, cuestión que adolece de un factor de incertidumbre.

En el mismo orden de ideas, manifiesta que las contingencias de pensión estarían determinadas por factores que no dependen de modo exclusivo de su representada, ni representarían además un perjuicio directo, pues solo resultan indemnizables los perjuicios ciertos. Respecto del daño moral, y luego de precisar el monto que se solicita, aclara que esta cifra no se condice con las facultades económicas de su parte, reiterando que deben ser excluidas las hermanas de los fallecidos de este tipo de daño, así como la necesidad que tendrá la demandante de acreditar la calidad de conviviente de una de sus representadas;



Foja: 1

CUADRAGÉSIMO OCTAVO: A fojas 559, el demandado Compañía Minera Zaldívar contestó la demanda solicitando el rechazo de la misma.

En primer lugar, y luego de negar todas y cada una de las imputaciones que realizó el actor en su libelo, para luego exponer la necesidad de que sean probadas por éste, sostiene que en la especie no se dan los presupuestos que la ley exige para la procedencia de la acción indemnizatoria por responsabilidad extracontractual prevista en los artículos 2414 y siguientes de Código Civil.

Seguidamente, niega la afirmación de la demandante en orden a que el accidente ocurrió en la Ruta B-475 y que este sería un camino privado cuyo uso y mantención corresponde totalmente o parcialmente o en forma compartida por la Compañía Minera Zaldívar, pues el accidente habría ocurrido en un camino privado construido por Minera Escondida Limitada en la parte de su trazado en que ocurrió el accidente, y por Compañía Minera Zaldívar en otra parte, en virtud de un convenio celebrado en el año 1993, que es diferente a la Ruta B-475.

Afirma que el camino cuenta con los más altos estándares de calidad y que ha sido transitado por más de 20 años principalmente por camiones y buses de transporte de personal, registrando a la fecha una muy baja tasa de accidentes, y que desde la fecha de su construcción hasta hoy cuenta con una completa señalización que advierte oportunamente 2 salidas de emergencia (lo que incluso fue reconocido por el actor en su libelo), que se encuentran en las cercanías del lugar donde ocurrió el accidente, una antes y otra después del lugar del accidente, establece límites máximos de velocidad y ordena enganchar antes de las zonas de curvas y pendientes, tiene zonas de descanso, todas las cuales se encontraban debidamente señalizadas a la fecha del accidente.

A mayor abundamiento, asevera que el chofer José Morales pasó por la primera salida de emergencia sin tomarla, continuó manejando y luego el vehículo tomó velocidad a causa del mal uso de frenos, saliéndose del camino más adelante, aproximadamente en el kilómetro 30 contado desde la garita de control que se encuentra a la salida de la faena de la Compañía Minera Zaldívar y antes de llegar a la siguiente salida, en consecuencia, el



Foja: 1

accidente habría ocurrido a más de 20 kilómetros de las faenas de su representada, resultando imposible para ella ejercer el deber de protección de los trabajadores del contratistas.

Adicionalmente, señala que el camino de acceso aun cuando tiene el carácter de privado, no sólo cumpliría cabalmente con los diseños y características que establecen los manuales de carreteras de la Dirección de Vialidad, sino que también con los más altos estándares de seguridad a nivel internacional, siendo mantenido periódicamente por Minera Escondida Limitada, operada por el grupo australiano BHP Billiton en coordinación con la Minera Zaldívar.

Asimismo, hace presente que el camino no tiene las características de alta montaña, por lo que no son exigibles procedimientos ni reglamentos especiales de conducción y que sin perjuicio de esto, su representada mantiene vigentes desde hace muchos años, antes de la ocurrencia del accidente, reglamentos y procedimientos internos que protegen la seguridad y salud de los trabajadores y reglamentos de tránsito, tanto del personal propio como de sus contratistas, entre los cuales debe destacar el Reglamento Especial de Seguridad y Salud en el Trabajo para Empresas Contratistas (SIS-RZD-011) y el Reglamento de Tránsito (SIS-RZD-018) de Compañía Minera Zaldívar.

Seguidamente, afirma que su representada fue y continua siendo diligente en el cumplimiento del deber de supervisión de sus trabajadores y de los trabajadores de los contratistas, a través de las siguientes medidas: instauración de diversos reglamentos que forman parte integrante de los contratos que celebra con sus contratistas; charlas de seguridad; controles de velocidad en la ruta; verificación de idoneidad de los conductores a través del proceso de obtención de licencia interna, entre otras.

En efecto, y en lo que dice relación con la contratación de MDY, explica que ésta última fue seleccionada a través de un proceso de licitación convocada por su representada para la construcción de Muelles en Nuevas Piscinas DL y RAL, requiriendo el cumplimiento de una serie de exigencias administrativas y técnicas a los proveedores interesados en participar. En ellas, destaca como factores a considerar para la adjudicación, los siguientes: a) el sistema de manejo de la seguridad y medio ambiente del



Foja: 1

proveedor y su adecuación a la Política de Salud, Seguridad y Medio Ambiente de la Compañía Minera Zaldívar; b) antecedentes en seguridad y medio ambiente del proveedor en similares operaciones con otros clientes; c) forma en que se organiza la ejecución del trabajo y eficiencia en la asignación de recursos; d) procedimientos aplicables para el proveedor para garantizar la calidad del resultado y la seguridad de la operación; y e) calificación y experiencia del personal clave. Insistiendo en que su representada tuvo especial preocupación por los aspectos relacionados con la seguridad de los trabajadores de éste.

Por otra parte, expone que en el contrato de prestación de servicios de construcción celebrado entre su representada y MDY con fecha 8 de abril de 2011 se estableció que *“el contratista debe contar con servicio de transporte de personal, materiales y equipos, dentro y fuera del lugar de los Servicios, incluyendo el transporte del personal desde Antofagasta u otra ciudad al lugar de trabajo y viceversa, que garantice el cumplimiento de los horarios establecidos para sus trabajadores en los respectivos contratos de trabajo y en total cumplimiento de la normativa implementada por Compañía Minera Zaldívar”*.

Sumado a lo anterior, el demandado habría exigido al contratista realizar inspecciones de seguridad diarias, contar con un experto en prevención de riesgos categoría B del SERNAGEOMIN con al menos dos años de experiencia, la asistencia a charlas de seguridad, asistencia a reuniones periódicas de prevención de riesgos de todo el personal, entre otras medidas, incluyendo la contratación de seguros de accidente personales a favor de todos los trabajadores para el caso de muerte o invalidez, comprometiéndose el contratista a cumplir para la prestación de servicios con los más altos estándares de calidad en Chile, con todos los estándares y reglamentos de su representada, en particular los relativos a la prevención de riesgos y protección del medio ambiente, y el reglamento interno de contratistas.

Vuelve la demandada sobre la existencia de los reglamentos internos, señalando que por su naturaleza serían obligatorios dentro de sus faenas, pero que sin perjuicio de lo anterior, el Reglamento de Tránsito (SIS-RZD-018) contendría diversas reglamentaciones aplicables a sus empleados y a los



Foja: 1

empleados de los contratistas fuera de sus dependencias, en particular en el trayecto faena-Antofagasta, que confirmarían el actuar diligente de la Minera.

Así las cosas, el mencionado Reglamento de Tránsito vigente al tiempo del accidente, establecía que todo empleado de la compañía y de las empresas contratistas, antes de poder conducir, debían solicitar y obtener un licencia interna, para lo cual se requerían altas exigencias que van mucho más allá de las legales de la Ley del Tránsito, como la aprobación de exámenes sicosensométricos y haber aprobado cursos de manejo a la defensiva impartidos por la Asociación Chilena de Seguridad, mientras que el cumplimiento de todas estas exigencias era fiscalizada por la Superintendencia de Prevención de Riesgo de la Minera e informado a las demás áreas de la empresa.

A lo anterior, se suma la existencia de señalética y controles de velocidad en el camino privado La Negra-Mina Zaldívar que deben ser cumplidos por las contratistas, así como el registro en la garita de salida de las faenas Zaldívar y a la llegada de la garita de control ubicada en La Negra, como también a través de controles de velocidad aleatorios en el camino privado.

En cuanto a la supervisión de la capacitación, idoneidad y experiencia de los choferes de la contratista, y luego de citar la cláusula 1.5 del contrato, que establece la obligación de transporte que pesa sobre el contratista, explica que su representada, en cumplimiento de las disposiciones contenidas en el “Reglamento Especial de Seguridad y Salud en el Trabajo para empresas contratistas”, solicitó copias de todos los contratos de trabajo de cada uno de los empleados de la empresa contratista que se destinarían al cumplimiento de las funciones contratadas, pudiendo corroborar que el Señor José Morales, así como Horacio Gómez, se encontraban contratados para prestar funciones de chofer a MDY.

En este sentido, asegura que el chofer José Morales contaba con la idoneidad y capacitación adecuada para desempeñar las funciones de chofer, lo que fue debidamente calificado por la Asociación Chilena de Seguridad y por una escuela de conductores profesionales que habría certificado que el señor Morales *“reúne las condiciones psicológicas, psico-senso-perceptivas y*



Foja: 1

motrices para desempeñarse como conductor/operador de vehículos y equipos industriales autopropulsados". Fue bajo estas condiciones que su representada otorgó la licencia interna que le habilitaba para conducir dentro de sus faenas, a lo que se suma la evaluación pactada y la capacitación a la que se le sometió, circunstancias que darían cuenta de la diligencia empleada.

Por su parte, agrega que al ser de responsabilidad exclusiva de MDY el traslado desde y hacia la faena, ésta última arrendó directamente a C y J el bus causante del accidente, que era un vehículo prácticamente nuevo, con sus mantenciones al día, por lo que nada hacía presagiar la tragedia que ocurrió.

Seguidamente, desmiente la afirmación hecha por la actora en el sentido de que el señor Morales trabajaba como "soldador" y no como chofer, y que habría excedido ese día su jornada de trabajo, ordenándosele que condujera el bus, lo que se efectuó con aquiescencia o autorización y visación de su representada, toda vez que el Señor Morales había sido contratado anteriormente para el cumplimiento de otras funciones por parte de MDY entre las que se incluía la de chofer, a contar del 3 de abril de 2011, es decir, un mes y medio antes del accidente el Señor Morales estaba contratado exclusivamente para prestar servicios de chofer. Asimismo, no resultaría efectivo que su representada haya autorizado, ni menos obligado al Señor Morales conducir el bus ese día, pues tal decisión era atribución y responsabilidad exclusiva de la empresa contratista a la que su representada les exigía cumplir con los reglamentos SIS-RZD-011 y SIS-RZD-018 además de la normativa aplicable.

En vista de lo anterior, calificaría de erradas las imputaciones que le efectúa la actora relativas a las faltas de supervisión, vigilancia y control, las que serían motivadas únicamente por el afán de involucrar a su representada.

En cuanto a los presupuestos de la responsabilidad civil extracontractual, alega que en su caso faltaría la relación de causalidad exigida por los artículos 2314, 2316 y 2319 del Código Civil, toda vez que es la misma demandante quien reconoce como causa del accidente la conducción del chofer del bus, citando al efecto distintos pasajes del libelo,



Foja: 1

sin embargo, ésta no habría presentado demanda alguna en contra de José Morales.

Para el demandado esto demostraría una falta de interés del actor en esclarecer las verdaderas causas del accidente y, en su lugar, haber optado por intentar obtener el pago de cuantiosas indemnizaciones por parte de los demandados por el sólo hecho de haber contratado a la empresa MDY.

Sostiene que esto se encontraría corroborado por el escaso avance que ha tenido la investigación criminal (causa RUC N°1100520421-8, RIT5700-2011 Fiscalía Local de Antofagasta) la que desde diciembre de 2011 se encontraría prácticamente abandonada por los querellantes, entre los que se encuentran los demandantes de autos, a lo que se debe sumar que la investigación criminal de este accidente jamás se ha dirigido contra algún empleado o ejecutivo de su representada, quienes ni siquiera han sido citados a prestar declaración, por lo que malamente podría hacerse efectiva alguna responsabilidad civil en su contra derivada del accidente.

Hace presente que todas las investigaciones que se han realizado tendientes a determinar las causas del accidente concluyen que éste se debió a la inadecuada manipulación del sistema de frenos por parte del chofer.

Agrega que en el caso de autos no se dan los supuestos para la existencia de capacidad delictual de su representada, ya que como es sabido las personas jurídicas actúan a través de personas naturales, y son los actos de estas últimas los que comprometen a la primera, en consecuencia, para perseguir la responsabilidad de una persona jurídica debe determinarse si lo es por el hecho propio o por el hecho ajeno de las personas que se encuentran bajo su dependencia, resultando imposible que se le impute responsabilidad a su representada, por cuanto la actora no habría precisado el nombre de la persona natural responsable de alguna conducta constitutiva del supuesto delito o cuasidelito civil, ni tampoco el acto concreto que se supone habría sido cometido por algún representante de la Minera Zaldívar. Asimismo, no existiría prueba alguna relativa al vínculo de subordinación o dependencia del supuesto autor del hecho con su representada.

Habiendo descartado el demandado la responsabilidad por el hecho propio, pasa a hacerse cargo de la imputación de responsabilidad que le efectúa la actora por el hecho del dependiente, afirmando que en este caso



Foja: 1

no existe una relación de dependencia entre el autor del daño, esto es, el chofer José Morales y su representada, ya que el primero era empleado de MDY.

Por su parte, insiste en que MDY actuaba como contratista independiente de su representada en la prestación de servicios de construcción, haciéndose cargo del traslado del personal a las faenas y viceversa, por lo que tampoco existía relación de dependencia con la Minera. Por último, sostiene que no existe relación de dependencia entre su representada y el dueño del bus, con quien no había ninguna relación contractual, ya que el bus fue contratado directamente por MDY para transportar a sus trabajadores hasta las faenas y de regreso a Antofagasta.

Por ende, a su juicio, no procedería la presunción de responsabilidad por el hecho ajeno por tratarse de contratistas independientes que no están bajo la subordinación ni control de la Compañía Minera, lo sustenta citando jurisprudencia del profesor Enrique Barros.

Adicionalmente, señala que para que opere la presunción de responsabilidad por el hecho ajeno debe haberse acreditado la culpa del autor directo del daño, que en el caso de autos es el chofer del bus, quien no ha sido demandado, por lo que de no acreditarse la culpa del dependiente (el chofer o MDY) no se puede imponer responsabilidad sobre su representada.

En subsidio de lo expuesto, y para el caso de que se estime que existía dependencia entre él o los autores del daño y Minera Záldivar, opone la excepción contenida en el inciso final del artículo 2.320 del Código Civil, toda vez que con la autoridad y el cuidado que en calidad de mandante y dueña de la minera le confiere, no hubiera podido impedir el hecho dañoso, así como la excepción contenida en el artículo 2.322 del citado código.

Respecto de las supuestas infracciones a las normas contenidas en los artículos 184 y 187 del Código de Trabajo, artículo 69 de la Ley 16.744 y artículos 21 y 22 del Decreto Supremo 40, señala que resultaría del todo improcedente su aplicación, pues como ya se ha señalado en reiteradas ocasiones, su representada no era la empleadora de los trabajadores que fallecieron en el accidente y éste tampoco ocurrió dentro de sus faenas



Foja: 1

industriales, por lo que no procede la aplicación a su respecto de la obligación de cuidado o protección consagrada en el Código de Trabajo.

Añade que incluso tratándose de responsabilidad civil del empleador en casos de accidente de trabajo, éste requiere que se acredite la culpa del empleador, por consiguiente, tratándose de un accidente ocurrido fuera de las faenas de su representada, a una distancia mayor a 20 kilómetros de éstas, en el trayecto a otra ciudad, menos se podría pretender que se cumpliera con el deber de cuidado que impone el Código del Trabajo al empleador, al encontrarse en una imposibilidad física y material de impedir el accidente.

A mayor abundamiento, expresa que la responsabilidad de las empresas mandantes o principales por hechos de sus dependientes, en el supuesto que MDY fuera su dependiente, es siempre de derecho estricto, citando al efecto doctrina de nuestro Excelentísimo Tribunal. El demandado extrae de este mismo fallo el alcance del deber de protección que tiene la empresa principal consagrado en el artículo 18-E del Código del Trabajo, el que *“contiene o da cuenta de la responsabilidad directa que recae sobre la empresa principal para el evento que incumpla el deber de cuidado que el mismo texto le impone, de modo tal que para perseguir su responsabilidad por accidente del trabajo supone determinar claramente la conducta que por acción u omisión de su parte configuró un incumplimiento de ese deber personal y directo, así como la relación entre esa conducta y los daños reclamados.”*

En efecto, concluye que en este caso no puede imponerse responsabilidad a una empresa mandante como su representada, fundado en el deber de cuidado que impone el Código del Trabajo a los empleadores, ya que ni la empresa MDY ni el conductor del bus son dependientes de la Minera Záldivar, más aun tratándose de un accidente de trayecto ocurrido fuera de las faenas en un bus de propiedad de un tercero. Lo anterior resultaría del todo lógico ya que tratándose de un accidente de trayecto, tal como fue calificado por la Asociación Chilena de Seguridad, ocurrido fuera del ámbito de control de la empresa mandante, no es exigible el deber de protección que impone el Código del Trabajo, por lo que no podría recaer responsabilidad del accidente en su representado.



Foja: 1

En subsidio de todo lo expuesto, alega que cinco de los demandantes ya recibieron una compensación por el accidente, existiendo finiquitos y renuncia de acciones a su respecto, que importarían la extinción de la acción indemnizatoria y su falta de titularidad de la acción. Esto demandantes serían Mariela Molina Donoso, Sharif Tapia Tala, Úrsula Castillo Ochoa y Giovanni Montalbán Jeria, quienes con fecha 1 de julio de 2011 recibieron la suma de 500 Unidades de Fomento cada uno por parte de la aseguradora HDI Seguros S.A., por concepto de un seguro contratado por MDY. Asimismo, Irma Rivera Bruna, recibió la suma de \$21.962.080 por parte de la misma aseguradora.

En consecuencia, respecto de los demandantes individualizados en el párrafo anterior, no procedería la indemnización de perjuicios, toda vez que no se cumpliría con uno de los requisitos para que el daño sea indemnizable, esto es, que no haya sido ya indemnizado, produciéndose en el caso el llamado cúmulo de indemnizaciones. Por tanto, solicita que en el caso de que se estime que su representada es responsable del accidente de tránsito, debe descontarse de la indemnización que eventualmente se otorgue a los demandantes las sumas ya percibidas por ellos.

También y de manera subsidiaria alega el cúmulo de indemnizaciones respecto de los demandantes que están recibiendo pensiones de viudez y orfandad por parte de los organismos de seguridad social, lo que se encuentra contemplado en la Ley 16.744 sobre Accidentes del Trabajo y Enfermedades Profesionales, por tanto, en caso de que se estime que cabe alguna responsabilidad, se ha de proceder a rebajar de las eventuales indemnizaciones a que fuere condenada las pensiones de supervivencia a que tengan derecho los demandantes, así como cualquier otro beneficio que hubieren recibido o tengan derecho a recibir de los organismos previsionales y de seguridad.

En cuanto al cálculo de indemnización por lucro cesante que efectúa la actora, y luego de negar la existencia, naturaleza y cuantía de los perjuicios que se cobran y para el caso que este Tribunal estime que su representada tiene responsabilidad, se opone a los altos montos solicitados a título de indemnización.



Foja: 1

En primer término, critica el cálculo que emplea la demanda para determinar las supuestas indemnizaciones, por cuanto se trataría de una operación matemática basada en la remuneración que tenían los trabajadores al tiempo de su fallecimiento, multiplicado por el número de años restantes para la jubilación, de forma absolutamente lineal. Sin embargo, no se toma en cuenta que los contratos de trabajo de los fallecidos tenían una duración definida hasta junio del año 2011, es decir, habrían finalizado sus labores menos de un mes después del accidente.

El demandado afirma que lo anterior resultaría de suma relevancia, toda vez que para la determinación del lucro cesante se debe tener en consideración el criterio del curso ordinario o natural de los hechos, y en este sentido, no puede calcularse el lucro cesante que habrían perdido los familiares de los trabajadores fallecidos en base a la remuneración que recibían al tiempo de su fallecimiento, por cuanto nada asegura que de no mediar el accidente se habrían renovado sus respectivos contratos y, en consecuencia, habrían percibido la misma remuneración por el resto de su vida laboral.

Insiste en la obligación establecida en el contrato de 8 de abril de 2011 que pesaba sobre MDY de contratar diversos seguros, entre ellos un seguro de accidentes personales y muerte que cubría a los trabajadores de MDY frente a una contingencia como ésta, por un monto de 24 sueldos mensuales, y la necesidad de que dicho monto sea descontado en caso de dar lugar a las indemnizaciones, por cuanto la responsabilidad civil resultaría de carácter complementaria.

Por otra parte, alega la necesidad que los demandantes acrediten fehacientemente que sus representados vivían a expensas de los trabajadores fallecidos y/o que eran alimentarios de éstos.

Finalmente y cuanto al daño moral, alega la confusión del actor en los estatutos de responsabilidad invocado, para luego señalar que si bien el vínculo de parentesco constituye una presunción de existencia del daño, ello no exime a los demandantes de la carga de probarlo a luz de lo dispuesto en el artículo 1.698 del Código Civil

Por tanto, concluye que la demanda de autos debe ser rechazada, toda vez que: (i) el accidente ocurrió fuera de las faenas de Minera Zaldívar,



Foja: 1

distante a más de 20 kilómetros de éstas, en un bus de propiedad de un subcontratista de ésta, el que era conducido por un empleado de un contratista; (ii) su representada no ha incurrido en ninguna actuación dolosa o culposa que haya sido causa directa o indirecta del accidente; (iii) el camino en el cual ocurrió el accidente es un camino privado construido, en la parte de su trazado donde ocurrió el accidente, por Minera Escondida Limitada, y en la otra por su representada, cumpliendo los más altos estándares, el que se encontraba en óptimas condiciones, contaba con salidas de emergencia y toda la señalética necesaria para una conducción segura; (iv) su representada ha sido diligente en el cumplimiento de sus obligaciones legales de supervisión y control de sus empresas contratistas; (v) no existe relación de causalidad entre el actuar de su representada y el accidente que habría ocasionado el daño; (vi) el conductor del bus accidentado no es dependiente de Minera Zaldívar, por lo que no procede respecto de ella la responsabilidad extracontractual por el hecho de un tercero, ni tampoco la derivada de las normas del Código del Trabajo; (vii) su representada no hubiera podido impedir el accidente con la autoridad y cuidado que su calidad de mandante le confiere, ni tenía medio de prever o impedir el accidente empleando el cuidado o la autoridad competente; y (viii) varios demandantes han percibido indemnizaciones por el accidente, otorgando los respectivos finiquitos, cesiones de acciones y asimismo, varios de ellos están actualmente percibiendo pensiones de supervivencia.

CUADRAGÉSIMO NOVENO: Que a fojas 583 el demandante evacuó el trámite de la réplica.

En primer lugar reafirma los fundamentos de su demanda, para luego hacerse cargo de las distintas contestaciones allegadas al procedimiento.

En cuanto a la contestación evacuada por el demandado Sociedad de Transporte C y J Limitada, sostiene que no resultaría procedente la exención de responsabilidad alegada, toda vez que el artículo 174 de la Ley de Tránsito sería claro al hacer responsable solidariamente al dueño del vehículo a menos que este haya sido dado en arrendamiento con opción irrevocable de compra y debidamente inscrita en el registro de vehículos motorizados, lo que no sería tema de esta juicio.



Foja: 1

Asimismo, rechaza la defensa del demandado en orden a que el bus habría sido tomado sin su conocimiento, por lo que se aplicaría la exención de responsabilidad contenida en el artículo 174 de la normativa citada, por cuanto al arrendar el bus sin operador, implícitamente autorizaba a que un tercero condujera su bus.

Seguidamente, niega la afirmación hecha por el demandado en el sentido de que el bus arrendado se encontraba con sus mantenciones vigentes y al día, y que se habría tratado de un bus nuevo con poco kilometraje y adquirido con todos sus sistemas de seguridad, ya que, según acreditará en la etapa correspondiente, los frenos fallaron debido a una deficiente mantención y a la existencia de precedentes anteriores que revelaban que los frenos tenían problemas, lo que era conocido por los trabajadores y las empresas. Agrega que el bus usado no era apto para el transporte de tal número de pasajeros conforme las exigencias de conducción que demandaba el camino de montaña, lo que llevó a sobre utilizar el sistema de frenos.

Finalmente, solicita el rechazo de la defensa del demandado que cuestiona el quantum indemnizatorio solicitado y en la que imputa la falta de señalética en el camino al Estado.

En cuanto a la contestación de Sociedad Constructora y Maestranza MYD Limitada, rechaza la afirmación de la demanda en lo que dice relación a la existencia de un orden de prelación excluyente para efectos de la indemnización de perjuicios. Al efecto, sostiene que en materia extracontractual el principio es que toda persona que sufre un daño debe ser indemnizado, tal como lo dispone el artículo 2329 del Código Civil, sin distinguir ni hacer aplicable las normas sucesorias. En este mismo sentido se pronunciaría el artículo 69 de la Ley 16.744 letra b), pues no distingue ni limita a quienes pueden reclamar indemnizaciones y la Constitución Política que reconoce y garantiza el derecho a la vida y a la integridad física y psíquica a todo persona, situando a la familia como núcleo fundamental de la sociedad, lo que no se respetaría si se negara a los afectados la correspondiente indemnización, citando abundante doctrina y jurisprudencia que avalaría su argumentación.



Foja: 1

De igual forma le resta validez a la defensa del demandado que señala que no le correspondía manejar al Señor Morales el día en que se ocasionó el accidente, pues por contrato esa era su función, sólo que ese día se le habría destinado durante la jornada a realizar otros trabajos, por lo que al término de ésta, se le comisionó además manejar de bajada, lo que se agravaría si se tiene en consideración de que el chofer no tenía licencia reglamentaria para haber conducido el bus, pues sólo detentaba clase A2 y A4, para manejar furgones y camionetas, pero no para conducir buses de pasajeros superiores a 17 personas, mientras que el siniestrado tenía capacidad para 32.

Respecto de la contestación de la Compañía Minera Zaldívar Limitada.

Insiste en que la Minera no se preocupó de haber controlado la circulación en sus caminos de acceso, no obstante tener facultades para ello, sin preocuparse de que los choferes contratados por ella o por sus contratistas cumplieran efectiva la ley de tránsito y las disposiciones internas que señalaban que para conducir un bus de 32 pasajeros debía contarse con una licencia clase A-3.

Explica que el parte policial indicaba que el chofer del bus accidentado sólo detentaba licencia tipo A2, A4 y B, mientras que la licencia exigida para la conducción de vehículos de transportes de personas sin limitación de capacidad de asientos es la licencia A-3.

Por tanto, habría sido la misma Compañía Minera quien entrega las licencias de conducir internas emitidas por ella misma, con el propósito de controlar su habilitación durante la circulación de los choferes por sus caminos, sin embargo no cumplió con tal fiscalización.

Insiste en que el camino de responsabilidad y control del demandado (tal como él lo habría reconocido en su escrito de contestación) no tenía señalética de advertencia reglamentaria conforme a la topografía y pendientes del mismo, así como tampoco informaba la existencia de la pista de emergencia, sino que sólo después del accidente la Minera colocó señalética de advertencia, todo lo cual habría sido constatado por los organismos policiales e informes técnicos que se emitieron a raíz del accidente, en el poder del Ministerio Público de Antofagasta.



Foja: 1

Luego cita partes del libelo donde la demandada se refiere a las distintas medidas y reglamentos que supuestamente implementaba el demandado, sosteniendo que estos no tendrían ningún sentido, pues se trata de un camino privado donde no existen carabineros y nadie que controle el cumplimiento de tales prescripciones, pasando a ser letra muerta, pues sólo después del accidente la Compañía Minera se preocupó del tema.

Menciona el demandado que a través del contrato de fecha 8 de abril de ese año, celebrado entre la Minera y MDY, la primera tenía facultades de control y supervisión, asimismo conforme a la reglamentación vigente, artículo 31 del Decreto Supremo 72 del Ministerio de Minería, Reglamento de Seguridad Minera y artículo 3 del Decreto Supremo 594 del Ministerio de Salud, tenía el deber de tomar las medidas de seguridad para proteger la vida y salud de trabajadores propios o de contratistas como empresa mandante, por lo que debió haber supervigilado y controlado.

Sostiene que la afirmación hecha por el demandado en orden a que el chofer involucrado en el accidente, don José Morales, contaba con cursos de manejo y certificaciones de la ACHS, no es efectiva, pues este último no contaba con un curso de manejo en camino de montaña, ni con la licencia reglamentaria que exige la ley de tránsito.

Hace presente que el trabajo anterior del chofer era como soldador, por lo que no poseía la experiencia suficiente para ser chofer de vehículos pesados, y que el día del accidente y previo al mismo, se destinó al Señor Morales a trabajar como soldador en la jornada que antecedió al regreso, trabajando más de 8 horas, al cabo de lo cual se dispuso que condujera el bus. Teniendo en consideración que, según el contrato de trabajo, su jornada era de 08:00 a 20:00 horas y que el accidente ocurrió a las 21:00 horas aproximadamente, ya estaba trabajando 12 horas diarias, por lo que al momento del accidente había trabajado ya 13 horas, lo que es superior a la jornada extraordinaria que permite la ley, por lo que se trataba de un trabajador agotado que ya había terminado su jornada y que aun así se le ordenó que condujera. Afirma que lo anterior se realizó a vista y paciencia de Compañía Zaldívar, quien no fiscalizó y no controló tales circunstancias o condiciones de riesgo.



Foja: 1

Señala que si la Compañía Minera ejercía fiscalización como ella misma señala, debió al menos controlar si la licencia interna que entregaba permitía conducir cierto tipo de vehículos en el camino privado coadministrado.

Agrega una fotografía de la licencia interna de conducir del chofer, donde se podría verificar que sólo contaba con autorización tipo licencia A2-A4-B que lo autorizaban a operar y conducir un camión, una camioneta, o un furgón, pero no para conducir minibuses, señalando que si no hubiese existido facultad y deber de la Minera de fiscalizar la existencia e idoneidad de la licencia de los choferes durante la circulación por su carretera de acceso, bastaba que se hubiese formado solo una nómina del personal autorizado y comunicado esto a sus empleadores y transportistas. Pero el hecho de que existiera una verdadera licencia individual, obedecía a la circunstancia de que sí contaba con la facultad y, por tanto, con el deber de establecer mecanismos de fiscalización sea en la ruta misma o en la garitas de control en las faenas o en La Negra.

En cuanto a la falta de capacidad delictual alegada por la Minera y el hecho de que no se nombró a los dependientes a quienes les ha sido imputable el ilícito, afirma el demandante que existe la culpa organizacional cuando una persona jurídica no adopta la organización del riesgo, disponiendo todas las medidas de prevención y seguridad a fin de evitar el daño a la vida y salud de sus trabajadores de faenas, no resultando necesario la individualización del dependiente para que exista culpa.

Seguidamente, niega la afirmación de la Minera en el sentido de que MDY era un contratista independiente, no sujeto a su control o cuidado, por cuanto, a juicio del demandado, hay responsabilidad de la Compañía Minera, toda vez que ésta última era la experta, quien como codueña del camino y dueña de la faena minera, sabía o debía saber con mayor profundidad y rigor los riesgos de la circulación que enfrentaban los transportes masivos de personal, siendo ella la que debía adoptar las medidas, contralar la circulación y las condiciones de seguridad, manteniendo las vías con la señalética adecuada y salidas de emergencia habilitadas y debidamente señalizadas.



Foja: 1

Al efecto, sostiene que el único caso en que cesaría la responsabilidad de la empresa mandante en materias de seguridad, es el caso que contempla el artículo 183 E del Código del Trabajo, esto es, en caso de tratarse de una obra de construcción y en que la mandante haya sido una persona natural.

A continuación, solicita el rechazo de la excepción opuesta de manera subsidiaria por el demandado contemplada en el inciso final del artículo 2320 del Código Civil, por cuanto la Compañía Minera habría podido impedir el hecho al haber exigido que los choferes, entre ellos don José Morales, hubiera sido debidamente capacitado en curso de manejo para caminos de montaña, donde existen pendientes fuertes y curvas, ya que de haber sido así el chofer habría venido enganchando en la marcha correspondiente, a la vez que hubiera utilizado el “freno motor”. Adicionalmente, señala que si se hubiese fiscalizado y ejercido facultades y atribuciones como correspondía, habría observado que el vehículo para 32 pasajeros no podía ser conducido por un chofer que solo tenía licencia reglamentaria para conducir vehículos de hasta 17 pasajeros, haciendo presente que incluso la licencia entregada al chofer José Morales era restrictiva. Finalmente, sostiene que la Minera no mantenía en su camino las señaléticas de advertencias necesarias y adecuadas para advertir los riesgos de los caminos de este tipo, y que de haber existido el accidente no habría ocurrido.

Seguidamente se hace cargo de la exención de responsabilidad alegada por la demandada en base a los artículos 184 y 187 del Código del Trabajo, artículo 69 de la Ley 16.744, artículo 21 y 22 del Decreto Supremo 40, en la que sostiene que las personas involucradas no habrían sido dependientes de la Minera y que el accidente no ocurrió en las faenas.

Al efecto, sostiene que el accidente sí ocurrió en las faenas de la Minera, ya que si bien no se verificó en el yacimiento mismo, fue mientras los trabajadores eran transportados por el camino de acceso que era de propiedad de Minera Zaldívar, donde esta última era la encargada de la mantención de su señalética, de sus medidas de emergencia y seguridad, citando jurisprudencia al efecto.

Previas citas de las disposiciones de seguridad en relación a los caminos, contenidas en los artículos 6, 9, 42, 58 de Decreto Supremo 72 del



Foja: 1

Ministerio de Minería, concluye que los accidentados eran transportados por la faena minera, y que el demandado no exigió cursos de manejo en caminos de montaña, no controló efectivamente que los choferes tuvieran licencia adecuada para conducir el tipo de bus o camión, no dispuso de señalética de advertencia conforme la topografía del camino y no dispuso la señalética para advertir la existencia de la salida de emergencia, con la anticipación necesaria para que los choferes tengan conocimiento oportuno de la ubicación de las mismas.

En el mismo orden de ideas, y luego de citar los artículos 184 y 183 del Código de Trabajo y antiguo artículo 64 del mismo Código, artículo 68 de la Ley 16.744, artículo 3 del Decreto Supremo 594 del Ministerio de Salud y artículo 31 y 128 del Decreto Supremo 72, sostiene que las obligaciones de seguridad están establecidas no solo respecto del empleador directo, sino también respecto de las empresas mandantes o dueñas de la obra, en este caso Minera Zaldívar.

Se refiere al deber general de diligencia y cuidado de los artículos 2314 y siguientes del Código Civil, el que establecería la responsabilidad por omisión, es decir, aquellos casos en que el daño se haya causado por no efectuar el demandado lo que, al tenor de las circunstancias o por disposición legal, debía hacer para prevenir o evitarlo, así como injerencia de la previsibilidad en este punto, afirmando que la Minera debió, en vista de la previsibilidad del riesgo, haber controlado la idoneidad y experticia de los choferes que transportaban trabajadores por su camino desde sus faenas, exigiéndoles y controlando que tuviesen la respectiva licencia reglamentaria que los habilitara para conducir el tipo de buses que se le entregaba, citando al efecto los artículos 351 y 352 del Reglamento de Seguridad Minera.

Posteriormente, solicita el rechazo de la excepción de finiquito invocada por la demandada o el cumulo de indemnizaciones, pues estas indemnizaciones se habrían recibido a título legal y como herederos o por un tema de beneficio contractual del trabajador fallecido, por lo que no deben ser considerados en ningún aspecto, puesto que esos derechos estaban incorporados al patrimonio del trabajador o de sus herederos beneficiarios desde antes de su muerte, tratándose de derechos adquiridos y que estaban



Foja: 1

en los patrimonios de los causantes y de sus herederos o beneficiarios, sólo que sujetos a un plazo incierto o sujetos a una condición.

Insiste que los actores han sufrido un daño adicional porque la muerte de sus familiares los priva de un sostenimiento económico y además les causa un sufrimiento, angustia, dolor, una aflicción en lo personal, la que se debe atribuir al agente causante del accidente y a las empresas responsables. Lo anterior se vería reafirmado por el artículo 69 letra B) de la Ley de accidentes de trabajo que establece que las víctimas del accidente o quienes sufran daño a causa del accidente, pueden reclamar también las otras indemnizaciones a que tienen derecho conforme las normas del derecho común, consagrando expresamente el cúmulo de indemnizaciones, citando doctrina al efecto.

Destaca que el cumulo de indemnizaciones encontraría su finalidad en promover y exigir la prevención de accidentes por las razones de orden público que hay detrás, lo que se repetiría en la letra a del mencionado artículo. Así, no serían deducibles los seguros que pudieren haber sido obtenidos por las víctimas, pues el autor material del daño no tiene por qué beneficiarse de la previsión y responsabilidad de la víctima o su empleador para cubrir alguna contingencia. Resultando lo anterior aplicable a las prestaciones de los organismos de seguridad social.

En cuanto al cuestionamiento de los montos demandados por lucro cesante, señala que el curso normal de los acontecimientos hubiera sido que los trabajadores continuaran en sus labores, independiente de si su contrato de trabajo era a plazo y este se encontraba próximo a expirar, toda vez que el rubro propio de la minería implica contrataciones en distintas obras de manera sucesiva, insistiendo en el hecho de que los trabajadores se encontraban en plena edad activa.

Respecto del cuestionamiento sobre el daño moral demandado, explica que se debe considerar la función preventiva que tiene este tipo de daño para fijar su monto, más aún con las grandes ganancias que tiene el mercado Minero y en especial la Compañía Minera Zaldívar.

Luego, se refiere a distintos pasajes del Reglamento de Tránsito y Reglamento de Tránsito de Vehículos y Personas, destacando la facultad de



Foja: 1

la Minera de controlar su exhibición de las licencias internas por parte del personal de Prevención de Riesgos y/o de Protección Industrial.

En cuanto a la contestación de Barrick Chile Limitada.

En primer lugar, insiste en que Barrick Gold Corporation ejerce el control financiero, operativo y económico de la Compañía Minera Zaldívar, lo que constaría en los estados financieros de ésta última, por cuanto Barrick Gold adquirió la propiedad de Place Dome, quien junto con Zaldívar Chile Inc son dueñas de la Compañía Minera demanda. A lo anterior debe sumarse la identidad de administración e identidad de lugar físico de sus oficinas, para lo cual cita distintos pasajes de los escritos y de los mandatos acompañados a estos autos donde se dejaría en evidencia su afirmación.

Lo situación descrita en el párrafo anterior haría a Barrick responsable por el hecho de su dependiente, en este caso la Compañía Minera, citando doctrina y jurisprudencia para respaldar su afirmación.

En lo que dice relación con la responsabilidad del dueño de la obra o mandante, y refiriéndose nuevamente al Decreto Supremo N°72 del Ministerio de Minería, artículos 183 E, 184 y 187 del Código del trabajo, Decreto Supremo N°594 del Ministerio de Salud. Decreto Supremo N°40 b de 1968 del Ministerio del Trabajo, sostiene que ésta habría asumido obligaciones de organización de la seguridad de las faenas, de supervisión y control de la seguridad tanto de los propios trabajadores como de los contratistas, debiendo adoptar medidas para proteger a los trabajadores.

Seguidamente hace presente que en los autos el contratista responde de culpa levísima, por cuanto en materia extracontractual no se admite la gradación de culpa prescrita en el artículo 44 del Código Civil, así como en los hechos existiría una alteración del onus probando, debiendo acreditar el demandado el cumplimiento de su obligación de seguridad.

En cuanto al monto que se solicita por indemnización de perjuicios, cita distintas causas en las cuales se entregaron millonarios indemnizaciones, concluyendo que la tendencia moderna y la concepción actual resaltan el valor de la persona y su integridad de manera de lograr un pleno respeto a la misma y ello conlleva a un justa apreciación monetaria de los perjuicios en caso de accidentes con muerte y/o lesiones.



Foja: 1

Finalmente, en lo que dice relación con los reajustes e intereses, sostiene que el daño ocurrió a la fecha del accidente y, por tanto, su derecho a reembolso o reparación es de igual data, el derecho a la indemnización que ocupa el lugar del daño, es desde la fecha del accidente.

QUINCUAGÉSIMO: Que a fojas 737 la demandada Sociedad de Transportes C y J limitada duplicó.

En primer lugar reitera que el chofer del vehículo siniestrado no tiene vínculo alguno con su representado, no fue autorizado por él para manejar el vehículo, como tampoco participó en la creación del riesgo que causó el daño, debiendo aplicarse a su respecto la exención de responsabilidad del artículo 174 de la Ley de Tránsito.

Además, hace presente que si se considera el artículo 174 referido como fuente de responsabilidad de su representada, está estaría unida indisolublemente a la responsabilidad del chofer del vehículo que no fue demandado en esta sede, por lo que no se generará responsabilidad para él exonerándose, en consecuencia, conjuntamente la responsabilidad de su representado.

Respecto de la imputación del mal estado de los frenos del vehículo, reitera que se trataba de un vehículo nuevo, con todas sus mantenciones correctamente realizadas y documentas como consta en la investigación criminal, y que en todo caso, de ser cierta la afirmación de la actora, no se entendería lo imputación de responsabilidad a los otros agentes, pues su representada debería ser la única responsables del accidente, excluyendo cualquier otra causa del mismo.

Señala que corresponderá a la demandante probar la falla del vehículo, así como la relación de causalidad entre ésta y el fatal accidente.

Finalmente, sostiene que no existe vinculación de su representada ni con el conductor del vehículo siniestrado ni con los procesos productivos de Barrick, Zaldívar, o MDY, y de manera alguna existe una vinculación societaria o civil, integración horizontal o vertical, por lo que los hechos ajenos no le resultarían imputables;

QUINCUAGÉSIMO PRIMERO: A fojas 755 el demandado Sociedad Constructora MDY duplicó reiterando las defensas y alegaciones expuestas en su escrito de contestación.



Foja: 1

QUINCUAGÉSIMO SEGUNDO: A fojas 758 el demandado Compañía Minera Zaldívar duplicó, reiterando las alegaciones y defensas contenidas en su escrito de contestación y agregando las siguientes:

En primer lugar, hace presente que las licencias de conducción interna, tal como su nombre lo indica, constituyen una autorización otorgada por su representada para manejar dentro de las faenas mineras, que es donde ésta puede y debe controlar y velar por la seguridad de sus trabajadores y de sus contratistas. Y que el señor Morales obtuvo su licencia interna previa aprobación de los cursos de capacitación y exámenes médicos que exige la Compañía Minera. No obstante lo anterior, sostiene que la licencia interna no es necesaria para la conducción en caminos públicos o privados de acceso a la Minera Zaldívar, ya que estos quedan fuera de las faenas, por lo que la actora confundiría la propiedad del camino con el alcance del deber que impone el artículo 183 E a las empresas dueñas de la faena, con el objeto de vincular a la Minera con el accidente de tránsito.

En segundo lugar, niega que la Mutual de Seguridad y CONASET exijan realizar cursos de manejo de alta montaña, sin perjuicio de que a su juicio el camino no comprenda dicha característica.

En tercer lugar, afirma que el accidente ocurrido es un accidente de trayecto y, citando jurisprudencia de la Excelentísima Corte Suprema, concluye que el deber de proteger eficazmente la vida y salud de los trabajadores no puede extenderse hasta que los trabajadores llegan a su casa habitación cuando ésta se encuentra alejada del lugar de trabajo, como ocurriría en este caso.

Seguidamente, sostiene la improcedencia del cúmulo de responsabilidades, aclarando que el artículo 69 letra B de la Ley N°16.744 en la expresión “toda otra indemnización”, se refiere al daño emergente y al daño moral, pero en caso alguno comprendería el lucro cesante, atendida la finalidad indemnizatoria que tienen los seguros y pensiones.

A mayor abundamiento, rechaza la hipótesis de la demanda relativa a que las prestaciones de seguridad social serían prestaciones adicionales que recibiría el trabajador por sus funciones, que formarían parte de sus remuneraciones y que constituirían un “ahorro sistematizado obligatorio”. Ello por cuanto el seguro de accidentes de trabajo y enfermedades



Foja: 1

profesionales es un seguro financiado exclusivamente por el empleador (artículo 15 de la Ley 16.744) y, en ningún caso constituye ahorro para el trabajador, pues en caso de no ocurrir el accidente del trabajo o la enfermedad profesional, el monto cotizado por el empleador no se traspasa al patrimonio del trabajador.

Sin perjuicio de lo anterior, explica que este tiene un carácter obligatorio de los seguros de accidente del trabajo y el hecho de ser financiado por el empleador no implican necesariamente que éste no tenga carácter indemnizatorio para el trabajador o los beneficiarios que lo reciben, sobre todo por tratarse de pensiones que se otorgan en forma periódica. Por ellos, de no descontarse las referidas pensiones de las indemnizaciones reclamadas, habría un enriquecimiento ilícito por parte de los beneficiarios de la pensión de supervivencia otorgada de conformidad a la Ley N°16.744.

Agrega que su representada no ha cometido delito o cuasidelito que haya inferido daño a otro, por lo que no es solidariamente responsable con el autor del hecho que ni siquiera ha sido demandado, ni con MDY ni con CYJ.

Finalmente, y en el caso de que se estime que su representada no ha cumplido con las obligaciones que le imponía el artículo 183 E del Código del Trabajo y que dicha omisión habría sido la causa del accidente, afirma que no sería procedente la solidaridad

QUINCUAGÉSIMO TERCERO: A fojas 786 la demandada Compañía Minera Barrick Chile Limitada duplicó reproduciendo las alegaciones y defensas de su contestación, y sumando las siguientes circunstancias:

En primer lugar, insiste en el hecho de que su representada no es controladora ni administradora de la Compañía Minera Zaldívar, ni que ejerce control sobre esta última.

Agrega que no existiría identidad de administración entre la Compañía Minera y su representada, pues del hecho de que se repitan algunos apoderados entre ambas empresas no permite inferir que exista injerencia directa en la administración, más aún si se toma en consideración que se trata de dos personas naturales que se encuentran en Chile y que



Foja: 1

pueden actuar como mandatarios de distintas sociedades que pertenecen el último término al grupo empresarial de “Barrick Gold”.

Insiste en la ausencia de cualquier intervención u omisión por parte de Barrick Chile Limitada que pudiera haber influido en el fatal accidente, pues su representado no tuvo ninguna intervención en la selección del bus ni del chofer que conducía el bus.

Finalmente, y en el caso de que se estimare que sí existía dependencia entre el o los autores del daño y Barrick, opone formalmente la excepción contenida en el inciso final del artículo 2.320 del Código Civil y 2322 inciso 2 del mismo código.

QUINCUAGÉSIMO CUARTO: Que, según lo establece el artículo 1.698 del Código Civil, incumbe probar las obligaciones o su extinción al que alega aquéllas o éstas, por lo que en la especie corresponde al actor probar los fundamentos de sus pretensiones y a la demandada acreditar los hechos en que sustenta sus defensas;

QUINCUAGÉSIMO QUINTO: Que la actora para acreditar los fundamentos que sirven de base a su acción se valió de prueba documental consistente en:

I.- Agregadas al expediente:

1.- A fojas 128, certificado de nacimiento de don Alejandro Neri Tapia Miranda.

2.- A fojas 129, certificado de defunción de don Alejandro Neri Tapia Miranda.

3.- A fojas 130, certificado de nacimiento de don Alexi Antonio Cortés Ángel.

4.- A fojas 131, certificado de defunción de don Alexi Antonio Cortés Ángel.

5.- A fojas 132, certificado de nacimiento de don Johan Michael Montalbán Castillo.

6.- A fojas 133, certificado de defunción de don Johan Michael Montalbán Castillo.

7.- A fojas 134, certificado de nacimiento de don Marco Antonio Arredondo Arancibia.



Foja: 1

8.- A fojas 135, certificado de defunción de don Marco Antonio Arredondo Arancibia.

9.- A fojas 136, certificado de nacimiento de don Manuel Enrique Escobar Escobar.

10.- A fojas 137, certificado de defunción de don Manuel Enrique Escobar Escobar.

11.- A fojas 138, certificado de nacimiento de don Ociel Rodolfo Nuñez Astudillo.

12.- A fojas 139, certificado de defunción de don Ociel Rodolfo Nuñez Astudillo.

13.- A fojas 140, certificado de nacimiento de don Ramón Humberto Cruz Dorador.

14.- A fojas 141, certificado de defunción de don Ramón Humberto Cruz Dorador.

15.- A fojas 142, certificado de matrimonio de donde Alejandro Neri Tapia Miranda y doña Mariela Ximena Molina Donoso.

16.- A fojas 143, certificado de nacimiento de don Sharif Alejandro Tapia Atala.

17.- A fojas 144, certificado de matrimonio de don Alexi Antonio Cortés Angel y doña Jessica Alicia Arcos Piñones.

18.- A fojas 145, certificado de nacimiento de don Vicente Antonio Cortés Arcos.

19.- A fojas 146, certificado de nacimiento de don Ricardo Andrés Gallardo Arcos.

20.- A fojas 147, certificado de matrimonio de don Ramón Humberto Cruz Dorador y doña Solange Beatriz Garrido Jaramillo.

21.- A fojas 148, certificado de nacimiento de don Kelly Ham Cruz Garrido.

22.- A fojas 149, certificado de nacimiento de don Damm Yomson Cruz Garrido.

23.- A fojas 150, certificado de nacimiento de doña Maribel Yesenia Cruz Garrido.

24.- A fojas 151, certificado de nacimiento de doña Melissa Abigail Arredondo Tapia.



Foja: 1

25.- A fojas 152, certificado de nacimiento de doña Dallen Macarena Estefanny Montalbán.

26.- A fojas 153, certificado de nacimiento de don Carlos Luciano González Castillo.

27.- A fojas 154, certificado de nacimiento de Ilse Mislen Contreras Astudillo.

28.- A fojas 156, certificado de nacimiento de doña Jenny Fany Núñez Astudillo.

29.- A fojas 157, copia de contrato de trabajo celebrado entre Constructora MDY Limitada y don Alexi Antonio Cortés Angel de fecha 18 de abril de 2011.

30.- A fojas 159, copia de anexo de contrata de trabajo celebrado entre Constructora y Mestranza MDY Limitada y don Alexi Antonio Cortés Angel de fecha 18 de mayo de 2011.

31.- A fojas 160, copia de contrato de trabajo celebrado entre Constructora y Maestranza MDY Limitada y don Johan Michel Montalbán Castillo de fecha 3 de abril de 2011.

32.- A fojas 162, copia de contrato de trabajo celebrado entre Constructora y Maestranza MDY Limitada y don Marco Antonio Arredondo Arancibia de fecha 3 de abril de 2011.

33.- A fojas 164, copia de contrato de trabajo celebrado entre Constructora y Maestranza MDY Limitada y don Manuel Enrique Escobar Escobar de fecha 3 de abril de 2011.

34.- A fojas 166, copia de contrato de trabajo celebrado entre Constructora y Maestranza MDY Limitada y don Ociel Rodolfo Nuñez Astudillo de fecha 9 de febrero de 2011.

35.- A fojas 169, copia de contrato de trabajo celebrado entre Constructora y Maestranza MDY Limitada y don Ramón Humberto Cruz Dorador de fecha 2 de mayo de 2011.

36.- A fojas 171, copia de liquidación de remuneraciones de don Alexi Antonio Cortés Angel del periodo de abril de 2011.

37.- A fojas 172, copia de liquidación de remuneraciones de don Alexi Antonio Cortés Angel del periodo de mayo de 2011.



Foja: 1

38.- A fojas 173, copia de liquidación de remuneraciones de don Johan Michel Montalbán Castillo del periodo de mayo de 2011.

39.- A fojas 174, copia de liquidación de remuneraciones de don Marco Antonio Arredondo Arancibia del periodo de abril de 2011.

40.- A fojas 175, copia de liquidación de remuneraciones de don Marco Antonio Arredondo Arancibia del periodo de mayo de 2011.

41.- A fojas 176, copia de liquidación de remuneraciones de don Manuel Enrique Escobar Escobar del periodo de enero de 2011.

42.- A fojas 177, copia de liquidación de remuneraciones de don Manuel Enrique Escobar Escobar del periodo de febrero de 2011.

43.- A fojas 178, copia de liquidación de remuneraciones de don Manuel Enrique Escobar Escobar del periodo de marzo de 2011.

44.- A fojas 179, copia de liquidación de remuneraciones de don Manuel Enrique Escobar Escobar del periodo de abril de 2011.

45.- A fojas 180, copia de liquidación de remuneraciones de don Osciel Rodolfo Nuñez Astudillo del periodo mayo de 2011.

46.- A fojas 181, copia de liquidación de remuneraciones de don Osciel Rodolfo Nuñez Astudillo del periodo marzo de 2011.

47.- A fojas 182, certificado de inscripción y anotaciones vigentes en el R.V.M del vehículo tipo Bus, marca Daewoo, modelo A85, placa patente CXDL.95-K.

48.- A fojas 184, noticia titulada “Por fatal accidente de 7 trabajadores de Mina Zaldívar: Senadora Allende solidariza con familias de trabajadores y llama a la reflexión sobre seguridad minera”.

49.- A fojas 185, noticia titulada “Siete muertos al volcar minibús que venía de Copiapó”.

50.- A fojas 971, 972, 973 y 974 fotografías del lugar del accidente.

51.- A fojas 977, copia de ficha técnica del bus modelo Daewoo A-85.

52.- A fojas 1041, 1042, 1043 y 1043 capturas de pantalla de la página web de Barrick.

53.- A fojas 1056, copia del Certificado de Incorporación de Compañía Minera San José Inc. en el Registro de Sociedad Cayman Islands otorgado el 15 de enero de 2014.



Foja: 1

54.- A fojas 1333, copia de escrito con timbre del Tercer Juzgado de Letras de La Serena de fecha 28 de marzo de 2016 alegando entorpecimiento.

55.- A fojas 1335, copia de resolución de fecha 24 de marzo de 2016 del 3º Juzgado de Letras de La Serena.

II.- Custodiado bajo el N°8700-2015 de este Tribunal:

1.- 8 informes psicológicos autorizados ante notario, suscritos por Rodrigo Alejandro González Romero.

III.- Custodiado bajo el N°8696-2015 de este Tribunal:

1.- Informe Técnico Pericial Accidente Vehicular, ocurrido el 23 de mayo de 2011, Ruta B-475, Provincia de Antofagasta, suscrito por Paulo Lucchini Traverso.

IV.- Custodiado bajo el N°8697-15 de este Tribunal:

1.- Informe Técnico Pericial, materia: accidente en la ruta B-475 el día 23 de mayo de 2011, solicitante: Confederación Minera de Chile, suscrito por Sergio Jiménez Bustos.

V.- Custodiados bajo el N°8698-2015 de este Tribunal:

1.- 7 Informes sociales, suscritos Julia Ramírez Araya.

VI.- Custodiados bajo el N°280-2016 de este Tribunal:

1.- Set de fotografías de los trabajadores fallecidos.

VII.- Custodias bajo el N°281-2016 de este Tribunal:

1.- Copias de publicaciones de prensa relativas al accidente.

VIII.- Custodiadas bajo el N°282 de este Tribunal:

1.- Set de fotografías.

IX.- Custodiadas bajo el N°283 de este Tribunal:

1.- Copia de parte policial.

2.- Copias de Informes de autopsia N°100/2011, 103/2011, 104/2011, 101/1011, 099/2011, 105/2011, 102/2011.

3.- Informe Técnico Pericial N°45-A-2011, Carabineros de Chile Prefectura Antofagasta.

4.- Copia de declaración prestada por Héctor Andrés Bustamante Muñoz y Gary Rubio Zamora en la causa RUC 1100520421-8.

5.- Oficio N°27, remitido por el Notario don Luis Contreras Fuentes al Fiscal Jefe de la Fiscalía Local de Copiapó, don Álvaro Córdova Carreño,



Foja: 1

acompañado las declaraciones juradas de Israel Osvaldo Aguilera Fernández, Felipe Andrés Fernández Herrera, José Manuel Morales Garcés, Giovanni Domingo Montalbán Jeria, Héctor Andrés Bustamante Muñoz, Miguel Ángel Capdevilla Rodríguez y Edgardo Andrés Mena Jaure.

6.- Copia de factura N°000058 de Daewoo Bus.

X.- Custodiados bajo el N°278-2016 de este Tribunal:

1.- Contrato de Trabajo celebrado entre Constructora y Maestranza MDY Limitada y Alexi Antonio Cortés Ángel de fecha 18 de abril de 2011 y su Anexo.

2.- Liquidación de Remuneraciones de don Alexi Cortés Ángel de marzo de 2011, abril de 2011 y mayo de 2011.

3.- Contrato de Trabajo celebrado entre Constructora y Maestranza MDY Limitada y Marco Antonio Arredondo de fecha 3 de abril de 2011.

4.- Liquidación de Remuneraciones de don Marco Antonio Arredondo Arancibia de abril de 2011 y mayo de 2011.

5.- Contrato de Trabajo celebrado entre Constructora y Maestranza MDY Limitada y Johan Michel Montalbán Castillo de fecha 3 de abril de 2011.

6.- Liquidación de Remuneraciones de don Johan Michel Montalbán Castillo de mayo de 2011.

7.- Contrato de Trabajo celebrado entre Constructora y Maestranza MDY Limitada y don Alejandro Nery Tapia Miranda de fecha 18 de abril de 2011.

8.- Liquidación de Remuneraciones de Alejandro Tapia Miranda de marzo de 2011, abril de 2011 y mayo de 2011.

9.- Contrato de Trabajo celebrado entre Constructora y Maestranza MDY y Osciél Rodolfo Nuñez Astudillo de fecha 9 de febrero de 2011.

10.- Liquidación de Remuneraciones de Osciél Rodolfo Nuñez Astudillo de enero de 2011, febrero de 2011 y marzo de 2011.

11.- Certificado de Cotizaciones de don Ramón Humberto Cruz Dorador.

12.- Anexo de Contrato de Trabajo de Mario Enrique Días Yunis y Constructora y Maestranza MDY de fecha 1 de abril de 2018.



Foja: 1

13.- Liquidación de Remuneraciones de don Manuel Enrique Escobar Escobar de enero de 2013.

XI.- Custodiados bajo el N°279-2016 de este Tribunal:

1.- Convenio Minera Escondida Limitada y Compañía Minera Zaldívar y su “Addendum” de fecha 2 de julio de 1993.

2.- Contrato SC-617, Servicio de Construcción de Muelles en Nuevas Piscinas DL y PAL, entre Compañía Minera Zaldívar Limitada y Constructora y Maestranza MDY y Anexo 1: Componentes del Precio Propuesta: Formato 10/A.

3.- Oferta Técnica. Propuesta: SC-617 Construcción de Muelle en Piscinas DL y RAL.

4.- Registro de Control de Acceso respecto de José Morales Garcés y Sistema Global de Control de Acceso.

5.- Contrato de Trabajo celebrado entre Constructora y Maestranza MDY Limitada y José Manuel Morales Garcés de fecha 3 de abril de 2011.

6.- Contrato de Trabajo celebrado entre Constructora y Maestranza MDY y José Manuel Morales Garcés de fecha 14 de febrero de 2011.

7.- Contrato de Trabajo celebrado entre Constructora y Maestranza MDY y José Manuel Morales Garcés de fecha 9 de febrero de 2011.

8.- Contrato de Trabajo celebrado entre Constructora y Maestranza MDY y José Manuel Morales Garcés de fecha 28 de diciembre de 2010.

9.- Certificado de Antecedentes de don José Manuel Morales Garcés.

10.- Hoja de Vida de Conductor de don José Morales Garcés.

11.- Certificado de Actividades de Capacitación del Señor José Morales Garcés.

12.- 2 diplomas otorgados a Don José Morales Garcés por la Asociación Chilena de Seguridad.

13.- Examen psicológico de don José Manuel Morales Garcés, suscrito por el psicólogo Gonzalo Pérez Traslavina.

14.- Informe de Evaluación Psicotécnica para Conductores/Operadores de Vehículos/Equipos Autopropulsados.

15.- 3 misivas enviadas por la Asociación Chilena de Seguridad al Señor Mario Enrique Díaz Yunis, Gerente de Constructora y Maestranza MDY Limitada.



Foja: 1

16.- Copia de escrito con timbre del Vigésimo Séptimo Juzgado Civil de fecha 17 de marzo de 2015 y copia de acta de audiencia de exhibición de documentos del mismo Tribunal en la causa C-20514-2013 de fecha 17 de marzo de 2015.

XII.- Custodiados bajo el N°365-2016 de este Tribunal:

1.- Manual de la Asociación Chilena de Seguridad denominado “Los Riesgos del Trabajo en Alta Montaña”.

2.- Manual del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones denominado “Conduciendo en la Montaña, Recomendaciones para un Tránsito más Seguro”.

XIII.- Custodios bajo el N°363-2016 de este Tribunal:

1.- Copia de escritura pública de Designación de Apoderados Zaldívar Chile Inc. a Igor González Galindo y otros.

2.- Copia de las Notas a los Estados Financieros, 31 de diciembre de 2006 y 2005 (en dólares estadounidense).

QUINCUAGÉSIMO SEXTO: Que a fojas 583 la parte demandante solicitó la exhibición de determinados documentos, celebrándose la audiencia a fojas 933, exhibiéndose los siguientes: (i) Convenio privado entre Minera Escondida y Compañía Minera Zaldívar de Construcción y Mantenimiento del camino privado donde ocurrió el accidente, cuya data es del año 1993, y sus anexos y modificaciones; (ii) Reglamento Especial de Seguridad y Salud en el Trabajo para Empresas Contratistas (SIS-RZD-011) y el Reglamento de Tránsito (SIS-RZD-018); (iii) Copia de Contrato entre Compañía Minera Zaldívar y Constructora MDY, de fecha 8 de abril de 2011, al que se alude como la Oferta Técnica de MDY y los anexos y documentos complementarios; (iv) Libros Bitácoras o registros de entrada y salida de vehículos y buses del día 23 de mayo de 2011, correspondientes a la garita de control de Compañía Minera Zaldívar a la salida de sus faenas, como a la gatita de control de Compañía Minera Zaldívar ubicada en La Negra; (v) Contratos que le habrían sido exhibidos en su rol de fiscalización por MDY, respecto de los choferes José Morales, Horacio Gómez Varas y Pablo Zepeda Vega; (vi) Certificado de Capacitaciones en cursos de manejo y certificaciones de don José Morales como Chofer, que le fueron exhibidos a Compañía Minera Zaldívar, según



Foja: 1

lo expuesto en la página 9 de su contestación; (vii) escritura o documentos de constitución o registros o inscripciones de la sociedad Zaldívar Chile Inc., constituida en Islas Caimán; y (viii) escritura y documentos de constitución o registros o inscripciones de la sociedad Minera San José Inc.

Los documentos individualizados en el párrafo anterior no fueron agregados al expediente por la parte exhibiente en esa oportunidad y tampoco fueron agregados bajo ningún apercibimiento legal;

QUINCUAGÉSIMO SÉPTIMO: Que a fojas 883 la parte demandante solicitó un peritaje contable a objeto de determinar la pérdida de ganancias o ingresos de los fallecidos el que rola agregado a estos autos a fojas 1723 y siguientes.

QUINCUAGÉSIMO OCTAVO: Que a fojas 1672 la actora provocó la confesional de la Compañía Minera Zaldívar, quien compareció representada por Gonzalo Mario Luis Montes Astaburuaga, quien interrogado al tenor del pliego de posiciones reconoce que el accidente ocurrió en el camino privado de acceso público construido en parte por Minera Zaldívar y en parte por Minera Escondida, sosteniendo que la mantención pertenece a ésta última.

Asimismo, reconoce la existencia de una garita de control de los vehículos y del personal que salen de la Compañía Minera Zaldívar.

Seguidamente, reconoce que Compañía Minera Zaldívar le habría otorgado a José Morales licencia interna según los procedimientos y reglamentos internos de la Compañía. Agrega que el control y la fiscalización de la idoneidad de los choferes acordes al vehículo que conducen es una medida de seguridad para proteger la vida y salud de los trabajadores que acceden a una faena por el camino privado;

QUINCUAGÉSIMO NOVENO: Que, asimismo, la parte demandante provocó la testimonial de los siguientes testigos:

1.- A fojas 936, don Sergio Guillermo Jiménez Bustos, Ingeniero Mecánico y Perito Judicial, quien entiende que viene a declarar como testigo a raíz de un informe pericial que evacuó en una causa penal que lleva la fiscalía local de Antofagasta y que fue encomendado por la Confederación Minera de Chile



Foja: 1

Explica que el mencionado informe decía relación con un accidente de tránsito acaecido en el sector de La Negra de Antofagasta, en las instalaciones mineras de Zaldívar y Escondida, en el que se volcó un bus que trasladaba trabajadores que venían desde la faena Zaldívar hacia la ciudad de Copiapó, por un cambio de turno del grupo que viajaba al interior del vehículo como pasajeros.

Sostiene que el accidente se produjo en una zona de pendientes fuertes que tiene la ruta con curvas y contra curvas, *“Debido a que el bus presentaba deficiencias mecánicas en su sistema de frenos, carecía además de un sistema auxiliar o retardador para enfrentar pendientes fuertes y sumado finalmente a la falta de experiencia o inhabilidad profesional del conductor de la máquina, quien no estaba en posición de una licencia que lo habilitara para conducir reglamentariamente el bus accidentado, el vehículo comenzó a incrementar su velocidad producto de la pendiente y en una curva del kilómetro 122 de dicha ruta, curva a la izquierda, el vehículo terminó por centrifugarse a consecuencia del exceso de velocidad, volcándose un número no determinado de giros, a raíz de lo cual se aplastó la mitad superior del bus casi completamente, muchos de los pasajeros salieron despedidos del interior del móvil falleciendo siete de ellos, resultando lesionados los otros trece.”*

Agrega que el accidente se debió también a que la vía no se encontraba debidamente señalizada y carecía de un número adecuado de pistas de emergencia o de escape para enfrentar contingencias de pérdida de control de los vehículos por exceso de velocidad o falla en su sistema de frenos. Además, señala que las empresas participantes como demandadas no habrían tomado las medidas adecuadas y necesarias para haber evitado este accidente.

Así, sostiene que C y J debió realizar una adecuada mantención del bus accidentado al igual que MDY, quien además debió exigir que conductor del bus contase con una licencia que lo habilitara para guiar el bus accidentado. En el caso de Zaldívar, sostiene que ésta debió fiscalizar las deficiencias antes expuestas, cerciorarse de que el conductor contara con un curso de conducción de alta montaña y mantener o hacer mantener la



Foja: 1

ruta con sus adecuadas señalizaciones y elementos de seguridad, como las pistas de emergencias.

En cuanto al método investigativo, expone que este consistió en primer término en recopilar los antecedentes que hasta la fecha había en la carpeta investigativa de la Fiscalía Local de Antofagasta. En segundo término y con la autorización de la misma Fiscalía habría realizado la inspección mecánica al bus accidentado en la ciudad de Copiapó. En tercer término y en esa misma ciudad, habría entrevistado a una serie de testigos presenciales del accidente como fueron los sobrevivientes del mismo y otras personas que habían tenido algún tipo de participación en los viajes que realizaba el bus, ya sea como conductores del mismo o como pasajeros, quienes fueron entrevistados al tenor del accidente y de los procedimientos habituales de mantención del bus accidentado. En cuarto termino, habría realizado una inspección personal al lugar del accidente.

Respecto de la inspección mecánica del bus, expone que existieron tres circunstancias que le llamaron la atención. La primera habría sido que la rueda delantera derecha no tenía las balastas porque estas habrían sido retiradas por la SIAT. La segunda fue el color rojizo que tenía toda la base del bus, el que se atribuye a un material estabilizado de ese color que se le agrega a los caminos de tierra por los cuales circulaba el bus habitualmente en un tramo del trayecto entre Copiapó y Minera Zaldívar. El tercero y último, fue el desgaste desigual de las balatas del bus, las que se encontraban cristalizadas en reducidas zonas de la superficie de estas, siendo dichas zonas las que habrían estado en contacto al momento del frenado. Afirma que lo anterior explicaría porque el conductor del bus tuvo dificultades para controlar su velocidad durante el descenso de la pendiente fuerte de la ruta al recalentarse los tambores, pues toda la zona en contacto fue la única que actuó durante la frenada, razón única y final del presente accidente.

Indica que lo anterior significaba que no toda la superficie de la balata actuaba sobre el tambor de freno al momento de la frenada, sino que lo hacia una reducida parte de este, con lo cual la eficiencia de frenado del conjunto era muy reducida, lo que a su vez habría permitido el pronto recalentamiento de los tambores y con ello la inoperancia del sistema de



Foja: 1

frenos principal como principal elemento de contención de la velocidad. La deficiencia anterior se producía por una también deficiente mantención mecánica del bus.

Luego de explicar lo que es un freno retardador, señala que el conductor estaba en posesión de una licencia que le permitía conducir vehículos y buses con menor capacidad de carga y de pasajeros que aquella capacidad que tenía el bus accidentado.

Seguidamente, reconoce el informe de su autoría que se le exhibe y que se encuentra custodiado bajo el N° 8697-2015 de este Tribunal

Posteriormente, manifiesta que cuando concurrió al lugar del accidente se habría percatado de que existían diversas señalizaciones de tránsito que no habrían sido todas instaladas en una misma fecha, pues había muchas señales de advertencia de peligro, con letras negras y fondo amarillo reflectante que parecían de reciente instalación, mientras que había otra única en la zona previa a la pendiente de letras rojas y fondo blanco que era mucho más antigua. Sostiene que esto último “*daba cuenta que las primeras de estas señalizaciones habrían sido instaladas con posterioridad al accidente del bus, mientras que esta última era la más antigua*”. Indica que lo anterior habría sido corroborado en forma verbal por una camioneta de Minera Escondida que pasó por el lugar.

En lo que dice relación con las pistas de emergencia, expone que estas se requieren a regulares distancias y deben ser instaladas particularmente en curvas de radios pequeños o curvas cerradas o donde existe la mayor facilidad de volcaduras, y que al momento de la inspección pudo constatar la existencia de solo una pista.

2.- A fojas 898, doña Julia del Carmen Ramírez Araya, trabajadora social, quien declara haber realizados informes sociales a los familiares de los fallecidos, los que fueron solicitados por la Confederación Minera.

Interrogada al tenor del auto de prueba señala que las familias han sufrido perjuicios psicológicos, así como perjuicios socio económicos, los que tendrían su origen en la muerte de las víctimas.

Sostiene la existencia de cambios tanto en la dinámica familiar, por haber fallecido jefes del hogar, como cambios de roles de familia y en los proyectos, los que en su totalidad se han visto truncados.



Foja: 1

Afirma que aparte de las viudas, los hijos serían los que más afectados. Pasando a analizar una a una las familias, declara que *“la familia de Johan Montalván es un caso emblemático porque acá murió Johan y quedó gravemente herido su padre; la connotación fue doble en esta familia; el caso de Osciél Nnez, su mamá hasta la actualidad está con depresión que no le permite retomar una rutina diaria. Osciél era la imagen protectora para sus hermanas, esto lo afirmo porque entrevist a las hermanas y su discurso es de mucho dolor; la familia de Marcos Arredondo, aquí se puede constatar un caso bien particular, la hija del fallecido quedó totalmente choqueada después de la muerte de su padre, de hecho intent suicidarse pero actualmente se encuentra estudiando una carrera que siempre su padre le había dicho que estudiara, que es ingeniería en prevención de riesgos y ella dice que lo hace como tributo a su padre; la familia de Ramón Cruz, ésta familia tiene hartas características de estar sufriendo un duelo patológico, ya que de acuerdo a lo que yo observó existía una gran dependencia de todos los integrantes de la familia hacía el fallecido; la familia de don Felipe, él era una persona muy ordenada y él mantenía toda la dinámica familiar y lo referente a su familia, él lo evaluaba y era precavido y en su casa tenía extintores buscando prevenir algún incidente.”*

Indica que los daños psicológicos son sufridos por todos los integrantes de las familias afectadas y se expresan en depresión, trastorno del sueño, duelos patológicos, y que muchas familias se han quedado en la etapa del duelo de la negación, lo que no les permite avanzar en su vida personal.

Asimismo, sostiene que existirían sentimientos de culpa también en las familias, sobretodo de parte de los hijos, ya que algunos después de acaecido el accidente dejaron los estudios. En lo que dice relación con los perjuicios económicos, señala que estos se verifican al existir un cambio de proveedor, toda vez que la totalidad de los fallecidos eran los proveedores económicos de sus familias, y que en la actualidad las viudas tuvieron que salir a trabajar, recibiendo un ingreso mucho menor.

Luego, se le exhibe el informe que se encuentra custodiado bajo el N8698-2015 de este Tribunal, reconociendo su autoría.



Foja: 1

En cuanto a la metodología en la confección del informe, explica que esta consistió en entrevistas en profundidad, realizando siete entrevistas, una a cada familia. Agrega que algunas de ellas fueron grupales por medio de visitas domiciliarias, y que se realizaron en el mes de noviembre de 2010, estando presente los miembros adultos de cada familia, mientras que se mantuvieron al margen a los niños menores.

Indica que la esposa de Alexis Cortés recibe pensión de viudez, así como otra persona de la que no recuerda el nombre, y que la señorita Melisa Arredondo recibe pensión de orfandad.

3.- A fojas 905, don Rodrigo Alejandro González Romero, psicólogo, quien declara haber realizado de manera voluntaria contención terapéutica y evaluación en contexto de duelo y crisis para la Confederación Minera y que en ese contexto habría realizado un informe.

Interrogado al tenor del punto cuatro de prueba afirma la existencia perjuicios en el marco de la experiencia de duelo de las familias, en relación al fallecimiento de sus familiares en un accidente de trayecto en el marco de su ejercicio laboral.

Sostiene que como elemento común de las familias evaluadas se puede señalar que *“enfrentan una crisis de alto potencial desestabilizador, a la vez de un proceso de duelo de alto grado de complejidad, este impacto aparece mediado dado el carácter impredecible y catastrófico de un hecho con consecuencias irreversibles, en tanto genera pérdidas humanas, a su vez, el impacto es mediado por las espectaculares lesiones o daños físicos de los cuerpos, lo cual genera elementos que permiten a las familias hacer hipótesis respecto del potencial sufrimiento físico y psicológico de sus seres queridos antes de fallecer, este elemento en algunos casos imposibilitó el ritual de despedida, un último abrazo, en tanto algunos familiares sólo pudieron ver un cajón sellado en lugar de un cuerpo.”*

Por otra parte, indica que el impacto aparece mediado por el tipo de relación que establecían los deudos con los fallecidos, la que en general se trata de relaciones de dependencia material y/o afectiva, recordando que cinco de los siete fallecidos eran jefes de hogar con edades que oscilaban entre 40 y 55 años aproximadamente, mientras que en dos de los casos se trataba de personas de 20 y 30 años aproximadamente.



Foja: 1

En cuanto a la naturaleza de los perjuicios, manifiesta que estos son de orden psicosocial, implicando a nivel colectivo familiar duelos no elaborados tras más de 4 años del suceso traumático, además de resultar duelos que presentan un alto riesgo de consolidarse como duelo patológico. Indica que a nivel individual se presentan las mismas complejidades, cursando en general cuadros depresivos severos y mayores, es así como cuatro o cinco de las personas evaluadas contarían con ideación o intentos suicidas, así como otro tipo de conductas autolesivas.

Específica que Damm y Maribel, hijos de Ramón Cruz, Melisa hija de Alexi Cortés y Mariela Molina cónyuge de Alejandro Tapia, han tenido intentos suicidas, y que ésta última enfrenta su vez una pérdida de un embarazo inicial tras conocer la noticia del deceso de su cónyuge. En relación a Irma, conviviente de Manuel Escobar, presenta ideación suicida en concurrencia de un incipiente patrón de consumo alcohólico.

Seguidamente, se le exhibe el documento custodiado bajo el N°8700-2015, reconociendo su autoría.

4.- A fojas 947, don Paulo Renato Lucchini Traverso, Ingeniero en transporte, quien declara haber elaborado un informe a solicitud del abogado defensor de don José Morales, el que fue incorporado a la causa penal.

Interrogado al punto uno del auto de prueba sostiene que le correspondió realizar un peritaje accidentológico sobre el hecho ocurrido en el camino privado de uso público que conduce a la Mina Zaldívar donde se accidentó, con fecha 23 de mayo del año 2011, un bus marca Daewoo modelo A85 del año 2011 conducido por don José Morales.

Indica que el bus señalado viajaba de bajada y volcó en una curva producto del exceso de velocidad a causa de un sistema de frenos defectuoso.

Sostiene que el sistema balata tambor del bus era defectuoso, a lo que se suma los relatos de los pasajeros del bus quienes indicaron que el vehículo presentaba reiteradamente fallas en los frenos de aire. Agrega como otro elemento a considerar, el hecho de que de acuerdo al catálogo del fabricante dicho bus contaba con freno de motor, pero que no obstante lo anterior y de acuerdo a las pericias realizadas por SIAT y el perito Jiménez,



Foja: 1

el sistema de freno motor no se encontró. Señala que, ante tal situación, habría investigado con el representante de Daewoo en Chile, que el modelo de bus A85 no era apropiado para trabajo industrial en minería.

Sostiene que de acuerdo a la carpeta investigativa tanto el parte policial como el informe SIAT, constataron que no había señalética que indicara la pendiente fuerte o enganche en primera, como tampoco había señalética que regulara la velocidad máxima. En relación a la pista de emergencia a la fecha del accidente, y según los datos contenidos en la referida carpeta, habría una sola señal blanca con rojo que pudo constatar como una señal antigua, a diferencia de la señalética nueva que se encontraba en perfectas condiciones tanto en las placas como en los postes. Concluyendo que la señalización que debía anunciar la pista de emergencia no tenía la retroreflectancia necesaria, afirmando una responsabilidad del administrador del camino al no contar con la señalética reglamentaria adecuada.

En relación al factor humano, señala que don José Morales trabajaba en múltiples faenas y que era soldador, encomendándosele trabajos pesados y la conducción del bus siniestrado para transportar a los empleados de la contratista MDY. Afirma que don José no tenía un curso de conducción de montaña y solamente tenía licencia A2 que lo autorizaba para conducir buses de hasta 17 pasajeros, en tanto que conducía un bus con capacidad para 33 pasajeros debiendo tener licencia clase A3. Además, explica que él contaba con una licencia interna de minas Zaldívar pero que, sin embargo, su licencia de tránsito no lo autorizaba a conducir buses más grandes, lo cual debió ser controlado por Minera Zaldívar.

Finalmente, se le exhibe el documento custodiado bajo el N°8696-2015 de este Tribunal reconociendo su autoría.

5.- Don Gary Gastón Rubio Zamora, agricultor, quien interrogado al punto uno de la interlocutoria de prueba señala que don Guillermo Solar, jefe de obras y quien representaba a MDY, habría obligado a José Morales a conducir el bus, a pesar de que éste dijo que estaba en mal estado.

Con respecto al bus, sostiene que este se encontraba en malas condiciones y que no era apto para transporte de personal, sino que era de turismo. Agrega que antes del accidente el bus fue mandado a arreglar pero



Foja: 1

que no le hicieron nada y que nunca se le habría practicado una mantención como corresponde.

Afirma que José tenía licencia de conducir para 17 personas y que la empresa lo hacía conducir con capacidades superiores.

Declara que las mantenciones del bus las ordenada don Mario Díaz Yunis y Juan Dorador, y que la empresa una vez mandó el bus a Antofagasta y las otras a Copiapó. Agrega que el sistema de frenos de pedal funcionaba en un 30% a 40%, en tanto que el freno de motor y el de mano estaban en mal estado.

Sostiene que José Morales habría manejado el bus al interior de la faena hasta la garita de salida el día del accidente porque don Horacio Gómez no estaba autorizado y no tenía licencia de manejo interno, y que luego de la garita de salida habría seguido manejando por órdenes de don Mario Díaz y don Guillermo Solar, toda vez que don Horacio Gómez venía cansado de conducir de Copiapó a Zaldívar.

Finalmente, indica que no existía ninguna señalética en el camino que indicara el peligro de la cuesta y que los vehículos deben bajar enganchados.

6.- Don Héctor Andrés Bustamante Muñoz, quien interrogado al punto N°1 del auto de prueba, declara que *“como último día de trabajo y terminando la jornada laboral nos dirigimos al campamento y cada uno arreglo sus cosas y cenamos antes de salir y comenzó el trayecto del campamento a garita. Tuvieron que ir a buscar el bus a la garita porque Horacio Gómez lo traía de Copiapó a Zaldívar y él no tenía licencia interna para conducir”*.

Conforme lo anterior, explica que José Morales tenía que parar sus funciones una hora antes para ir a buscar el bus a la garita e ingresar a la faena para poder llevar a las personas que estaban terminando el turno. Una vez que subieron sus cosas al bus, José Morales, quien tenía licencia para 17 personas, habría llevado el bus a la garita de salida, toda vez que Horacio Gómez no tenía licencia para manejar en faena.

Sostiene que el control de la garita no era efectivo, porque José Morales tenía licencia para 17 personas, en circunstancias que el bus tenía 32, coincidiendo con los demás testigos en que la orden de bajar la dio



Foja: 1

Guillermo del Solar, quien tenía conocimiento de que el bus venía con problemas. Declara que una vez dentro del bus y cuando ya había comenzado el regreso a la ciudad de Antofagasta, los frenos del bus no reaccionaron y éste comenzó a tirar chispas por el lado de las balatas.

Continúa su relato señalando que el conductor, José Morales, le habría hecho el quite a varios vehículos que venían delante del bus para no chocarlos, y que después de eso el bus comenzó a girar hasta que se volcó.

Afirma que durante el tiempo que estuvo nunca vio señaléticas que indicaran curvas o la necesidad de enganchar pero que actualmente, cuando ha visitados las animitas, se percató de la existencia de señaléticas de curvas peligrosas, de enganchar y de salidas de emergencia.

Finalmente, declara que el chofer Morales el día del accidente había realizado otras tareas, levantándose a las 6 y media para luego tomar desayuno y estar en terreno hasta las 19 horas aproximadamente, hora en la que volvían al campamento.

7.- Doña Danitza del Rosario Contreras Campos, labores de casa, quien declara ser vecina de doña Teresa Tapia, esposa de Marcos Arredondo.

Quien interrogada al punto N°4 del auto de prueba sostiene que a raíz del accidente los familiares de las víctimas sufrieron perjuicios psicológicos y económicos.

Afirma que su vecina ha pasado muchas necesidades, tomando conocimiento de que ésta última ha tenido que recurrir a su familia para conseguir plata y que en el caso de otras familias los hijos han tenido que dejar de estudiar para ponerse a trabajar. Esto último le habría sucedido a Sharif, al que visto trabajando de vendedor ambulante en la feria. Desde el punto de vista psicológico, afirma que todos están mal, y que ha sabido de casos de intento de suicidio, alcoholismo y depresiones que aún se están tratando. Algunas personas habrían presentado cambio de humor y se habrían puesto más violentas, aflorando la pena en todas las ocasiones en que se ha encontrado con ellos.

Asegura que existen dos viudas que no tenían seguro, doña Teresa Tapia y la señora Jessica, de la que no recuerda el apellido, respecto de las demás declara desconocer el tema.



Foja: 1

8.- Don Andrés Antonio Llime Rojas, jornal de construcción quien declara haber trabajado para la empresa MDY al año 2011 y hasta la fecha del accidente.

Interrogado al punto N°1 del auto de prueba sostiene que el día 23 de mayo 2011, iban saliendo del turno a las 19:00 horas, cuando el bus subió a buscarlos al campamento, conduciendo en ese momento el señor Morales, y que al recogerlos se dirigieron a la garita. Una vez ahí, explica que se habrían bajado para hacer el chequeo de revisión de bolsos, carné, y todo lo que compete al control de la garita, afirmando que en ese momento el chofer Morales le hizo el comentario a don Guillermo del Solar de que los frenos del minibús estaban en mal estado, el que le habría contestado que por ningún motivo se podían quedar, porque no habían camas para los dos turnos.

En cuanto momento del accidente, sostiene que el bus venía con tirones y que tenía ruidos raros, y que al llegar a la cuesta de la Escondida el bus no aguantó más y se le cortaron los frenos de aire, momento que hubo desesperación en todos los pasajeros

Respecto de las infracciones legales, indica que después del accidente se habría enterado de que los dos choferes que supuestamente eran los adecuados para este tipo de caminos y de rutas, al fin y al cabo no lo eran porque no tenían sus licencias correspondientes.

En cuanto a las condiciones del bus, explica que este no contaba con las mantenciones que se debían hacer semanalmente, lo que pudo haber fatigado los frenos y ocurrido el accidente. Agrega que el bus no sólo servía de transporte para la faena Zaldívar, sino que se utilizaba para otros trayectos y que por eso la mantención debería haberse realizado con mayor frecuencia.

Sostiene que no era la primera vez que los frenos habrían fallado en aquel bus pues habría presencia en dos ocasiones problemas de este tipo, una vez que iban a Maricunga y la segunda vez camino a Zaldívar, en ambas situaciones habían quedado en panne.

Señala que el señor Morales ya había manejado el minibús en otras ocasiones, y que éste último no sólo se desempeñaba como chofer, sino que hacía el turno de 12 horas junto con los demás y que después del turno se



Foja: 1

subía al minibús, sin descansar y a veces sin comer. En este sentido, agrega que ni la Minera, ni MDY contaban con un sistema de control para que no existiera repetición de turnos.

Contrainterrogado respecto a quienes eran los choferes designados, precisa que uno de ellos era José Morales y el otro era apellido Gómez, pero que no recuerda su nombre.

Finalmente señala que al bus no se les hacían las mantenciones correctamente y que esto le constaba por los dichos del encargado.

SEXAGÉSIMO: Que la demandada Compañía Minera Zaldívar para acreditar sus alegaciones y defensas se valió de prueba documental, consistente en:

I.- Custodiadas bajo el N°377-2016 de Tribunal:

1.- Informe Técnico de Peritaje de Investigación y Análisis y Levantamiento Topográfico de la Ruta Camino Privado de Uso Público La Negra- Minera Escondida, suscrito por el Perito Jaime Linker Salas y Anexo N°1.

II.- Custodiados bajo el N°376-2016 de este Tribunal:

1.- Informe Técnico Pericial de Mecánica y Dinámica de un Accidente de Tránsito, I-14-125, suscrito por Sergio Cortés Williamson y sus Anexos.

2.- Informe Técnico Pericial Ejecutivo Complementario, Análisis Técnico Científico de Informes Periciales Presentado por los Demandantes.

III.- Custodiados bajo el N°375-2016 de este Tribunal:

1.- Copia de Ordinario SE02-000041/2015 de la Seremi Región de Antofagasta del Ministerio de Bienes Nacionales, con sus adjuntos Decreto N°612 del Ministerio de Bienes Nacionales y copia de inscripción de fojas 278 N°3136.

2.- Copia de Ordinario N°E6358 del Ministerio de Bienes Nacionales de fecha 14 de abril de 2015, en el que se envía el Decreto Supremo N°38 del Ministerio de Bienes Nacionales de fecha 4 de octubre de 1988 y Decreto Supremo N°269 del Ministerio de Bienes Nacionales de fecha 20 de junio de 1984.

3.- Copia autorizada de Inscripción de fojas 278, número 313 del Conservador de Bienes Raíces de Antofagasta.



Foja: 1

4.- Copia autorizada de Inscripción de fojas 147 N°219 del año 1991.

5.- Croquis del lugar del accidente.

6.- Ordinario N°1797 de la Onemi de fecha 15 de diciembre de 2014 con Minuta de Resumen de Accidente de Tránsito en Ruta B-475 de fecha 24 del año 2011.

7.- Informe de Levantamiento Topográfico Sector Ruta Privada Antofagasta Minera Escondida.

8.- Estadística de Tránsito (movimiento de personas y movimiento vehicular).

IV.- Custodiados bajo el N°368-2016 de este Tribunal:

1.- Copia autorizada de noticia titulada “Nuevos despidos en la minería: Sierra Gorda SCM reduce dotación en Santiago y Antofagasta en 8%”.

2.- Copia autorizada de noticia titulada “Cesantía en minería se incrementa 46% en un año y se prevé una agudización”.

3.- Copia autorizada de noticia titulada “Alta cesantía eleva la búsqueda de empleo mineros a su mayor nivel desde 2010”.

4.- Copia autorizada de noticia titulada “Minería en modo low cost: pasan del avión al bus, con fiestas austeras y despidos llegan a niveles gerenciales”.

5.- Copia autorizada de noticia titulada “Productividad Minera cayó 50% en la última década y proyectos reducirán dotaciones”.

6.- Copia autorizada de noticia titulada “Tormenta perfecta: planes de ahorro y freno de inversiones mineras producen pérdida de 12.400 empleos”.

7.- Copia autorizada de noticia titulada “Minería recorta 19.000 puestos y se acorta distancia entre trabajadores de planta y contratistas”.

8.- Copia autorizada de noticia titulada “Continúa ola de despidos en minería: Codelco recorta un 8% la planta de supervisores”.

9.- Copia autorizada de noticia titulada “El Abra revela impacto de la crisis del cobre: la minera despidió a 650 trabajadores”.

V.- Custodiados bajo el N°370-2016 de este Tribunal:

1.- Copia de sentencia dicta en la causa N°2555-2008 por la Excelentísima Corte Suprema.



Foja: 1

2.- Copia de sentencia dictada en la causa N°2049-2008 por la Excelentísima Corte Suprema.

3.- Copia de sentencia dictada en la causa N°4784-2000 por la Excelentísima Corte Suprema.

3.- Copia de la sentencia dictada en la causa N°95-1998 por la Excelentísima Corte Suprema.

4.- Copia de la sentencia dictada en la causa Rol N°739-2000 por la Ilustrísima Corte de Apelaciones de Santiago.

5.- Copia de la sentencia dictada en la causa Rol N°3407-2000 por la Excelentísima Corte Suprema.

6.- Copia de la sentencia dictada en la causa Rol N°6093-2000 por la Ilustrísima Corte de Apelaciones de Santiago.

7.- Copia de la sentencia dictada en la causa Rol N°1134-2001 por la Ilustrísima Corte de Apelaciones de Santiago.

8.- Copia de la sentencia dictada en la causa Rol N°4729-20008 por la Excelentísima Corte Suprema.

9.- Copia simple de la sentencia dictada en la causa Rol N°29582-PL por el 12°Juzgado del Crimen de Santiago.

10.- Copia de la sentencia dictada en la causa Rol 7211-1997 por la Ilustrísima Corte de Apelaciones de Santiago.

11.- Copia de la sentencia dictada en la causa Rol N°95-1998 por la Excelentísima Corte Suprema.

VI.- Custodiados bajo el N°367-2016 de este Tribunal:

1.- Copia autorizada del Convenio Minera Escondida Limitada y Compañía Minera Zaldívar.

2.- Copia del Reglamento Especial de Seguridad y Salud en el Trabajo para Empresas Contratistas.

3.- Copia del Reglamento de Tránsito.

4.- Copia autorizada del Contrato SC-617 Servicio de Construcción de Muelles en Nuevas Piscinas DL y RAL entre Compañía Minera Zaldívar Limitada y Constructora y Maestranza MDY Limitada y su Modificación #1.

5.- Oferta Técnica Propuesta: SC-617 Construcción de Muelle en Piscina DL y RAL.



Foja: 1

6.- Registros del Sistema Global de Accesos, correspondientes al chofer José Morales y al bus CXDL-95.

7.- Contratos de Trabajo de José Manuel Morales Garcés de fecha 28 de diciembre de 2010, 9 y 14 de febrero de 2011 y 3 de abril de 2011, Pablo Alejandro Zepeda Vega de fecha 2 de mayo de 2011, y Horacio Andrés Gómez Vargas de fecha 1 de octubre de 2010, todos con la Constructora y Maestranza MDY Limitada.

8.- Diploma conferido a don José Morales Garcés por la Asociación Chilena de Seguridad, septiembre de 2013.

9.- Diploma conferido a José Morales Garcés por la Asociación Chilena de Seguridad, Julio de 2010.

10.- Certificado de Actividades de Capacitación de la Asociación Chilena de Seguridad respecto de José Morales Garcés.

11.- Examen psicológico de don José Manuel Morales Garcés, suscrito por el psicólogo Gonzalo Pérez Traslaviña.

12.- 3 misivas enviadas por la Asociación Chilena de Seguridad al Señor Mario Enrique Díaz Yunis, Gerente Constructora y Maestranza MDY Limitada.

13.- Certificado de Antecedentes de don José Manuel Morales Garcés.

14.- Hoja de Vida del Conductor don José Manuel Morales Garcés.

15.- Protocolización Notarial del Certificado de Inscripción en el Registro de Comercio Cayman Islands.

VII.- Custodiado bajo el N°369-2016 de este Tribunal:

1.- Copia autorizada de Resolución Exenta N°0047/2010 de la Comisión Regional del Medio Ambiente.

VIII.- Custodiados bajo el N°372-2016 de este Tribunal:

1.- Estudio denominado “Fuerza Laboral de la Gran Minería Chilena 2014-2023. Diagnóstico y Recomendaciones”.

2.- Copia autorizada de estudio denominado “Estrechez Cíclica del Mercado Laboral en la Minería Chilena del Cobre: Diagnóstico y Propuestas”.

IX.- Agregados al expediente:

1.- A fojas 1303, Copia autorizada de escritura pública de Revocación y otorgamiento de poder de Compañía Minera Zaldívar Limitada otorgado



Foja: 1

en la Notaría de Santiago de doña María Soledad Santos con fecha 11 de diciembre de 2015.

2.-A fojas 1316, Copia autorizada de inscripción de la mencionada escritura en el numeral anterior en el Registro de Comercio de Fojas 97.329 N°57102 de 28 de diciembre de 2015.

3.- A fojas 1345, copia de escrito con timbre del Tercer Juzgado de Letras de La Serena de fecha 22 de marzo de 2016, solicitando se certifique.

4.- A fojas 1346, copia de escrito con timbre del Tercer Juzgado de Letras de La Serena de fecha 22 de marzo de 2016, se tenga presente.

5.- A fojas 1348, copia de escrito con timbre del Tercer Juzgado de Letras de La Serena de fecha 1 de abril de 2016, evacuando traslado y acompañado documentos, con citación.

6.- A fojas 1350, escrito de la parte demandada Compañía Minera Zaldívar Ltda., alegando entorpecimiento.

SEXAGÉSIMO PRIMERO: Que a fojas 1035 la Compañía Minera Zaldívar solicitó la confección de un informe pericial de tipo estadístico que informara acerca de la variabilidad del empleo directo e indirecto (el otorgado por empresas contratistas del rubro minero) en la actividad minera, en función de los ciclos económicos por los que ha atravesado dicha actividad durante los últimos 35 años, el que se encuentra custodiado bajo el N°5823-2017 de este Tribunal.

SEXAGÉSIMO SEGUNDO: Que asimismo, la demandada Compañía Minera Zaldívar solicitó oficios a distintas instituciones, entre las que se encuentran: (i) la Dirección Regional de Vialidad de Antofagasta, para que remita copia autentica del Ordinario N°1651-2008, que se pronuncia sobre la calidad jurídica de la ruta de acceso al yacimiento Minero, copia autentica del Ordinario N°126-2008, del Fiscal de dicha Institución que contiene pronunciamiento sobre la calidad jurídica de la vía de comunicación de Minera Escondida, copia autentica de la carta del Gerente de Asuntos Corporativos de Minera Escondida, don Pedro Correa Guzmán dirigida a don Pablo Volta, Director Regional de Vialidad II Región de Antofagasta, copia autentica de las cartas camineras de la II Región de Antofagasta, y copia autentica de los Manuales de Carretera N°3



Foja: 1

y N°5, cuyas respuestas rolan a fojas 1696, 1699 y 1701; (ii) la Asociación Chilena de Seguridad para que informe sobre la tasa de accidentes del trabajo ocurridos durante los años 2010, 2011, 2012 y 2013 en las Faenas Mineras de Compañía Minera Zaldívar Limitada, cuya respuesta rola a fojas 1702; (iii) el Ministerio de Bienes Nacionales, a fin de que remitiera copia auténtica del Decreto Supremo N°612/1987, N°269/1984 y N°838/1988, cuya respuesta rola a fojas 1713;

SEXAGÉSIMO TERCERO: Que la Compañía Minera Zaldívar rindió prueba testimonial haciendo comparecer a estrados a los siguientes testigos:

1.- Don Guillermo Lorenzo Solar Vásquez, quien declara haber prestado servicios para la Sociedad Constructora y Maestranza MDY Ltda hasta antes de diciembre de 2012, quien interrogado al punto N°1 del auto de prueba señala que cuando pasó el accidente se me desempeñaba como administrador de contratos en faena para MDY Ltda y que habría asumido su turno el fin de semana inmediatamente anterior al del accidente.

Explica que el día del accidente *“el turno entrante llegó a la hora programada, hizo ingreso a faena normalmente y el personal entrante se dirigió dormitorios y comedores. El personal saliente, que se había retirado de faena a eso de las 18 horas, ya comidos, procedieron a abordar el bus. El chofer, que le tocaba manejar el bus fue a comedores a alimentarse y a retirar su colación de bajada y se dirigió al bus a supervisar su carguío”*.

Indica que una vez arriba del bus le habría consultado al chofer, que era Horacio Gómez, si estaba todo listo, lo que significaba haber realizado el chequeo visual del bus, verificado luces, neumáticos, puertas cerradas de maleteros, es decir, si estaba todo en orden para salir, a lo que él habría hecho una seña de que estaba todo *“ok”*. Luego de lo anterior, le habría hecho una seña a los trabajadores y dado la mano a cada uno de ellos, saliendo el bus hacia la garita.

Posteriormente, explica que se habría dirigido a los comedores y luego al dormitorio a descansar. Luego, relata todos los hechos que sucedieron desde que tomó conocimiento del accidente hasta el día siguiente, los que califica lleno de diligencias, trámites y declaraciones.



Foja: 1

Explica que al llegar al sitio del accidente pudo percatarse que el bus se encontraba sin la parte superior, muchos cuerpos tirados en el entorno, varios asientos arrancados de cuajo con el personal amarrado a los asientos por el cinturón de seguridad, otros heridos y otros pidiendo ayuda.

Indica que encontró a José Morales en el asiento del conductor con el cinturón de seguridad puesto, casi ahorcándose, tirado a un costado, y que lo habría ayudado a zafarse. Aclara que sólo después a las declaraciones que se fueron tomando durante el transcurso del día, pudo percatarse que Horacio Gómez no iba conduciendo el bus, en circunstancias que, consultada la garita de control, se registraba a este último conduciendo.

Sostiene que investigando el tema y por declaraciones de testigos involucrados en el accidente, habría logrado establecer que *“Alejandro Tapia, quien era supervisor de faena y que era la persona de más alto rango que viajaba en ese bus le había pedido a Horacio Gómez que le entregara el bus a José Morales para que éste manejara y llegar más rápido a Copiapó porque él tenía pasaje para las cinco de la madrugada para viajar al sur”*. Agrega que era un protocolo de traslado que Horacio Gómez fuera el chofer oficial de traslado del bus Copiapó – Zaldívar, apoyado por los choferes Leonardo Jorquera o Pablo Zepeda, que era el otro chofer que tenía permiso para manejar el bus y que eran de turnos contrarios, uno entraba y el otro salía.

Destaca que todos los vehículos que circulan para minera Zaldívar debían cumplir un estándar impuesto por la compañía minera en cuanto a antigüedad, equipamiento y condiciones de uso, lo que se traducía en que cada vez que un vehículo entraba era chequeado en luces, pértiga, baliza, parabrisas, neumáticos, etc., si no cumplía esa norma no se podía ingresar. Lo mismo para los conductores: si no tienen licencia interna no podían ingresar vehículos. Conforme lo anterior, afirma que MDY y este administrador siempre se preocuparon de cumplir dichas normas.

En cuanto a las exigencias de la Compañía Minera en materia de cumplimientos de reglamento de tránsito y seguridad, declara que *“en general, Cía. Minera Zaldívar exige una charla de inducción de hombre nuevo a todo trabajador que ingresa a trabajar a la faena y el trabajador firma un documento que acredita si recibió dicha charla. Esa charla debe*



Foja: 1

contener a lo menos, los riesgos que correrá el trabajador, cuáles son las conductas que no tolerará, normativa de tiempos y autorizaciones para cada actividad que deba realizar, entre ellas de tránsito y conducción ”.

Además, señala que al inicio de la pendiente de bajada hay un enorme letrero que dice que camiones y buses deben bajar enganchados, lo que a su juicio no se respetó en este accidente y que todo el trayecto por la carretera se encuentra debidamente señalizado.

Repreguntado respecto a si el sr. Alejandro Tapia estaba facultado o tenía alguna instrucción de MDY para ordenar el cambio de choferes, el testigo responde que no tenía dicha facultad o instrucción, ya que él era supervisor de terreno, y los choferes no son trabajadores de terreno.

En cuanto al bus accidentado, expone que este bus era del año y no había recibido ninguna información sobre un desperfecto de éste.

Respecto del tipo de vehículo que podía conducir José Morales, precisa que éste tenía una licencia A2, lo que le permitía manejar buses de hasta 19 pasajeros, es decir, hasta minibuses.

Refiere que el chequeo que efectuaba MDY al bus consistía revisar el aceite, líquido de frenos, agua, niveles en general, presiones de aire y apriete de tuercas, no constándole si el bus estaba con las mantenciones al día.

2.- Don Sergio Arturo Máximo Cortés Williamson, quien declara ser ingeniero civil y perito judicial de esta Corte en todas las ramas de la ingeniería.

Interrogado al punto N°1 del auto de prueba y luego de precisar que el camino en el que ocurrió el accidente es privado de uso público, sostiene que Minera Escondida es responsable del uso u operación del camino, de la mantención y de tenerlo en condiciones que no representen riesgo para la seguridad de quienes lo usen mediante procedimientos, pero muy especialmente de los letreros de señalización vial que en él se encuentran.

Hace presente que conoce el camino desde al menos el año 2008, por distintos peritajes que ha debido practicar, decretados de oficio por juzgados de Antofagasta, quienes no tienen ninguna relación con Minera Escondida ni con la Compañía Minera Zaldívar, pero que en este caso en especial fue personalmente a Antofagasta y subió para reconocer e inspeccionar todo el camino.



Foja: 1

Informa que *“el camino en general es asfaltado y en el sector específico de la cuesta donde ocurrió el accidente es suficiente y ampliamente ancho, en algunos sectores contiene una pista adicional de subida y la berma también es ancha que se puede considerar como otra pista más porque Minera Escondida la mantiene en muy buenas condiciones”*.

Luego de referirse a las conclusiones e informes técnicos que se hicieron al camino, los que se encontrarían acompañados en el anexo de su informe, aclara que éste camino no tiene las características de un camino de montaña, y que incluso un informe al que tuvo acceso solicitado por Minera Escondida a una empresa especialista en proyecto y diseño de ruta, concluye que el camino no es un camino de montaña bajo ninguna circunstancias sino que se puede considerar una vía recta.

Indica que es Minera Escondida quien controla absolutamente la ruta, desde la garita en La Negra hasta la garita en Minera Escondida, lo que fue sido corroborado por el señor Jorge Horta, Superintendente de Seguridad y Prevención de Riesgos de Minera Escondida. Agrega que esta última supervisa y controla el uso del camino y las condiciones de seguridad y prevención de riesgos, además de los letreros de seguridad que en él existían a la fecha de los hechos. Concluye, por tanto, que el camino no representaba ninguna condición insegura.

En cuanto al bus, señala que *“éste era nuevo, con tan sólo cuatro meses de uso, días antes del accidente se le efectuó la revisión técnica de los 10 mil kilómetros exigida por la garantía del fabricante, que incluía la revisión y regulación de los frenos de servicio y estacionamiento”*. Expone que en las declaraciones algunos de los demandantes mencionan que cuando el chofer pisaba el pedal del freno se sentían ruidos o sonidos o chirridos propios del roce entre dos piezas, una estática y una móvil, con lo cual se puede determinar que no hubo corte de frenos.

Insiste que lo anterior, estaría corroborado por el informe de la SIAT y de otro perito mecánico en el que indican que los ductos y flexibles del sistema de frenos no estaban dañados o cortados.

Sostiene que el representante de los buses Daewoo, a quien se le consultó y solicitó antecedentes, informó que el tipo de bus A-85 de 2011,



Foja: 1

considerando que el camino era una vía recta en la práctica con una pendiente ondulada o moderada, podía perfectamente ser utilizado en esas condiciones sin que esto representara riesgo alguno. Además, el representante le proporcionó un detalle del sistema de frenos en el que se incluía el circuito neumático (operado por aire), en el que existían dos circuitos independientes, de tal manera que, si uno fallaba se cortaba o dañaba en sus ductos, el otro operaba sin dificultad. También funcionaba el freno de estacionamiento y un freno que operaba sobre los gases de escape del motor por accionamiento manual, de manera de que cuando ésta se utilizaba se cerraba la salida de gases ahogando el motor.

A mayor abundamiento, explica que el bus tenía dos frenos, uno maxi break y otro de tipo mariposa, por lo que el bus no representaba una condición insegura.

Seguidamente, califica de insegura la conducta del chofer, el que no tenía una licencia profesional, conocía perfectamente el camino, y sabía la existencia de un letrero de seguridad que estaba en la cima de la cuesta para la bajada en que se indicaba que los buses y camiones bajaran enganchados, maniobra que no realizó, sino que bajó haciendo mal uso y abuso del freno de servicio con lo cual se produjo que éstos no operaran adecuadamente.

Insiste que la razón de lo anterior se debe al mal uso y abuso de los frenos. Explica que las baltas, que son de un material que contiene partículas conglomeradas y juntadas principalmente por resinas epoxicas (plástico), por el calentamiento se van degradando los materiales plásticos produciéndose una cristalización de los frenos y posteriormente se puede llegar a la carbonización y que los frenos cristalizados o carbonizados no frenan al vehículo.

Agrega que al chofer se le dio la capacitación necesaria y suficiente para conducir el bus Daewoo A85, el que se encontraba en buenas condiciones de operación y mantenimiento, en una cuesta de bajada que se puede considerar una vía recta.

Finalmente, se le exhibe el documento guardado bajo custodia N°376-20106, reconociendo su autoría y firma.



Foja: 1

3.- Don Jaime Israel Linker, quien Aclara que se le ha convocado en su calidad de testigo y que conoció de los antecedentes preliminares del accidente de tránsito ocurrido en la ruta que corre desde La Negra a Mineras Zaldívar. Explica que fue en dicha condición que se le solicitó confeccionar un estudio técnico profesional respecto de las condiciones de la vía señalada, debiendo identificar los puntos críticos en caso de existir, también el estudio comprendería determinar si dicha vía cumplía con las especificaciones técnicas señaladas en el manual de caminos y carreteras de Chile dependientes del MOP.

Luego de explicar su metodología de investigación, sostiene que en toda la ruta se fueron verificando las demarcaciones centrales de separación de vías, zonas de adelantamientos y zonas de prohibición, todas las cuales se encontraron normalizadas de acuerdo a lo que señala la normativa en el manual de caminos y carreteras de Chile.

Señala que *“así también se habrían verificado y constatado las señalizaciones verticales y horizontales de prohibición, limitación, restricción o indicaciones acordes a cada punto en específico, llámese cruce de ferrocarril, limitación de velocidad máxima, zonas de adelantamientos, restricciones de paso, indicaciones en empalmes con otras vías, zonas de pendientes y otras que se graficaron y se fijaron fotográficamente en mi informe pericial”*.

Explica se identificó una zona crítica en la vía, en el kilómetro 124,36, la que fue tratada de manera especial denominándola zona de estudio en el informe.

Respecto de la fijación de esa zona de estudio, habrían contratado una empresa independiente y profesional en el área de la topografía para que desarrollara un levantamiento topográfico que abarcara 15 kilómetros de estudio, aproximadamente desde un kilómetro aproximado bajo el punto donde se encuentra actualmente un monolito en recuerdo de las víctimas del accidente hasta el punto en que cruza perpendicularmente la ruta hacia el ingreso de la garita Zaldívar.

Expone que en el estudio entregado por geométrica se señaló y determinó la ubicación exacta de cada señalética vertical y horizontal de aviso de pendiente fuerte, de restricción de velocidad a 80 kilómetros por



Foja: 1

hora y de curvas, y que todas se encontrarían de acuerdo a la normativa señalada en el manual de caminos y carreteras de Chile.

Asimismo, y como parte de este informe se habría hecho un levantamiento específico de la denominada zona de estudio, entregando como resultado que la curva previa al volcamiento del bus Daewoo siniestrado, cumplía con la curvatura, la pendiente y el peralte para una velocidad de diseño de la vía de 80 kilómetros por hora, según la tabla específica de velocidad del diseño del Manual de caminos y Carreteras.

En cuanto al bus siniestrado sostiene que de acuerdo a su experticia *“el sistema de frenos que tenía el bus accidentado era completamente suficiente para transitar en forma segura por la ruta camino privado de uso público que corre desde La Negra a Zaldívar y lo prueba el hecho de que dicho bus había transitado en innumerables ocasiones por ella”*.

Interrogado respecto al lugar en que habría comenzado el accidente, aclara que *“el accidente en ningún caso nació en la curva previa al volcamiento ya que dicho punto sólo señala una incidencia lamentable dentro del desarrollo del accidente, ya que el accidente en mi opinión y teniendo como base la ruta desde la salida de la Garita es que este se inicia precisamente en circunstancias en que al dejar el cruce y tomar la vía del camino privado pavimentado el conductor no configuró correctamente la máquina, me refiero a ello que no puso el cambio en la marcha adecuada, ni mantuvo la velocidad y las revoluciones del motor como debería haberlo hecho para realizar el descenso de la pendiente en forma segura y a una velocidad acorde a la vía.”*

Finalmente, se le exhibe el documento custodiado bajo el N°377-2016 y sus anexos, reconociendo su autoría y firma

4.- Don Mario Enrique Díaz Yunis, ingeniero en minas, quien declara ser gerente general de la empresa MDY desde el 1 de octubre de 2013, quien interrogado al punto N°1 de prueba declara haberse encontraba en Copiapó cuando se enteró del accidente.

Explica que el protocolo de traslado de cambio de turno era el siguiente *“desde Copiapó a faena subían dos conductores, don Leonel Jorquera y don Horacio Gómez, siendo este último el encargado de la máquina, tanto en subida como en bajada por la experticia del conductor*



Foja: 1

Horacio Gómez, él conducía desde el cruce El Peñón a la garita faena y de regreso el mismo tramo, completando sus cinco horas de viaje, que en realidad son menos ya que son dos horas de subida y dos de bajada”.

Continúa su narración, señalando que al llegar a la garita ingresó el bus don Leonel Jorquera porque él contaba con licencia interna para conducir. Luego de explicar el protocolo de registro que hay en la garita, indica que Leonel Jorquera condujo hasta llegar al casino del campamento, bajando el turno entrante y subiendo el turno que bajaba, los que fueron despedidos por Guillermo Solar Vásquez.

Posteriormente, sostiene que tomó el bus don Horacio Gómez, encargado del transporte del personal a Copiapó, para cometer su ruta hasta El Peñón y así cumplir la cantidad de horas de conducción, luego debía tomar el bus el segundo conductor Pablo Zepeda, quien le correspondía llegar conduciendo a Copiapó.

Agrega que, no obstante haberse controlado en la garita como conductor saliente a Horacio Gómez, don Alejandro Tapia Mery, supervisor de faena, dio la instrucción equivocada de que no condujera Horacio ni Pablo, aduciendo que él tenía pasajes de regreso a Santiago a las seis de la mañana, por lo que el necesitaba que condujera José Morales porque lo hacía más rápido.

Conforme lo anterior, declara que Horacio lo habría llamado para reportarle la situación, pero que no le fue posible comunicarse por la falta de cobertura en el sector donde se encuentra la garita.

Refiere que José Morales estaba autorizado para conducir dentro de la faena un bus chico camioneta o camión tres cuartos.

Califica de tremendamente molesta la cantidad de señalética que existe dentro de la carretera y que habría un letrero de aproximadamente 5 metros de alto por dos de ancho, reflectante apuntando que buses y camiones deben bajar enganchados, y que en esa oportunidad don José Morales, teniendo todas las condiciones el vehículo nuevo, no las aplicó, no enganchó en primera ni segunda, ni colocó freno de motor.

Insiste en que el bus tenía freno de motor, frenos de aire y freno de mano, y que desestimando estos tres elementos el señor Morales bajó supuestamente enganchando en cuarta el bus, y que, al intentar reducir



Foja: 1

marchas, la caja de cambio quedó en neutro, tratando de detenerlo exclusivamente con freno de aire, ya que a esa altura era imposible poner freno de motor, el que sólo funciona bajando enganchado o en primera/segunda.

Seguidamente, hace hincapié en los protocolos de seguridad y de prevención de riesgo e higiene ambiental que posee la Compañía, y en el hecho de que todo el personal debe tener cursos de inducción y de hombre nuevo cuando se ingresa por primera vez a una faena, todo con el objetivo de no tener accidentes y poder regresar sanos y salvos.

Sostiene que el bus cumplía con todas las normas que exige el Ministerio de Transportes para su operación, y que el viaje se había hecho en varias ocasiones sin novedad, teniendo el bus todas las revisiones hechas por Daewoo, sin presentar falla alguna.

En cuanto a la licencia de conducir que poseía el señor Gómez al momento de accidente, afirma que éste tenía licencia clase A3 y que de acuerdo a sus registros ésta se encontraba al día, pero que no contaba con licencia interna para conducir en la faena de Zaldívar.

5.- Don Marco Antonio Matamala Lagos, quien interrogado al punto dos de la resolución que recibe la causa a prueba señala que el contrato existía entre la empresa C y J y Constructora MDY desde el mes de marzo de 2011.

Explica que ese contrato lo manejaba él, porque en esos momentos era asesor en prevención de riesgos de MDY, y como tal el encargado de cumplir con los protocolos y reglamentación de Zaldívar para los vehículos.

En cuanto a la forma de traslado, señala que éste se hacía de la siguiente manera: comenzaba con el traslado en bus en el trayecto ida y vuelta entre Minera Zaldívar y Copiapó. Se producía la primera detención en el cruce Taltal, donde se realizaba la colación que era el almuerzo y duraba una hora y luego cambio de conductor hasta faena El Peñón. Desde El Peñón se realizaba nuevamente un cambio de conductor hasta garita Zaldívar.

Sostiene que al llegar a esta garita, existían los siguientes controles *“los guardias de seguridad controlan el bus en aspectos externos, por ejemplo neumáticos, estado del parabrisas, cinturones de seguridad, luces y*



Foja: 1

dos cosas que exige la gran minería y que son pértiga y baliza.- Luego de eso, se va al segundo control que es en garita, donde se controla al conductor y documentación reglamentaria del vehículo”, ahí solicitan “la revisión técnica al día, seguro obligatorio, permiso de circulación y año de construcción, ya que no puede pasar los 5 años de antigüedad”- Estos eran los controles de acuerdo al bus para ingresar a garita.

En cuanto al conductor, señala que éste debía tener licencia interna, la que era entregada por Zaldívar, que exigía cursos y solicitud de hoja de vida de conductor, examen sicosensotécnico de acuerdo a la categoría y manejo defensivo.

Respecto al tema de las mantenciones del vehículo, afirma que éstas se realizaban de acuerdo a la lista de checklist que contemplaba el vehículo y del programa de mantención, y que la última mantención se realizó con 28 días o un mes antes de ocurrido el evento. De esta última mantención habría recibido un informe, pues debía mantener esa documentación para ponerla a disposición de Zaldívar respecto del vehículo. Agrega que la mantención estaba a cargo de C y J, mientras que ellos eran los responsables de darle aviso del kilometraje para que se efectuaran las mantenciones programadas.

Indica que el contrato establecía que el personal lo colocaba la Constructora MDY, y que los requisitos eran que el conductor tuviese la licencia adecuada para manejar el bus, resultando habilitados Leonel Jorquera, Pablo Zepeda y Horacio Gómez.

Declara que no hubo ningún reclamo u observación de parte de los usuarios del bus (los trabajadores), relativo a algún mal funcionamiento o deficiencia mecánica en general. Lo único fue una observación de Horacio Gómez respecto a la mantención según el kilometraje, que ya estaban cerca del periodo para solicitar la mantención de los diez mil kilómetros, la cual se realizó.

En lo que dice relación con las exigencias que se solicitan a los trabajadores que conducían ese vehículo, indica que eran *“hoja de vida de conductor, certificado de antecedentes, manejo defensivo en alta montaña, examen sicosensotécnico, licencia de conducir A3 A4, vigente”,* mientras



Foja: 1

que *“los exámenes sicosensotécnico y el de manejo defensivo en alta montaña los efectuaban en la Asociación Chilena de Seguridad”*.

Afirma que estos cursos *“eran exigidos y tenían que ser exhibidos para la acreditación de licencia interna de Zaldívar, debido a que esto era lo necesario y obligatorio para contar con licencia interna en Zaldívar, más una capacitación que realizaba Zaldívar respecto a las condiciones internas de tránsito de la compañía”*.

6.- Don Alonso Ignacio Astorga Carrasco, quien declara que, en su calidad de prevencionista de riesgo de la MDY al interior de la Compañía Minera Zaldívar, no le correspondía controlar el mini bus que se utilizaba para el personal entrante y saliente.

Afirma que el bus lo comenzó a ver al poco tiempo de iniciada la faena y que se habría informado por compañeros de trabajo que este era arrendado y que había llegado cero kilómetros.

Señala que su función dentro de la faena era controlar el estándar de seguridad de la faena cumplir con los requerimientos de la empresa mandante y cumplir con todo requerimiento de la normativa legal vigente.

Sostiene que posterior al accidente, le habría tocado participar en la presentación de documentos a los organismos fiscalizadores, inspección del Trabajo y Servicio Nacional de Salud, en donde parte de los documentos que presentó fue la documentación del mini-bus. Recuerda haber presentado un registro de la última mantención que se le hizo con poco kilometraje recorrido y el certificado de la homologación de la revisión técnica.

Agrega que la Inspección del Trabajo de Antofagasta, le habría pedido presentar a la empresa involucrada en el accidente, una serie de documentos laborales y de Prevención de Riesgo, los que hacían un total de veinticinco ítems aproximadamente, presentando tres días después la carpeta con toda la documentación.

Repreguntado sobre los cursos de prevención de riesgos que exigía la Minera Zaldívar a los contratistas, explica que cualquier trabajador que ingresara a la Compañía Minera Zaldívar debía tener *“el curso de inducción hombre nuevo, más la realización de un taller llamado liderazgo con coraje; y específicamente para choferes y conductores para poder*



Foja: 1

obtener licencias internas de conducción debían contar con un curso de manejo defensivo de cuatro horas cronológicas realizado por un organismo certificado como en este caso la Asociación Chilena de Seguridad, y la rendición de un examen teórico de Conducción que realizaba la Cía. Minera Zaldívar, puedo añadir también que para la adjudicación de un contrato, trabajo u orden de compra en la compañía a toda empresa contratista se le exigía presentar una carpeta llamada Carpeta de Arranque, la cual contenía registros de otras capacitaciones tales como de ODI (obligación de informar), difusiones de planes programas, procedimientos y matrices de prevención de riesgo al personal”.

Afirma que los choferes designados por la contratista MDY para cumplir dichas funciones sí habían realizado los cursos mencionados, contando con choferes de apoyo para los traslados del personal de entra y salida del turno, que pertenecían a la misma faena. Le constaría el cumplimiento del requerimiento para la obtención de la licencia interna en el caso de Leonel Jorquera y Pablo Zepeda, pero en el caso de chofer oficial del mini bus, Horacio Gómez, no le constaría, debido a que éste realizaba sus labores de conducción desde Copiapó hacia la faena y viceversa, recibiendo instrucciones directamente de la administración de MDY que se encontraba en Copiapó.

En cuanto al día del accidente, afirma que los choferes designados por MDY para conducir el mini bus en el trayecto de regreso desde la mina a Copiapó habrían sido Horacio Gómez, en apoyo de Pablo Zepeda.

Sin embargo, aclara que *“días posteriores al accidente, mientras me encontraba en la ciudad de Antofagasta apoyando a labores logísticas del personal involucrado en el accidente y sus familiares, al conversar con uno de los lesionados, tales como Giovanni Olivares y Erick Bustamante, nos enteramos que el día del accidente, una vez controlados en la garita de acceso para el retiro de la faena del personal el supervisor que era Alejandro Tapia que iba en el interior del mini-bús, le pide al chofer oficial, Horacio Gómez, que le entregue la conducción del mini bus a José Morales quien era el chofer designado para transportes del personal solo al interior de la faena, por instrucción de la gerencia de MDY supuestamente, ante lo*



Foja: 1

cual Horacio no tuvo más alternativa de entregar el volante a José Morales”.

SEXAGÉSIMO CUARTO: Que la parte demandada Compañía Minera Barrick Chile Limitada con el fin de acreditar sus alegaciones y defensa se valió de la siguiente prueba documental:

I.- Agregados al expediente:

1.- A fojas 1015, copia autorizada de escritura pública de 14 de febrero de 2011 otorgada en la Notaria de don José Musalem Saffie de la Junta Extraordinaria de Accionista de la Compañía Zaldívar S.A.

2.- A fojas 1025, copia autorizada de escritura pública de fecha 14 de febrero de 2011 otorgada en la Notaria de don José Musalem Saffie de Designación de Apoderados Zaldívar Chile Inc. a Igor González Galindo y otros.

II.- Custodiados bajo el N°374-2016 de este Tribunal:

1.- Memoria Anual de Compañía Minera Zaldívar Limitada del año 2011.

SEXAGÉSIMO QUINTO: Que la demanda Compañía Minera Barrick Chile Limitada provocó la testimonial de los siguientes de don Héctor Fernando Villalón Rojas, quien declara estar contratado a partir de octubre de 2015 por la Compañía Minera Zaldívar SpA, que es controlada por el Grupo Antofagasta Minerals y que habría trabajado con anterioridad para la Compañía Minera Zaldívar Limitada por 10 años aproximadamente.

Interrogado al punto uno de la resolución que recibe la causa a prueba y luego de precisar las tareas que realiza, sostiene que dentro de las funciones del personal de vigilancia está el control de ingreso hacia el recinto minero, para lo cual se cuenta con un sistema de acreditación y control de acceso en que toda persona que quiera ingresar hacia las dependencias de la minera tiene que cumplir requisitos legales e internos.

Agrega que dentro de la acreditación lo primero que debe existir es una relación contractual entre la minera y la empresa contratista para poder hacer efectivo la solicitud de acreditación y posterior ingreso de los trabajadores.



Foja: 1

Indica que los requisitos básicos exigidos a los trabajadores serían contrato de trabajo, curso básico de prevención de riesgos, examen de altura geográfico sobre 3.000 metros sobre el nivel del mar, curso de inducción ODI, pesando sobre la empresa contratista y mandante la obligación de informar. Una vez que se cuenta con esos antecedentes el trabajador estaría en condiciones de ingresar a la faena minera para lo cual debe presentarse con su cédula de identidad en la garita de acceso a la mina.

Explica que una de las funciones del control de acceso es verificar al ingreso que todo vehículo cuente con luces, baliza y pértiga, para lo cual el personal de vigilancia realiza una inspección visual de estos elementos.

Señala que al momento de hacer la gestión de ingreso el conductor debe poseer licencia interna de conducir, y que para poder obtener esa licencia existe un formulario de solicitud de licencia de conducir la cual es solicitada por la administración de la empresa contratista. Los requisitos para su otorgamiento serían una copia de licencia municipal, una hoja de vida del conductor, curso de manejo a la defensiva dictado por alguna mutualidad u organismo administrador y un psicosenotécnico.

Indica que los protocolos señalados con anterioridad se encontraban vigentes en la fecha en que se produjo el accidente.

En cuanto a la ruta B-475, afirma que ésta cuenta con calidad de pavimentación acorde a las exigencias, con señaléticas que de una u otra forma van alertando de las condiciones del camino y que por lo general las condiciones negativas que pudiesen presentarse en la ruta son advertidas por personal de administración de la ruta de minera Escondida.

Señala que a la época de ocurrencia del accidente la Minera Zaldívar tenía reglamentos internos que regulaban, entre otras cosas materias de seguridad y salud de los trabajadores, reglamento de tránsito y las relaciones y obligaciones que debían cumplir los contratistas.

Repreguntado, sostiene que la Compañía Minera Zaldívar no puede velar por los protocolos de seguridad fuera de las faenas, esto es, una vez traspasada la garita de Minera Zaldívar.

Asimismo, aclara que las revisiones que se hacen en la garita no incluyen revisiones mecánicas a los buses o vehículos que ingresaban a la faena, pues esto le corresponde a la empresa contratista.



Foja: 1

SEXAGÉSIMO SEXTO: Que la demandada Sociedad Constructora y Maestranza MDY con el fin de acreditar sus alegaciones y defensas se valió de la siguiente prueba documental:

I.- Custodiados bajo el N°582-2016:

1.- Set de documentos.

II.- Custodiados bajo el N°364-2016 de este Tribunal:

1.- Copia de Escritura de Constitución de Sociedad “Constructora Merrod Limitada” o “Merrod Ltda.”.

2.- Copia de escritura de Modificación de Sociedad Responsabilidad Limitada “Constructora Merrod Limitada” a “Constructora y Maestranza MDY Limitada”.

3.- Copia de Escritura de Modificación de Sociedad de Responsabilidad Limitada “Constructora Y Maestranza MDY Limitada”.

4.- Comprobante de Egreso Folio N°0920856 de HDI Seguros y Finiquito Siniestro N°9004769.

5.- Comprobante de Egreso Folio N°0920853 DE HDI Seguros y Finiquito de Siniestro N°9004769.

6.- Comprobante Egreso de fecha 12 de agosto de 2011, Documentos Cancelados Folio N°0923459 de HDI Seguros y copia de cheque por el monto de 21.962.080.

7.- Reglamento Interno Orden, Higiene y Seguridad 2009 de la Constructora y Maestranza MDY Ltda.

8.- Contrato de Trabajo de Horacio Andrés Gómez Vargas y Constructora y Maestranza MDY Limitada de fecha 1 de octubre de 2010 y Anexo de fecha 2 de mayo de 2011.

9.- Informe de Evaluación Psicosensotécnica para Conductores/Operadores de Vehículos/Equipos Autopropulsados de don Horacio Andrés Gómez Vargas.

10.- Examen Sicológico de don Horacio Andrés Gómez Vargas, suscrito por el sicólogo Rodolfo Galarce Reynoso.

11.- Charla de Inducción al Hombre Nuevo (DAS) Constructora y Maestranza MDY Limitada respecto de don Horacio Gómez V.

12.- Acta de Entrega de Elementos de Protección Personal suscrita por Horacio Gómez V.



Foja: 1

13.- Contrato de Trabajo de Pablo Alejandro Zepeda Vega y Constructora y Maestranza MDY de fecha 2 de mayo de 2011.

14.- Comprobante de Recepción Reglamento Interno de Orden Higiene y Seguridad suscrito por Pablo Zepeda.

15.- Acta de Entrega de Elementos de Protección Personal suscrita por Pablo Zepeda Vega.

16.- Charla de Inducción al Hombre Nuevo (DAS) Constructora y Maestranza MDY Limitada respecto de don Pablo Zepeda.

17.- Evaluación Psicosensotécnico Riguroso e Ineludible para Conductores/Operadores de Vehículos/Equipos Autopropulsados de Pablo Alejandro Zepeda Vega.

18.- Contrato de Trabajo de José Manuel Morales Garcés y Constructora y Maestranza MDY Limitada de fecha 3 de abril de 2011.

19.- Comprobante de Recepción Reglamento Interno de Orden Higiene y Seguridad suscrita por José Morales.

20.- Charla de Inducción al Hombre Nuevo (DAS) Constructora y Maestranza MDY Limitada respecto de José Morales Garcés.

21.- Acta de Entrega de Elementos de Protección Personal suscrita por José Morales.

22.- Informe de Evaluación Psicosensotécnica para Conductores/Operadores de Vehículos/Equipos Autopropulsados de don José Manuel Morales Garcés.

23.- Examen Sicológico de don José Morales Garcés, suscrito por el psicólogo Rodolfo Galarce Reynoso.

24.- Diploma otorgado por la Asociación Chilena de Seguridad a don José Morales Garcés en julio de 2010.

25. Diploma otorgado por la Asociación Chilena de Seguridad a don Horacio Gómez Vargas en mayo de 2010.

26.- Diploma otorgado por la Asociación Chilena de Seguridad a don Horacio Gómez Varas en marzo de 2010.

SEXAGÉSIMO SÉPTIMO: Que, asimismo, la demandada Sociedad Constructora y Maestranza MDY provocó la testimonial de los siguientes testigos:



Foja: 1

1.- Don Pablo Alejandro Zepeda Vega, quien declara haber prestado servicio a MDY como conductor del bus y operador de camión pluma, desde el 2 de mayo de 2011 al 15 de octubre de 2012.

Interrogado al punto uno del auto de prueba señala que el día del accidente se sentó en el penúltimo asiento por al lado del pasillo con el fin de observar la conducción del chofer. Sostiene que cuando iban aproximadamente en el cruce Zaldívar con la Escondida empezó a observar varias conductas que comentó con la persona que estaba al lado suyo con respecto a la conducción del conductor, en particular lo que hacía en cuanto al manejo de los frenos por estimar inapropiado su uso.

Agrega que entre 5 a 10 minutos de conducción pasado el cruce, comenzó a sentir un fuerte olor a balata o freno, y que cuando ingresaron a una cuesta el conductor no realizó un enganche, escuchando posteriormente que se habrían cortado los frenos.

Afirma que a la fecha de ser contratado por la empresa MDY y al momento del accidente, tenía licencia A-3 que es para buses sin límite de pasajeros, licencia A5 para camiones articulados sin límite peso y licencia D que es para operación de camión pluma.

Explica que fue Alejandro, su supervisor, el que tomó la decisión en la mañana de que condujera José (respecto del cual no recuerda el apellido) y que, por lo tanto, durante la mañana *“José trasladó a la gente hacia sus lugares de trabajo y desde ahí lo enviaron a su habitación para que realizara su descanso durante todo el día, saliendo conduciendo pasado las seis o seis y media de la tarde hacia Copiapó.”*

Respecto de los frenos del bus, afirma que nunca encontró algún defecto y que siempre lo que más se inculcaba era la revisión del vehículo antes de salir, revisándolo su colega y él antes de empezar sus servicios.

Interrogado respecto a que conductores originalmente estaban designados para el traslado del bus desde Zaldívar hacia Copiapó, éste responde que Horacio y él.

SEXAGÉSIMO OCTAVO: Que la parte demandada Sociedad de Transportes C y J Limitada con el fin de acreditar sus alegaciones y defensas se valió de la siguiente prueba documental:

I.- Custodiados bajo el N°366-2016 de este Tribunal:



Foja: 1

1.- Informe Técnico Pericial N°45-A-2011 de Carabineros de Chile Prefectura Antofagasta Sección Investigación Accidente en el Tránsito.

2.- Informe Técnico Mecánico y de Daños a Vehículo suscrito por el Perito Pedro León Ramírez Hirane.

3.- Copia de Factura N°000002, 000003, 000004, 000005, 000006, 000009 de la Sociedad de Responsabilidad Limitada Transportes C y J.

4.- Copia de Factura N°000058 de Sino Chile S.A.

5.- Factura N°000098 de Sina Chile S.A.

6.- Ficha Técnica del vehículo Daewoo A85.

7.- Informe Técnico Terreno. OT N°1569.

8.- Certificado de Inscripción y Anotaciones Vigentes en el Registro de Vehículos Motorizados del vehículo placa patente CXDL.95-K.

9.- Copia autorizada del Registro de Comercio de Copiapó de la inscripción de fojas 582 vuelta N°433 correspondiente al Registro de Comercio del año 2010.

10.- Copia autorizada del Registro de Comercio de Copiapó de la inscripción de fojas 23 vuelta N°137 correspondiente al Registro de Comercio del año 2012.

11.- Copia autorizada del Registro de Comercio de Copiapó de la inscripción de fojas 225 número 138 correspondiente al Registro de Comercio del año 2012.

SEXAGÉSIMO NOVENO: Que a fojas 1076 la parte demandada C y J Limitada solicitó oficiar a distintas instituciones, entre las que se encontraban: (i) el Servicio de Registro Civil de Chile con el fin de que remitiera Certificado de Anotaciones del Vehículo placa patente CXDL-95-K y todos los antecedentes disponibles en sus registros, cuya respuesta rola a fojas 1792 ; (ii) SIAT de Carabineros de Antofagasta con el fin de que remitiera copia del informe técnico pericial N°45-A-2011, relacionado con el parte 937, respecto del accidente ocurrido con fecha 23 de mayo de 2011 en la ruta B-475 y todos los antecedentes disponibles sobre parte 937-2011, relativos al accidente ocurrido con fecha 23 de mayo de 2011 en la ruta B-475 y cualquier antecedente sobre el particular, cuya respuesta rola a fojas 2051 de estos autos;



Foja: 1

SEPTUAGÉSIMO: Que la parte demandada C y J provocó la testimonial de las siguientes personas:

1.- Don Pedro León Ramírez Hirane, quien declara que en su calidad de perito judicial de la Corte de Apelaciones de Antofagasta y Copiapó realizó un informe técnico de un vehículo de propiedad de C y J a petición de don Mario Díaz, el que fue remunerado mediante boleta de honorarios.

Seguidamente se le exhibe el documento titulado “Informe Técnico y Mecánico de daños a vehículo 7 de junio de 2011”, reconociendo su autoría y la firma en él contenidas.

Explica que personalmente y junto a un mecánico habría revisado el bus en la ciudad de Copiapó, debiendo cortar algunos partes de la carrocería para llegar al sistema de transmisión general, afirmando que dicho bus era apto para trabajos en zonas mineras del norte.

Respondiendo acerca de las características y funcionamiento del sistema de frenos del bus sostiene que: *“Estos modelos tienen un sistema de frenos de neumáticos que se componen de un compresor, filtro de Aire, filtro y regulador de aire, pulmones, estanque acumulador, válvulas. Con estos sistemas de trasmisión neumáticas la energía auxiliar producida por el aire comprimido que se junta en todos sus sistemas puede incluso o mejor dicho lo hacen que estos frenos actúen los cuatro neumáticos casi sin necesidad del uso del pedal por el conductor, al efectuar cambios para disminuir velocidades o enganchar comúnmente llamado freno de motor, el sistema del freno del bus por su aire comprimido funciona por sí solo, disminuye la velocidad todo en base a computaciones y trasmisiones neumáticas”.*

Agrega que al observar el sistema de frenos advirtió que estaban o habían sido recién mantenidos, por cuanto sus uniones y piñones se encontraban debidamente engrasadas, no mostrando hacía el sector de balatas, grasas o restos de material producto del uso.

Interrogado respecto a cuál sería la causa del accidente, sostiene que luego de la revisión del vehículo y de haber interrogado al chofer, este último señaló que perdió el control de todo, inclusive de la dirección, caja de cambio y pedal de freno y que a la vez solicitó ayuda de los otros pasajeros. Por lo tanto, a su juicio lo que ocurrió fue que el conductor se



Foja: 1

asustó al ver que ninguno de los sistemas le funcionaban producto de haber usado el embregue en demasía, pasado cambio y usado el pedal de freno, lo que determinó que se le bloquearan todos sus elementos incluido la dirección, caja de cambio y frenos, comprometiendo las transmisiones neumáticas.

Respecto de la capacidad del bus, indica que esta era de 35 pasajeros y que no tenía un sistema de retardador de frenos.

2.- Don Erik Wladimir Bustamante Norambuena, quien señala haber prestado servicios a la empresa Sociedad de Inversiones MDY.

Interrogado al punto uno de la resolución que recibe la causa a prueba, y luego de relatar los momentos previos a comenzar el viaje en el bus hacia la garita de salida y la salida misma, explica que al llegar a la cuesta hay un letrero que dice que camiones y buses deben enganchar, y que no sabe que pasó, pero que José Morales no lo hizo y no quiso reducir marcha, y que luego no pudo porque ya iba con mucha velocidad bajando muy fuerte. Indica que él habría despertado a Horacio Gómez y que éste último opto por pasar la marcha aún a la velocidad que se iba, sacó la marcha y la caja se bloqueó, yéndose para abajo el bus en neutro, tomando más velocidad hasta que llegaron al punto que chocaron contra un pretil, giraron y se dieron vuelta.

Afirma que el conductor designado para manejar el bus en el trayecto Copiapó a garita de ingreso de Zaldívar y viceversa era Horacio Gómez, pero que ignora lo que pasó en el lapso en que estuvo en la garita presentando y recogiendo las credenciales de sus compañeros, pues cuando volvió estaba sentado José Morales en el asiento del conductor.

Interrogado respecto a si conoce la existencia de otros conductores para el mismo trayecto que pudiesen haber estado designados y que hubiesen estado en el bus ese día responde que *“además de don Horacio Gómez, iba Pablo Zepeda y el que bajó manejando, José Morales”*.

Afirma que José Morales el día del accidente no habría reclamado o insinuado que el bus presentara alguna falla y que tampoco lo habría escuchado de ninguno de los demás conductores.

Seguidamente e interrogado si don José Morales estaba autorizado o designado para conducir el bus en el trayecto garita de egreso de faena



Foja: 1

Zaldívar hacia Copiapó y viceversa o solamente se encontraba autorizado para conducir el bus en el interior de la faena Zaldívar, esto es desde la garita hasta la faena de Zaldívar, responde que éste solamente estaba autorizado para conducir al interior de la faena, haciendo presente que la compañía minera Zaldívar otorga una licencia o permiso para conducir dentro de la faena, permiso que sabía que tenía José Morales.

En cuanto a la señalética del lugar, explica que ésta existe y que se encuentra en buen estado; la velocidad máxima de vehículos menores y mayores; como 100 metros antes de empezar la cuesta está el letrero de buses y camiones enganchen, zona de curvas, pendiente fuerte, etc.

3.- Don Giovanni Francisco Olivares Bordones, quien declara ser Técnico electromecánico y que conoce Juan Vásquez, socio y empleado de MDY por cuanto es su tío.

Indica que el día del accidente y luego de haber subido al bus posterior al control que se realizaba en la garita, se habría percatado que Horacio Gómez, chofer del bus que habría manejado desde el campamento hasta la garita, estaba sentado al lado suyo, señalándole que habrían cambiado de chofer.

Indica que Horacio Gómez le habría señalado que por una instrucción que le dieron iba a manejar José (respecto del cual no recuerda el apellido).

Relatando el momento del accidente explica que al empezar a bajar la cuesta notó que el bus iba más rápido, y que al mirar al chofer se habría percatado que éste iba nervioso y mal, bombeando el freno. Sostiene que despertó a Horacio, quien se sacó el cinturón, se puso al lado del chofer y gritaron que el bus se había quedado sin frenos. Él se habría sacado el cinturón y corrido hacia atrás y sentado al lado de Osciel, a quien le dijo que se amarrara porque el bus se había quedado sin frenos.

Interrogado respecto a si el bus tenía algún problema, Éste responde que siempre lo vio bien y que debió manejar día del accidente Horacio Gómez porque él era el chofer que los bajaba.

SEPTUAGÉSIMO PRIMERO: Que, previo al análisis de la prueba rendida, es necesario señalar que son hechos pacíficos y no controvertidos en la causa que:



Foja: 1

- a) Durante la tarde del día 23 de mayo de 2011 en la ruta que une las mineras Zaldivar y Escondida con la ciudad de Antofagasta, en cercanías del kilómetro 122, se produjo un accidente de tránsito consistente en el volcamiento de un bus marca Daewoo modelo A85 patente CXDL-95, de propiedad de la demandada Transportes C y J en el que se trasladaban 20 pasajeros trabajadores de la empresa demandada Constructora MDY, incluido el conductor.
- b) Del accidente resultaron 7 víctimas fatales y 13 lesionados de diversa consideración.
- c) Que el chófer de la maquina al momento del accidente era el señor José Morales Garcés, el cual tenía licencia profesional de conducción de vehículos de pasajeros clase A2.
- d) Que la licencia apta para conducir el vehículo en cuestión era profesional clase A3, atendido el hecho de que el bus tenía capacidad de 32 pasajeros, cifra que supera el límite impuesto a la licencia A2, el cual es de 17 pasajeros.

SEPTUAGÉSIMO SEGUNDO: Que, en definitiva, la controversia de autos, atendida la existencia indubitada del accidente, es determinar las responsabilidades en el mismo y las eventuales indemnizaciones procedentes del mismo, de conformidad con el estatuto de responsabilidad aquiliana o extracontractual, en atención a que los demandantes han fundado su legitimidad en la pretensión en su calidad de víctimas por repercusión.

SEPTUAGÉSIMO TERCERO: Que, a la luz de lo dispuesto en los artículos 2314 y siguientes del Código Civil, son requisitos copulativos para la declaración de responsabilidad, y la consecuente obligación de indemnizar los perjuicios causados los siguientes: a) acción u omisión ilícita de los demandados; b) culpa o dolo en el actuar; c) existencia de un daño; y d) relación de causalidad entre el actuar imputable y el daño producido.

SEPTUAGÉSIMO CUARTO: Que, del análisis de la prueba rendida, este sentenciador tiene por acreditados los siguientes hechos:

- a) Que el conductor José Morales Garcés estuvo a cargo del bus desde el inicio del viaje, llevando el bus a la garita de salida de las faenas, en donde fue controlado en conjunto con el resto del



Foja: 1

- personal, y continuó conduciendo el mismo hasta que se produjo el accidente.
- b) Que el conductor José Morales habitualmente conducía dicho bus, aun cuando no contaba con la licencia requerida para aquello.
 - c) Que la causa basal del accidente fue la falla del freno de servicio a raíz de su uso inadecuado, lo que produjo un aumento considerable en la velocidad del vehículo de pasajeros, perdiendo el conductor de la maquina el control y la maniobrabilidad del mismo, el que luego de salir del eje de calzada en una curva termina por volcarse, descartándose como causas del incidente la supuesta falta de señalización adecuada en el camino o defectos en el vehículo de pasajeros.
 - d) Que los demandantes sufrieron perjuicios extra patrimoniales a raíz del accidente en cuestión.

SEPTUAGÉSIMO QUINTO: Que, en cuanto al primer hecho señalado en el considerando anterior, para así concluirlo este sentenciador tuvo a su disposición una gran cantidad de probanzas, encontrando versiones contradictorias entre lo declarado por los testigos señores Rubio, Héctor Bustamante y Llime, respecto de lo manifestado por los testigos señores Solar, Díaz, Erik Bustamante y Olivares; en atención a que los primeros refieren que el señor José Morales condujo el bus desde el interior de la faena, precisamente desde el sector casino en donde subieron los pasajeros, hasta la garita, donde luego continuó él mismo con la conducción de la máquina camino a Copiapó, mientras que los segundos señalan que el conductor designado habría sido el señor Gómez, y que solamente luego de pasar por la garita de acceso a la mina habría tomado intempestivamente el control del bus el señor Morales; estimando este tribunal que para el caso en concreto es aplicable la regla 3° del artículo 384 del Código de Procedimiento Civil, en atención a que la declaración dada por los primeros se encuentra más conforme con otras pruebas en el proceso, en atención a que de otros antecedentes vertidos en el proceso, como son por ejemplos las declaraciones prestadas por otros testigos ante el SIAT de Carabineros, como son por ejemplo, las declaraciones del señor Israel Aguilera, Felipe Fernández y la del propio señor Morales, los que señalan que el bus venía



Foja: 1

siendo conducido por el éste último, y que si bien existían relevos, el señor Gómez nunca obtuvo licencia interna para conducir en el interior de la faena minera, por lo que el señor Morales era quien conducía siempre al interior de la misma. Esta falta de licencia interna del señor Gómez es un hecho no controvertido en la presente causa, lo que incluso es reconocido casi sin excepción por los testigos presentadas por todas las partes de este juicio, motivos estimados como suficientes por este sentenciador para tener por cierto dicha versión de los hechos.

SEPTUAGÉSIMO SEXTO: Que, en cuanto a la habitualidad de la conducción del bus por parte del señor Morales sin contar la licencia debida, esto se infiere por los mismos motivos señalados en el considerando anterior, concluyéndose que en el interior de las faenas el testigo a cargo de la conducción del bus era siempre el señor Morales, lo que se ve reforzado por el hecho de que el documento Registro Global control de acceso 3B, señala que durante los meses de abril y mayo de 2011, el señor Morales fue controlado como conductor del bus CXDL-95 en cuatro oportunidades, los días 10 y 18 de abril y 9 y 23 de mayo de 2011.

SEPTUAGÉSIMO SÉPTIMO: Que, en lo relativo a la causa basal del accidente, esto la falla del sistema de frenos a raíz del mal uso de ellos por el conductor señor Morales, queda acreditado en razón de la declaración de los testigos en este juicio, los informes periciales vertidos, especialmente el informe técnico pericial N° 45-A-2011 elaborado por el SIAT en el marco de la investigación penal por los hechos que motivan el presente juicio.

SEPTUAGÉSIMO OCTAVO: Que las otras supuestas causas del accidente, consistentes en el mal estado del vehículo y de su dispositivo de freno y la falta de mantención de la carretera en cuanto no mantenía las señaléticas correspondientes, no han sido debidamente acreditadas, debido a que, respecto a lo primero, la abundante prueba experta presentada al juicio, consistente en los informes y declaraciones de los señores Paulo Lucchini, Sergio Jiménez, Jaime Linker, Sergio Cortez y Pedro Ramírez, y luego las declaraciones de las los testigos presenciales del accidente, son totalmente contradictorias entre sí, señalando algunos la presencia de fallas recurrentes en la máquina, especialmente en su sistema de freno y su motor,



Foja: 1

mientras que otros concluyen y señalan absolutamente lo contrario, por lo que, en atención a las demás prueba en el proceso, esto es el hecho de que el bus tenía fecha de fabricación el mismo año en que ocurrió el accidente, y que, atendido el hecho de que el informe de SIAT Carabineros hace presente que en sus conclusiones el que se descarta una falla mecánica, señalando que el sistema de frenos se encontraba funcionando, es que este sentenciador no puede concluir la efectividad de dicha imputación.

En cuanto a la falta de señalización, y sin entrar al análisis acerca de la responsabilidad acerca del deber de mantención de la ruta, este sentenciador estima que de la prueba aportada, especialmente los informes periciales que señalan acerca de la discordancia en cuanto a la antigüedad de las señaléticas, en cuanto algunos aparecen como efectivamente colocadas con posterioridad al accidente, no aparece como prueba suficiente para así tenerlo por acreditado, lo que tampoco fluye con claridad respecto de la prueba testimonial.

SEPTUAGÉSIMO NOVENO: Que, en cuanto a los perjuicios sufridos por los demandantes, a raíz de la prueba aportada al proceso, especialmente, a) los informes psicológicos elaborados y reconocidos como testigo por don Rodrigo González, el que refiere acerca de la afectación psicológica vivida por los demandantes a raíz de los duelos vividos por cada uno de los grupos familiares de los demandantes, señalando que incluso en algunos de ellos se manifestaron enfermedades psicológicas de diversas magnitudes, incluidos intentos de suicidio; b) los informes sociales elaborados y reconocidos como testigo por doña Julia Ramírez, la que relata los problemas psicológicos y socio económicos vividos por las familiares de las víctimas, haciendo hincapié en que los fallecidos eran, en general, los jefes de hogares en cada una de sus familias, lo que se tradujo en que la mayoría de los proyectos de vida hayan quedado trancos con las repentinas muertes; c) la declaración de Danitza Contreras, la que refirió acerca de los daños sufridos por la cónyuge e hijo de la víctima Marcos Arredondo, relatando sobre las dificultades que surgieron en dicha familia a raíz de la muerte del padre de familia; d) los demás documentos atingentes, consistentes en certificados del Servicio Nacional de Registro Civil e Identificación, en los que se da cuenta de los lazos de familia existente entre los demandantes y



Foja: 1

las víctimas del accidente, las fotos del y las publicaciones vertidas en la prensa, configuran para este sentenciador motivos que deben tenerse, a lo menos, como base suficiente para presumir, grave y precisamente, al alero de lo regulado en los artículos 1712 del Código Civil y 426 del Código de Procedimiento Civil, la existencia de daños extra patrimoniales en los actores. Dichos perjuicios deberán ser estimados prudencialmente en atención a la vínculo y la dependencia existente entre las víctimas y los demandantes.

Que, en lo que refiere al daño material alegado, específicamente el lucro cesante reclamado, si bien este tribunal comparte el razonamiento efectuado por el demandante, en cuanto la determinación de la cuantía a indemnizar nunca puede ser completamente exacta, en atención a que estos daños se producen en los eventuales ingresos futuros que pudiere el demandante obtener, no es menos cierto que dichos ingresos deben ser ciertos, y en ese sentido, es de cargo del demandante acreditar su concurrencia con medios objetivos que puedan justificar la existencia del daño.

En ese sentido, la prueba rendida resulta del todo insuficiente para dichos fines, y no sólo por la estandarización efectuada por la solicitud en cuanto la remuneraciones solicitadas, y las estimaciones efectuadas por el peritaje para dichos fines, sino que en atención a que los demandantes comparecen actuando como víctimas por repercusión, o por *iure proprio*, y no como víctimas directas como herederas de los fallecidos, o por *iure hereditatis*, por lo que las pretensiones y sus pruebas debían estar apuntadas a solicitar y acreditar los ingresos que en la relación con la víctima les favorecía, así los alimentarios debían probar su derecho de alimentos, lo que no fue acreditado, por lo que la demanda en cuanto estos perjuicios deberá ser desestimada.

OCTAGÉSIMO: Que en seguida corresponde analizar si el actuar de las demandas concurren a la producción del accidente, por se analizará la responsabilidad imputada a cada una de las demandadas.

OCTAGÉSIMO PRIMERO: Que, respecto de la demandada C y J, y las imputaciones que se efectuaron en su contra, cabe mencionar que,



Foja: 1

respecto a las fallas del vehículo en cuestión y su obligación de mantención, estas no se tuvieron por acreditadas.

Sin perjuicio de lo anterior, el artículo 170 de la Ley de Tránsito establece un régimen especial de responsabilidad del hecho ajeno, conocida comúnmente como responsabilidad vicaria, en la cual, declarada la responsabilidad del conductor del vehículo se presume culpable al dueño o tenedor del mismo, sin derecho a justificar su propia diligencia, y estableciendo como única causal de justificación el uso del vehículo en contra de la voluntad de su dueño, lo que en la especie no aplica, en atención a que no es controvertido que C y J facilitó el uso del mismo mediante un contrato bilateral oneroso de arrendamiento, autorizando en consecuencia el uso del mismo.

Por otro lado, en cuanto a la responsabilidad civil del propietario, esta solo recae en el arrendatario cuando el contrato sea con opción de compra irrevocable, y éste haya sido inscrito en el registro correspondiente con anterioridad, lo que no ha sido acreditado en autos por parte de la demandada.

Que, en ese orden de ideas, y aun cuando no se ha dictado sentencia condenatoria en sede penal ni civil, respecto de la responsabilidad del conductor del vehículo, habiéndose tenido por acreditado en estos autos la falta del debido cuidado por parte del conductor del vehículo señor José Morales, se deberá declarar la responsabilidad vicaria de la demandada C y J, al haberse acreditado el dominio del vehículo a la fecha del accidente, tanto por el propio reconocimiento de la demandada, como por el certificado de anotaciones emitido por el Servicio Nacional de Registro Civil e Identificación.

OCTAGÉSIMO SEGUNDO: Que, en cuanto al actuar de la demandada MDY, es un hecho pacífico que dicha empresa era la empleadora directa de todos los trabajadores que iban a bordo del bus, lo que a mayor abundamiento se acredita con los contratos de trabajo y demás antecedentes que obran en la causa.

En dicha calidad de empleadora, la demandada, de conformidad a lo dispuesto en el artículo 184 del Código del Trabajo, estaba obligada a



Foja: 1

tomar todas las medidas necesarias para proteger eficazmente la vida y salud de los trabajadores.

En ese sentido, y si bien el accidente ocurrió en las afueras de las dependencias de la mina, es menester tener en consideración que el traslado de los trabajadores desde las faenas a Copiapó era brindado por la misma empleadora, la que mantenía bajo su esfera de resguardo a los pasajeros del vehículo, rigiendo completamente la normativa laboral en cuestión.

OCTAGÉSIMO TERCERO: Que, en ese sentido, habiéndose acreditado que el conductor señor Morales fue designado para cumplir funciones de conductor en el vehículo en cuestión durante el trayecto en que ocurrió el accidente, no contando el señalado con la licencia profesional autorizada para aquello, labores que ejercía continuamente, tanto en el interior de las faenas, como en los trayectos de traslados de los trabajadores a la ciudad de Copiapó, no queda más que concluir la actuación de la demandada fue del todo culposa, toda vez que el propio artículo 187 del Código del Trabajo señala que no es posible exigir el desempeño de un trabajador en funciones que puedan comprometer su seguridad, como es sin duda el hecho de designar como conductor de un vehículo de gran cantidad de pasajeros a una persona que no se encuentra habilitada para ello.

Dicha actuar negligente concurre directamente a la producción del accidente, toda vez que la causa basal del mismo, según se acreditó, fue la falta de experticia del conductor del vehículo, y que de haber sido designado un conductor legalmente calificado para aquello, el resultado dañoso muy probablemente no se hubiera provocado, por lo que será procedente declarar la responsabilidad por el hecho propio de la demandada, atendida la omisión de esta en sus deberes de fiscalización de la normativa de seguridad correspondiente.

OCTAGÉSIMO CUARTO: Que, en lo que refiere al actuar de la demandada Zaldívar, en su calidad de empresa principal, según dispone el artículo 183 E del Código del Trabajo, y sin perjuicio de las obligaciones de las empresas contratistas que funcionen en sus faenas, la demandada debía adoptar las medidas para proteger eficazmente la vida y salud de los trabajadores que laboren en su faena, cualquiera sea su dependencia, debiendo, según establece el artículo 66 bis de la Ley N° 16.744 establecer



Foja: 1

un reglamento especial para empresas contratistas, a fin de implementar un sistema de gestión de seguridad para todos quienes laboren en su faena.

En ese mismo sentido, el D.S. 72 que aprueba el Reglamento de Seguridad Minera, los artículos 16 y siguientes de dicho cuerpo normativo señala que las empresas mineras deberán establecer reglamentos y protocolos internos que garanticen el cumplimiento de las normativas de seguridad para los trabajadores, habiéndose aprobado por la demandada el Reglamento Especial de Seguridad y Salud en el Trabajo para Empresas Contratistas SIS-RZD-011 (R011) y el Reglamento de Tránsito SIS-RZD-018 (R018).

Que dichos reglamentos establecen una serie de obligaciones, tanto para las empresas contratistas como para la propia demandada, las que tienen como finalidad cumplir con la normativa de seguridad vigente y evitar riesgos y accidentes laborales.

OCTAGÉSIMO QUINTO: Que el Reglamento R011 en su numeral 5, al señalar las responsabilidades que recaen en la empresa principal, y a continuación en sus gerentes y demás funcionarios con cargos de supervisión, señalan que será de su responsabilidad velar por el cumplimiento de dicho reglamento, luego el numeral 8.21, en lo que refiere a las reglas de transporte de personal, señala que las contratistas y conductores externos deben cumplir con el Reglamento de tránsito R018.

A su vez, este reglamento vuelve a señalar las responsabilidades por parte de la empresa principal y sus funcionarios respecto a velar por el cumplimiento de todas las normas en lo relativo a materias de seguridad, señalando expresamente en su numeral 4.7, en lo referido a la conducción, que todos los conductores deberán acatar la normativa interna de tránsito y, especialmente, la Ley de Tránsito N° 18.290, señalando que, en el caso de ser requerido, deberán detener en los lugares de control habituales, especificando la garita de control principal.

OCTAGÉSIMO SEXTO: Que estando acreditado en autos que el conductor señor Morales condujo el vehículo de pasajeros el día del accidente desde el casino de la faena, hasta la garita de ingreso, en donde fue controlado, sin mediar reparo alguno, aun cuando la propia licencia de conducción interna señalaba que no se encontraba habilitado para conducir



Foja: 1

ese tipo de vehículos, y que, a mayor abundamiento, no era la primera vez que lo conducía al interior de la faena, ya que el otro conductor, el señor Gómez, no contaba con dicha licencia interna, no queda más que concluir el actuar negligente de la demandada Zaldívar, ya que queda de manifiesto que de haber cumplido diligentemente con su obligación de velar por el cumplimiento de las normas de seguridad, en este caso de tránsito, debería haber, al menos, representado la irregularidad de dicha situación a la empresa contratista, lo que no consta ni ha sido acreditado en juicio, toda vez que en sus propias defensas insiste con la idoneidad del chofer y en el hecho de que éste cumplía exclusivamente dichas funciones.

OCTAGÉSIMO SÉPTIMO: Que habiendo sido acreditado el actuar culpable de la demandada, consistente en la falta del debido cuidado en la fiscalización de las medidas de seguridad referidas al transporte de personas, no queda más que declarar la concurrencia de responsabilidad de la demandada.

OCTAGÉSIMO OCTAVO: Que, en lo referido a la responsabilidad por el hecho de su dependiente que se le imputa a la demandada Barrick, al tenor de la prueba aportada al proceso, si bien es cierto es posible concluir que dichas empresas se encuentran relacionadas, que además comparten algunos apoderados y ejecutivos en sus operaciones efectuadas en el país, no es posible a este sentenciador generarse convicción acerca de la dependencia que en su favor tendría la demandada Zaldívar, toda vez que si bien en ciertos escenarios incluso de manera directa señala Zaldívar su participación en el grupo empresarial internacional Barrick, no se ha acreditado que ésta última sea efectivamente la controladora de la primera, por lo que acreditándose la relación de control entre ellos, la demanda intentada en contra de Barrick deberá ser desestimada por falta de legitimación pasiva de ésta.

OCTAGÉSIMO NOVENO: Que, en lo referido a las causales de justificación establecidas en los artículos 2320 y 2322 del Código Civil alegadas por las demandadas MDY y Zaldívar, se debe tener presente que dichas causales están establecidas al alero de la responsabilidad por el hecho ajeno o del dependiente, por lo que habiéndose declarado la responsabilidad por el hecho propio de las demandadas, en atención a la omisión imputable



Foja: 1

en el cumplimiento de sus deberes, es que dichas causales de justificación son improcedentes en la especie.

NONAGÉSIMO: Que, en lo relacionado con la falta de legitimidad activa de los demandantes, o la eventual reducción del monto a indemnizar fijado, en atención a los montos recibidos por los supuestos pagos por seguros de vida y su correspondiente renuncia de acciones, y por supuestas pensiones de viudez y orfandad, es menester señalar lo siguiente.

Que, sin perjuicio de que el artículo de lo establecido en el artículo 553 del Código de Comercio vigente a la época de celebración del contrato de seguro, señalaba que los asegurados en caso de indemnización insuficiente pueden demandar por los perjuicios que no fuere indemnizado, cabe señalar que no hay prueba en autos que acredite lo alegado por las demandadas, toda vez que si bien se acompañan dos finiquitos firmados por los demandantes Sharif Tapia y Úrsula Castillo, no hay ningún otro antecedente que haga suponer que dé certeza acerca de la efectividad de lo señalado, toda vez que no fue acompañada la póliza, ni tampoco hay constancia que el siniestro en cuestión sea efectivamente el accidente objeto del presente juicio, por lo que esta excepción deberá ser desestimada.

Que en cuanto a los beneficios de seguridad social obtenidos con ocasión de la muerte de los trabajadores en contexto de un accidente laboral, dichas sumas no pueden ser imputadas a las indemnizaciones aquí reclamadas por aplicación expresa de lo señalado en el artículo 69 de la Ley N° 16.744.

NONAGÉSIMO PRIMERO: Que las demás probanzas aportadas el juicio en nada altera lo razonado precedentemente.

POR ESTAS CONSIDERACIONES, y teniendo presente además lo dispuesto en los artículos 19 N° 1 y 24 de la Constitución Política de la República; 183 E, 184 y 187 del Código del Trabajo; 66 bis y 69 de la Ley N° 16.744; 21 y 22 del D.S. 40 de 1969; 16, 17 y 18 del D.S. 72 de 2011; 169 y 170 de la Ley N° 18.290; 1437, 1698, 1712, 2314 y siguientes del Código Civil; y 44, 158, 170, 254 y siguientes, 340, 384, 426 y 427 del Código de Procedimiento Civil, se declara:



Foja: 1

I.- Que se rechazan las tachas interpuestas en contra de los testigos señores Rubio, Bustamante Muñoz, Cortés, Linker, Díaz Yunis, Villalón, Ramírez, Bustamante Norambuena, Olivares y Zepeda.

II.- Que se acogen las tachas interpuestas en contra de los testigos señores Morales y Díaz Opazo.

III.- Que se acoge la excepción de falta de legitimidad pasiva interpuesta por la demandada Compañía Minera Barrick Chile Limitada.

IV.- Que se acoge parcialmente la demandada deducida a fojas 1, sólo en cuanto:

- a) Se declara la responsabilidad de las demandadas Compañía Minera Zaldívar S.A., Constructora y Maestranza MDY Limitada y Sociedad de Responsabilidad Limitada Transporte C y J.
- b) Se ordena a las demandadas condenadas pagar solidariamente a los actores, las siguientes indemnizaciones fijadas prudencialmente por concepto de daño moral:
 - 1) A doña Mariela Ximena Molina Donoso la suma única y total de \$40.000.000.- (cuarenta millones de pesos)
 - 2) A don Sharif Alejandro Tapia Tala la suma única y total de \$40.000.000.- (cuarenta millones de pesos)
 - 3) A doña Jessica Arcos Piñones la suma única y total de \$40.000.000.- (cuarenta millones de pesos)
 - 4) A don Vicente Antonio Cortés Arcos la suma única y total de \$40.000.000.- (cuarenta millones de pesos)
 - 5) A don Ricardo Andrés Gallardo Arcos la suma única y total de \$20.000.000.- (veinte millones de pesos)
 - 6) A doña Úrsula Bernarda Ochoa la suma única y total de \$30.000.000 (treinta millones de pesos)
 - 7) A don Giovanni Domingo Montalbán Jeria la suma única y total de \$30.000.000 (treinta millones de pesos)
 - 8) A doña Dallan Macarena Estefanny Montalbán Castillo la suma única y total de \$15.000.000.- (quince millones de pesos)
 - 9) A don Carlos Luciano González Castillo la suma única y total de \$10.000.000.- (diez millones de pesos)



Foja: 1

- 10)A doña Teresa del Carmen Tapia Soto la suma única y total de \$40.000.000.- (cuarenta millones de pesos)
- 11)A doña Melissa Abigail Arredondo Tapia la suma única y total de \$40.000.000.- (cuarenta millones de pesos)
- 12)A doña Irma del Carmen Rivera Bruna la suma única y total de \$40.000.000.- (cuarenta millones de pesos)
- 13)A doña Celia Margarita Astudillo Rivera la suma única y total de \$30.000.000 (treinta millones de pesos)
- 14)A don Osci del Carmen Nuñez Pizarro la suma única y total de \$30.000.000 (treinta millones de pesos)
- 15)A doña Ilse Mislen Contreras Astudillo la suma única y total de \$10.000.000.- (diez millones de pesos)
- 16)A doña Yenny Fanny Nuñez Astudillo la suma única y total de \$15.000.000.- (quince millones de pesos)
- 17)A doña Solange Beatriz Garrido Jaramillo la suma única y total de \$40.000.000.- (cuarenta millones de pesos)
- 18)A doña Kelly Ham Cruz Garrido la suma única y total de \$40.000.000.- (cuarenta millones de pesos)
- 19)A don Damm Yomson Cruz Garrido la suma única y total de \$40.000.000.- (cuarenta millones de pesos)
- 20)A doña Maribel Yesenia Cruz Garrido la suma única y total de \$40.000.000.- (cuarenta millones de pesos)

V.- Que las sumas indicadas precedentemente deberán pagadas debidamente reajustadas de acuerdo a la variación experimentada por el Índice de Precios al Consumidor y devengará intereses corrientes para operaciones no reajustables en moneda nacional, todo calculados a contar de la fecha de notificación de la presente sentencia definitiva y hasta su pago efectivo.

VI.- Que cada parte soportará sus costas.

C-4.351-2.013

Regístrese, notifíquese y archívese en su oportunidad.



C-4351-2013

Foja: 1

DICTADA POR DON MAURICIO VERGARA VARGAS, JUEZ
SUPLENTE.

AUTORIZADA POR DOÑA IRENE ESPINOZA NEUPERT,
SECRETARIA SUBROGANTE.

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



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

A contar del 13 de mayo de 2018, 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>

MAURICIO STEPHEN VERGARA
VARGAS
Fecha: 19/07/2018 15:42:59

IRENE ESTELA ESPINOZA NEUPERT
Fecha: 19/07/2018 15:52:58