

NOMENCLATURA : 1. [40]Sentencia  
JUZGADO : 1º Juzgado de Letras Civil de Antofagasta  
CAUSA ROL : C-5040-2020  
CARATULADO : VÉLIZ/EMPRESA PORTUARIA DE  
ANTOFAGASTA.

Antofagasta, treinta de Noviembre de dos mil veintidós

**VISTOS:**

Con fecha **22 de diciembre de 2020**, comparece doña **Magaly Del Carmen Trigo Collao**, dueña de casa; doña **Clara Eliana Véliz Trigo**, dueña de casa; doña **Deysi Rocío Véliz Trigo**, dueña de casa y don **José Antonio Véliz Trigo**, estudiante, todos domiciliados para estos efectos en Avenida Jerusalén 4644, Villa El Salto, de Antofagasta representados por don Jaime Barrientos Ramírez, abogado, domiciliado en Portales 33, oficina 213, Edificio Milano, Reñaca, Viña del Mar e interponen demanda de indemnización de perjuicios en contra de: don **José Salgado Morales**, empresario, domiciliado en Las Cruces 716, de Antofagasta; **Transit Mar Limitada**, sociedad de responsabilidad limitada, representada por Julio Ramos Zamorano, ambos domiciliados en Sucre 220, oficina 505, comuna y ciudad de Antofagasta, y la **Empresa Portuaria Antofagasta**, empresa estatal de derecho público regida por la Ley N°19.542, representada por su gerente general, don Carlos Olguín Oyarzún.

Fundan su demanda indicando que quien fuera su padre y esposo, don Daniel Jesús Véliz Inostroza, firmó un contrato de trabajo para con don José Salgado el día 3 de noviembre de 2009, en cuya virtud se obligó a conducir el camión marca International, patente BTKW-57, propiedad de don José Salgado y se convino en dicho contrato una remuneración imponible ascendente a \$376.250.

Indican que, el día 12 de julio de 2020, en la Ruta B-28, a la altura del kilómetro 10, a las 21:25 horas, Carabineros se encontró con el camión de propiedad del empleador don José Salgado, volcado fuera del camino y con "*daños de gran magnitud en toda su estructura*", producto de la violencia del choque. Al interior del camión fue encontrado el cuerpo sin vida de su familiar, quien murió producto de un traumatismo encéfalo craneano grave, como consta en el certificado de defunción que acompañan.

Señalan que de acuerdo con la investigación posterior de la Sección de Investigación de Accidentes de Tránsito de Carabineros de Chile, la causa inmediata del accidente habría sido el exceso de velocidad en que



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

Código: BXTTXCHBBXN

habría incurrido don Daniel Véliz, lo que habría ocasionado que no pudiera controlar el camión al salir de la curva, perdiendo el control del camión y volcando. Sin embargo, exponen que la razón de dicho descuido no se debió al actuar descuidado o imprudente del conductor, sino que a la circunstancia de haber sido forzado a conducir el camión del demandado don José Salgado completamente privado de sueño, a causa de su negligencia como empleador. En este contexto, acotan que el demandado: a) **Infringió el artículo 25 bis del Código del Trabajo**, al exigirle a don Daniel Véliz jornadas laborales que superaban con largueza las 32 horas continuas de conducción sin descanso alguno; b) **No capacitó a don Daniel Véliz**, respecto de la importancia de conducir defensivamente, así como de conducir en montaña, en circunstancias de que ambas capacitaciones pudieron y debieron haber sido suministradas al conductor; c) **No le suministró a su chofer protocolos de seguridad** que pudieran haber evitado el resultado dañoso. Refieren que ello redundó en la infracción al deber legal establecido en **el artículo 184 del Código del Trabajo**, que impone al empleador el deber de *"tomar todas las medidas necesarias para proteger eficazmente la vida y la salud de los trabajadores, informando de los posibles riesgos y manteniendo las condiciones adecuadas de higiene y seguridad en las faenas, como también los implementos necesarios para prevenir accidentes y enfermedades profesionales."*

Exponen que junto con lo anterior, el contratista para quien José Salgado prestaba servicios, Transit Mar Limitada, no cumplió con el deber que el **artículo 183-E del Código del Trabajo** le impone, esto es, el de *"adoptar las medidas necesarias para proteger eficazmente la vida y salud de todos los trabajadores que laboran en su obra, empresa o faena, cualquiera sea su dependencia"*, cuestión que se desprende del solo hecho de la muerte. Ello, sumado a su falta de coordinación con el demandado José Salgado y a **su propia culpa**, traducida en la imposición de cronogramas de envío de minerales al Terminal Internacional de Antofagasta que no respetaban lapsos mínimos de descanso para el conductor, lo cual importa que Transit Mar Limitada deba, también, indemnizarles como codeudor solidario de la demandada principal. Luego, acotan que estas obligaciones de cuidado no sólo estaban establecidas en la normativa aplicable de derecho común, sino en los términos y condiciones contractuales de los que da cuenta el *"Reglamento de Operaciones Recinto Portezuelo"*, que no fue respetado por Transit Mar Limitada ni hecho valer por la Empresa Portuaria Antofagasta, **quien incurrió, también, en**



**negligencia** y es por ello, responsable solidaria de la indemnización reclamada.

Por otra parte, refieren que el **artículo 69 de la Ley 16.744** sobre Accidentes del Trabajo habilita para demandar, de acuerdo con las prescripciones del derecho común, tanto los perjuicios directos sufridos por la pérdida de su familiar, incluyendo **el daño emergente, el lucro cesante, y el daño moral como víctimas por rebote.**

Como fundamento de derecho exponen que hay **infracción normativa al deber legal de proteger eficazmente la vida y la salud de los trabajadores**

Cita el **artículo 25 bis del Código del Trabajo** el cual prescribe: "*La jornada ordinaria de trabajo de choferes de vehículos de carga terrestre interurbana, no excederá de ciento ochenta horas mensuales, la que no podrá distribuirse en menos de veintiún días. El tiempo de los descansos a bordo o en tierra y de las esperas a bordo o en el lugar de trabajo que les corresponda no será imputable a la jornada, y su retribución o compensación se ajustará al acuerdo de las partes. La base de cálculo para el pago de los tiempos de espera, no podrá ser inferior a la proporción respectiva de 1,5 ingresos mínimos mensuales. Con todo, los tiempos de espera no podrán exceder de un límite máximo de ochenta y ocho horas mensuales.*

**El trabajador deberá tener un descanso mínimo ininterrumpido de ocho horas dentro de cada veinticuatro horas.**

*En ningún caso el trabajador podrá manejar más de cinco horas continuas, después de las cuales deberá tener un descanso cuya duración mínima será de dos horas. En los casos de conducción continua inferior a cinco horas el conductor **tendrá derecho, al término de ella, a un descanso cuya duración mínima será de veinticuatro minutos por hora conducida.** En todo caso, esta obligación se cumplirá en el lugar habilitado más próximo en que el vehículo pueda ser detenido, sin obstaculizar la vía pública. **El camión deberá contar con una litera adecuada para el descanso, siempre que éste se realice total o parcialmente a bordo de aquél.***

Argumentan que como consta en las guías de tránsito, la normativa referida estuvo muy lejos de cumplirse en la especie, puesto que lo normal en la relación laboral que su familiar tuvo con la demandada, eran jornadas larguísimas y extenuantes de conducción. Así, a modo de ejemplo, señalan que don Daniel Véliz debió cumplir con el siguiente cronograma de descarga



de mineral entre los días 13 y 14 de abril de 2020: a) **13 de abril de 2020:** 18:13:08, 22:42:08 b) **14 de abril de 2020:** 01:51:55, 03:50:22, 08:30:27, 10:12:37, 11:59:23, 16:21:44, 18:07:15. De esta forma, don Daniel Véliz debió manejar casi 24 horas ininterrumpidas, sin que apareciera que se cumpliera con el descanso garantizado por ley de 8 horas ininterrumpidas dentro de cada 24 horas, ni con la disposición que prohíbe a un chofer el conducir más de 5 horas continuas.

A mayor abundamiento, señalan que Idéntica situación ocurrió entre los días 1 y 2 de junio del presente, en donde se exigió a al conductor fallecido cumplir con las siguientes salidas, para depositar mineral de zinc en el Terminal Internacional de Antofagasta: a) **1 de junio de 2020:** 01:05:10, 03:34:51, 08:40:21, 12:33:36, 16:16:41, 19:11:52, 22:05:55; b) **2 de junio de 2020:** 03:09:04, 05:55:14, 10:28.54 Es así como el señor Véliz Inostroza (Q.E.P.D.) debió conducir **más de 33 horas sin parar**, sin el descanso garantizado por ley de **8 horas ininterrumpidas dentro de cada 24 horas**, y sin dar cumplimiento a la prohibición a los choferes de conducir por más de 5 horas continuas.

Exponen que como consta en la denuncia de accidente del trabajo acompañada, el día del accidente, el señor Véliz se presentó a trabajar a las 8 de la mañana. Por eso, a las 21:25, hora en que ocurrió el accidente de acuerdo con la información del parte policial, **habían transcurrido más de 13 horas en las que don Daniel Véliz condujo continuamente**, sin un descanso apropiado. Luego, acotan que ciertamente dicha circunstancia es la causa del accidente, pues el empleador es responsable de no haber otorgado el descanso necesario a su trabajador.

Por otra parte, indican que no consta que el camión utilizado por el señor Véliz Inostroza haya tenido una litera adecuada para descansar, como lo exige la ley en el caso de que el descanso mencionado vaya a realizarse dentro del camión. Por lo tanto, en caso de querer descansar, Daniel no tenía dónde ni cómo hacerlo.

Hacen presente que la Asociación Chilena de Seguridad señala, en su minuta titulada "Mes de la fatiga: ¿Sabías que es una de las principales causas de accidentes en transporte?", lo siguiente: *"La fatiga es una causa presente al menos en el 80% de los casos de accidentes en el sector Transporte y sus principales causas apuntan al número excesivo de horas de trabajo, una mala calidad del sueño, estrés prolongado y condiciones climáticas adversas. Debemos estar atentos a los síntomas y es necesario*



*poner atención cuando se producen bostezos frecuentes, sensación de frío, sequedad en la boca, pesadez en los párpados o desorientación.*

**El artículo 25 bis del Código del Trabajo** dispone que **«la jornada ordinaria de trabajo del personal de choferes de vehículos de carga terrestre interurbana es de 180 horas mensuales, las que no pueden distribuirse en menos de 21 días»**. *En ese sentido, el tiempo de los descansos o esperas a bordo o en tierra que les corresponda a los choferes no es imputable a la jornada y su retribución o compensación se ajusta al acuerdo de las partes. Así, la norma legal establece **que el trabajador en ningún caso puede manejar más de cinco horas continuas, después de las cuales debe tener un descanso cuya duración mínima debe ser de dos horas. También indica que el trabajador deberá tener un descanso mínimo ininterrumpido de ocho horas dentro de cada veinticuatro horas.***

*Por otra parte, debe tenerse presente que si el viaje o trayecto es de un tiempo superior a cinco horas, el empleador deberá disponer de la dotación necesaria de conductores, pues deberán trabajar en turnos laborales.*

*Como medidas para reducir el riesgo de accidentes es fundamental que el empleador establezca **medios técnicos para asegurar el cumplimiento de las horas de descanso**, así como la implementación de un sistema en que la relación trabajo/descanso considere los límites fisiológicos y mentales de la persona. Para ello, el diseño de turnos de trabajo y una planificación de ruta que considere variables de prevención resultan fundamentales y deben estar basados en las horas de descanso, detenciones, relevos de conductores y factores personales de los trabajadores. Prevenir la automedicación de los conductores e incorporar tecnologías para dar aviso cuando éstos se quedan dormidos, también ayuda a la hora de prevenir.*

*A los conductores por su parte, se les aconseja realizar paradas cada 150 o 200 kms. O bien cada dos horas, consumir líquido para evitar deshidratación realizar ejercicio moderado (una caminata y estiramientos suaves), mantener el vehículo ventilado, evitar posturas incómodas al volante y usar ropa holgada y cómoda, que no entorpezca la circulación sanguínea.*

*La gestión para evitar accidentes en tareas de conducción no sólo debe estar orientada a tener vehículos en óptimas condiciones. Un eje fundamental es la evaluación permanente de los conductores en cuanto a*



*sus competencias técnicas y factores personales y la posible variación de éstos en el tiempo, con el fin de anticiparse a los problemas de fatiga y poder reaccionar.*

*Si este tema, la fatiga y somnolencia, la relacionamos con la fatalidad laboral durante la conducción, se hace más relevante aún. Aunque determinar el haberse quedado dormido al volante como causa de un accidente de tránsito es complejo, bien se sabe que es una realidad y que está presente día a día y en cada viaje.*

*En Chile, durante el 2013, ocurrieron 283 accidentes de trabajo con consecuencias fatales, considerando el sistema mutualidad privado y público, en los que en el 60% de los casos estuvo presente un vehículo, lo que nos demuestra claramente que **la conducción es una actividad de alto riesgo y con consecuencias gravísimas, ocasionando pérdidas incalculables para las familias de los trabajadores que fallecen y también para las empresas.** Si estas cifras las relacionamos con el estudio mencionado en este artículo, **fácilmente se puede deducir que en más de 130 casos fatales, la fatiga pudo haber estado presente como causa, junto a otros factores.**”*

En el orden de ideas anotado, argumentan que está comprobado que la **falta de sueño y la fatiga afectan el comportamiento del conductor, provocando la disminución de la capacidad de reacción ante una curva, y el aumento de la disposición a asumir riesgos al volante**, entre los cuales está la conducción a exceso de velocidad y expone que esta relación corresponde a un **conocimiento científicamente afianzado** y a una **máxima de la experiencia**, confirmada por múltiples estudios y advertida por organismos como la Asociación Chilena de Seguridad.

Señalan que consta en los antecedentes que adjuntan, que Daniel Véliz padecía de una privación crónica de sueño inducida por su empleador, que le produjo un incremento en su riesgo de sufrir accidentes que es antijurídico, puesto que está prohibido por el artículo 25 *bis* del Código del Trabajo. Así las cosas, los elementos **incremento del riesgo** y la **infracción de una norma jurídica**, componen el factor de atribución de responsabilidad, tanto penal como civil, conocido como **imputación objetiva**.

Refieren que al comparar la conducta de Daniel Véliz con la de un empleado en similares características, privado de sueño, cansado y sobre exigido de forma absolutamente ilegal permite concluir que cualquier



persona con semejante privación de sueño habría perdido el control de su vehículo. Esto trae como consecuencia que el hecho determinante que **incrementó**, ilegalmente, el riesgo del accidente que sufrió Daniel Véliz fue su falta de sueño, causada directamente por la infracción que cometió el empleador a su deber legal de hacerle descansar de la forma establecida en el artículo 25 *bis* del Código del Trabajo. Así, dado que existe esta relación causal, cuya ocurrencia corresponde a una máxima de la experiencia y a un conocimiento científicamente afianzado, entre el choque, la infracción a la obligación de descanso del trabajador, y la infracción normativa acusada, **el choque es imputable objetivamente a su empleador, José Salgado**, quien debe indemnizar el daño, de conformidad a las normas del Código Civil sobre responsabilidad contractual. Si se removiera **la infracción al artículo 25 bis del Código del Trabajo** del curso causal, tendríamos que don Daniel hubiera conducido, conscientemente, a una velocidad menor o hubiera tenido una mejor capacidad de reacción para controlar su vehículo, considerando, además, que el exceso de velocidad se debió a que en la zona existe una pendiente. Cualquiera de estas decisiones hubiese bastado para evitar el resultado dañoso. Esta infracción normativa al deber específico establecido en el artículo 25 *bis* del Código del Trabajo acredita que José Salgado, en su rol de empleador, infringió el deber contemplado en el artículo 184 del Código del Trabajo, el cual prescribe, en sus dos primeros incisos: "*Art. 184. El empleador estará obligado a **tomar todas las medidas necesarias para proteger eficazmente la vida y salud de los trabajadores**, informando de los posibles riesgos y manteniendo las condiciones adecuadas de higiene y seguridad en las faenas, como también los implementos necesarios para prevenir accidentes y enfermedades profesionales.*

*Deberá asimismo prestar o garantizar los elementos necesarios para que los trabajadores en caso de accidente o emergencia puedan acceder a una oportuna y adecuada atención médica, hospitalaria y farmacéutica."*

A su turno, hacen presente que la **Ley N° 20.123** que entró en vigencia el 14 de enero de 2007, reguló el trabajo en régimen de subcontratación, modificando el Código del Trabajo incorporando un nuevo artículo 183-E, el cual complementó lo dispuesto en el artículo 184 del mismo Código y estableció la obligación de la empresa principal de velar por la seguridad de los trabajadores de los contratistas y subcontratistas: "*Sin perjuicio de las obligaciones de la empresa principal, contratista y subcontratista respecto de sus propios trabajadores en virtud de lo dispuesto*



*en el artículo 184, la empresa principal deberá adoptar las medidas necesarias para proteger eficazmente la vida y salud de todos los trabajadores que laboran en su obra, empresa o faena, cualquiera sea su dependencia, en conformidad a lo dispuesto en el artículo 66 bis de la Ley N°16.744 y el artículo 3 ° del Decreto Supremo N°594, de 1999, del Ministerio de Salud."*

Indican que la obligación de otorgar seguridad en el trabajo, bajo todos sus aspectos, es una de las manifestaciones concretas del deber de protección del empleador, de la empresa principal, contratista y subcontratista, y su cabal cumplimiento es de una trascendencia superior a la de una simple obligación de una de las partes en un negocio jurídico. Dicha obligación es fundamental, pues busca prevenir los riesgos profesionales, resguardando así la vida y salud de los trabajadores, materia de suma importancia tanto para ellos mismos, como para sus familias y la totalidad de la sociedad. La regulación del cumplimiento de este deber no queda entregada a la autonomía de la voluntad de las partes, ni menos aún a la decisión del empleador. Dicha regulación comprende en general una serie de normas de derecho necesario, cuyo contenido, forma y extensión se encuentran establecidas en normas de orden público. Por consiguiente, siendo la obligación de protección estatuida en el inciso 1 ° del artículo 184 del Código del Trabajo, una **obligación de la naturaleza del contrato**, la que además emana **de la ley**, esta obliga al empleador, ya que de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 1556 del Código Civil a propósito de las obligaciones contractuales, los contratos obligan no sólo a lo que en ellos se expresa, sino a todas las cosas que emanan precisamente de la naturaleza de la obligación, o que por la ley o la costumbre pertenecen a ella. Es así, que el contrato de trabajo impone obligaciones y crea derechos que nacen de la voluntad de las partes y que también emanan de la ley. Aún más, el Código del Trabajo establece la irrenunciabilidad de tales derechos, circunstancia que confirma que las leyes laborales deben entenderse incorporadas a los contratos de esta especie.

Argumentan que el contrato de trabajo, además del aludido contenido patrimonial, tiene un importante contenido personal, en el que destacan básicamente el deber general de protección del empleador y los de lealtad y fidelidad que pesan sobre los trabajadores. Por cierto, el deber general de protección del empleador comprende el **deber de seguridad** que encierra una problemática adicional. Los valores que tienden a preservar la obligación de seguridad, en forma directa e inmediata, no son de índole



patrimonial, sino que son la propia vida, la integridad física y psíquica y la salud del trabajador. De este modo, concluyen que es claro que el empleador José Salgado, al infringir las normas sobre descanso de los choferes, **no dio cumplimiento a este deber de tomar todas las medidas necesarias para proteger eficazmente la vida y la salud de don Daniel Véliz.**

Señalan que, atendido lo anterior y dada la circunstancia de que la Ley N°16.744, especialmente en su artículo 69, no determina el grado de culpa de que debe responder el empleador, la Excma. Corte Suprema ha concluido que éste es el propio de la culpa levísima. De esta forma, **una vez probada la infracción legal**, como lo es aquella infracción del artículo 25 *bis* del Código del Trabajo, **se prueba la negligencia del demandado don José Salgado**, cuyo estándar de comportamiento es el de *"aquella esmerada diligencia que un hombre juicio emplea en la administración de sus negocios importantes"*, debiendo responder de culpa levísima en virtud de lo dispuesto en los artículos 44, 2.314 y 2.329 del Código Civil.

Alegan la **inexistencia de protocolos de seguridad y de capacitaciones por parte del empleador** y citan al efecto el artículo 66 de la Ley 16.744, sobre Accidentes del Trabajo, el cual ordena que: *"En toda industria o faena en que trabajen más de 25 personas deberán funcionar uno o más Comités Paritarios de Higiene y Seguridad, que tendrán las siguientes funciones:*

1.- *Asesorar e instruir a los trabajadores para la correcta utilización de los instrumentos de protección;*

2.- *Vigilar el cumplimiento, tanto por parte de las empresas como de los trabajadores, de las medidas de prevención, higiene y seguridad.*

3.- *Investigar las causas de los accidentes del trabajo y enfermedades profesionales, que se produzcan en la empresa y de cualquiera otra afección que afecte en forma reiterada o general a los trabajadores y sea presumible que tenga su origen en la utilización de productos fitosanitarios, químicos o nocivos para la salud;*

4.- *Indicar la adopción de todas las medidas de higiene y seguridad, que sirvan para la prevención de los riesgos profesionales;*

5.- *Cumplir las demás funciones o misiones que le encomiende el organismo administrados respectivo.*

*El representante o los representantes de los trabajadores serán designados por los propios trabajadores.*



*El reglamento deberá señalar la forma cómo habrán de constituirse y funcionar estos comités.*

*En aquellas empresas mineras, industriales o comerciales que ocupen a más de 100 trabajadores será obligatoria la existencia de un Departamento de Prevención de Riesgos Profesionales, el que será dirigido por un experto en prevención, el cual formará parte, por derecho propio, de los Comités Paritarios.*

*Las empresas estarán obligadas a adoptar y poner en práctica las medidas de prevención que les indique el Departamento de Prevención y/o el Comité Paritario; pero podrán apelar de tales resoluciones ante el respectivo organismo administrador, dentro del plazo de 30 días, desde que le sea notificada la resolución del Departamento de Prevención o del Comité Paritario de Higiene y Seguridad.*

*El incumplimiento de las medidas acordadas por el Departamento de Prevención o por el Comité Paritario, cuando hayan sido ratificadas por el respectivo organismo administrador, será sancionado en la forma que preceptúa el artículo 68 °°.*

Luego, acotan que en esta norma está inserta, junto con los artículos 66 bis, 67 y 68 de la Ley N°16.744, todos, artículos reglamentados por el D.S. N°40 de 1969 del Ministerio del Trabajo y Previsión Social, en un sistema normativo que apunta a que en las empresas se logre una **conciencia de la seguridad**, por la importancia que ella tiene para los trabajadores, sus familias, la propia empresa y la comunidad, siempre interesada por los recursos humanos. Así, no consta que el empleador, José Salgado, tuviera o hubiera fijado en la especie normas de prevención de riesgos, las que podrían haber consistido, precisamente, en el establecimiento de descansos que estuvieran fuera de este régimen de turnos. Tampoco consta que se hubiera enviado a don Daniel Véliz a capacitaciones que tengan relación con la conducción en montaña o la conducción a la defensiva, siendo que ambas capacitaciones están disponibles en la Asociación Chilena de Seguridad. Ello hubiese evitado la falta de sueño y fatiga, que, en definitiva, fue la circunstancia que provocó su exceso de velocidad.

En cuanto a **la responsabilidad de la empresa Transit Mar Limitada** aducen que el artículo 183-E del Código del Trabajo prescribe que: *"Sin perjuicio de las obligaciones de la empresa principal, contratista y subcontratista respecto de sus propios trabajadores en virtud de lo dispuesto en el artículo 184, la empresa principal deberá **adoptar las medidas***



***necesarias para proteger eficazmente la vida y salud de todos los trabajadores que laboran en su obra, empresa o faena, cualquiera sea su dependencia, en conformidad a lo dispuesto en el artículo 66 bis de la ley N° 16.744 y el artículo 3° del decreto supremo N° 594, de 1999, del Ministerio de Salud.***

Señalan que la empresa **Transit Mar Limitada** **contrató los servicios de don José Salgado**, existiendo una relación de contratista a subcontratista entre ambos. Esto se desprende de lo que en Derecho del Trabajo se denomina "*principio de la realidad*". El texto de las guías de despacho, acompañadas, se encuentran **encabezadas por los membretes de Transit Mar Limitada y selladas con timbres que dicen: "EMPRESA DE MUELLAJE - TRANSIT MAR LTDA. - ANTOFAGASTA"**. En dichas guías, en el campo correspondiente al "Conductor" aparecía el nombre de Daniel Véliz, y en el campo "RUT", aparece su identificación. Todos estos encabezados aparecían con las insignias de Transit Mar Limitada y no las del demandado don José Salgado.

Refieren que Transit Mar Limitada tenía toda la información necesaria en sus sistemas informáticos para coordinar con don José Salgado el ajuste de las horas de la carga y descarga de los minerales para asegurar el descanso ininterrumpido que don Daniel Véliz debió haber disfrutado, en virtud de lo dispuesto en el artículo 25 *bis* del Código del Trabajo, por lo que Transit Mar Limitada pudo, perfectamente, haberse negado a tramitar guías de descarga en las que éste fuera el conductor, en un periodo de seguridad mínimo de 8 horas, para asegurar su descanso ininterrumpido. Ello no ocurrió, por ello, Transit Mar Limitada, infringió, **en su rol como empresa contratista, su deber de "adoptar las medidas necesarias para proteger eficazmente la vida y salud de todos los trabajadores que laboran en su obra, empresa o faena cualquiera sea su dependencia."** con relación al señor Veliz Inostroza infringiendo el deber establecido en el artículo 183-E del Código del Trabajo de asegurar la vida y la integridad física de aquél. Además, Transit Mar Limitada **también es responsable por su propia negligencia del accidente de don Daniel Véliz**, por cuanto, en la coordinación que realizó con don José Salgado, no verificó que se cumpliera con los tiempos de descanso exigidos en el artículo 25 *bis* del Código del Trabajo, **incrementando con su propia falta de coordinación y su propio actuar negligente el riesgo de muerte de Daniel Véliz, de manera antijurídica**. De esta suerte, la infracción de los artículos 183 -E y 184 en que incurrió Transit Mar Limitada, en este caso, da



origen a su responsabilidad contractual y siendo responsable de la **culpa levísima**, su obligación se resuelve en la de indemnizar los daños provocados por su incumplimiento.

A su turno, además reclaman **la responsabilidad de la Empresa Portuaria Antofagasta** fundado en que en virtud del procedimiento establecido en el "*Reglamento de Operaciones Recinto Portezuelo*", acogió en su calidad de "Operador de Carga" a la empresa Transit Mar Limitada. Así, en el artículo 8 de este reglamento, se establece la obligación, para Transit Mar Limitada, de consignar una boleta bancaria de garantía a beneficio de la Empresa Portuaria Antofagasta, junto a una **póliza de seguro de responsabilidad civil**. Luego, en el punto f) de dicho artículo, establece la obligación para Transit Mar Limitada de acompañar los "*Procedimiento de Trabajo de las principales operaciones y/o faenas a desarrollar en Portezuelo*". Además, indica que se establece como una **obligación de cada operador de carga la siguiente**: "*Los Operadores de Carga, Operador Ferroviario y Operador Carretero; deberán cumplir con; las normas sanitarias ; las normas laborales en relación a jornada de trabajo, tiempo de colación y todo lo relativo a los accidentes del trabajo; Los exámenes y observancia laboral de acuerdo con lo dispuesto por Salud; Las normativas ambientales y del APL y de seguridad aplicables*". Asimismo, el artículo 11 de este reglamento establece: "*Los Operadores de Carga y las empresas prestadoras de servicios a la carga deberán presentar a la Empresa Portuaria Antofagasta **una nómina con su personal permanente que labora al interior del recinto**. Cuando existan faenas que requieran de personal extra, deberán presentar una nómina adicional de dicho personal por cada turno de trabajo, **debiendo dar cumplimiento a lo dispuesto en la normativa legal que regula el trabajo por turnos**. Esta nómina debe contener, a lo menos, **Nombre, RUT, función a desempeñar, fecha y turno de trabajo**.*"

*Los conductores de los vehículos, maquinaria y/o equipos que ingresen al recinto deberán contar con su licencia de conducir al día y de la clase correspondiente."*

Finalmente, el artículo 18 de este reglamento, **mencionando explícitamente a Transit Mar Limitada**, señala: "*Los Operadores de Carga, las empresas de Surveyor, las de Ferrocarriles y de Transporte carretero y Transitmar, deberán informar, oportuna y convenientemente, a todos sus trabajadores acerca de los riesgos que entrañan sus labores, de las medidas preventivas y de los métodos de trabajo correctos.*" En



tanto, en cuanto al régimen sancionatorio, el artículo 120 de este reglamento señala lo siguiente: " *La Empresa Portuaria Antofagasta, notificara a los Operadores de Carga y Ferroviario de toda falta grave y/o incumplimiento de cualquiera de las normas operativas dispuestas en el presente Reglamento, y será suspendido inmediatamente para efectuar las operaciones propias de su actividad en el recinto, hasta que implemente las medidas que permitan superar las causas que originaron la falta y/o reparen el daño producido.*

*"A las empresas que sean notificadas por incurrir en 2 faltas graves, se les aplicará una sanción de USD 2.500 (dos mil quinientos dólares americanos), pagaderos en pesos chilenos; sin perjuicio de lo indicado en el inciso precedente.*

*"Para el evento que Empresa Portuaria Antofagasta, en su condición de Administradora del Recinto Portezuelo, sea objeto de una fiscalización y sanción por parte de cualquier entidad o servicio público competente, por hechos, actos u omisiones que sean de responsabilidad o a partir de las actividades de algunos de los operadores u usuarios del recinto, EPA podrá repetir en contra de estos, las multas, sanciones o perjuicios que le fueren aplicables o haya debido soportar más un recargo del 30%*

*"Esto es, tales operadores u usuarios deberán mantener indemne a EPA por tales circunstancias, debiendo además, hacer entrega de todos los antecedentes necesarios y suficientes para el debido resguardo de los intereses de EPA."*

Por lo tanto, señalan que a partir de las normas ya citadas, se puede concluir que la **Empresa Portuaria Antofagasta tiene un deber de vigilancia** respecto del cumplimiento de la normativa vigente por parte de Transit Mar Limitada, empresa, que, a su vez, contrató los servicios del demandado don José Salgado. Es por ello que debe responder solidariamente del daño causado, y como consta en las guías de traslado de minerales acompañadas por los actores, don **Daniel Véliz era, a los ojos de la Empresa Portuaria Antofagasta, un empleado de Transit Mar Limitada.** La Empresa Portuaria Antofagasta tenía toda la información de Daniel Véliz, la que le había sido entregada por Transit Mar Limitada a través del procedimiento ya mencionado del artículo 11 del reglamento. Por lo tanto, **la Empresa Portuaria Antofagasta se encontraba en posición de verificar que Daniel Véliz hubiera cumplido con los descansos reglamentarios que Daniel debió haber disfrutado, en virtud del artículo 25 bis del Código del Trabajo, cuestión que no hizo. Tenía toda la información para verificar que se hubiera dado cumplimiento con el**



**descanso ininterrumpido de 8 horas por cada 24 respecto de Daniel Véliz, cuestión que no cumplió.** Más aún, La Empresa Portuaria Antofagasta tenía toda la estructura jurídica para poder haber aplicado, administrativamente, una sanción por el incumplimiento de la normativa laboral por parte de Transit Mar Limitada, sin que conste que en efecto lo hiciera. Todo lo anterior hace que la Empresa Portuaria Antofagasta sea responsable por su culpa *in vigilando* de no haber supervisado la actuación de TransitMar Limitada, pudiendo hacerlo, estando en la posición jurídica de hacerlo y habiendo obligado contractualmente, en forma previa, a TransitMar limitada a que dicha actuación cumpliera los estándares normativos del Código el Trabajo. De esta forma, la Empresa Portuaria Antofagasta también infringió los artículos 183-E y 184 del Código del Trabajo, en relación con los artículos 1.547, 1.556 1.557 del Código Civil, por lo que debe responder por la vía de la responsabilidad contractual respecto del daño que sufrió Daniel Véliz, y por la vía de la responsabilidad extracontractual respecto de los actores Trigo Collao y Véliz Trigo.

**Respecto a los daños a indemnizar,** Indican que en sus calidades de sucesores de su padre y esposo, son titulares de la acción para indemnizar todos los perjuicios propios de Daniel Véliz que tengan su origen en la responsabilidad contractual originada por el accidente sufrido por él, el daño moral que hayan sido consecuencia del actuar negligente de don José Salgado y de TransitMar Limitada, perjuicio que se compone de **daño emergente, lucro cesante y daño moral.**

Refieren que el daño moral existe en el caso de marras al producirse, tanto respecto de Daniel Véliz, como respecto de los actores, un mal, perjuicio o aflicción. Como se ha señalado, la doctrina jurídica establece un concepto de daño que está plasmado en los artículos 2314 y 2329 del Código Civil. La doctrina nacional concuerda en que **el concepto de daño se basa en la lesión a un interés del demandante,** el cual existe cuando sufre una **pérdida, disminución, detrimento o menoscabo en su persona o bienes o en las ventajas o beneficios patrimoniales o extrapatrimoniales de que gozaba.**

Argumentan que la jurisprudencia en este sentido, ha convenido que daño es todo menoscabo que experimente un individuo en su persona y bienes, la pérdida de un beneficio de índole material o moral, de orden patrimonial o extrapatrimonial. Para este concepto jurídico de daño, existen dos elementos que deben estar presentes para determinarlo, los cuales son



que debe existir **interés legítimo**, es decir, que dicha exigencia permite definir el contorno de aquellos intereses protegidos. Y un segundo elemento, que **el daño debe ser significativo**, ya que según se establece, no toda molestia provocada por otros será calificada como daño. De este modo, concurren los presupuestos para que el Tribunal acoja la demanda de autos y obligue a las demandadas a indemnizar por daños morales por cuanto su procedencia es evidente.

Señalan que corresponde determinar el quantum de este daño, indicando que ha sido conteste la doctrina y jurisprudencia en señalar que, para la determinación del quantum indemnizatorio en el daño moral, se debe estar a las circunstancias que rodean el caso. Ahora, dentro de esas circunstancias se deben encontrar:

1. Culpabilidad del ofensor.
2. Circunstancias personales y sociales del ofendido
3. Gravedad de la lesión inferida y
4. Beneficios obtenidos por el ofensor.

Respecto de la culpabilidad del ofensor, señalan que esta debe ser descartada, atendido el hecho de que, la causa de la aparente negligencia de Daniel Véliz en cuanto a manejar su camión con exceso de velocidad es en realidad el **incumplimiento de la normativa laboral** referente a los descansos obligatorios que se le debieron haber permitido a Daniel, que trajo como necesaria consecuencia la **fatiga** del esposo y padre de los demandantes, **incrementando en forma injusta e ilegal su riesgo de sufrir accidentes** e incumpliendo, con ello, la normativa legal y reglamentaria sobre seguridad en la conducción. En segundo lugar, las circunstancias personales y sociales del ofendido. La función de la indemnización del daño moral es **compensar al ofendido**, debiendo ser ésta fijada teniendo en cuenta sus circunstancias personales. La jurisprudencia ha señalado que a nadie más que al tribunal corresponde fijar el importe de los daños morales, atendiendo a las circunstancias de la persona ofendida. En el caso de autos, las circunstancias de Daniel son las de un conductor afecto a extensas jornadas y que no pudo ver a su familia durante semanas, siendo su bienestar económico la única razón por la cual soportaba semejante trato. Por lo demás, proviene de una familia humilde, que ha visto sus circunstancias sociales absolutamente perjudicadas, pues la familia ha tenido que reorganizar su vida en torno a generar una fuente de ingresos que reemplace el trabajo de Daniel.



Como tercera circunstancia, aduce que debe considerarse la gravedad de la lesión inferida, que se desprende de los hechos ocurridos. Una muerte es una pérdida irreversible, que, además, afectó los proyectos de vida de cada uno de los integrantes de la familia, especialmente el de Magaly Trigo. Por tanto, en el caso de marras procede una indemnización concordante con el dolor y angustia que han sufrido Magaly, Clara Deysi y José Antonio, añadiendo que ciertamente la determinación del *quantum* indemnizatorio del daño moral es donde se encuentran las mayores dificultades para el sentenciador, pues es muy difícil objetivar el sufrimiento de una persona, y más difícil aún fijar una cantidad que le sirva de compensación. Es así, que la jurisprudencia ha señalado que la gravedad y extensión del daño moral para cuantificar la indemnización pueden ser medidas por la intensidad y duración de los padecimientos experimentados, por tanto, claramente será más grave y extensa un daño moral que traiga consigo secuelas, como acontece en el caso de autos. Esta determinación prudencial es, precisamente, lo que piden al tribunal considerando, además, la desmedrada situación económica en que dejó la partida de Daniel Véliz Inostroza y la grave pérdida que es el motivo de este libelo. Por ende, peticionan por los daños sufridos personalmente por su padre y esposo, **\$300.000.000.-**, teniendo en consideración el daño emergente, el lucro cesante, el sufrimiento que padeció, en la soledad de la montaña y en sus últimos momentos, sintiendo temor de morir y miedo a dejar sola a su esposa y a sus tres hijos, además del daño producido por la **interrupción de su proyecto de vida**. Junto con ello, solicitan **\$200.000.000** de indemnización por cada heredero, esto es **\$800.000.000** en total, por la pérdida que les significó su partida y por el dolor que han sentido al recordarle.

Solicitan tener por interpuesta demanda de indemnización de perjuicios en contra de José Salgado Morales, Transit Mar Limitada y la Empresa Portuaria Antofagasta; ya individualizados, acogerla a tramitación y, en definitiva, condenar a los demandados, *in solidum*, al pago total de **\$1.100.000.000**, correspondiendo pagar los primeros **\$300.000.000** a prorrata de las cuotas hereditarias de cada heredero, además de pagarse **\$200.000.000** a cada heredero; o, en subsidio, a la cantidad que en Derecho el tribunal estime de justicia; lo anterior, con reajustes e intereses corrientes desde que la sentencia quede ejecutoriada y hasta el pago efectivo, y todo, con expresa condenación en costas.



Con fecha 18 de mayo del 2021, la parte demandante complementa su libelo señalando lo siguiente:

**I. Sobre el vínculo jurídico y el régimen de responsabilidad que justifica que Daniel Véliz demande, tanto a TransitMar Limitada, como a la Empresa Portuaria Antofagasta.** Daniel Véliz Inostroza firmó un contrato de trabajo con don José Salgado Morales, como lo acredita el certificado de antigüedad laboral acompañado a la demanda. Este contrato de trabajo define una relación contractual especial regulada por el Código del Trabajo, del cual se derivan las calidades jurídicas de empleador y trabajador. Esta última calidad jurídica hace aplicable en la especie una norma especial de atribución de responsabilidad, tanto para el empleador como para la empresa para la que realmente se prestaban los servicios, que es el artículo 184 del Código del Trabajo, y que ordena, en su inciso 1º: *“El empleador estará obligado a tomar todas las medidas necesarias para proteger eficazmente la vida y salud de los trabajadores, informando de los posibles riesgos y manteniendo las condiciones adecuadas de higiene y seguridad en las faenas, como también los implementos necesarios para prevenir accidentes y enfermedades profesionales.”* Por lo tanto el régimen de responsabilidad aplicable entre Daniel Véliz y don José Salgado es un tipo especialmente reglado de responsabilidad contractual, en donde la obligación del empleador es de adoptar todas las medidas necesarias, sin limitación alguna, para proteger la vida y salud del trabajador. La atribución de responsabilidad no se realiza a través de los mecanismos ordinarios de presunciones de culpa del Código Civil, sino que obedece a un escenario de culpa infraccional, expresamente normado. Así las cosas, la obligación de cuidado, que en la especie no fue cumplida por don José Salgado Morales, reconoce un segundo obligado en el artículo 183-E del Código del Trabajo, la “empresa principal” que es la beneficiaria de los servicios prestados bajo un régimen de subcontratación. El primer inciso del artículo 183-A del mismo cuerpo legal define este régimen de subcontratación de la siguiente forma: *“Es trabajo en régimen de subcontratación, aquél realizado en virtud de un contrato de trabajo por un trabajador para un empleador, denominado contratista o subcontratista, cuando éste, en razón de un acuerdo contractual, se encarga de ejecutar obras o servicios, por su cuenta y riesgo y con trabajadores bajo su dependencia, para una tercera persona natural o jurídica dueña de la obra, empresa o faena, denominada la empresa principal, en la que se desarrollan los servicios o ejecutan las obras contratadas. Con todo, no quedarán sujetos a las normas de este Párrafo las*



*obras o los servicios que se ejecutan o prestan de manera discontinua o esporádica.*” En este contexto, acota que existió un primer contrato de prestación de servicios entre TransitMar Limitada y don José Salgado Morales, de forma que TransitMar Limitada se beneficiaba de la prestación de servicios que le hacía el señor Salgado Morales. TransitMar Limitada prestaba servicios, a su vez, para la Empresa Portuaria Antofagasta, quien es también empresa principal beneficiaria de los servicios personales de Daniel Véliz. Ello se puede demostrar, en primer lugar, con el texto del Reglamento de Operaciones Recinto Portezuelo, de fecha 10 de marzo de 2020, que fuera acompañado al libelo como Documento 7. En su artículo 18, ubicado en su página 14, en donde aparece la palabra “Transitmar” al lado de “Operadores de Carga”, “empresas de Surveyor”, empresas de ferrocarriles y transporte carretero, lo que hace presumir, cuando menos, la existencia de un contrato entre Transit Mar Limitada y la Empresa Portuaria Antofagasta. Luego, aparece con claridad que en las guías de transporte, que fueron acompañadas como Documento 6, aparece no sólo la impresión de las marcas de Transit Mar y el nombre de Daniel Véliz, sino que el timbre del Puerto a cargo de la Empresa Portuaria Antofagasta. Por lo tanto, según esta definición legal, tanto Transit Mar Limitada como la Empresa Portuaria Antofagasta son empresas principales, desde la posición de Daniel Véliz. Antofagasta. Por lo tanto, según esta definición legal, tanto Transit Mar Limitada como la Empresa Portuaria Antofagasta son empresas principales, desde la posición de Daniel Véliz. El primer inciso del artículo 183-E ordena, al respecto: *“Sin perjuicio de las obligaciones de la empresa principal, contratista y subcontratista respecto de sus propios trabajadores en virtud de lo dispuesto en el artículo 184, la empresa principal deberá adoptar las medidas necesarias para proteger eficazmente la vida y salud de todos los trabajadores que laboran en su obra, empresa o faena, cualquiera sea su dependencia, en conformidad a lo dispuesto en el artículo 66 bis de la ley N° 16.744 y el artículo 3° del decreto supremo N° 594, de 1999, del Ministerio de Salud”*. Así, se puede advertir aquí, cómo la ley, nuevamente, es quien atribuye responsabilidad, esta vez, a las empresas principales, Transit Mar Limitada y la Empresa Portuaria Antofagasta. Antofagasta.

Abona lo anterior el hecho, como se explica en la demanda, que existen varias disposiciones en el propio Reglamento que atribuyen a la Empresa Portuaria Antofagasta la obligación de velar por la seguridad de los trabajadores que cargan y descargan en el puerto y que prestan servicios a alguna de estas empresas concesionarias, como TransitMar, en especial los



artículos 4°, 8° letra g) y h), 12 y 18 obligación. De lo anterior se desprende que TransitMar Limitada y la Empresa Portuaria Antofagasta tenían el deber contractual y legal de, una, velar por la seguridad de Daniel Véliz, y la otra, de revisar que TransitMar lo estuviera haciendo. El hecho del accidente hace presumir que tanto la una como la otra empresa fueron negligentes, operando aquí las presunciones de culpa ya mencionadas y debiendo ambas empresas demostrar al Tribunal su diligencia.

Refiere que, en suma la primera acción que se interpone es una demanda de indemnización de los perjuicios sufridos por Daniel Véliz e interpuesta por sus herederos en su representación, por el estatuto de responsabilidad contractual, donde existe una presunción de culpa infraccional, tanto respecto de José Salgado Morales (artículo 184 del Código del Trabajo) como respecto de Transit Mar Limitada y de la Empresa Portuaria Antofagasta (artículo 183-E del mismo Código) en donde la ocurrencia del hecho dañoso hace presumir la culpa, y donde el demandado es quien tiene que probar su diligencia. La relación contractual que fundamenta la aplicación de este régimen está dada por el contrato de trabajo que existió entre José Salgado Morales y Daniel Véliz y por los contratos de prestación de servicios que ligan a José Salgado Morales con Transit Mar Limitada y con la Empresa Portuaria Antofagasta. Luego, la segunda acción que se interpone es la acción indemnizatoria de los perjuicios causados personalmente a cada heredero, en su calidad de víctimas por rebote, por el daño moral que han sufrido personalmente ante la pérdida de Daniel Véliz producto de esta negligencia. Esta última acción se rige por el estatuto de responsabilidad extracontractual y por las reglas del artículo 2.314 y 2.320 del Código Civil, debido a que la esposa y los hijos de Daniel Véliz han sufrido también un daño producto de su muerte. Se debe aplicar aquí, además de las presunciones de culpa ya anotadas en sede contractual, la presunción del artículo 2.320 del Código Civil, por la posición de garante que ocupan todos los demandados en virtud de las normas legales ya citadas, del contrato de trabajo ya señalado y del Reglamento de Operaciones Recinto Portezuelo, respecto de Daniel Véliz, esposo y padre de los demandantes. Ellos son titulares de esta acción al ser alimentarios del occiso, personas que recibían espontáneamente alimentos del occiso al vivir con él, en los términos del artículo 321 del Código Civil. En segundo lugar, la jurisprudencia ha señalado que, establecida la infracción al deber de cuidado producida en sede de responsabilidad contractual, la misma también sirve para dar por probados los presupuestos de la responsabilidad



extracontractual. Esta acción es, además, totalmente compatible con la primera, puesto que el sujeto que pide la indemnización no es el mismo. En el caso de la primera acción el sujeto indemnizado es Daniel Véliz, occiso, quien ha heredado su derecho. En este caso, en cambio, el sujeto indemnizado es cada heredero personalmente, por el daño que ha sufrido.

## **II. Sobre la aclaración de las personas en contra de quienes se interpone demanda indemnizatoria y bajo qué calidad.**

En virtud de lo ya señalado, refiere que queda ya aclarado, corrigiendo en este punto la imprecisión cometida en el libelo, que en la demanda se interponen dos acciones indemnizatorias en contra de José Salgado Morales, como contratista, y de Transit Mar Limitada y la Empresa Portuaria Antofagasta, como empresas principales.

## **III. Sobre la forma de cálculo de la indemnización pedida, tanto por el actor, como por el resto de los demandantes en su calidad de víctimas por rebote.**

Indica que en el caso de Daniel Véliz, el daño a indemnizar obedece a tres componentes: daño emergente, lucro cesante y daño moral.

a) Daño emergente: Esto obedece a los gastos del ataúd, de la sepultura y del funeral, además de otros gastos menores que se estiman en la suma de \$3.000.000.

b) Lucro cesante: Corresponde a la cantidad que Daniel Véliz esperaba ganar trabajando hasta cumplir 65 años, lo que corresponde a 6 años y 2 meses de sueldo. Esto corresponde a la suma de \$27.842.500, cifra que se deriva de la multiplicación del sueldo que Daniel Véliz recibía, \$376.250, por ese periodo, y del hecho de que trabajando en el área donde él lo hacía, por lo menos, sus expectativas de sueldo eran esas.

c) Daño moral: Obedece al perjuicio de agrado, al pretium doloris y a las categorías que fueron latamente mencionadas en la demanda. Debe tenerse en cuenta que el daño moral se computó en una cantidad que, sumada a las otras dos, diera \$300.000.000 (\$269.157.500); eso tiene una explicación y se debe a la circunstancia de que la muerte de Daniel no fue instantánea. Aunque sea por un instante siquiera, Daniel Véliz experimentó el temor de morir, el miedo a dejar a su familia sola, el horror de la muerte y la soledad de desaparecer en la oscuridad más absoluta. En el caso de sus familiares, en tanto, el daño es íntegramente moral, por cuanto el daño reflejo que se produjo tiene que ver con el daño psicológico que les produjo, en vida, la muerte de Daniel Véliz; la imposibilidad de seguir proyectos de



vida diferentes debido a la inexistencia de los ingresos que él llevaba al hogar y la soledad que implica estar sin un padre y sin un esposo.

**Con fecha 08 de junio de 2021**, comparece don Luis Quiroga Ossandon, abogado, chileno, casado, actuando, en representación de **EMPRESA PORTUARIA ANTOFAGASTA** (en adelante EPA) y contesta la demanda en base a los siguientes argumentos:

**I.- En primer término, plantea una negativa general de los hechos como fundamentos de la demanda de autos** y solicita el total rechazo de la demanda, controvirtiendo todos los hechos relatados en la demanda, salvo aquellos que en forma expresa reconozca como efectivos en su escrito de contestación. Especialmente se niegan y refutan los siguientes hechos e imputaciones:

1.- No es efectivo que Empresa Portuaria Antofagasta tiene un deber de vigilancia respecto del cumplimiento de la normativa vigente por parte de Transit Mar Limitada.

2.- No es efectivo que Daniel Véliz (Q.E.P.D.) era, a los ojos de la Empresa Portuaria Antofagasta, un empleado de Transit Mar Limitada.

3.- No es efectivo que Empresa Portuaria Antofagasta tuviera toda la información laboral, de régimen y condiciones de trabajo de don Daniel Véliz (Q.E.P.D.).

4.- No es efectivo que Empresa Portuaria Antofagasta tuviera toda la estructura jurídica para poder haber aplicado, administrativamente, una sanción por el incumplimiento de la normativa laboral por parte de Transit Mar Limitada.

5.- No es efectivo que Empresa Portuaria Antofagasta también haya infringido los artículos 183-E y 184 del Código del Trabajo, en relación con los artículos 1.547, 1.556 y 1.557 del Código Civil.

**II.- En segundo término, como antecedentes de la contestación** expone que la Empresa Portuaria de Antofagasta, es una de las 10 empresas portuarias del Estado creada por la Ley 19.542, las que son continuadoras legales de la Empresa Portuaria de Chile en todas sus atribuciones, derechos, obligaciones y bienes. Según el artículo 2 de la mencionada Ley, EPA es una persona jurídica de derecho público, constituye una empresa del Estado con patrimonio propio, de duración indefinida y se relacionarán con el Gobierno por intermedio del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Luego, acota que EPA, en su calidad de empresa portuaria tiene como objeto la administración, explotación, desarrollo y conservación de los puertos y terminales, así como de los



bienes que posean a cualquier título, incluidas todas las actividades conexas inherentes al ámbito portuario e indispensables para el debido cumplimiento de éste. Podrán, en consecuencia, efectuar todo tipo de estudios, proyectos y ejecución de obras de construcción, ampliación, mejoramiento, conservación, reparación y dragado en los puertos y terminales. Asimismo, podrán prestar servicios a terceros relacionados con su objeto.

En cuanto al ámbito territorial de su actividad la normativa orgánica dispone que estas empresas ejercerán sus funciones en los recintos portuarios, terrenos, obras físicas e instalaciones que administren, sin perjuicio de las facultades y atribuciones que otorga el ordenamiento jurídico vigente al Ministerio de Defensa Nacional, Subsecretaría de Marina, a la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante y a los demás servicios públicos.

En lo que respecta a su funcionamiento y desarrollo de su actividad la Ley dispone que la prestación de los servicios de estiba, desestiba, transferencia de la carga desde el puerto a la nave y viceversa, y el porteo en los recintos portuarios, comprendidos dentro del objeto de las empresas, deberá ser realizada por particulares debidamente habilitados. (Art 5 Ley N° 19.542).

Expone que mediante Decreto Exento N° E-405, de 5 de mayo de 2011, modificado por el Decreto N°E-1094 de 5 de mayo de 2012, del Ministerio de Bienes Nacionales, otorgó en Concesión Gratuita, a Empresa Portuaria Antofagasta, el inmueble fiscal ubicado Sector Portezuelo en la Ruta 5 Norte, comuna Provincia y Región de Antofagasta. La concesión se otorgó para que se destine el inmueble al almacenamiento de concentrados minerales bolivianos amparados por el tratado de Paz y Amistad de 1904, instancia que dio origen a lo que hoy conocemos como “Antepuerto Portezuelo”. Antepuerto Portezuelo, es un recinto administrado por la Empresa Portuaria Antofagasta, que tiene la naturaleza de recinto portuario, y se encuentra habilitado por el Servicio Nacional de Aduanas de Chile para el almacenamiento en tránsito de concentrados minerales provenientes de Bolivia, para su posterior embarque a ultramar y de otros productos que determine la EPA.

**En cuanto al sistema de operación del Recinto Portezuelo hace presente que** Empresa Portuaria Antofagasta, cumple el rol de administrador, fiscalizador y facilitador de las instalaciones del Recinto Portezuelo, lugar donde EPA presta servicios de pesaje de carga, suministros básicos ( agua potable e industrial, iluminación, electricidad,



baños, etc) para los usuarios del recinto, almacenamiento y/o acopio de carga, arriendo de galpones por los cuales cobra una tarifa pública y no discriminatoria fijada con anticipación para cada uno de ellos, estableciendo en un Reglamento Interno de Operaciones, los requisitos y condiciones para su utilización.

Refiere que la Empresa Portuaria Antofagasta interviene en este proceso **sólo en calidad de facilitador del espacio físico y prestando una serie de servicios relacionados con el almacenamiento de carga en dicho recinto**, sin tener propiedad, participación o relación jurídica alguna con la propiedad de la carga ni los medios para su transporte, y en ese entendido, y dentro de ese ámbito territorial, ejerce la facultad de fiscalizar y velar por el cumplimiento de las medidas ambientales y de seguridad, por el uso eficiente y racional de las instalaciones, coordinar la programación de las faenas y controlar el cumplimiento de las disposiciones del Reglamento Interno de Operaciones, solamente dentro del recinto.

**III.- En tercer lugar, en cuanto a los hechos** expone lo siguiente:

**III.I En cuanto al sistema de operaciones del sitio portezuelo.** El proceso de operaciones de Portezuelo, en términos generales, inicia con el Operador Ferroviario, quien es el responsable de ingresar los convoyes ferroviarios al Recinto Portezuelo y presentar la documentación aduanera que ampara la carga. Luego al Operador de Carga le corresponde movilizar los carros, descargar los vagones, efectuar su limpieza y aspirado y ubicar la carga en las bodegas, para posteriormente preparar los embarques según la programación naviera. Esto lo realiza el Operador de Carga llenando los contenedores destinados para tal efecto, los que luego de ser posicionados en camiones, son pesados y limpiados para eliminar residuos, con lo cual se procede a su despacho desde el terminal con destino al Puerto de Antofagasta. Todo lo anterior se ejecuta de acuerdo a las normativas del Reglamento de Operaciones Portezuelo y las demás indicaciones que la Empresa Portuaria Antofagasta pudiera disponer y/o de las disposiciones emanadas de la autoridad ambiental, de salud y laboral. En efecto, es el Operador de Carga, el responsable de ingresar los camiones al Recinto Portezuelo, presentar la documentación aduanera que ampara la carga, ubicar los camiones sobre la plataforma de pesaje de la romana, disponerlos al interior de los almacenes para su descarga, movilizarlos para el destare vacíos y de su retiro posterior, de la limpieza y lavado de los camiones y todo ello de acuerdo a las normativas del reglamento interno y las demás indicaciones que la Empresa Portuaria Antofagasta pudiera disponer



respecto a las actividades realizadas dentro del referido recinto. Así las cosas, Los Operadores de Carga -en este caso Transit Mar Limitada- son los representantes de los exportadores, productores o dueños de la carga en el Recinto de Portezuelo ante la Empresa Portuaria Antofagasta. Efectúan las faenas relativas a la descarga de camiones de carga, bodegas y/o carros ferroviarios, arrumaje, conservación, mezclas, lavado, consolidación de los contenedores de volteo y su carguío a camiones para transportarlos a los recintos portuarios del Puerto de Antofagasta para su posterior embarque. En concordancia con lo anterior, señala que es de responsabilidad de los operadores de carga la ejecución de las faenas y las operaciones en acuerdo a las disposiciones contenidas en este reglamento, el tomar todas las medidas necesarias para el fiel cumplimiento de las resoluciones ambientales y el cuidado de los equipos e instalaciones utilizadas que sean propiedad de EPA.

Hace presente que según el Reglamento de Operaciones, para ser Operador de Carga en el Recinto Portezuelo, este deberá presentar a la Empresa Portuaria Antofagasta la siguiente documentación:

a) Boleta Bancaria de Garantía a la vista, extendida a nombre de Empresa Portuaria Antofagasta, para garantizar el pago de los Servicios Portezuelo.

b) Póliza de Seguro de Responsabilidad Civil que tenga por beneficiario a la Empresa Portuaria Antofagasta.

Adicionalmente y, en razón de las normativas medio ambientales establecidas en consideración de la naturaleza de la carga operada en el recinto, se exige:

a) Plan de Manejo de Residuos Peligrosos aprobado por la Autoridad Sanitaria.

b) Procedimientos de Trabajo de las principales operaciones y/o faenas a desarrollar en Portezuelo

c) Procedimientos de Emergencias, derrames, accidente en rutas u otros que comprometan la seguridad de las personas y el medio ambiente

f) Cumplimiento de los exámenes y observancia laboral de acuerdo con lo dispuesto por la autoridad sanitaria.

Refiere que el funcionamiento del Recinto Portezuelo se encuentra internamente reglamentado a través de sendos procedimientos de prestación de los servicios - establecidos en su Reglamento de Operaciones- para cada una de las prestaciones que se realizan en dicho recinto, las cuales son obligatorias para el uso del mismo y solamente destinado a las



actividades que se realicen en su interior, pues evidentemente este tipo de regulación no es exigible más allá de los límites territoriales de la instalación portuaria referida.

**III.II Respecto a los hechos en que se fundamentan en la demanda.** Señala que no controvierte que el día 12 de julio de 2020, en la Ruta B-28, a la altura del kilómetro 10, a las 21:25 horas, Carabineros se encontró con el camión de propiedad de don José Salgado, volcado fuera del camino y con "daños de gran magnitud en toda su estructura", producto de la violencia del choque. Al interior del camión fue encontrado el cuerpo sin vida de don Daniel Véliz (Q.E.P.D.), quien murió producto de un traumatismo encéfalo craneano grave. Luego, acota que, de acuerdo con lo establecido la investigación posterior de la Sección de Investigación de Accidentes de Tránsito de Carabineros de Chile, la causa inmediata del accidente habría sido el **exceso de velocidad** en que habría incurrido Daniel Véliz, lo que habría ocasionado que no pudiera controlar el camión al salir de la curva, perdiendo el control del camión y volcando. Indicando que este hecho ha sido reconocido y expuesto en términos literales por la demandante.

Expone que los hechos descritos han ocurrido mientras el señor Veliz (Q.E.P.D.) prestaba servicios bajo subordinación y dependencia en virtud de contrato de trabajo celebrado con don José Salgado Morales, quien a su vez prestaba servicios de transporte de carga para el Operador de Carga Transit Mar Limitada por cuenta y cargo de esta última.

Refiere que Transit Mar Limitada, habiendo cumplido con las exigencias dispuestas en el ya mencionado Reglamento de Operaciones Sitio Portezuelo, acompañó la documentación requerida para la utilización de los servicios de dicho recinto en su calidad de Operador de Carga, razón por la cual a la fecha del accidente Transit Mar Limitada y sus contratistas eran usuarios autorizados del Antepuerto Portezuelo.

Conforme a lo razonado precedentemente, concluye lo siguiente:

a) Don Daniel Véliz (Q.E.P.D.) falleció a causa de accidente de tránsito de fecha 12 de julio de 2020 y cuya causa determinada por la autoridad competente fue la conducción a exceso de velocidad.

b) Que el accidente referido ocurrió mientras conducía vehículo de propiedad de don José Salgado Morales y prestando servicios para éste con quien mantenía vigente una relación laboral.



c) Que la empresa Transit Mar Limitada era a la fecha de ocurrencia del accidente una Operador de Carga acreditado y se encontraba en uso de las instalaciones de Portezuelo.

d) Que la única vinculación jurídica de la Empresa Portuaria Antofagasta con Transit Limitada es la de ser un prestador de servicios relacionados con el acopio y almacenamiento de carga, sin que EPA tenga responsabilidad alguna en las etapas del proceso de transporte de mercaderías que se ejecutan fuera de los recintos portuarios.

**En relación a los fundamentos de Derecho, expone:**

**A.- Improcedencia de la aplicación del artículo 183-e del código del trabajo. Falta de legitimación pasiva. Inexistencia de vínculo contractual entre su representada y los actores.**

Como cuestión previa, hace presente que **todas las disposiciones en las que se establecen facultades de fiscalización de la Empresa Portuaria Antofagasta** sobre el funcionamiento del recinto portuario Recinto Portezuelo y que han sido citadas como fundamento de la pretensión del demandante, son parte del **Reglamento de Operaciones** de Recinto Portezuelo. Pues bien, **este cuerpo normativo, de carácter interno y privado, no establece facultad alguna de fiscalización sobre el cumplimiento de la normativa laboral respecto de sus usuarios directos o los contratistas de ellos**, sino que está dirigida a establecer procedimientos, requisitos y condiciones para el uso de sus dependencias, uso por el cual se cobra una tarifa previamente fijada.

Señala que lo antes expuesto resulta absolutamente relevante para los efectos de determinar la procedencia de la aplicación del artículo 183-E del Código del Trabajo, toda vez que, ello no es posible dado que no se verifica en el caso de marras uno de los supuestos fácticos que exige la norma: EPA no tiene la calidad de empresa principal o dueña de la obra o faena y por tanto, a su respecto no se verifican los supuestos del régimen de subcontratación alegado por la demandante. En efecto, argumenta que EPA, no tiene respecto del proceso de envío de carga por puerto habilitado la calidad de dueño, pues actúa en este proceso solo como un prestador de servicios relacionados en dicha actividad, cobrando una tarifa por ello y reconociendo siempre que las labores se ejecutan en sus instalaciones con carga ( bienes) de propiedad de un tercero productor y para beneficio único y exclusivo propio. Luego, acota que aun cuando se entendiera que es la empresa para la cual se ejecutaban los servicios, si lo que se pretende por los demandantes es establecer su obligación solidaria al pago de las



eventuales indemnizaciones demandadas por aplicación de las normas dispuestas en nuestra legislación laboral, hace presente al efecto que nuestra legislación vigente, artículo 183 –B del Código de Trabajo, establece que la responsabilidad civil por accidentes del trabajo no forma parte de la responsabilidad solidaria que estableció la Ley 20.123 para la empresa principal o mandante. Lo anterior ya que de acuerdo a la historia fidedigna del establecimiento de dicha ley, la responsabilidad de la empresa principal, sea solidaria o subsidiaria, debía quedar acotada al cumplimiento de obligaciones laborales y previsionales, y dentro de las primeras, en lo referente indemnizaciones, sólo a aquellas de carácter legal y convencional derivadas de la terminación del contrato de trabajo, quedando finalmente reducida a las de carácter exclusivamente legal, esto es, a las que establecen los artículos 161 y 163 del Código del Trabajo.

A mayor abundamiento, indica que la Dirección del Trabajo a través de una antigua y uniforme línea jurisprudencial, ha entregado elementos concretos en este sentido. De acuerdo a su interpretación, la responsabilidad de la empresa principal respecto de las indemnizaciones por término de contrato de trabajo de los trabajadores subcontractados, alcanza única y exclusivamente a las indemnizaciones legales contenidas en los artículos 161 y 163 del Código del Trabajo, más los incrementos legales que procedieren de acuerdo al artículo 168 del mismo código, lo que excluye las indemnizaciones civiles reparatorias de daños demandados por esos trabajadores por cualquier otro concepto. Por tanto, queda claramente establecido que respecto de la demanda intentada en autos, EPA no tiene responsabilidad alguna por los hechos que fundamentan la demanda ni tampoco se encuentra obligado ni directa ni indirectamente la pago de las eventuales indemnizaciones a que eventualmente haga lugar el tribunal.

**B.- En subsidio, alega improcedencia de la responsabilidad extracontractual. Falta de legitimación pasiva. Inexistencia de vínculo legal entre EPA y los actores**

Atendida las alegaciones formuladas por la demandante en orden a establecer la responsabilidad extracontractual que tendría EPA respecto de los demandantes expone que los demandantes pretenden hacer responsable solidariamente a la Empresa Portuaria por la indemnización de los eventuales daños que demandan en su libelo, esto en que a juicio de los actores procede en el caso en estudio la aplicación de lo que de ellos denominan “deber de vigilancia”, instituto que hace responsable a toda



persona no sólo por sus propias acciones sino que también la hace responsable del hecho de sus “dependientes”.

Esgrime que lo anterior debe ser categóricamente rechazado toda vez que, la pretensión de los demandantes, en primer lugar se fundamenta en supuestos fácticos erróneos y, en segundo lugar, porque no existe en nuestro ordenamiento disposición alguna, que la haga responsable- en su calidad jurídica de tercero- por los eventuales perjuicios cuyo resarcimiento se demanda en autos. En efecto, se pretende fundamentar la responsabilidad solidaria de EPA con la forzada interpretación de que Transit Mar Limitada sería una persona jurídica dependiente de ella, y en razón de aquello, le asistiría la obligación de fiscalizar el desempeño de sus funciones más allá de los límites del recinto Antepuerto Portezuelo.

Argumenta que sin perjuicio que el demandante no es preciso en cuanto a establecer cuál es la fuente de la solidaridad que imputa a la demandada EPA, cualquiera que se ésta, no es posible aplicarla en los presentes autos pues no se configuran los presupuestos de hecho para hacer efectiva dicha institución. Si se tratase de aplicar el artículo 2320 del Código Civil, de inmediato aparece improcedente dicho postulado, ya que la empresa empleadora del demandante, en caso alguno tiene la calidad de dependiente de mi representada, así como tampoco lo tiene la empresa Transit Mar Limitada. Así, acota que la existencia de relaciones jurídicas civiles- comerciales entre la empresa administradoras de un recinto portuario y aquellas que desarrollan alguno de los procesos específicos de la cadena logística, en caso alguno permitiría *ipso facto* establecer como cierta y procedente la responsabilidad por hecho ajeno de la empresa mandante respecto de los hechos cometidos por sus usuarios, ello porque claramente en dicha situación no existe vínculo de subordinación entre quien encomienda una actividad y quien la ejecuta, pues ambas se encuentran en un plano de paridad jurídica, de manera independiente y autónoma. Por tanto, es claro que entre las demás demandadas y EPA no existe, ni formal ni materialmente, dependencia de ningún tipo, ya sea esta funcional, administrativa, técnica ni económica. Se trata simplemente de empresas que tienen en común solamente la intervención en un proceso productivo que conforma una cadena logística destinada a la exportación de carga, unas como clientes y usuarias de las instalaciones y la otra como proveedora de infraestructura y servicios, mas no como dueña/mandante como pretende exponer la demandante.



**C.- En subsidio, existe causa general de justificación legal. No existe responsabilidad de las demandadas. Culpa exclusiva de la víctima.**

1.- Expone que se reconoce por la propia demandante que la causa eficiente de la ocurrencia del accidente de tránsito fue la conducción del móvil a exceso de velocidad. Por lo que se desprende de su libelo, el conductor del camión tenía experiencia conduciendo en la ruta y conocía los riesgos existentes en ella. Sin embargo y no obstante su experiencia el conductor, no respetó la prohibición de conducir a una velocidad superior a la permitida. Así las cosas, el no respetar las normas públicas de conducción indicadas en la Ley de Tránsito y **conducir el camión a exceso de velocidad**, gatilló en el conductor un deficiente control del móvil.

Hace presente que según la doctrina, hay causa eximente de responsabilidad cuando el daño proviene de un hecho que no es imputable a dolo o culpa del agente, el cual -en ese caso- podrá ser autor aparente o material, pero no es autor responsable. Una de estas causas eximentes es la **culpa exclusiva de la víctima**, que puede ser de acción u omisión y que se aprecia en conformidad a los mismos principios que la del autor del daño. La causa -sostiene Alessandri- es exclusiva de la víctima cuando el daño proviene únicamente de ésta, sea porque no la hubo de parte del agente que se pretende responsable o porque, si la hubo, no existe relación causal entre ella y el daño a derivarse la responsabilidad pretendida en su contra. De este modo, esgrime que según consta de los antecedentes que fueron acompañados en el accidente sufrido por don Daniel Véliz (Q.E.P.D.), se debió, única y exclusivamente, a su propia imprudencia, configurándose, en consecuencia, respecto de sus representadas, una causa eximente de responsabilidad.

Arguye que, contrariamente a lo sostenido por la demandante, la responsabilidad de EPA por el accidente de don Daniel Véliz (Q.E.P.D.)- y por ende la infracción a los artículos legales y reglamentarios, sobre condiciones de salud en los lugares de trabajo- sólo será procedente cuando aquél haya omitido adoptar las medidas que pudieron evitar un accidente "**previsible**", esto es, aquél que pudo ser evitado manteniendo y adoptando oportunamente las condiciones de seguridad objetivas que fueron necesarias para preservar la vida del trabajador, teniendo en cuenta la actividad laboral normal y rutinaria del trabajador. Según la jurisprudencia, habrá responsabilidad cuando no se adopten aquellas medidas que puedan



*“evitar lo que en situación normal el empleador está en la innegable posibilidad de impedir”*

**D.- En subsidio, solicita el rechazo de las peticiones de indemnización por lucro cesante, daño emergente y daño moral, toda vez que ellas carecen de determinación y toda proporcionalidad respecto de los hipotéticos daños causados.**

Al efecto niega y controvierte la existencia, naturaleza y cuantía de los daños demandados y hace presente que el capítulo referido a este ítem igualmente debe ser desestimado en su integridad. La razón para el rechazo de este capítulo descansa en el error esencial que significa atribuir un supuesto vínculo jurídico existente entre las partes, sin tener algún soporte fáctico que sostenga dicha pretensión. Aquello basta para desestimar los presupuestos de esta demanda. En tales circunstancias, deberá ser la parte demandante quien acredite la existencia, procedencia y cuantía de los supuestos perjuicios ocasionados.

Además, expresa que el monto demandado por los actores se muestra desproporcionado y excesivo, tomando particularmente en cuenta que el desafortunado y muy lamentable accidente laboral no resulta imputable a negligencia o culpa de EPA, si no a la acción de la propia víctima o, en el último de los casos, a un caso fortuito.

**E.- En subsidio, plantea la necesidad de reducir el monto de la indemnización, por exposición imprudente al daño.**

En subsidio de lo anterior, para el improbable evento de una sentencia condenatoria en contra de la demandada, solicita que la indemnización de perjuicios que el tribunal estime proporcionada al daño, se reduzca sustancialmente, por haberse expuesto la víctima imprudentemente al accidente, todo ello conforme al artículo 2330 del Código Civil

Solicita tener por contestada la demanda de autos, y en virtud de lo expuesto rechazar la misma completamente, con costas,

**Con fecha 12 de junio de 2021**, comparecen don Rodrigo Marín Eterovic, don Iberto Rodríguez Bosshard y don Vicente Marín Bacuñán, abogados, en representación de Julio Ramos e Hijos Limitada, también llamada **TRANSIT-MAR LIMITADA** (“Transitmar”), contestando la demanda en base a los siguientes fundamentos:

**Antecedentes generales acerca de la actividad económica desarrollada por Transitmar y la relación contractual habida con las otras demandadas de autos:**



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

Código: BXTTXCHBBXN

Exponen que para que el tribunal pueda entender por qué son improcedentes las alegaciones efectuadas por la parte demandante, es imprescindible que conozca el contexto en el que los hechos denunciados habrían tenido lugar. En consecuencia, resulta necesario que sepa cuáles son las actividades económicas desarrolladas por Transitmar y cuál es la relación contractual habida con los demás participantes del negocio, especialmente EPA y Servicios y Transportes Salgado SpA.

Señalan que Transitmar es una empresa de capitales bolivianos fundada en 1983 que se dedica a prestar servicios como agente embarcador consignante y consignatario y agente de muellaje para la carga de mercancías en tránsito desde y hacia Bolivia por los puertos de Arica y Antofagasta, en virtud del Tratado de Paz y Amistad suscrito entre Chile y Bolivia en 1904. Nuestra representada constituye un eslabón esencial de la cadena logística de exportación que posibilita que la producción de mineros bolivianos llegue a distintos lugares del mundo. Así, como agente embarcador y operador logístico, Transitmar ofrece servicios integrales a los exportadores de Bolivia para resolver sus necesidades de embarque, transporte y logística. La empresa opera con diversos productos, tales como minerales metálicos y no metálicos de gran volumen a granel, además de trigo, maíz, soja, fertilizantes, maderas, café, castañas, lingotes, azúcar, entre otros.

Aducen que, en Antofagasta, el proceso operativo se inicia con la llegada de la carga proveniente de Bolivia mediante transporte ferroviario realizado por Antofagasta Railway Company P.L.C., llamada también Ferrocarril de Antofagasta a Bolivia ("FCAB"), carga que es recibida en un recinto de acopios de minerales y sustancias peligrosas del Puerto de Antofagasta, ubicado a 33 kilómetros al noroeste de la ciudad, denominado Recinto Portezuelo (en adelante, simplemente "Portezuelo"). Portezuelo constituye, entonces, un antepuerto del Puerto de Antofagasta y es administrada por EPA. El recinto está habilitado por el Servicio Nacional de Aduanas de Chile para el almacenamiento en tránsito de los concentrados minerales provenientes de Bolivia, para luego ser trasladados al puerto y embarcados cuando se disponga de naves. Así las cosas, las funciones realizadas por Transitmar en este flujo de trabajo son varias. En concreto, Transitmar ofrece diversos servicios de carga en el antepuerto de Portezuelo, tales como custodias de carga, mantención de *stockpile*, humectación, tapado de carga con mallas raschel, intermediación en el traslado de la carga a puerto, supervisión de las operaciones de acopio,



embarques y *trimming* de las cargas FIOST, además de la tramitación de pólizas de tránsito en la aduana boliviana. En cuanto a la consolidación de cargas, Transitmar ofrece servicios de vaciado de sacos, containerización de productos a granel y ensacados, intermediación en el traslado de cargas a puerto y entrega de container en *stacking*. Asimismo, realiza servicios complementarios al embarque, tales como pesaje de control, mezclas, homogenización de lotes, harneo, mantención de las pilas de mezcla, entre otros. En su calidad de operador de carga, Transitmar es nominada por el embarcador y/o consignatario de mercancías bolivianas para que actúe como su representante en Recinto Portezuelo y realice las operaciones de manipulación, mantenimiento y control de cargas al interior del recinto. Dichas operaciones deben ser realizadas en conformidad con lo dispuesto en el Reglamento de Operaciones Recinto Portezuelo (en adelante, simplemente como “Reglamento de Portezuelo”), elaborado por EPA.

A mayor abundamiento, refieren que, **una vez recibida la instrucción de embarque, Transit Mar se encarga de trasladar mediante camiones tolva sellados herméticamente los concentrados de mineral al Puerto de Antofagasta, específicamente a su terminal concesionado ATI y los deposita en un galpón especialmente destinado al embarque de graneles minerales**, en conformidad con los procedimientos establecidos en el Reglamento de Uso y Operaciones de los Contenedores de Volteo (en adelante, “Reglamento de Contenedores de Volteo”), elaborado por EPA. Una vez atracada la nave a sitio, la carga se embarga mediante un sistema mecanizado de correas transportadoras, proceso realizado bajo estrictas normas de seguridad y medio ambiente.

Destacan que no existe relación de subcontratación entre los distintos participantes a los que se ha hecho referencia. Son los propios clientes bolivianos quienes contratan directamente los servicios de Transitmar para recibir el concentrado del mineral que es transportado en trenes desde Bolivia a Portezuelo, acopiarlo, almacenarlo y, finalmente, transportarlo en camiones al Puerto de Antofagasta. Todos los intervinientes —es decir, el operador ferroviario (FCAB), el agente embarcador (Transitmar) y el Puerto de Antofagasta (EPA y ATI)— son directamente contratados por el cliente boliviano para que cada uno desempeñe funciones precisas en la cadena de exportación; no existiendo así relación comercial entre estas empresas, a raíz de este servicio. Además de las labores que Transitmar realiza en las faenas mismas de Recinto Portezuelo (carga, descarga y almacenamiento de mineral), y tal como se explicó antes, ésta



debe, de vez en cuando, transportar el concentrado mineral al Puerto de Antofagasta cada vez que se recibe la instrucción de embarque. **Para lo anterior y, por cuanto consiste en una actividad que no forma parte de su giro propiamente tal, Transitmar suscribe contratos de transporte esporádicos con empresas transportistas para que efectúen el traslado del mineral en camiones tolva desde Portezuelo hacia el terminal ATI del Puerto de Antofagasta.**

Exponen que son múltiples las empresas con que Transitmar contrata el servicio de transporte cada vez que se recibe la instrucción de embarque, y la elección de una u otra depende únicamente de la disponibilidad que presente la empresa transportista. Es importante destacar que dichos contratos no se perfeccionan mediante un contrato escrito ni por alguna otra solemnidad, sino que por el simple acuerdo de voluntades, sin perjuicio de la emisión de la documentación tributaria que corresponda. Así, cuando se prevé el atraque de una nave en el Puerto de Antofagasta y se da la respectiva instrucción de embarque, Transitmar procede a contactar a los distintos transportistas que tengan disponibilidad y les encarga el servicio de transporte específico para dicha tarea; una de esas empresas es Servicios y Transportes Salgado SpA (en adelante, simplemente como “Transportes Salgado” o “Transportes Salgado SpA”).

**Acerca de lo ocurrido el 12 de julio de 2020:**

Señalan que el día 12 de julio de 2020, Transitmar había recibido una instrucción de embarque del MN3 Du An Cheng en el Puerto de Antofagasta, para lo cual debía trasladar concentrado de zinc desde Portezuelo hacia el terminal concesionado ATI. En dicho contexto, Transitmar contrató los servicios de Transportes Salgado SpA, encomendándosele así la tarea de transportar el concentrado mineral de zinc requerido desde Recinto Portezuelo hacia el terminal ATI del Puerto de Antofagasta, mediante camiones tolva sellados herméticamente, también conocidos como contenedores de volteo. El servicio de transporte sería así realizado por Transportes Salgado mediante el tracto-camión de placa patente BTKW-57, año 2008, y el semirremolque con el contenedor de volteo de placa patente HGJB-18, año 2017, ambos de su propiedad. Dicho vehículo sería en definitiva conducido por el Sr. Véliz, padre y esposo de los demandantes, quien trabajaría bajo subordinación y dependencia de Transportes Salgado. A las 21:24 horas de ese mismo día 12 de julio de 2020, el Supervisor de Operaciones de Transitmar don Rolando Loayza tuvo conocimiento de que el conductor del referido camión, el Sr. Véliz, perdió el



control del vehículo y se volcó en la ruta B-28 en dirección poniente, a la altura del kilómetro 10, falleciendo instantáneamente como resultado del accidente.

Indican que, de acuerdo con la información proporcionada a Transitmar , y según señala el parte policial de Carabineros de Chile, “[...] *una vez constituidos en el lugar el personal Policial pudo verificar la veracidad de los hechos, encontrando el Tracto Camión, Placa Patente BTKW.57, marca International, modelo 7600, año 2008, color blanco, manteniendo acoplado el Semirremolque, Placa Patente HGJB.18, marca Trascoiro, modelo c20, año 2017, de propiedad de Transportes ILR Salgado SPAC, mientras que en la cabina dicho Tracto Camión, se encontraba atrapado y fallecido su Conductor identificado como; DANIEL JESUS VELIZ INOSTROZA, Cédula de Identidad Nro. 9.644.133-9*”.

Exponen que el parte policial que el único testigo ocular del accidente “[...] *identificado como; Erwin Andrés Díaz Rocco, Cédula de Identidad Nro. 11.468.933-5, el cual expuso que momentos antes alrededor de las 21:00 horas, en circunstancias que conducía el Tracto Camión, Placa Patente CLZB.31, marca Volvo, modelo VNL, año 2008, por la Ruta B-28, en dirección al Oriente por la pista costado Norte y al llegar al Km. 10 aproximadamente, se percató que un Camión, Placa Patente BTKW.57 [el conducido por el Sr. Véliz], el cual transitaba por la mencionada Ruta en dirección Poniente y por la pista costado Sur, su conductor perdió el control del Vehículo, el cual traspasa la barrera de contención para posteriormente volcarse*”.

Señalan que la causa basal del accidente, según informa el documento en cuestión, habría sido la siguiente: **“CAUSA BASAL: Conforme a pericias realizadas por parte de Personal S.I.A.T. señalan que el Participante identificado como DANIEL JESUS VE-LIZ INOSTROZA, debido a que conducía el móvil “1”, traccionando el móvil “1A”, a una velocidad no razonable ni prudente de acuerdo al di-seño geométrico y características de la vía “CURVA A LA DE-RECHA CON PENDIENTE DESCENDIENTE”, origina que al egresar de esta, pierda el control de su desplazamiento, vol-cando”** Además, indica que como consecuencia del lamentable accidente, se produjo el derrame de aproximadamente 20 toneladas de concentrado de zinc, lo que hizo necesario aplicar el protocolo de emergencias respectivo por parte de Transitmar en conformidad con el procedimiento establecido, trasladando personal y maquinarias desde Portezuelo a la zona con el objeto de retirar el concentrado mineral. Luego,



acota que el Supervisor de Operaciones don Rolando Loayza y el Asesor en Prevención de Riesgos don Rodrigo Cortez llegaron al sitio del suceso a las 22:45 horas del mismo día. Carabineros de Chile les señaló que no era posible intervenir en la escena sino después de realizados los peritajes que tardarían aproximadamente dos o tres horas. Así, recién a las 00:00 horas del 13 de julio de 2020 se procedió a activar el protocolo de emergencia, comenzando, una hora después, el traslado del personal y maquinaria destinado a contener la situación. Primero, se realizaron labores de barrido manual mientras el Cuerpo de Bomberos desocupaba el lugar y se posicionaba la maquinaria necesaria, para luego iniciarse el barrido del grueso del concentrado mineral derramado, y finalmente el barrido fino. Asimismo, se utilizaron mangueras de aspirado para remover el mineral en lugares de difícil acceso.

#### **Acerca de la fiscalización realizada por la Inspección del Trabajo.**

Indican que posterior al accidente del Sr. Véliz, y motivado eventualmente por la Denuncia Individual de Accidente de Trabajo presentada por su empleador Transportes Salgado, la Inspección del Trabajo inició una fiscalización contra Transitmar, enviándole el requerimiento de información FI-4-1, de fecha 27 de julio de 2020, mediante correo electrónico enviado el mismo día. Luego, Transitmar respondió al requerimiento de información mediante carta de fecha 30 de julio de 2020, enviando la documentación que tenía disponible, sin perjuicio de hacer presente ante el organismo fiscalizador que Transportes Salgado no tiene — ni jamás ha tenido— la calidad de empresa contratista de Transitmar, por cuanto aquella empresa no presta servicios que, de conformidad con el artículo 183-A del Código del Trabajo, puedan ser calificados como trabajos en régimen de subcontratación. Luego, acotan que consecuencia de no haber trabajo en régimen de subcontratación, es que no puede generarse la responsabilidad consagrada en el artículo 183-E del Código del Trabajo, relativa a la adopción de las medidas necesarias para proteger eficazmente la vida y salud de todos los trabajadores que laboran en su obra, empresa o faena, cualquiera sea su dependencia; pues, como han dicho, el trabajador fallecido no laboraba en ninguna obra, empresa o faena de Transitmar.

**A.- Primera excepción: la demanda debe ser rechazada por cuanto en ella se han interpuesto dos acciones incompatibles en forma conjunta, lo cual provoca que ninguna pueda ser acogida.**



Exponen al efecto que según ya advirtiera su codemandada EPA en el segundo acápite de su escrito de excepciones dilatorias de fecha 5 de febrero de 2021, en estos autos se han interpuesto dos acciones incompatibles, a saber: **(i)** la propia del trabajador fallecido, compuesta por el daño emergente, lucro cesante y daño moral sufrido; y **(ii)** la de sus familiares, compuesta por el daño moral sufrido por ellos y que fue ocasionado por la pérdida de su padre y esposo. Pues bien y habiéndole el tribunal ordenado a los demandantes por resolución de fecha 6 de mayo de 2021 corregir su libelo, por presentación de fecha 18 de mayo de 2021, en lugar de haberlo hecho, decidieron insistir, confesando judicial y espontáneamente al efecto: ***“En suma, la primera acción que se interpone es una demanda de indemnización de los perjuicios sufridos por Daniel Véliz e interpuesta por sus herederos en su representación, por el estatuto de responsabilidad contractual, donde existe una presunción de culpa infraccional, tanto respecto de José Salgado Morales (artículo 184 del Código del Trabajo) como respecto de Transit Mar Limitada y de la Empresa Portuaria Antofagasta (artículo 183-E del mismo Código) en donde la ocurrencia del hecho dañoso hace presumir la culpa, y donde el demandado es quien tiene que probar su diligencia.***

***La relación contractual que fundamenta la aplicación de este régimen está dada por el contrato de trabajo que existió entre José Salgado Morales y Daniel Véliz y por los contratos de prestación de servicios que ligan a José Salgado Morales con Transit Mar Limitada y con la Empresa Portuaria Antofagasta. La segunda acción que se interpone es la acción indemnizatoria de los perjuicios causados personalmente a cada heredero, en su calidad de víctimas por rebote, por el daño moral que han sufrido personalmente ante la pérdida de Daniel Véliz producto de esta negligencia. Esta última acción se rige por el estatuto de responsabilidad extracontractual y por las reglas del artículo 2.314 y 2.320 del Código Civil, debido a que la esposa y los hijos de Daniel Véliz han sufrido también un daño producto de su muerte. Se debe aplicar aquí, además de las presunciones de culpa ya anotadas en sede contractual, la presunción del artículo 2.320 del Código Civil, por la posición de garante que ocupan todos los demandados en virtud de las normas legales ya citadas, del contrato de trabajo ya señalado y del Reglamento de Operaciones Recinto Portezuelo, respecto de Daniel Véliz, esposo y padre de los demandantes”.***



Esgrimen que queda claro, que la demandante ha interpuesto en forma conjunta dos acciones que se rigen por estatutos distintos de responsabilidad y las cuales son abiertamente incompatibles entre sí. Al efecto, el artículo 17 del Código de Procedimiento Civil dispone: *“En un mismo juicio podrán entablarse dos o más acciones con tal que no sean incompatibles.*

*Sin embargo, podrán proponerse en una misma demanda dos o más acciones incompatibles para que sean resueltas una como subsidiaria de otra.”* Naturalmente, la incompatibilidad entre dichas acciones nace del origen de los daños reclamados, los cuales no pueden emanar de un incumplimiento contractual y un delito civil al mismo tiempo, como, asimismo, de las especiales reglas que rigen a uno y otro estatuto. De este modo, como se observa, las diferencias entre ambos regímenes de responsabilidad son tales, que únicamente un litigante se puede defender de la demanda si es que el libelo es claro en señalar cuál es el tipo de responsabilidad que persigue y cuáles son sus fundamentos jurídicos. Por el contrario, si se confunden y se mezclan los distintos regímenes, máxime si se hace con el único objeto de aprovecharse de las ventajas de uno y otro régimen a mera conveniencia, resulta imposible plantear una defensa adecuada, atendidas las diferencias transcritas precedentemente, lo cual necesariamente debió ser corregido por los demandantes, previo a continuar la tramitación de su demanda.

**B.- Segunda excepción: la demanda debe ser rechazada por carecer este tribunal de competencia absoluta en razón de la materia.**

Señalan que en la especie se configura la incompetencia absoluta, pues según se señaló con anterioridad, en el libelo se interponen dos acciones de indemnización de perjuicios conjuntamente: **(i)** la propia del trabajador fallecido, compuesta por el daño emergente, lucro cesante y daño moral sufrido; y **(ii)** la de sus familiares, compuesta por el daño moral sufrido por ellos y que fue ocasionado por la pérdida de su padre y esposo. Así las cosas, si bien nadie puede discutir la competencia del tribunal para conocer la acción de los demandantes respecto del daño padecido por ellos a raíz del sufrimiento que les ha provocado la pérdida de su ser querido, no ocurre lo mismo con la demanda respecto del daño sufrido por el propio trabajador fallecido. En efecto, mientras la acción de indemnización de perjuicios por el daño reflejo o *“por rebote”* de los demandantes sigue las reglas de la responsabilidad extracontractual, no sucede lo mismo respecto del daño que dicen haber padecido el propio Sr. Véliz, quien confiesan tenía una relación



de carácter contractual laboral con uno de los demandados, en específico, el Sr. Salgado. De esta manera, los demandantes en un solo libelo interponen acciones conjuntas ampliamente incompatibles entre sí, pues, tanto los estatutos de responsabilidad aplicables como los tribunales con competencia para conocer de ellas, son distintos. Como es sabido, y de conformidad lo dispone el inciso primero del artículo 1097 del Código Civil, los herederos representan a la persona del causante en todos sus derechos y obligaciones transmisibles, dentro de los cuales se encontraría la acción propia del trabajador para demandar la indemnización de perjuicios por responsabilidad contractual, respecto de los hechos que denuncian.

Exponen que el hecho de que los demandantes no tengan relación contractual con los demandados en nada altera el estatuto de responsabilidad que regiría la acción que le correspondía al propio Sr. Véliz, por cuanto los demandantes la habrían incorporado a su patrimonio en su calidad de representantes y sucesores legales del mismo, manteniéndose inalteradas las características específicas de dichas acciones. Así las cosas, la acción de indemnización de perjuicios por daño emergente, lucro cesante, y daño moral que le habría correspondido al Sr. Véliz, en atención a los supuestos incumplimientos de las demandadas a sus deberes contractuales para con él, se rigen por las normas de la responsabilidad contractual. Es decir, **la relación contractual que fundamenta la aplicación de este régimen está dada por el contrato de trabajo que existió entre José Salgado Morales y Daniel Véliz y por los contratos de prestación de servicios que ligan a José Salgado Morales con Transit Mar Limitada y con la Empresa Portuaria Antofagasta.** Luego, acota que lo anterior no es baladí, ni un mero preciosismo jurídico, ya que dicha circunstancia efectivamente afecta la competencia del tribunal para conocer la presente demanda ya que el tenor del artículo 420 del Código del Trabajo es claro:

*“Serán de competencia de los Juzgados de Letras del Trabajo:*

**a) las cuestiones suscitadas entre empleadores y trabajadores por aplicación de las normas laborales o derivadas de la interpretación y aplicación de los contratos individuales o colectivos del trabajo o de las convenciones y fallos arbitrales en materia laboral; [...]**

**f) los juicios iniciados por el propio trabajador o sus causahabientes, en que se pretenda hacer efectiva la responsabilidad contractual del empleador por los daños producidos como consecuencia de accidentes del trabajo o enfermedades profesionales.**



Respecto de la responsabilidad extracontractual se seguirán las reglas del artículo 69 de la ley N° 16.744, y;

g) *todas aquellas materias que las leyes entreguen a juzgados de letras con competencia laboral*". De esta manera, al pretender hacer efectiva la responsabilidad contractual de los demandados emanada del contrato de trabajo que mantenía el Sr. Véliz con su empleador, queda de manifiesto que el tribunal no es competente para conocer de la presente demanda, debiendo los de-mandantes interponerla en el tribunal con competencia laboral que corresponda.

**C.- Tercera excepción: la demanda debe ser rechazada toda vez que el proceso de autos ha sido enderezado con infracción a un litisconsorcio pasivo necesario impropio o con legitimación pasiva incompleta.**

Señalan que la pluralidad de partes o litisconsorcio admite diversas clasificaciones, según sea el criterio al que se atienda a dichos efectos. Para los propósitos de esta excepción, resultan particularmente relevantes los criterios de clasificación que atienden a (i) la posición que ocupan los varios sujetos o personas que se consideran una misma parte (litisconsorcio activo, pasivo o mixto); y (ii) a la necesidad o voluntariedad de la presencia de pluralidad de sujetos en el proceso (litisconsorcio facultativo o necesario). El litisconsorcio será *activo* cuando la pluralidad de personas o sujetos esté en la posición de demandante y, por el contrario, será *pasivo* cuando dicha pluralidad de personas se encuentre en la posición de demandados. A su vez, será mixto cuando exista pluralidad tanto de demandantes como demandados. De este modo, en el caso *sublite* estamos en presencia de un litisconsorcio mixto por cuanto existen varias personas —los demandantes— que han deducido su acción en contra de tres personas como demandados —el Sr. Salgado, Transitmar y EPA—. Por otro lado, el litisconsorcio será *facultativo* cuando tenga lugar por la propia decisión de la parte demandante y, por el contrario, será *necesario* cuando la presencia de varios sujetos en la relación procesal, ya sea en su calidad de demandantes y/o demandados, sea necesaria por disposición legal o por la especial naturaleza del derecho material reclamado. En nuestro ordenamiento jurídico sólo se encuentra reglado de forma expresa el litisconsorcio facultativo. En efecto, el artículo 18 del CPC dispone: "*En un mismo juicio podrán intervenir como demandantes o demandados varias personas siempre que se deduzca la misma acción, o acciones que emanen directa e inmediatamente de un mismo hecho, o que se proceda conjuntamente por muchos o contra*



*muchos en los casos que autoriza la ley*”. Así, conforme a la citada disposición, será posible la presencia de múltiples demandantes o demandados cuando **(i)** se ejerza la misma acción, esto es, cuando se ejerza una idéntica pretensión por muchos o contra muchos (tesis restrictiva) o cuando se ejerza un mismo tipo de pre-tensión ya sea por muchos o contra muchos (tesis expansiva); **(ii)** se ejerzan diversas acciones que aun siendo distintas, emanen directa e inmediatamente de un mismo hecho; y **(iii)** cuando el legislador ha permitido expresamente proceder por o en contra de muchos.

Por su parte, refieren que el litisconsorcio necesario ha sido fruto de la labor de la doctrina procesal y ha tenido un paulatino —pero consolidado— reconocimiento en la jurisprudencia de nuestros tribunales. De este modo, para analizar la existencia de un litisconsorcio necesario, esto es, la necesidad de varios demandados o demandantes en un mismo proceso, deberá determinarse si existe una disposición legal que obligue a ello, en el sentido dispuesto en la parte final del artículo 18 del CPC (“[...] *o que se proceda conjuntamente por muchos o contra muchos en los casos que autoriza la ley [...]*”) (*litisconsorcio necesario propio*), o deberá atenderse al derecho sustancial reclamado en juicio para determinar si es necesaria la presencia de varios demandantes o demandados en el proceso (*litisconsorcio necesario impropio*). Un ejemplo clásico de este último tipo de litisconsorcio es el que se produce en materia de comunidades, en que será necesario que todos los comuneros demanden conjuntamente (activo) o que todos ellos sean demandados conjuntamente (pasivo), no por-que exista una disposición legal que expresa y perentoriamente obligue a ello, sino por la especial configuración de los derechos involucrados en materia de comunidades.

**En el proceso de autos no se ha demandado a Servicios y Transportes Salgado SpA, infringiéndose con ello las reglas del litisconsorcio pasivo necesario impropio.**

Al efecto argumentan que la demanda de autos se ha dirigido en contra de tres demandados, con exclusión de la empresa Servicios y Transportes Salgado SpA, quien era el empleador del Sr. Véliz y quien contrató directamente con Transitmar para efectuar el servicio de transporte. De este modo, la demandante ha ejercido una acción de responsabilidad e indemnización de perjuicios en contra de tres personas que supuestamente participaron en los hechos que se denuncian, **pero ha omitido a la más importante: la empresa con quien Transitmar contrató el servicio de**



**transporte y quien resulta ser el empleador directo del trabajador fallecido: Servicios y Transportes Salgado SpA.** En efecto, los hechos que le han sido imputados a su representada en la demanda de marras se basan en una presunta falta de supervisión y cuidado que pretendidamente habría derivado en el fatal accidente de tránsito que sufrió el Sr. Véliz, más ninguna participación directa se le imputa en los mismos. Por otro lado, en la realidad, Transitmar jamás contrató con el Sr. Salgado como persona natural para la prestación del servicio de transporte, sino que con la empresa Servicios y Transportes Salgado SpA, quien además era empleador del Sr. Véliz. Así las cosas, en el caso particular, no resulta posible establecer la responsabilidad de Transitmar, sin a su vez establecer la responsabilidad de Servicios y Transportes Salgado SpA, quien no ha sido ni demandada ni emplazada en estos autos. En definitiva, acotan que Transportes Salgado SpA tiene una relación directa con la acción de autos, con los hechos malamente invocados en fundamento de ella y con los efectos jurídicos de aquella, por lo que la pretensión de la contraria se encuentra a todas luces en una hipótesis de litis-consorcio necesario, originado en una especial naturaleza del derecho material reclamado por ella; es decir, **un litisconsorcio pasivo necesario impropio, el cual ha sido infringido por los demandantes al no dirigir su pretensión en contra de Servicios y Transportes Salgado SpA.**

**Sanción a un procedimiento enderezado con infracción a un litisconsorcio pasivo necesario impropio.**

Aducen que debido a las evidentes infracciones al debido proceso — en específico, al principio de bilateralidad de la audiencia— que supone una eventual condena basada en hechos que suponen la participación y responsabilidad de terceros que no han sido llamados al procedimiento ni han tenido la oportunidad de oponer excepciones o defensas, la jurisprudencia es clara: la demanda no puede acogerse. En base lo anterior, si bien es cierto que, conforme lo dispone el artículo 2317 del Código Civil (“CC”), si un delito o cuasidelito civil ha sido cometido por dos o más personas, cada una de ellas será solidariamente responsable de todo perjuicio procedente del mismo delito o cuasi-delito, dicha solidaridad es únicamente exigible en la fase de cumplimiento, mas **no en la declaración misma de responsabilidad**, en la cual se hace absolutamente necesario que se emplacen todas las personas que participaron en los hechos y que pudiesen haber incurrido en responsabilidad. De esta manera, no resulta



posible establecer la responsabilidad de Transitmar en estos hechos, sin antes establecer la responsabilidad de Servicios y Transportes Salgado SpA.

En consecuencia, al no haber sido emplazada esta última empresa en estos autos, mal puede perseguirse la responsabilidad absolutamente mediata e indirecta de Transitmar, por lo cual la demanda en su contra debe ser rechazada en todas sus partes, con expresa condena en costas.

**D.- Cuarta excepción: la demanda debe ser rechazada por no haber solicitado la parte demandante que se declare a su representada como responsable de los daños que se alegan, no pudiendo existir una condena sin una previa declaración de responsabilidad.**

Razonan que el libelo adolece de una falla estructural. La parte demandante, tanto en el petitorio como en el cuerpo de la demanda, solicita únicamente que se le indemnice, sin hacerse cargo de una cuestión previa, fundamental e insoslayable a efectos de una condena, cual es que se declare a una o a todas las demandadas como responsables de los daños alegados. Sin una declaración de responsabilidad previa, el Tribunal no podrá condenar a su representada a indemnizar a los demandantes, aun cuando se satisficieran los requisitos de procedencia de una indemnización. Nadie puede ser obligado a indemnizar sin que previamente se haya declarado su responsabilidad lo que, a su vez, requiere que ello se haya solicitado de manera expresa por la parte demandante. Sin embargo, como los demandantes nada han dicho al respecto, el Tribunal no podrá declarar la eventual responsabilidad de su representada (ni, consecuentemente, condenarla) sin incurrir en extrapetita, razón por la cual deberá desestimar la demanda.

**E.- Quinta excepción: la demanda debe ser rechazada por carecer los actores de la legitimidad activa necesaria para demandar la indemnización de aquellos perjuicios morales sufridos directamente por el Sr. Véliz y cuya acción habrían adquirido por sucesión por causa de muerte.**

Enuncian que el artículo 420 letra f) del Código del Trabajo faculta a los tribunales del trabajo para conocer juicios iniciados por los causahabientes del trabajador en los cuales se persiga la responsabilidad contractual del empleador por los daños producidos como consecuencia de accidentes del trabajo o enfermedades profesionales, señalando al efecto que respecto de la responsabilidad extracontractual se seguirán las reglas del artículo 69 de la ley N°16.744. En este sentido, la transmisibilidad de la acción que persigue la reparación por daño moral ha sido objeto de un largo



debate jurisprudencial producto de que gran parte de la doctrina y la jurisprudencia consideran al daño moral como personalísimo, es decir, intransmisible, lo cual además se apoya en lo dispuesto en el artículo 88 de la ley N°16.744, el cual prescribe: “*Los derechos concedidos por la presente ley son personalísimos e irrenunciables*”. Si bien el artículo 2315 del CC, establece que puede pedir la indemnización de perjuicios “[...] *no solo el dueño o poseedor de la cosa que ha sufrido el daño, o su heredero, sino [...]*”, sin excluir expresamente al daño moral; debe recordarse que a la fecha de dictación del Código Civil, los perjuicios extrapatrimoniales en general y el daño moral en particular no eran una categoría de perjuicios que fuera siquiera reconocida, de manera que no resulta extraño que la referida norma no haga distinción ni excluya expresamente los perjuicios extrapatrimoniales de la posibilidad de ser transmitidos. Además, de la simple lectura del artículo 2315 del Código Civil, resulta evidente que ella sólo se refiere al daño que puedan sufrir *las cosas* (“[...] *no solo el dueño o poseedor de la cosa que ha sufrido el daño [...]*”), de lo que se colige que ella sólo se refiere a perjuicios de naturaleza material. De esta manera, la redacción amplia que tiene el artículo 2315 aludido, no sirve para justificar la supuesta transmisibilidad de la acción para reclamar la indemnización del daño moral.

Para el caso que el Tribunal considerare que el daño moral, inmaterial por naturaleza, es transmisible, la jurisprudencia más moderna ha sentenciado que para que exista transmisibilidad, el causante debe haber incorporado en su patrimonio la acción para reclamarlo, por lo cual, resulta necesario que haya sobrevivido al accidente que provocó su muerte. En este sentido, no resulta efectivo que el trabajador haya sobrevivido al pretendido accidente que ocasionó su muerte, ni que haya experimentado la agonía que los demandantes alegan. En efecto tal y como consta del relato efectuado por la propia demandante y de los documentos policiales acompañadas por ella, queda claro que el Sr. Véliz no sobrevivió al accidente de tránsito que le provocó su lamentable muerte. Por ende, los demandantes carecen de legitimación activa para demandar el supuesto daño moral experimentado por el Sr. Véliz, por cuanto, en primer lugar, el daño moral es personalísimo e intransmisible y, en segundo, para el caso que se aceptare su transmisibilidad, al no haber sobrevivido el Sr. Véliz al accidente, ninguna acción ingresó a su patrimonio, por lo cual ninguna acción fue transmitida a sus herederos, quienes carecen de legitimación activa para reclamarlo.

**F.- Sexta excepción: la demanda debe ser rechazada por carecer su representada de la legitimación pasiva necesaria para ser**



## **demandada por la indemnización de los perjuicios que pretenden los actores**

Indican que su representada no puede ser legitimada en una eventual sentencia favorable a la parte demandante, por cuanto la responsabilidad del accidente en el que descansa la pretensión indemnizatoria de los actores —de atribuirse, en definitiva, a alguien—, recae directa y exclusivamente en el empleador del trabajador fallecido, a saber, Transportes Salgado SpA. Lo anterior, por cuanto, el trabajador fallecido nunca desempeñó sus labores en régimen de subcontratación para su representada. Ni transportes Salgado SpA era empresa contratista de Transitmar, ni esta última puede ser considerada empresa principal en esta supuesta relación. No al menos en la forma que lo establece y entiende la ley.

Hacen presente que el concepto mismo del trabajo en régimen de subcontratación de conformidad al El artículo 183-A del Código del Trabajo, se erige sobre la base de que los servicios que presta el trabajador lo sean en una obra, empresa o faena de la cual sea dueño una persona natural o jurídica distinta al empleador. Para que ello ocurra, debe determinarse cuál es la obra, empresa o faena en donde presta servicios el trabajador y quien es el dueño de ella. A este respecto, acotan que la obra, empresa o faena en la que prestaba servicios el trabajador fallecido era una faena de transporte por carretera, en la cual el trabajador —según el certificado de vigencia de contrato de trabajo acompañado por la parte demandante a su acción— se desempeñaría como “*chofer de la empresa Servicios Jose Salgado de Antofagasta*”. Así las cosas, refiere que no cabe duda de que Transitmar no es dueña de la obra, empresa o faena antes indicada y en la cual debía prestar sus servicios el trabajador fallecido, puesto que, no corresponde a un ámbito físico de su propiedad o respecto del cual tenga un título de mera tenencia; y, más importante que eso, tampoco corresponde a un ámbito espacial en el cual su representada pueda controlar de alguna manera. La responsabilidad que la ley atribuye a las empresas principales tiene su fundamento precisamente en que estas empresas pueden ejercer un control real y efectivo de las condiciones en que trabajan los trabajadores de sus contratistas. Si no se trata de una obra, empresa o faena en la cual se puedan efectuar dichos controles de manera efectiva, no hay espacio ni fundamento para la atribución de responsabilidad.

A mayor abundamiento sobre este punto, esgrimen que la única relación habida entre las partes consistió en un servicio de transporte de



concentrado mineral “*SPOT*”, esto es, un servicio completamente esporádico y discontinuo, al cual se recurrió con motivo de ser la empresa con disponibilidad para dicho momento. De esta manera, aún si no consideramos el requisito de ser Transitmar dueña de la obra, empresa o faena en la cual prestaba servicios el trabajador, de todas formas, no puede estimarse que hubo trabajo en régimen de subcontratación, por cuanto los servicios que prestó Transportes Salgado SpA a mi representada fueron completamente esporádicos. En consecuencia, en el caso de marras —y en mérito de lo expuesto—, es evidente entonces que el legitimado pasivo llamado a responder de los eventuales perjuicios que se pudiesen acreditar en el proceso es única y exclusivamente el empleador directo del trabajador fallecido, a saber, Transportes Salgado SpA.

**G.- Séptima excepción: la demanda debe ser rechazada por cuanto Transitmar no es solidariamente responsable de la comisión de algún delito o cuasidelito civil.**

**Transitmar no es solidariamente responsable en virtud del artículo 2317 del Código Civil.** En subsidio de lo anterior y para el evento en el que se rechacen las defensas previamente expuestas, argumentan que Transitmar no podría ser condenada en la forma solicitada —esto es, solidariamente, con arreglo al artículo 2317 del Código Civil—, conforme se expondrá. Ante todo, se debe considerar que solamente dos o más personas pueden ser hechas solidariamente responsables conforme al artículo 2317 aludido, cuando aquello que se les imputa es un mismo hecho “suyo”; siendo diferentes las imputaciones que se realiza a cada una de las empresas demandadas, es forzoso concluir que solamente podrían ser condenadas con arreglo a las reglas generales. En este contexto, acota que la causa del accidente fue que el Sr. Véliz condujo su camión a exceso de velocidad y dicha circunstancia es la que determinó el accidente. Consecuentemente, no hay una única conducta de la que puedan ser hechos responsables, solidariamente, al propio Sr. Véliz, a Transitmar y al resto de las demandadas, toda vez que lo que se imputa a Transitmar es una o más omisiones, diferentes de la conducta desplegada por el Sr. Véliz y a las otras demandadas: no hay unidad de hecho. De esta manera, no es procedente la imputación de responsabilidad a Transitmar con ocasión de alguna hipótesis de responsabilidad solidaria, toda vez que aquello que se le imputa no exhibe “unidad de hecho” respecto de las acciones u omisiones que se imputan a los demás demandados.

Alegan que la solidaridad constituye una modalidad de derecho



estricto, por lo que se vuelve operativa únicamente en los casos previstos por el legislador. Así las cosas, aun cuando se tuviera por acreditada la existencia de una relación de subcontratación en la que Transitmar fuera la empresa principal y el Sr. Véliz fuera un trabajador subcontratado de ella, la única hipótesis de solidaridad prevista expresamente para los casos de subcontratación está consagrada respecto de las obligaciones laborales y previsionales; así lo dispone el artículo 183-B del Código del Trabajo: *“La empresa principal será solidariamente responsable de las obligaciones laborales y previsionales de dar que afecten a los contratistas en favor de los trabajadores de éstos, incluidas las eventuales indemnizaciones legales que correspondan por término de la relación laboral. Tal responsabilidad estará limitada al tiempo o período durante el cual el o los trabajadores prestaron servicios en régimen de subcontratación para la empresa principal”*. Luego, esgrimen que la especie no resulta aplicable el artículo 183-B del Código del Trabajo. Esto es así toda vez que dicho artículo señala que la empresa principal será solidariamente responsable de las “obligaciones laborales y previsionales de dar” que afecten a los contratistas a favor de los trabajadores de éstos, incluidas las eventuales indemnizaciones legales que correspondan por término de la relación laboral. Se delimitó, de esta manera, la responsabilidad solidaria de la empresa principal única mente respecto de ciertas obligaciones laborales, excluyendo otras obligaciones eventuales —civiles y no laborales—.

Como se ha visto, entonces, la solidaridad pretendida por la parte demandante no encuentra su fuente en el artículo 2317 del Código Civil —por no existir una “unidad de hecho”, y tampoco en el artículo 183-B del Código del Trabajo —por no ser aplicable en la especie—, de modo que, no habiendo una fuente legal para la misma, malamente podría condenar el Tribunal a Transitmar a indemnizar solidariamente respecto de las demás codemandadas por uno o más daños. **H.- Octava excepción: Transitmar no puede ser hecha responsable con arreglo a alguna hipótesis de “responsabilidad por el hecho ajeno”**

Indican que la actividad económica desarrollada por Transitmar es la de agente embarcador y operador logístico y no la de transportista terrestre de carga. En el contexto de la ejecución del encargo que se encontraba efectuando el día de los hechos, Transitmar contrató a una empresa experta —Transportes Salgado SpA— para la ejecución de labores de transporte de carga por tierra, quien, a pesar de ser un experto y según acusan los demandantes, supuestamente habría infringido sus obligaciones laborales y



los reglamentos respectivos, al no respetar la jornada de descanso del Sr. Véliz, quien a su vez consintió aquello y, por el contrario, asimismo transgredió las normas del tránsito al conducir a exceso de velocidad en una zona peligrosa. Todo lo anterior, naturalmente sin conocimiento ni autorización de Transitmar o EPA que pudiera haberle dado órdenes de manera regular y directa. Este último no es, por cierto, el caso de Transitmar, que no tenía conocimientos expertos respecto del giro y que, únicamente encargó la prestación de un servicio a Transportes Salgado SpA, sin haber Transitmar podido darle órdenes directas ni periódicamente sus choferes. Así las cosas, concluyen que no hay identidad entre Transitmar y aquellas personas en contra de las cuales el derecho concede la acción de responsabilidad extracontractual por el hecho del dependiente de conformidad a los artículos 2316, 2320 y 2322 del Código Civil. En consecuencia, carecen de legitimidad pasiva en un caso como el de autos las siguientes personas: (i) quien no ha cometido un daño; (ii) quien no ha tenido a su cargo al dependiente que ha cometido un hecho dañoso; (iii) quien ha tenido a su cargo al dependiente que ha cometido un hecho dañoso que no ha sido cometido en el ejercicio de sus funciones; (iv) quien ha tenido a su cargo al dependiente que ha cometido un hecho dañoso que ha sido cometido en el ejercicio de sus funciones, cuando se probare que las han ejercido de un modo impropio que no ha sido posible de prever o impedir empleando el cuidado ordinario. Así las cosas, hacen presente que para que opere la hipótesis de responsabilidad por el hecho ajeno, es preciso que se cumplan una serie de requisitos en el ámbito de la responsabilidad, tales como: (1) Que exista una relación de cuidado o dependencia entre el autor del daño y el empresario; (2) Que el daño sea ocasionado en el ámbito de la dependencia o del ejercicio de las funciones del dependiente; y (3) Que el dependiente haya incurrido en un delito o cuasidelito civil. Al efecto, aclaran que Transitmar es un agente de carga y empresa de logística —no de transporte—. Luego, la demanda señala que fue el propio Sr. Véliz quien conducía a exceso de velocidad en una zona peligrosa y con poca visibilidad. El Sr. Véliz, a la época de los hechos denunciados por la parte demandante, se encontraban cumpliendo labores para la empresa Transportes Salgado SpA; y todavía más: de ser cierto lo que se señala en el libelo, se encontraban actuando fuera del ámbito de sus obligaciones laborales. De este modo, malamente Transitmar podía ejercer supervisión y control respecto de lo que el Sr. Véliz hiciera, dentro o fuera del marco de obligaciones que a la fecha tenía con Transportes Salgado



SpA. En otros términos, refieren que la persona a la que los demandantes imputan las supuestas infracciones laborales —Sr. Salgado— respecto del Sr. Véliz y que, según sostiene la parte demandante, habría condicionado la producción del accidente, a la fecha no tenía relación de dependencia alguna respecto de Transitmar, directa ni indirecta, y no respondía a sus instrucciones de manera directa y permanente, no cabiéndole a esta última la responsabilidad de supervisar sus actuaciones dentro ni fuera del contexto de obligaciones laborales de ella, más allá de verificar el cumplimiento en sí del contrato consensual de transporte terrestre que pactaron ambas empresas en el momento. Por el contrario, el Sr. Véliz tenía una relación de subordinación y dependencia respecto de un “tercero experto”: Transportes Salgado SpA.

A su turno, esgrimen **que aun cuando Transitmar contara con legitimación pasiva, en la especie no se con figura la responsabilidad por el hecho de los dependientes.** En efecto, para que se configure presunción de culpabilidad del empresario por el hecho del dependiente, deben cumplirse, además de los impuestos por las reglas generales, los siguientes requisitos: en primer lugar, que exista una relación de cuidado o dependencia entre el autor del daño y el empresario; en segundo lugar, que el daño sea ocasionado en el ámbito de la dependencia o del ejercicio de las funciones del dependiente; y, en tercer lugar, que el dependiente haya incurrido efectivamente un delito o cuasidelito civil. De este modo, al contrario de lo que pretende la parte demandante, los hechos demuestran que Transitmar no tuvo ni pudo tener responsabilidad alguna por los supuestos daños que se imputan a la actividad que habría desarrollado el Sr. Véliz. Y ello es así, en primer lugar, porque no existió relación de cuidado o dependencia entre el Sr. Salgado ni el Sr. Véliz y Transitmar; y, en segundo lugar, porque el daño —en caso de que efectivamente se haya producido— fue ocasionado fuera del ámbito del ejercicio de las funciones del trabajador. En este punto, acotan que no existió un trabajo en régimen de subcontratación de Transitmar respecto del Sr. Véliz, quien había sido contratado por Transportes Salgado SpA para el desempeño de las funciones establecidas en su contrato de trabajo, empresa a la cual Transitmar contrató para el encargo específico que le encomendó. Lo anterior —el que el encargo constituye un servicio discontinuo o esporádico— se demuestra con el hecho de que no exista contrato escrito entre Transitmar y Transportes Salgado SpA, sino que este se perfeccionó por el solo acuerdo de voluntades. Asimismo, en cuanto al segundo requisito enunciado, para



que opere la presunción de culpa por parte del empleador, se requiere que el hecho ilícito sea cometido mientras su autor se encuentra bajo el cuidado, vigilancia o dirección del empresario (artículo 2320 del Código Civil) o en ejercicio de las funciones que este le haya encomendado (artículo 2322 del mismo Código). En efecto, aunque fuera efectivo que el Transportes Salgado SpA hubiera desplegado la conducta que se le imputa, el Sr. Véliz habría actuado de manera autónoma, ajena al control de su empleador (Transportes Salgado SpA) y lejos de su supervisión, debiendo, entonces, descartarse la presunción de culpa que importan las hipótesis de responsabilidad por el hecho ajeno. Refrenda lo anterior, la imprudencia del conductor al no conducir a una velocidad razonable, lo que constituye una infracción no solo al contrato de trabajo del Sr. Véliz, sino que también al derecho público chileno y, en específico, a la ley del tránsito.

**I.- Novena excepción: la demanda debe ser rechazada, por cuanto no se satisficieron los supuestos legales necesarios para dar lugar a la indemnización de perjuicios por un cuasidelito civil.**

Fundan esta excepción en que **Transitmar no ha ejercido una o más acciones ni incurrido en una o más omisiones que puedan considerarse antijurídicas**. Para establecer que alguien es responsable por un delito o cuasidelito, se requiere que un hecho voluntario suyo haya exhibido un carácter antijurídico, esto es, que su contenido —se tratare de una acción o de una omisión— hubiese ido en contra del ordenamiento jurídico. Al respecto, niegan que haya existido una relación de subcontratación entre el Sr. Véliz, el Sr. Salgado y Transitmar, como asimismo niegan que haya habido una “omisión” de deberes de seguridad en “la faena de Transitmar” respecto de todos los trabajadores que se desempeñan en ella, sean trabajadores directos o contratados por otras empresas que laboran en el lugar o que dicha supuesta omisión hubiera sido determinante para el acaecimiento del supuesto resultado dañoso.

Esto último es especialmente evidente si se advierte que, en primer lugar, la carga provenía de Recinto Portezuelo y se dirigía hacia el puerto concesionado ATI (ninguna de las cuales puede considerarse como la “faena de Transitmar”) y, en segundo lugar, el accidente se produjo en el sector del kilómetro 10 de la Ruta B-28 y en donde Transitmar no tenía la posibilidad ni la obligación de ejercer directamente labores de supervisión y vigilancia. Luego refieren que, además, para poder hacer responsable a Transitmar por un delito o cuasidelito civil, la parte demandante tendrá que acreditar que Transitmar actuó con dolo o culpa. Si no se logra acreditar tal circunstancia,



no es posible declarar la responsabilidad contractual o extracontractual, ni mucho menos la procedencia de una indemnización. Se sigue de lo anterior que su representada no pudo obrar imprudentemente si es que la experiencia —determinada, naturalmente, por el conocimiento disponible a la época de los hechos— no la conducía a un comportamiento diverso. Y justamente lo que sucedió en el caso de marras es que, atendido el contexto en el que ocurrieron los hechos objeto de la demanda, simplemente nada diferente podía esperarse de Transitmar: cumplió con todos los estándares que le eran exigibles, sin que resulte procedente que se le exigiera un conocimiento especial ni un grado de diligencia superior. Para ello, Transitmar estableció medidas de seguridad, salud, medio ambiente y comunidad, con el objeto de proteger la vida y seguridad de todos los trabajadores que se desempeñan para Transitmar, y contrató a un tercero experto Transportes Salgado SpA ) para que desarrollara una actividad que le es ajena a su propio giro (transporte de cargas por tierra). En este orden de ideas, añaden que incluso en los casos en los que, a diferencia de este, ha habido una conducta negligente, ella por sí sola no es fuente de responsabilidad, se requiere que exista un daño efectivo y cierto. Al efecto la demandante pretende que en base a una simple “estimación”, su representada le indemnice dicha cifra, por lo que, niegan que el Sr. Véliz haya experimentado el daño emergente que señala, el cual, en todo caso, no satisface los requisitos para ser indemnizado.

**En subsidio**, para el improbable caso en el que el Sr. Véliz sí padeció un **daño emergente** susceptible de ser indemnizado, niegan también que la cuantía del mismo sea la indicada en la demanda, de modo que solicitan reducirla considerablemente. Lo mismo acontece, en el caso del **lucro cesante**, pues la parte demandante no lo ha experimentado y, en todo caso, este no es indemnizable. Sobre este ítem, acotan que la suma reclamada de casi veintiocho millones de pesos, ante todo, refleja un ingreso bruto, que no constituye ganancia o utilidad propiamente tal. En efecto, al ingreso bruto debe necesariamente descontarse el costo de la vida, alimentación, expensas médicas y cualquier otro concepto que permitía al Sr. Véliz desarrollar su actividad económica. La demandante olvida todos los costos: solicita únicamente un supuesto beneficio de aproximadamente veintiocho millones de pesos mensuales. Así, la solicitud de los demandantes, además de ser excesiva, no encuentra fundamento en nuestro ordenamiento jurídico, en la medida en que únicamente puede ser indemnizado a título de lucro cesante aquel daño cierto y acreditado que satisfaga la definición que ya se



ofreciera de “lucro cesante”. Finalmente, en cuanto al **daño moral**, esgrimen que atendida la abultada cifra solicitada, se esperaría que la parte demandante invocara antecedentes graves relativos a un sufrimiento profundo y prolongado, ciertas patologías derivadas del mismo, entre otras circunstancias, que solamente podría ser compensado a través de una indemnización tan cuantiosa como la que se pide, pero nada de ello ocurre. Como queda claro, el hecho de que los demandantes hayan señalado una cifra determinada, para que sumada a otras dos den un determinado resultado, demuestra la total y confesa arbitrariedad con la que se han determinado las sumas que reclaman. Por su parte, indican que se debe considerar que, el daño moral —en las ocasiones en las que logra ser acreditado— es difícil de avaluar, razón por la cual se han establecido ciertos baremos indemnizatorios, para ciertos específicos casos, que permiten ofrecer luces acerca de la indiscutible desproporción y falta de seriedad en la solicitud hecha por la parte demandante. En efecto, adviértanse los montos indemnizatorios que han sido fijados por nuestros máximos tribunales de justicia, en juicios de indemnización de daños por rebote o repercusión, y que dicen relación con bienes jurídicos de magnitud absolutamente superior al pesar reclamado por la demandante, tratándose de acciones donde los demandantes constituyen la familia nuclear de las víctimas de accidentes, y son parte de su círculo más cercano. Luego, reseña jurisprudencia pertinente al efecto para refrendar sus dichos.

Por su parte, **argumentan que no existe vínculo de causalidad alguno entre los hechos de Transitmar y los daños que se alegan** y exponen al efecto que el cuarto requisito para que pueda declararse que ha existido responsabilidad y que, en consecuencia, pueda haber una indemnización, es la existencia de un vínculo causal entre el hecho que se atribuye a una persona y el o los daños padecidos por otra. Sin embargo, la parte demandante nada dijo en la demanda acerca de cómo Transitmar sería responsable, a través de sus hechos, del accidente de tránsito referido en su demanda. Tampoco queda claro, con la sola lectura de la demanda, si las acciones y/u omisiones que imputa al Sr. Salgado se encuentran en una relación de causalidad alternativa, cumulativa o subsidiaria respecto de los daños supuestamente padecidos por los demandantes. Tampoco ha señalado cómo se vincularían con la actuación libre y voluntaria del Véliz quien, desatendiendo toda normativa vigente, no le habría exigido a su empleador respetar su descanso y, además, condujo su vehículo en forma imprudente, lo cual fue lo que determinó la SIAT como la causa inmediata



del accidente. En el contexto anotado, niegan que haya existido un deber de supervisión y vigilancia de Transitmar sobre los trabajadores del Sr. Salgado o de su empresa Transportes Salgado SpA y, en todo caso, aseguramos que Transitmar observó todas las instrucciones y reglamentos para empresas en el lugar. Por ello, no es efectivo que pueda imputarse causalmente el resultado dañoso a quienes no incurrieron en conducta omisiva alguna. Incluso en el caso de que dichas imputaciones fueran ciertas, la relación de causalidad entre dichas imputaciones y el resultado dañoso, de todos modos, no se verifica. En este sentido, aún en el caso de que fuese verdadero que las demandadas no hubieran efectuado una debida supervisión en las labores que ejecutaba el Sr. Véliz, entre dichas circunstancias y el accidente del Sr. Véliz, no existe una relación directa y necesaria. No existe relación directa entre la conducta imputada y el supuesto daño, por cuanto no hay relación empírica de causa a efecto entre la conducta imputada a Transitmar —supuesta omisión relativa a la supervisión de las horas de conducción de los choferes de empresas transportistas— y el supuesto daño. A diferencia de ello, es evidente que la conducta que sí tiene una relación empírica de causa efecto con el supuesto daño no es otra que la conducción imprudente y a exceso de velocidad, en contravención expresa a las normas del tránsito, por parte del propio Sr. Véliz, quien sufrió, muy lamentablemente, las consecuencias de su propia negligencia. No se verifica tampoco relación necesaria entre la conducta imputada a Transitmar y el supuesto daño sufrido por los demandantes, por cuanto no existe una relación de suficiente proximidad entre ambos, al no existir una relación sustancial entre la supuesta omisión y los efectos dañinos alegados. Un método para determinar si un hecho es condición necesaria del daño consiste en intentar su supresión hipotética: si eliminado mentalmente el hecho, el daño no se habría producido, el hecho es causa necesaria del daño. Pero, si suprimido el hecho, el daño igualmente se habría producido, la causalidad no puede darse por establecida. Si en el presente caso, se suprime mentalmente de manera hipotética la conducta imputada a Transitmar, es decir, si nuestra representada no hubiera incurrido en la supuesta omisión relativa a la no fiscalización de las horas conducidas por el Sr. Véliz, podemos observar que el supuesto daño igualmente se hubiera producido (y, en todo caso, aunque se suprimiera la existencia de Transitmar en la cadena causal, igualmente se habría producido). En efecto, la conducción imprudente y a exceso de velocidad no estaba motivada por la existencia o no de protocolos ni medidas de seguridad que fueran de cargo



de Transitmar. En este sentido, es evidente que aun cuando la omisión no se hubiera verificado, el supuesto daño de todos modos se habría producido.

A mayor abundamiento, esgrimen que el accidente sufrido por el Sr. Véliz encuentra su causa directa en el hecho de la víctima, lo cual constituye una causal de exoneración de responsabilidad respecto de Transitmar y alegan al efecto que Normalmente, el hecho de la víctima o la exposición imprudente al daño de la misma únicamente atenúa la responsabilidad del tercero que provoca el daño, conforme a la regla establecida en el artículo 2330 del Código Civil. No obstante lo anterior, cuando la causa determinante del accidente es el hecho de la víctima, como en el caso de marras, en el cual la propia parte demandante ha acreditado que la autoridad competente estableció que el accidente se debió únicamente a la imprudente conducción del Sr. Véliz, no ocurre lo mismo, configurándose así una causal de exoneración total del daño que se provocó a sí mismo en relación a las demandadas.

Finalmente, en subsidio de todo lo anterior, **se solicita la reducción prudencial de los montos a indemnizar al haberse la víctima expuesto imprudentemente al daño** y refieren que para el improbable caso que se decida condenar a su representada a suma alguna, solicitan reducir la apreciación del daño sufrido por el Sr. Véliz y sus herederos en un 99%, o el porcentaje mayor o menor que el Tribunal considere razonable, atendido a que, como determinó la SIAT de Carabineros, la causa basal del accidente sufrido por el Sr. Véliz fue el exceso de velocidad con el que conducía.

Solicitan tener por contestada la demanda de indemnización de perjuicios deducida en contra de Transitmar; darle tramitación legal y, en definitiva, rechazar la demanda interpuesta, en todas sus partes, con expresa condenación en costas; y, en subsidio, y para el improbable evento de que la demanda fuese acogida, en todo o parte, solicitan reducir sustancialmente el monto de la indemnización pretendida.

**Con fecha 24 de junio del 2021**, la parte demandante evacúa el trámite de la réplica y señala **en cuanto a la incompatibilidad de las acciones indemnizatorias por responsabilidad contractual interpuesta por los herederos de Daniel Véliz, en calidad de sus sucesores, y por responsabilidad extracontractual interpuesta por ellos por su propio daño, en calidad de víctimas por rebote**, que todos los ejemplos señalados por la parte demandada se refieren a casos en los que una misma víctima demanda por dos estatutos de responsabilidad distintos, lo cual es la base y la premisa de toda su argumentación. La posición jurídica



de Daniel Véliz y la de sus familiares, como víctimas por rebote, no es la misma. Aquí se trata de dos acciones distintas, una regida por el estatuto de responsabilidad contractual, en virtud del contrato que firmó Daniel Véliz, y otra regida por el estatuto de responsabilidad extracontractual, interpuesta por las víctimas por rebote, en función del daño propio que han sufrido. Por ello, esto cuando mucho podría conducir a que una de las dos acciones puede ser rechazada, pero en ningún caso ello volvería improcedentes a ambas acciones, denegando toda indemnización a las víctimas por una supuesta impropiedad procesal que no es tal, toda vez que la acción indemnizatoria es parte de aquellos derechos que pueden ser transmitidos a los herederos y no se trata de una acción personalísima.

En cuanto a la litis consorcio pasiva, esgrime que tal argumentación tiene una falla fatal, que consiste en que la demandada ha pretendido una separación aséptica entre Transportes Salgado SpA, la empresa con que supuestamente habría contratado, y José Salgado, el empleador de Daniel Véliz, en circunstancias de que es evidente que José Salgado y Transportes Salgado SpA son una y la misma a efectos del principio de la realidad, que es aplicable en este caso por tratarse el contrato de Daniel Véliz de un contrato de trabajo. Ello, porque, de la prueba acompañada por esta parte y de las declaraciones de la demandada se desprende que: a) José Salgado era el empleador de Daniel Véliz, lo que consta en su contrato de trabajo, debidamente acompañado a este juicio; b) La empresa que prestaba servicios a Transit Mar Limitada sería, según la demandada, “Transportes Salgado SpA”; c) Las guías de tránsito acompañadas a este juicio, que llevan, todas, los logos de Transit Mar Limitada y que muestran a Daniel Véliz como un aparente conductor de Transit Mar Limitada, muestran que existió relación contractual, también, entre Transit Mar Limitada y José Salgado, no como representante de “Transportes Salgado SpA” sino como persona natural. La interposición de una tercera persona, “Transportes Salgado SpA”, en nada modifica que la prueba acompañada demuestra que era José Salgado como persona natural, y no una supuesta empresa, quien tenía una relación contractual con Transit Mar Limitada. Por supuesto, “Transportes Salgado SpA” podría tener una relación contractual con Transit Mar Limitada, pero ello no es relevante para este juicio, sobre todo por la magnitud de la prueba ya acompañada y porque la relación entre el Sr. Salgado y Transit Mar se encuentra, a lo menos en parte, acreditada.

En relación a **la presunción de responsabilidad por el hecho ajeno del 2.320 del Código Civil**, acota que **va más allá que la simple**



### **hipótesis de subcontratación del artículo 183-B del Código del Trabajo.**

Para ser aplicable, la hipótesis del artículo 2.320 necesita, para cumplirse, de que exista una potestad de supervisión respecto de la empresa contratista, que era don José Salgado como persona natural; no es necesaria la subordinación o la dependencia. Consta en las guías de despacho que tal relación existió en el caso de Transit Mar Limitada, que organizaba los horarios de transporte en el puerto y por ello pudo perfectamente haber evitado los incumplimientos a la normativa laboral que, en definitiva, acabaron con la vida de don Daniel Véliz. Luego, en cuanto a la alegación de que los contratos o subcontratos deben ser propios del giro de la empresa principal, refiere que basta una visita a la página web de Transit Mar Limitada para comprobar que la descripción que se hace de la empresa es: “TRANSITMAR: Tránsito Internacional Portuario Marítimo”, seguida de la foto de un camión.

A propósito de **la premisa generadora de responsabilidad** indica que, en este caso, lo constituye la elevación antijurídica del riesgo de don Daniel Véliz; no se discuten las conclusiones de la SIAT indica, pues más allá de las conclusiones del informe de la SIAT, la supuesta imprudencia de Daniel Véliz fue, en realidad, causada, generada y hecha nacer por la antijurídica violación de su derecho a descanso, debido a las extenuantes jornadas de trabajo que le hacían conducir más de 30 horas, en algunos casos, sin parar. Ello, naturalmente, generará una falla que a su vez generó, como lo dijo la SIAT, un choque. La clave está en que esta elevación antijurídica del riesgo de ocurrencia de la conducta dañosa es susceptible de indemnización.

**Con fecha 03 de julio del 2021**, Transit-Mar Limitada evacúa el trámite de la dúplica y señala en relación **con el efecto que produce la transgresión a lo dispuesto en el artículo 17 del código de procedimiento civil, al haberse intentado en autos conjuntamente dos acciones incompatibles** que, analizada la pretensión de la parte demandante, se desprende respecto de los daños propios sufridos por el Sr. Véliz, que la propia causa de pedir sería una serie de supuestos incumplimientos contractuales por parte de las demandadas, los cuales habrían provocado el resultado dañoso –el fatal accidente del Sr. Véliz–. Por su parte y como fundamento de la acción indemnizatoria de sus familiares, invocan el daño moral sufrido a causa de la muerte del Sr. Véliz, la cual se relacionaría causalmente con los incumplimientos contractuales de las demandadas. Al efecto, se observa que ambas acciones están íntimamente



relacionadas, derivándose como fundamento de la acción del daño reflejo de los familiares del Sr. Véliz, la acción respecto del daño propio padecido por el Sr. Véliz. Lo anterior, esgrime se ha efectuado con un fin deliberado: aprovecharse de las ventajas de uno y otro régimen de responsabilidad, con el objeto de evitar las dificultades que presenta cada uno de ellos. Así, por ejemplo, se pretende utilizar la inversión de la carga de la prueba establecida en el artículo 1547 del Código Civil para la responsabilidad contractual, ciertas presunciones y normas del Código del Trabajo para contratos de trabajo, extensiones de responsabilidad, en conjunto con la reparación integral del daño establecida en los artículos 2314 y 2329 del Código Civil, presunciones de culpa por el hecho ajeno e hipótesis de solidaridad establecidas exclusivamente para la responsabilidad extracontractual. Por su parte, aduce que han sido los propios demandantes quienes han relacionado íntimamente ambas acciones en un todo indivisible por una relación de prejudicialidad entre ellas, en una acumulación sucesiva de acciones –según se señaló, la acción de responsabilidad extracontractual de autos necesariamente presupone un acogimiento de la acción de responsabilidad contractual entablada–. Asimismo, acota que dada la forma en que se ha planteado la discusión de autos y la grave confusión de regímenes de responsabilidad que esta supone, el Tribunal tampoco podría aplicar el principio *iura novit curia* sin vulnerar el debido proceso y dejar en indefensión a las partes demandadas. De esta manera, no resulta correcto que el Tribunal pueda sencillamente desechar una de las acciones y acoger la otra sin alterar la causa de pedir de los demandantes, incurriendo en el vicio de nulidad formal de ultrapetita, bajo la modalidad de extrapetita, esto es, extendiendo su decisión a puntos no sometidos a la decisión del Tribunal, provocando con ello la indefensión de las demandadas.

En cuanto a los **argumentos que conducirían en autos a descartar la infracción a un litis consorcio pasivo necesario impropio** refiere que la declaración de unidad económica de empleador requiere de una declaración judicial previa en un juicio laboral de lato conocimiento, no siendo el Tribunal competente para efectuar tal declaración, la cual ni siquiera ha sido solicitada en la demanda de autos. Como queda claro, si bien es efectivo que en materia laboral, uno de los efectos del principio de primacía de la realidad se encuentra consagrado en el artículo 3° del Código del Trabajo, en tanto permite que se declare como un único empleador o unidad económica a diversas personas o empresas, lo cierto es que de acuerdo con la ley laboral, tal situación jamás se ha presumido y no opera de



pleno derecho. Muy por el contrario, se establece como requisito que dichas cuestiones sean conocidas por el juez del trabajo, conforme al párrafo 3° del Capítulo II del Título U del Libro V del Código del Trabajo, previo informe de la Dirección del Trabajo. Así, resulta prístino que para que pueda considerarse a dos personas distintas –en este caso, a Transportes Salgado SpA y a José Salgado– como un único empleador, se requiere de una declaración judicial previa y específica al efecto, la cual el Tribunal no es competente para efectuar, por ser de competencia exclusiva de los tribunales con competencia en lo laboral.

En relación con que **la hipótesis de responsabilidad por el hecho ajeno establecida en el artículo 2320 del código civil no presupondría subordinación**, esgrime que la presunción de culpa –no de responsabilidad– establecida en los artículos 2320 y 2322 del Código Civil está establecida únicamente para el régimen de responsabilidad extracontractual y no contractual. Luego, argumenta que en estos autos no resulta claro cómo le podría ser aplicable a Transitmar esta presunción de culpa, por cuanto, Transportes Salgado SpA no es ni era dependiente de Transitmar; y a su vez, quien estaría reclamando el daño sería quien mismo lo habría provocado, esto es, el propio Sr. Véliz, dependiente de Transportes Salgado SpA y no de Transitmar. Para demostrar como dicha presunción no resulta aplicable a su representada basta una única confesión de los demandantes: el Sr. Véliz era Trabajador de Transportes Salgado SpA y no de Transitmar. En este punto, hace presente que Transitmar no transporta directamente las cargas cuya logística organiza, sino que para ello contrata a diversas empresas expertas en la materia, como lo es Transportes Salgado SpA, entre otras muchas. Asimismo, Transportes Salgado SpA, y en particular el Sr. Véliz, no prestaba exclusivamente servicios para Transitmar, sino que para otras muchas empresas. De esta manera, no existió relación de dependencia entre Transportes Salgado SpA y el Sr. Véliz para con Transitmar, sino que únicamente le prestaron un servicio particular, descartándose con ello el requisito básico y sine qua non para que opere la presunción de culpa establecida en el artículo 2320 del Código Civil, la cual es de carácter simplemente legal.

Sobre la supuesta **elevación antijurídica del riesgo de don Daniel Véliz** indica en nuestro sistema de responsabilidad la regla general es que el factor de imputación es la culpa. Las hipótesis de responsabilidad estricta, objetiva y/o por riesgo, se encuentran taxativamente enumeradas en la ley y no pueden ser aplicadas por analogía. Como hipótesis de responsabilidad



estricta que existen en el Código Civil y leyes especiales se mencionan frecuentemente: a) Daño causado por animales fieros (art. 2327 del Código Civil); b) Daño ocasionado por las cosas que se arrojan o caen desde la parte superior de un edificio (art. 2328 del Código Civil); c) Daños ocasionados por el conductor de un vehículo motorizado (Ley del tránsito, artículo 174); d) Responsabilidad del explotador de aeronaves por daños ocasionados en caso de accidente aéreo (arts. 143 y 155 del Código Aeronáutico); e) Daños ocasionados por aplicación de plaguicidas (art. 36 de la Ley sobre protección agrícola); f) Daño ambiental por derrame de contaminantes de hidrocarburos en el mar (Ley de navegación, artículo 144); g) Responsabilidad por daños en construcciones (art. 18 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones); h) Daños provenientes del uso de instalaciones nucleares (art. 49 de la Ley N° 18.302 sobre seguridad nuclear). Por el contrario, es sabido que en caso de accidentes del trabajo, el factor de imputación siempre ha sido y será la culpa, y no el riesgo creado con la actividad. Al efecto, la materia está regulada por la Ley N°16.744 sobre accidentes del trabajo y enfermedades profesionales, la cual en su artículo 69 dispone: *“Artículo 69°.- Cuando, el accidente o enfermedad se deba a culpa o dolo de la entidad empleadora o de un tercero, sin perjuicio de las acciones criminales que procedan, deberán observarse las siguientes reglas...”*. De esta manera, resulta del todo impertinente el pretendido factor de imputación relativo al “aumento del riesgo” que señalan los demandantes: si no se le puede imputar culpa o dolo en los hechos a Transitmar, no se le puede hacer responsable de daño alguno.

**Con fecha 07 de julio del 2021**, se tuvo por evacuada la dúplica en rebeldía de Empresa Portuaria Antofagasta y de José Salgado Morales.

**Con fecha 21 de octubre del 2021** se lleva a efecto el comparendo de conciliación decretado en autos con la asistencia de la apoderada de la parte demandante abogado don Ernesto Manríquez Mendoza, por la parte demandada Empresa Portuaria Antofagasta doña Verónica Riquelme Zamora y por la demandada Transitmar Limitada don Vicente Marín Bascuñán y en rebeldía de del demandado don José Salgado Morales. Llamadas las partes a conciliación esta no se produce.

**Con fecha 04 de noviembre del 2021** se recibe la causa a prueba fijándose los hechos sustanciales, pertinentes y controvertidos, rindiéndose la que consta en autos.

**Con fecha 27 de enero del 2022** se citó a las partes a oír sentencia.

**Con fecha 07 de abril del 2022** se decretó medida para mejor



resolver, la que se tuvo por cumplida parcialmente con fecha 12 de mayo del 2022.

**Con fecha 04 de agosto del 2022** se cita a las partes a audiencia de conciliación de conformidad a lo preceptuado en el artículo 262 inciso 3° del Código de Procedimiento Civil, la que se tiene por frustrada **con fecha 04 de octubre del 2022**, oportunidad en que reingresaron los autos para fallo.

**CONSIDERANDOS:**

**PRIMERO:** Que, doña **Magaly Del Carmen Trigo Collao**, doña **Clara Eliana Véliz Trigo**, doña **Deysi Rocío Véliz Trigo** y don **José Antonio Véliz Trigo**, ya suficientemente individualizados, interpusieron demanda de indemnización de perjuicios en contra de don José Salgado Morales, Transitmar Limitada y en contra de la Empresa Portuaria Antofagasta, por los fundamentos desarrollados en lo expositivo del presente fallo y solicitan se les *condene in solidum* al pago total de \$1.100.000.000 correspondiendo pagar los primeros \$300.000.000 a prorrata de las cuotas hereditarias de cada heredero, además de pagarse \$200.000.000 a cada heredero; o, en subsidio a la cantidad que en Derecho el Tribunal estime de justicia; lo anterior, con reajustes e intereses corrientes desde que la sentencia quede ejecutoriada y hasta el pago efectivo y todo, con expresa condenación en costas

**SEGUNDO:** Que, las demandadas **Transitmar Limitada** y **Empresa Portuaria Antofagasta** contestaron la demanda y solicitaron su rechazo, con costas, por los motivos pormenorizados precedentemente y se tuvo por contestada la misma en rebeldía del demandado don **José Salgado Morales**.

**TERCERO:** Que, la parte demandante, para acreditar sus asertos allegó los siguientes medios probatorios:

**I.- Documental:**

- 1.- Certificado de defunción de don Daniel Jesús Véliz Inostroza.
- 2.- Parte policial de fecha 13 de julio de 2020.
- 3.- Resolución de posesión efectiva N°2892/2020, inscrita con el número 35.259 del año 2020 en el Registro Nacional de Posesiones Efectivas.
- 4.- Certificado de antigüedad extendido por don José Salgado.
- 5.- Copia de la Denuncia Individual de Accidente del Trabajo, con fecha 25 de julio de 2020, realizada en el Instituto de Seguridad Laboral.
- 6.- Guías de traslado de minerales extendidas por TransitMar



Limitada.

7.- Copia del “Reglamento de Operaciones Recinto Portezuelo”, de fecha 10 de marzo de 2020

## **II.- Absolución de posiciones ficta:**

Mediante la confesión ficta del absolvente don José Salgado Morales, quien se tuvo por confeso de todas las posiciones formuladas en forma afirmativa del pliego acompañado a folio 118, descriptado a folio 218, el que señala lo siguiente:

1. Para que dijera el absolvente como es efectivo que el día 3 de noviembre de 2009 celebró contrato de trabajo con don Daniel Jesús Véliz Inostroza (Q.E.P.D.) en el que este último se obligaba a conducir el camión marca International, patente BTKW-67 de propiedad del absolvente.

2. Para que dijera el absolvente como es efectivo que forzó a don Daniel Jesús Véliz Inostroza (Q.E.P.D.) a conducir el camión completamente privado de sueño.

3. Para que dijera el absolvente como es efectivo que el hecho determinante que incrementó ilegalmente el riesgo del accidente que sufrió don Daniel Jesús Véliz Inostroza (Q.E.P.D.) fue su falta de sueño, causada directamente por la infracción cometida por el absolvente al impedirle las horas de sueño mínimas.

4. Para que dijera el absolvente como es efectivo que la causa directa del accidente sufrido por don Daniel Jesús Véliz Inostroza (Q.E.P.D.) es la negligencia del absolvente al infringir el artículo 25 bis del Código del Trabajo.

5. Para que dijera el absolvente como es efectivo que de haber respetado las normas que regulan los periodos de sueño mínimos que deben tener los trabajadores, el accidente de don Daniel Jesús Véliz Inostroza, se hubiese evitado.

6. Para que dijera el absolvente como es efectivo que contrató con la empresa Transit Mar Limitada, existiendo una relación de contratista a subcontratista entre ambas.

7. Para que dijera el absolvente como es efectivo que las guías de despacho, acompañadas como Documento N° 6, se encuentran encabezadas por los membretes de Transit Mar Limitada y selladas con timbres que señalan “Empresa de Muellaje – Transit Mar Ltda- Antifagasta, señalando en el campo correspondiente a “Conductor” el nombre de Daniel Véliz.



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

Código: BXTTXCHBBXN

8. Para que dijera el absolvente como es efectivo que le entregó a Transit Mar Limitada las guías de descarga en las que se denotaba que el conductor no podía tener el mínimo de 8 horas continuas para descansar.

9. Para que dijera el absolvente como es efectivo que la empresa con la que el contrató, Transit Mar Limitada, fue acogida en su calidad de “operador de carga” por la Empresa Portuaria Antofagasta.

10. Para que dijera el absolvente como es efectivo que a partir de la información que el proporcionaba, la Empresa Portuaria de Antofagasta se encontraba efectivamente en posición de verificar que don Daniel Jesús Véliz Inostroza (Q.E.P.D.) hubiese cumplido con los descansos correspondientes en virtud del artículo 25 bis del Código del Trabajo.

11. Para que dijera el absolvente cómo es efectivo que las empresas a las que prestaba servicios de recolección de minerales le imponían trabajar 24 horas al día, 7 días a la semana. En la negativa, para que diga el absolvente cuáles eran los requerimientos de horario que imponían estas empresas para la recolección de sus minerales

12. Para que dijera el absolvente cómo es efectivo que le exigió a don Daniel Véliz conducir durante más de 21 horas al día durante su jornada laboral, sin descanso alguno.

13. Para que dijera el absolvente como es efectivo que no capacitó a don Daniel Véliz, respecto de la importancia de conducir defensivamente, así como de conducir en montaña, en circunstancias de que ambas capacitaciones pudieron y debieron haber sido suministradas al conductor.

14. Para que dijera el absolvente como es efectivo que no le suministró a su chofer protocolos de seguridad.

15. Para que dijera el absolvente cómo es efectivo que no acondicionó ni facilitó una litera ni otro lugar de descanso para don Daniel Véliz, ni siquiera dentro del camión.

16. Para que dijera el absolvente como es efectivo que respecto de don Daniel Véliz se le impusieron cronogramas de envío de minerales al Terminal Internacional de Antofagasta que no respetaban lapsos mínimos de descanso para el conductor.

17. Para que dijera el absolvente como es efectivo que don Daniel Véliz debía, para cumplir con los cronogramas de traslado impuestos, renunciar al descanso garantizado por ley de 8 horas ininterrumpidas dentro de cada 24 horas, sin dar cumplimiento a la prohibición a los choferes de conducir por más de 5 horas continuas.



18. Para que dijera el absolvente como es efectivo que el día del accidente, a las 21:25, hora en que ocurrió el accidente de acuerdo con la información del parte policial, habían transcurrido más de 13 horas en las que don Daniel Véliz condujo continuamente, sin un descanso apropiado.

19. Para que dijera el absolvente como es efectivo que no tuviera o hubiera fijado en la especie normas de prevención de riesgos, las que podrían haber consistido, precisamente, en el establecimiento de descansos que estuvieren fuera de este régimen de turnos.

20. Para que dijera el absolvente como es efectivo que no se envió a don Daniel Véliz a capacitaciones que tengan relación con la conducción en montaña o la conducción a la defensiva, siendo que ambas capacitaciones están disponibles en la Asociación Chilena de Seguridad.

21. Para que dijera el absolvente como es efectivo que le brindó a la empresa Transit Mar Limitada la información necesaria en sus sistemas informáticos para coordinar con ella la forma de ajuste de las horas de la carga y descarga de los minerales, de manera que de haber sido diligentes y no haber forzado a don Daniel Jesús Véliz Inostroza (Q.E.P.D.) a trabajar sin descanso, les hubiese permitido asegurar el descanso ininterrumpido del mismo.

22. Para que dijera el absolvente como es efectivo que los daños sufridos por don Daniel Jesús Véliz Inostroza (Q.E.P.D.), tomando en consideración el daño emergente, lucro cesante y sufrimiento padecido por la propia negligencia del absolvente, son indemnizables por la suma de 300.000.000.-

23. Para que dijera El absolvente como es efectivo que de su propia negligencia se genera daño indemnizable para cada heredero de don Daniel Jesús Véliz Inostroza (Q.E.P.D.) por la suma de 200.000.000.- para cada uno de ellos.

### **III.- Exhibición de documentos:**

Consistente en las siguientes guías de despacho:

a.- Nave Kaimo Maru desde el 6/1/20 hasta el 9/1/20 (16 guías de despacho).

b.- Nave Imabari Islad desde el 30/1/20 hasta el 3/2/20 (14 guías de despacho).

c.- Nave IYO Sea desde el 7/2/20 hasta el 10/2/20 (15 guías de despacho).

d.- Nave Mykonos desde el 17/2/20 hasta el 19/2/20 (11 guías de despacho).



e.- Nave Team Bravo desde el 27/2/20 hasta el 27/2/20 (17 guías de despacho).

f.- Nave Aragona desde el 20/3/20 hasta el 31/3/20 (28 guías de despacho).

g.- Nave Iwagi Islad desde el 13/4/20 hasta el 13/4/20 (4 guías de despacho).

h.- Nave Vola desde el 14/4/20 hasta el 14/4/20 (17 guías de despacho).

i.- Nave Isabela desde el 30/4/20 hasta el 3/5/20 (13 guías de despacho).

j.- Nave Indonesian desde el 25/6/20 hasta el 27/6/20 (10 guías de despacho).

k.- Nave Du An Cheng desde el 11/7/20 hasta el 12/7/20 (15 guías de despacho).

**CUARTO:** Que, por su parte, la demandada Transitmar Limitada acompañó las siguientes probanzas:

**I.- Documental:**

1.- Certificado de nacimiento emitido por el Servicio Nacional de Registro Civil e Identificación correspondiente a don Sergio Javier Véliz Vega.

2.- Certificado de nacimiento emitido por el Servicio Nacional de Registro Civil e Identificación correspondiente a don Sergio Patricio Véliz Inostroza.

3.- Certificado de nacimiento emitido por el Servicio Nacional de Registro Civil e Identificación correspondiente a don Daniel Jesús Véliz Inostroza.

4.- Resumen de transportistas que participaron en el traslado de mineral desde Portezuelo a Puerto de Antofagasta para el embarque de M/N Du An Cheng en julio de 2020, elaborado por Transitmar.

5.- Resumen de tonelaje de mineral trasladado por camión desde Portezuelo a Puerto de Antofagasta para el embarque de M/N Du An Cheng en julio de 2020, elaborado por Transitmar.

6.- Copia de la licencia de conducir profesional clase A1/A2 de don Daniel Jesús Véliz Inostroza (Q.E.P.D.), obtenida el 23 de enero de 1989.

7.- Libro del nuevo conductor profesional, elaborado por la Comisión Nacional de Seguridad del Tránsito del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

8.- Notificación de accidente del trabajo con resultado fatal de don



Daniel Jesús Véliz Inostroza, folio N° 200243, de fecha 13 de julio de 2020, del Ministerio de Salud.

9.- Factura N° 98 emitida por Servicios y Transportes Salgado SpA, con fecha 22 de julio de 2020, a Julio Ramos e Hijos Ltda. , por los servicios de traslado de Zinc boliviano desde Portezuelo a Puerto para embarque N/M – Du An Cheng, por un total de \$1.096.536.-

10.- Factura N° 69 emitida por Juan Moisés Pastén Pérez, con fecha 28 de julio de 2020, a Julio Ramos e Hijos Ltda., por los servicios de traslado de Zinc boliviano desde Portezuelo a Puerto para embarque N/M – Du An Cheng, por un total de \$861.198.-

11.- Factura N° 80 emitida por Johana Elizabeth Iturra Muñoz, con fecha 22 de julio de 2020, a Julio Ramos e Hijos Ltda., R.U.T. 89.566.300- K, por los servicios de traslado de Zinc boliviano desde Portezuelo a Puerto para embarque N/M Du An Cheng, por un total de \$3.323.264.-

12.- Factura N° 93 emitida por Transportes Jomax Limitada, con fecha 31 de julio de 2020, a Julio Ramos e Hijos Ltda., R.U.T. 89.566.300- K, por los servicios de traslado de Zinc boliviano desde Portezuelo a Puerto para embarque N/M Du An Cheng, por un total de \$1.784.328.-

13.- Factura N° 124 emitida por Sergio Raúl Vega Rodríguez, con fecha 22 de julio de 2020, a Julio Ramos e Hijos Ltda., , por los servicios de traslado de Zinc boliviano desde Portezuelo a Puerto para embarque N/M Du An Cheng, por un total de \$2.922.612.-

14.- Factura N° 209 emitida por Iván Rodrigo Tello Muñoz Transportes y Arriendo de Vehículos E.I.R.L., con fecha 22 de julio de 2020, a Julio Ramos e Hijos Ltda., por los servicios de traslado de Zinc boliviano desde Portezuelo a Puerto para embarque N/M Du An Cheng, por un total de \$1.173.228.-

15.- Factura N° 227 emitida por Patricio Enrique Araya Miranda, con fecha 22 de julio de 2020, a Julio Ramos e Hijos Ltda., por los servicios de traslado de Zinc boliviano desde Portezuelo a Puerto para embarque N/M Du An Cheng, por un total de \$1.561.252.-

16.- Factura N° 101 emitida por Isabel del Carmen Coyul Plaza, con fecha 22 de julio de 2020, a Julio Ramos e Hijos Ltda. por los servicios de traslado de Zinc boliviano desde Portezuelo a Puerto para embarque N/M Du An Cheng, por un total de \$1.010.548.-

17.- Factura N° 15 emitida por Transportes La Esperanza Víctor Iván Prieto Manzano E.I.R.L., con fecha 22 de julio de 2020, a Julio Ramos e Hijos Ltda., por los servicios de traslado de Zinc boliviano desde Portezuelo



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

Código: BXTTXCHBBXN

a Puerto para embarque N/M Du An Cheng, por un total de \$773.304.-

18.- Factura N° 35 emitida por Transportes Sebita SpA, con fecha 22 de julio de 2020, a Julio Ramos e Hijos Ltda., por los servicios de traslado de Zinc boliviano desde Portezuelo a Puerto para embarque N/M Du An Cheng, por un total de \$2.908.360.-

19.- Factura N° 64 emitida por Joel Becerra Ardiles Transportes E.I.R.L., con fecha 22 de julio de 2020, a Julio Ramos e Hijos Ltda., por los servicios de traslado de Zinc boliviano desde Portezuelo a Puerto para embarque N/M Du An Cheng, por un total de \$1.083.684.-

20.- Factura N° 95 emitida por Cecil André Armijo Groves, con fecha 22 de julio de 2020, a Julio Ramos e Hijos Ltda., por los servicios de traslado de Zinc boliviano desde Portezuelo a Puerto para embarque N/M Du An Cheng, por un total de \$1.315.916.-

21.- Factura N° 141 emitida por Pablo Alberto Soza González, con fecha 22 de julio de 202, a Julio Ramos e Hijos Ltda., por los servicios de traslado de Zinc boliviano desde Portezuelo a Puerto para embarque N/M Du An Cheng, por un total de \$2.329.516.-

22.- Factura N° 144 emitida por Ana Isabel Iriarte Muñoz, con fecha 22 de julio de 2020, a Julio Ramos e Hijos Ltda., por los servicios de traslado de Zinc boliviano desde Portezuelo a Puerto para embarque N/M Du An Cheng, por un total de \$1.318.548.-

23.- Factura N° 64 emitida por Larry Alfredo Castillo Segovia, con fecha 22 de julio de 2020, a Julio Ramos e Hijos Ltda., por los servicios de traslado de Zinc boliviano desde Portezuelo a Puerto para embarque N/M Du An Cheng, por un total de \$1.082.060.-

24.- Escrito de solicitud de sobreseimiento definitivo presentado por el Fiscal Adjunto Sr. Carlos Lillo Adaos, respecto de la investigación RUC 2000700702-8, conocida por el Juzgado de Garantía de Antofagasta en causa rol N° O- 13635-2020

25.- Resolución del Juzgado de Garantía de Antofagasta de fecha 2 de noviembre de 2020, que fija audiencia de sobreseimiento definitivo en causa rol N° O- 13635-2020, respecto de la investigación RUC 2000700702-8.

26.- Acta de audiencia de sobreseimiento del Juzgado de Garantía de Antofagasta de fecha 12 de enero de 2021, en que se acoge la solicitud de sobreseimiento definitivo en causa rol N° O- 13635-2020, respecto de la investigación RUC 2000700702-8.

## **II.- OFICIOS:**



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

Código: BXTTXCHBBXN

1.- A la Dirección Regional del Trabajo Antofagasta, allegado a folio 86.

2.- A la Fiscalía Local de Antofagasta, allegado a folio 129.

**QUINTO:** Que, a su turno, la demandada Empresa Portuaria Antofagasta allegó los siguientes documentos:

1.- Reglamento de uso y operación de los contenedores de volteo de Empresa Portuaria Antofagasta.

2.- Reglamento de operaciones de Recinto Portezuelo de Empresa Portuaria Antofagasta.

3.- Factura N°10042 emitida por Empresa Portuaria Antofagasta de fecha 12 de mayo 2020.

4.- Factura N°10122 emitida por Empresa Portuaria Antofagasta de fecha 12 30 de junio 2020.

5.- Factura N°10154 emitida por Empresa Portuaria Antofagasta de 31 de julio 2020.

6.- Factura N°10155 emitida por Empresa Portuaria Antofagasta de fecha 31 de julio 2020.

7.- Factura N°10271 emitida por Empresa Portuaria Antofagasta de fecha 31 de agosto 2020.

8.- Factura N°10361 emitida por Empresa Portuaria Antofagasta de fecha 21 de octubre 2020.

9.- Factura N°10363 emitida por Empresa Portuaria Antofagasta de fecha 21 de octubre 2020.

10.- Factura N°10435 emitida por Empresa Portuaria Antofagasta de 18 de noviembre 2020.

11.- Factura N°10437 emitida por Empresa Portuaria Antofagasta de fecha 18 de noviembre 2020.

12.- Factura N°10492 emitida por Empresa Portuaria Antofagasta de fecha 10 de diciembre 2020.

13.- Factura N°10494 emitida por Empresa Portuaria Antofagasta de fecha 10 de diciembre de 2020.

14.- Factura N°10575 emitida por Empresa Portuaria Antofagasta de fecha 13 de enero 2021.

15.- Factura N°10620 emitida por Empresa Portuaria Antofagasta de fecha 29 de enero 2021.

16.- Declaración Jurada de don Ricardo Luis Varas Fernández de fecha 05 de enero del 2022.

17.- Declaración jurada de doña Teresa Alejandra Plaza Leiva, de



fecha 05 de enero del 2022.

18.- Boleta de Garantía N°559507.

**SEXTO:** Que, en estos autos conforme fuese aclarado por la parte demandante a folio 13 del cuaderno 1.1 de excepciones dilatorias, la primera acción que se interpone es una demanda de indemnización de los perjuicios sufridos por Daniel Véliz Inostroza (Q.E.P.D) e interpuesta por sus herederos en su representación, por el estatuto de responsabilidad contractual. La relación contractual que fundamenta la aplicación de este régimen está dada por el contrato de trabajo que existió entre José Salgado Morales y Sr. Véliz Inostroza y por los contratos de prestación de servicios que ligan a José Salgado Morales con Transit Mar Limitada y con la Empresa Portuaria Antofagasta.

Luego, la segunda acción que se interpone es la acción indemnizatoria de los perjuicios causados personalmente a cada heredero, en su calidad de víctimas por rebote, por el daño moral que han sufrido personalmente ante la pérdida de su familiar fallecido producto de esta negligencia. Esta última acción se rige por el estatuto de responsabilidad extracontractual.

**SÉPTIMO:** Que, en cuanto al estatuto de responsabilidad, nuestros Tribunales Superiores de Justicia han señalado que en el terreno civil, la noción de daño se vincula tanto a la responsabilidad contractual como con la extracontractual, existiendo entre ellas una unidad genérica y diferencias específicas.

En cuanto a la primera y dentro de los preceptos de nuestro Derecho Civil sobre la materia, del contexto de sus disposiciones, especialmente de los artículos 1.547, 1.551 y 1.556 del Código del Ramo, para que el deudor incurra en responsabilidad contractual, es menester que se cumplan las siguientes exigencias: a) que infrinja la obligación, ya sea que no la cumpla, lo haga parcial o tardíamente; b) que dicha infracción provenga de su dolo o culpa; c) que el deudor sea capaz de responsabilidad contractual; d) que el incumplimiento de la obligación cause daño al acreedor y si la obligación es de no hacer, que el deudor esté constituido en mora o que haya ejecutado el hecho.

A su vez, para que un hecho u omisión engendre responsabilidad extracontractual, las disposiciones del Código Civil sobre la materia, especialmente los artículos 2.314, 2.319 y 2.320, inciso primero, establecen, que se requiere: a) que el hecho u omisión tenga una finalidad ilícita; b) que provenga del dolo o culpa del autor; c) que el agente sea capaz de



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

Código: BXTTXCHBBXN

responsabilidad extracontractual, que cause daño y d) que exista relación de causalidad entre el hecho u omisión y el daño.

De este modo, los elementos comunes que dan relevancia a la unidad que existe entre ambos tipos de responsabilidades civiles, están constituidas por el dolo o culpa, la capacidad del agente o del deudor, el daño causado a la víctima o al acreedor y, la ilicitud, ya sea que se refiera a la violación del deber general de no dañar a otro o a la infracción de determinado vínculo jurídico.

En consecuencia y atendida la discusión entre las partes, siendo la diferenciación que subsiste entre ellas, la existencia o no de un vínculo jurídico anterior entre las partes, la cuestión procesal relativa a la prueba no marca una substancial diferenciación entre ambas responsabilidades civiles, pues en lo civil, la responsabilidad existe, cada vez que una persona debe responder por el daño producido a otra; siguiendo los principios que informan los fundamentos de la responsabilidad civil, el asunto se soslaya a la luz de la relación de causalidad y no a la culpabilidad, si la causa del daño es el hecho del demandado autor del perjuicio. Si no lo hubo, no hay imprudencia, elemento determinante del mismo.

A mayor abundamiento, el Doctor en Derecho Civil **RODRIGO BARCÍA LEHMANN**, quien ha manifestado que uno de los aspectos más relevantes de la responsabilidad moderna, es que ella se aleja de la distinción entre responsabilidad contractual y extracontractual. Así, dicha clasificación ha sido criticada por artificial por una serie de autores. En este sentido, por citar solo un autor relevante, el profesor **BARROS BURIE** señala que la distinción entre responsabilidad contractual o extracontractual, salvo prescripción, respecto de la responsabilidad del galeno, es un asunto de relevancia menor.

#### **I.- EN CUANTO A LAS EXCEPCIONES DE TRANSITMAR LIMITADA EN CONTRA DE LA DEMANDA DE INDEMNIZACIÓN DE PERJUICIOS POR RESPONSABILIDAD CONTRACTUAL**

**Primera Excepción:** La demanda debe ser rechazada por cuanto en ella se han interpuesto dos acciones incompatibles en forma conjunta, lo cual provoca que ninguna pueda ser acogida.

**OCTAVO:** Que, en primer término la demandada Transitmar Limitada, opuso como *primera excepción que la demanda deberá ser rechazada, por cuanto en ella se han interpuesto dos acciones incompatibles en forma conjunta*, circunstancia que, al estar proscrita expresamente en conformidad con el artículo 17 del Código de



Procedimiento Civil, provoca necesariamente que ninguna pueda ser acogida.

En este punto, cabe consignar que el **artículo 17 del Código de Procedimiento Civil** dispone que: “*En un mismo juicio podrán entablarse dos o más acciones con tal que no sean incompatibles.*”

*Sin embargo, podrán proponerse en una misma demanda dos o más acciones incompatibles para que sean resueltas una como subsidiaria de otra”.*

En este orden de ideas, se advierte que en estos autos se han interpuesto dos acciones que si bien se relacionan a un mismo hecho (el fallecimiento de don Daniel Véliz el día 12 de julio del 2020), importan pretensiones independientes y sujetos activos diferentes. La primera, una acción de indemnización de perjuicios en sede contractual que emana del contrato de Trabajo suscrito por el fallecido con don José Salgado y que es interpuesta por su sucesión a fin de reclamar los daños propios padecidos por el trabajador. La segunda, una acción de indemnización de perjuicios, en sede extracontractual, en cuya virtud los familiares de don Daniel Véliz reclaman el daño moral padecido por ellos mismos, conocido en doctrina, como daño moral por rebote.

Como primera cuestión, cabe indicar que en concepto de este magistrado, en consonancia con la *máxima iura novit curia*, se desprende del artículo 17 transcrito que en el caso que en una misma demanda se entablen 2 o más acciones incompatibles, recae en el juez el deber de resolverlas una en subsidio de la otra, no pudiendo en ello tener injerencia las partes ni considerarse que este aspecto formal – como el planteado por esta demandada – lleve a rechazar el libelo pretensor, por dicho motivo.

A mayor abundamiento – como quedó claramente consignado en un párrafo anterior – se considera que en el presente caso no se produce la incompatibilidad denunciada entre las acciones impetradas por los demandantes, pues si bien ellas reposan en el mismo supuesto fáctico basal, presentan elementos diversos, motivo por el cual no cabe sino **rechazar** esta alegación.

**Segunda excepción: La demanda debe ser rechazada por carecer el tribunal de competencia absoluta en razón de la materia**

**NOVENO:** Que, esta misma demandada, opuso la **excepción de incompetencia absoluta de esta tribunal**, fundando la misma en que la demanda ha sido presentada ante un tribunal que carece de la competencia absoluta, en razón de la materia, para conocer y resolver el conflicto. Ello,



por cuanto la pretensión de los demandantes es obtener la reparación de aquellos daños sufridos por el propio trabajador fallecido, en circunstancias que dicha materia, según dispone el **artículo 420, letra f) del Código del Trabajo**, corresponde al conocimiento exclusivo del Juzgado de Letras del Trabajo competente.

Para dilucidar esta defensa de esta demandada, se debe reseñar, como primera cuestión, que el **artículo 108 del Código Orgánico de Tribunales** dispone que: “*La competencia es la facultad que tiene cada juez o tribunal para conocer de los negocios que la ley ha colocado dentro de la esfera de sus atribuciones*”.

Luego, hay que precisar que las **reglas de competencia absoluta** permiten determinar la clase y, a veces, la jerarquía del tribunal, que debe intervenir en el conocimiento de un asunto, en atención a que sobre ellas descansa la organización judicial, por lo que se ha sostenido que las normas que las reglamentan son de **orden público e irrenunciables para las partes**, de manera tal que sólo pueden ser modificadas por el legislador.

Es por este motivo que la Constitución Política de la República, en lo referente a las normas que reglamentan la competencia de los tribunales, exige que sean materia de una Ley Orgánica Constitucional, las que como es sabido son consultadas previamente a la Excm. Corte Suprema y sometidas a control preventivo constitucionalidad por el Tribunal Constitucional. Dicha ley debe tomar en consideración diversos elementos o factores, como la jerarquía del tribunal, su especialidad y organización interna, debiendo añadirse que los elementos que determinan la competencia absoluta, son: a) La Materia; b) La Cuantía y c) El Fuero o Persona.

En lo que guarda relación con los fundamentos de esta excepción, se alega que esta judicatura carecería absolutamente de competencia, en razón del **elemento materia**, mismo que – de acuerdo con la doctrina - corresponde a la **naturaleza del asunto entregado a la decisión del tribunal, la cual viene dada por la índole de los derechos litigiosos**.

Según el profesor don **JUAN COLOMBO CAMPBELL** es el elemento más importante de la competencia absoluta y la define como “*la naturaleza del asunto sometido al conocimiento de un tribunal*”; “*es la materia sobre la cual recae el juicio*”. Añade este mismo autor, que la importancia de este elemento reside en que, fuera de ser uno de los que determina la competencia absoluta entre tribunales ordinarios, sirve para otorgar competencia a los tribunales constitucionales y especiales, que se



crean con el fin de otorgarle una competencia especializada en razón de la materia. Expresa que esto ha llevado a que, en todo el mundo, se hayan creado tribunales especializados. En Chile, ello se ha demostrado con la creación de los Juzgados de Garantía, Tribunal de Juicio Oral en lo Penal, Juzgados de Familia y Juzgados de Letras del Trabajo, Cobranza Laboral y Previsional.

Como se dijo en motivos precedentes, en estos autos se ha interpuesto acción de indemnización de perjuicios en sede contractual por parte de Magaly Del Carmen Trigo Collao; Clara Eliana Véliz Trigo; Deysi Rocío Véliz Trigo y José Antonio Véliz Trigo, sucesión de don Daniel Jesús Veliz Inostroza en contra de José Salgado Morales y solidariamente respecto de Transitmar Limitada y Empresa Portuaria Antofagasta, quienes fundan su pretensión en el contrato de trabajo suscrito por don Daniel Jesús Veliz Inostroza con su empleador José Salgado Morales, sosteniendo que el accidente en que falleció éste, se produjo por la culpa o negligencia de los demandados, a quienes les atribuye responsabilidad en la inobservancia de las normas de seguridad y prevención de riesgos de su trabajador, incumplimiento de los deberes legales como reglamentarios, al haber encomendado a un trabajador una labor tras sobrecarga de trabajo y privación de sueño, ni capacitado ni calificado, en relación a lo dispuesto en los artículos 25, 183 E, 184 del Código del Trabajo y el artículo 69 de la Ley 16.744.

Al respecto resulta menester transcribir el **artículo 420 del Código del Trabajo**, norma de competencia absoluta, el que preceptúa: "*Serán de competencia de los Juzgados de Letras del Trabajo:*

*a) las cuestiones suscitadas entre empleadores y trabajadores por aplicación de las normas laborales o derivadas de la interpretación y aplicación de los contratos individuales o colectivos del trabajo o de las convenciones y fallos arbitrales en materia laboral;*

*b) las cuestiones derivadas de la aplicación de las normas sobre organización sindical y negociación colectiva que la ley entrega al conocimiento de los juzgados de letras con competencia en materia del trabajo;*

*c) las cuestiones derivadas de la aplicación de las normas de previsión o de seguridad social, planteadas por pensionados, trabajadores activos o empleadores, salvo en lo referido a la revisión de las resoluciones sobre declaración de invalidez o del pronunciamiento sobre otorgamiento de licencias médicas;*



d) *los juicios en que se demande el cumplimiento de obligaciones que emanen de títulos a los cuales las leyes laborales y de previsión o seguridad social otorguen mérito ejecutivo;*

e) *las reclamaciones que procedan contra resoluciones dictadas por autoridades administrativas en materias laborales, previsionales o de seguridad social;*

**f) los juicios iniciados por el propio trabajador o sus causahabientes, en que se pretenda hacer efectiva la responsabilidad contractual del empleador por los daños producidos como consecuencia de accidentes del trabajo o enfermedades profesionales. Respecto de la responsabilidad extracontractual se seguirán las reglas del artículo 69 de la ley N° 16.744, y**

g) *todas aquellas materias que las leyes entreguen a juzgados de letras con competencia laboral.*

En el mismo sentido, conveniente resulta citar el **artículo 69 de la Ley 16.744**, norma invocada en la demanda como aquella que entregaría competencia a este tribunal, el que señala “*Cuando, el accidente o enfermedad se deba a culpa o dolo de la entidad empleadora o de un tercero, sin perjuicio de las acciones criminales que procedan, deberán observarse las siguientes reglas:*

a) *El organismo administrador tendrá derecho a repetir en contra del responsable del accidente, por las prestaciones que haya otorgado o deba otorgar, y*

b) *La víctima y las demás personas a quienes el accidente o enfermedad cause daño podrán reclamar al empleador o terceros responsables del accidente, también las otras indemnizaciones a que tengan derecho, con arreglo a las prescripciones del derecho común, incluso el daño moral.”*

Debe reiterarse que es un hecho de la causa que los actores son herederos o causahabientes del trabajador fallecido Sr. don Daniel Jesús Véliz Inostroza (Q.E.P.D), tal como se desprende de los certificados allegados a la carpeta electrónica y, en tal calidad, demandan para que le sean indemnizados los perjuicios causados como consecuencia del incumplimiento de los demandados a las obligaciones que le imponía el contrato de trabajo como por la inobservancia de las normas de seguridad y prevención de riesgos de su trabajador respecto del Sr. Véliz Inostroza, de manera tal que es posible concluir que lo peticionado en el libelo en cuanto a la acción de responsabilidad contractual, es de aquellas materias cuyo



conocimiento le corresponde absolutamente al Tribunal del Trabajo, conforme a la letra g) del artículo 420 citado, en relación con la estatuido por el artículo 69 de la Ley 16.744.

Sobre este punto la Excelentísima Corte Suprema ha razonado que: *“El origen de la pretensión de los causahabientes del trabajador fallecido, por negligencia que atribuyen al empleador, se encuentra, precisamente, en un hecho de naturaleza laboral, es decir, en un resultado lesivo culposo provocado en el ámbito de sus funciones, infringiendo éste especiales deberes de cuidado a los que está legalmente obligado, que satisface los requisitos y exigencias expuestas para sostener que la modificación del articulado involucró de una decisión legislativa para ampliar las competencias de los juzgados del trabajo, permitiendo accionar a los causahabientes del dependiente fallecido, demandando los daños por repercusión, debiendo adecuarse la pretensión, sólo en cuanto a las reglas de procedencia, a las del derecho común, como prescribe el artículo 69 de la Ley N°16.744, que, como se explicó, es de una naturaleza diversa a las secundarias de adjudicación, que es la cualidad y la determinación de las hipótesis a los que se debe aplicar, el marco que aquí debe ser establecido porque, sólo una vez entregado el conocimiento de este asunto a la judicatura laboral, se reconocerá la vigencia y validez de la modificación y de las restantes disposiciones que reglamentan esta clase de responsabilidad, insistiéndose en el hecho que, en su origen, el evento que causa este deber de reparación, es indudablemente laboral, antecedente que en forma necesaria condiciona la labor del intérprete y el resultado al que se debe alcanzar, lo que se debe entender sin perjuicio de la transmisibilidad de las restantes acciones...”* (Causa rol N°2.597-2020).

De esta manera, y realizando una interpretación armónica de las normas antes referidas como de lo razonado por nuestro máximo Tribunal, a este sentenciador no le cabe sino **acoger** la excepción en análisis por ser este Tribunal incompetente absolutamente para conocer de la acción impetrada en sede contractual, toda vez que el artículo 69 de la Ley N°16.744, antes transcrito, y que se encuentra contenido en las normas sobre competencia absoluta en materia laboral (artículo 420 letra g) del Código del Trabajo), no hace sino ampliar la competencia de los Juzgados de Letras del Trabajo respecto de estas materias y al contrario de lo sostenido por los demandantes en cuanto a fundar la competencia de este tribunal en aquel precepto legal, lo que hace dicha norma es entregar la posibilidad a los justiciables de ocurrir ante dichos tribunales especiales, mediante los



procedimientos contemplados particularmente por el legislador laboral para estos efectos.

**DÉCIMO:** Que, conforme a la declaración efectuada en motivaciones previas y en cuanto a las demás excepciones alegadas por las demandadas Transitmar Limitada y Empresa Portuaria de Antofagasta (EPA), respecto de la indemnización de perjuicios por responsabilidad contractual, se omitirá pronunciamiento por encontrarse este sentenciador inhibido de hacerlo, por carecer de competencia.

## **II.- EN CUANTO A LA DEMANDA DE INDEMNIZACIÓN DE PERJUICIOS POR RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL**

**UNDÉCIMO:** Que, *en cuanto a la acción de indemnización de perjuicios en sede extracontractual*, el hecho ilícito es fuente de obligaciones, porque da origen a una que antes de él no existía, a saber, la de indemnizar los perjuicios causados a la víctima, al margen de la voluntad del acreedor o deudor, nace por la sola comisión del hecho ilícito, y en consecuencia porque la ley la establece, pero no de manera directa, sino que es indispensable que concurren una serie de requisitos que se detallarán más adelante.

En lo referente a la reglamentación legal que tiene esta responsabilidad, debe citarse en primer lugar lo que dispone el **artículo 1437 del Código Civil**, en cuanto señala que las obligaciones también pueden provenir de un hecho ilícito, el que puede revestir la forma de un delito o cuasidelito y la obligación consistirá en la indemnización del daño ocasionado, el que indica en lo pertinente *“Las obligaciones nacen, (...) ya a consecuencia de un hecho que ha inferido injuria o daño a otra persona, como en los delitos y cuasidelitos ...”*.

En este sentido, el **artículo 2314 del Código de Bello** prescribe: *“El que ha cometido un delito o cuasidelito que ha inferido daño a otro, es obligado a la indemnización; sin perjuicio de la pena que le impongan las leyes por el delito o cuasidelito”*. A su vez, el **inciso primero del artículo 2329 del mismo código** señala que *“Por regla general todo daño que pueda imputarse a malicia o negligencia de otra persona, debe ser reparado por ésta”*.

A fin de acotar conceptualmente en qué consiste la responsabilidad extracontractual, cabe citar una sentencia de la Excmá. Corte Suprema de fecha 14 de marzo de 2016, la que en causa Rol 9954-2015 asentó lo siguiente: **“QUINTO:** *Que, la acción deducida en autos es aquella de indemnización de perjuicios por responsabilidad extracontractual, regulada*



*en el artículo 2314 del Código Civil en concordancia con el artículo 2320 del mismo cuerpo legal. Esta responsabilidad es aquella que proviene de un hecho ilícito perpetrado por una persona en perjuicio de otra, que no constituye la violación de un deber contractual.”*

De acuerdo al profesor **RENÉ ABELIUK MANASEVICH** (“Las Obligaciones”, Tomo I, págs. 200 y ss.), la responsabilidad extracontractual, delictual o aquiliana “*Consiste en la obligación en que se encuentra el autor de indemnizar los perjuicios que su hecho ilícito ha ocasionado a la víctima*”.

Añade este mismo autor que “*Para que haya lugar a la responsabilidad extracontractual, dos son los requisitos fundamentales: la actuación ilícita, culpable o dolosa, y el daño a la víctima que ella ocasiona. A ellos se agrega la capacidad del agente y que no concurra alguna causal de exención de responsabilidad. En consecuencia, los requisitos son:*

- 1. Una acción u omisión del agente.*
- 2. La culpa o dolo de su parte.*
- 3. La no concurrencia de una causal de exención de responsabilidad.*
- 4. La capacidad del autor del hecho ilícito.*
- 5. El daño a la víctima.*
- 6. La relación de causalidad entre la acción u omisión culpable o dolosa y el daño producido.”*

#### **I. En cuanto a la acción u omisión culposa o dolosa del agente.**

Este tratadista entiende que la clasificación tradicional entre delitos y cuasidelitos civiles ha descansado en la diferente actitud de agente, existiendo dolo cuando haya un delito del autor del daño y culpa, en el cuasidelito civil existiendo mayores responsabilidades en el caso del dolo, pues su intensidad se mide por el daño y no por la actuación del agente.

Por otra parte, el dolo está definido en el artículo **44 del Código Civil**, que señala “**la intención positiva y directa de causar daño a otro**”, y además del mismo artículo es posible desprender que la culpa es la falta de diligencia y cuidado en la ejecución de un hecho o en el cumplimiento de una obligación, debiendo ser apreciada en abstracto, comparando la conducta del agente con la esperable en un caso determinado. En el primer caso, la culpa es extracontractual, delictual o aquiliana, y en el segundo es contractual.

#### **II. En relación a los hechos que alteran o modifican la responsabilidad.**



En nuestro sistema existen hechos que excluyen la existencia de culpa o dolo la que debe ser probada por la parte que alega ésta, y otros en que no obstante de haber una y otro, no se responde civilmente o se modifica la responsabilidad. Estas situaciones se pueden agrupar:

- A. Ausencia de culpa y caso fortuito.
- B. Estado de necesidad.
- C. El hecho de un tercero.
- D. La culpa de la víctima.
- E. Eximentes de responsabilidad.
- F. Convenciones sobre la responsabilidad.

### **III.- La capacidad extracontractual.**

La regla general en materia extracontractual más ampliamente aún que en otros campos es la capacidad para responder de los daños ocasionados por un hecho ilícito.

Al respecto, en relación a las personas jurídicas, cabe tener presente que éstas deben indemnizar los perjuicios provocados con culpa o dolo por las personas naturales que obran en su representación o que están bajo a su cuidado o servicio, de lo contrario habría una responsabilidad personal del autor.

### **IV.- El daño a la víctima.**

El daño que sufre la víctima, es un requisito indispensable de la responsabilidad civil, si no hay daño no habrá delito o cuasidelito civil, siendo asimilable en nuestra legislación los términos daño y perjuicio, utilizándose como términos sinónimos en diferentes casos, indistintamente.

El concepto más difundido de daño o perjuicio es el que lo considera como: “Todo detrimento o menoscabo que sufra una persona en su patrimonio o en su persona física o moral, debiendo proceder para su reparación que sea cierto, el no haber sido ya indemnizado y debe lesionar un derecho o interés legítimo”.

### **V.- Relación de causalidad.**

Para que una persona quede obligada a indemnizar los perjuicios, no basta que éste exista y que haya habido un acto culpable o doloso suyo; es preciso, además, que el daño sea por causa directa y necesaria del hecho del autor, de manera que sin éste no se habría producido.

En opinión de don **René Abeliuk**, en principio basta cualquier relación entre la actuación culpable o dolosa y el daño, salvo que ella normalmente sea inadecuada para producirlo. Por regla general,



corresponderá al actor probar el vínculo de causalidad, ya que es presupuesto de la obligación, salvo los casos en que sea presumido por ley.

**DUODÉCIMO:** Que, en este mismo orden de ideas, es necesario recordar que la acción indemnizatoria intentada por los demandantes en sede extracontractual lo es en su carácter de víctimas indirectas del daño o por reflejo, el que ha sido definido por el profesor **ENRIQUE BARROS BOURIE**, en su “Tratado de Responsabilidad Extracontractual” (págs. 941 y siguientes) de la siguiente manera *“El llamado **daño reflejo o por repercusión** da lugar a una pretensión indemnizatoria originaria del actor, cuyo fundamento es su propio daño personal. En este caso, los efectos dañosos del daño corporal o de la muerte sufridos por la víctima inmediata se expanden hacia un tercero. Si bien la muerte no es un perjuicio para quien la sufre..., puede serlo para personas que estaban ligadas patrimonial o afectivamente a la víctima...”*. A continuación agrega este mismo autor lo siguiente: *“... Algo análogo puede ocurrir en caso de graves lesiones corporales de la víctima inmediata. En estas situaciones, la acción es personal de la víctima del daño reflejo”*, haciendo presente eso sí que el principal problema que presenta este tipo de daño, especialmente a propósito del daño moral, es la de definir sus límites.

**DÉCIMO TERCERO:** Que, precisado el marco teórico-normativo de la pretensión intentada por los actores y, en cuanto al fondo de esta controversia, lo fundamental es que en esta sentencia se establezca si en la especie concurren los requisitos del estatuto de responsabilidad reclamado en el arbitrio civil de folio 1.

En cuanto al primer requisito de esta responsabilidad, cabe determinar si el accidente que provocó la muerte del trabajador Daniel Jesús Veliz Inostroza (Q.E.P.D), fue causado o no por una acción y/u omisión negligente de los demandados.

En este punto, respecto de la culpa, se debe precisar que ésta puede nacer por negligencia, la imprudencia o la impericia, y sus conceptos son **a) la negligencia**, conlleva una conducta omisiva; **b) la imprudencia**, implica un actuar positivo, la persona realiza más de lo que tendría que haber realizado y **c) la impericia**, se presenta en aquellos casos en que no se actúa con la capacidad técnica para realizar determinadas actividades.

Además, respecto de la negligencia en análisis, se ha sostenido que en materia extracontractual, **se debe apreciar en abstracto**, es decir, se ha de comparar la actitud del agente a la que habría tenido en el caso que ocasiona daño una persona prudente expuesta a la misma situación.



Como ya quedó establecido en motivaciones precedentes, los actores de autos ejercen una **acción propia**, que emana de su condición de lesionados indirectos o víctimas por repercusión, debiéndose al efecto señalar que nuestra Excma. Corte Suprema ha resuelto que la distinción de lesionados indirectos y la víctima directa es importante, porque aun cuando la acción que ejercen las víctimas por rebote es autónoma y no depende de la víctima directa pueda haber tenido en relación al agente de daño – de carácter contractual - lo cierto es que el hecho que causa el daño a los primeros mencionados, está dado, precisamente, por el daño ocasionado a la víctima directa – el cual se originó en el contexto de una determinada relación laboral – con quien aquellas tenían una especial relación de parentesco y familiaridad, en consecuencia, les afecta de un modo personal.

A mayor abundamiento, el profesor Alessandri en su Tratado de Responsabilidad Extracontractual, aclara este punto explicando: *“No es tampoco necesario que la responsabilidad del autor del daño para con la víctima directa delictual o cuasidelictual, puede ser contractual. Así ocurre cuando sobreviene un accidente a un pasajero durante el transporte: la responsabilidad del porteador a su respecto es contractual, pero respecto de quienes vivían a expensas del pasajero es delictual o cuasidelictual, entre éstos y el autor del daño no hay ningún vínculo jurídico preexistente”*.

**DÉCIMO CUARTO:** Que, el hecho que sustenta la demanda, es el accidente acaecido el día el día 12 de julio de 2020, en la Ruta B 28, que culmina con el fallecimiento del señor Veliz Inostroza (Q.E.P.D.) por traumatismo craneoencefálico grave, conforme da cuenta su certificado de defunción.

Sobre este particular, en cuanto a las causas del accidente antes referido, especial mención merecen los hechos establecidos por Carabineros de Chile a través de su unidad especializada, la que indagó las causas del accidente mediante la elaboración de su informe técnico pericial 38-A-2020, elaborado por don Julio C. Lagos Soto, Teniente de Carabineros de la Prefectura de Antofagasta N° 4 de esta ciudad, Oficial Investigador, allegado como parte integrante de la carpeta de investigación fiscal de folio 129 en relación a causa RUC 2000700702-8 seguida ante la Fiscalía Local, el cual concluye lo siguiente:

**“CAUSA BASAL DEL ACCIDENTE INVESTIGADO:**

***“El participante, debido a que conducía el móvil a exceso de velocidad en zona restringida (85 kilómetros por hora), sumado a ello el diseño geométrico y las características de la vía (curva hacia la***



**derecha con pendiente descendente en 30), origina que al desplazarse por el desarrollo de ésta pierda el control del móvil, volcando."**

**FUNDAMENTACIONES DEL ACCIDENTE INVESTIGADO:**

**La zona de impacto y volcamiento fueron establecidas sobre la base de los siguientes aspectos técnicos:**

a) Eje de trayectoria, desplazamientos y direccionamientos descritos por el móvil (1) y (1-A) antes, durante y después del accidente investigado, conforme a lo establecido por el Oficial Investigador en el lugar del accidente.

b) Existencia, inicios, lineamientos y términos de las huellas de frenado impresas en la calzada norte de la ruta 8-28 a raíz del contacto de los neumáticos de la estructura del móvil (1) y (1-A) con la calzada.

c) Existencia, inicios, lineamientos y términos de las huellas de arrastre impresas en la calzada norte de la ruta 8-28 producto del contacto con la estructura del móvil (1) y (1-A).

d) Demostraciones de impacto y daños localizados en la calzada norte y barrera de contención de la ruta B-28, los que fueron producidos por el contacto de la estructura del móvil (1) a raíz del volcamiento y posterior choque con la barrera de contención.

e) Demostraciones de impacto y daños localizados en el terreno irregular de tierra poniente nor poniente adyacente a la calzada de la ruta 8-28, los que fueron producidos por el contacto de la carrocería del móvil (1) y (1-A) a raíz del volcamiento.

f) Rastros e indicios encontrados en la calzada de la ruta 8-28 producidos por el contacto de la carrocería del móvil (1) y (1-A) producto del volcamiento y posterior impacto con barrera de contención emplazada en la calzada, concentrándose estos en la pista de circulación por la cual se desplazaba el móvil (1) y (1-A) y en el terreno irregular de tierra poniente nor poniente adyacente a la calzada de la ruta 8-28, los cuales fueron debidamente señalados en el levantamiento planimétrico e ilustrados en fotografías adjuntas.

g) Localización de los daños estructurales del móvil (1) y (1-A), indicados en la respectivas descripciones de daños a las cuales fueron sometidos por el Oficial Investigador en el lugar del accidente, los cuales se adjunta al presente Informe Técnico.

h) Diseño estructural del móvil (1) y (1-A) (largo, ancho y alto) y las dimensiones de la carpeta de rodado de la calzada.



*i) Posición final del móvil (1) y (1-A) en el terreno irregular de tierra adyacente a la calzada y en la calzada norte de la ruta 8-28, posterior al volcamiento y choque.*

**La Dinámica y Causa Basal del Accidente en el Tránsito, se establecieron sobre la base de los siguientes aspectos técnicos:**

*a) Calzadas, pistas de circulación, espacios, direccionamientos, maniobras, ejes de trayectoria, desplazamientos mantenidos y seguidos por el móvil (1) y (1-A) antes, durante y después de la ocurrencia del accidente, según lo establecido por el Oficial Investigador en el terreno.*

*b) Diseño geométrico, condiciones de la calzada y del entorno de la vía, configurándose un tramo de vía curvo (con endiente descendente en 30), desde la perspectiva de la trayectoria descrita por el participante.*

*c) Las demostraciones de impacto apreciados en la calzada norte de la ruta B-28 a consecuencia del volcamiento del móvil (1) y (1-A), producidos por el contacto de la carrocería del móvil con la calzada en estudio.*

*d) Las demostraciones de impacto apreciados en la barrera de contención y en el terreno irregular de tierra poniente nor poniente adyacente a la calzada de la ruta B-28 a consecuencia del choque del móvil (1) con la barrera de contención emplazada en el lugar.*

*e) Ubicación y focalización de los rastros e indicios del accidente esparcidos en las proximidades de la zona de volcamiento y posterior zona de impacto, tales como: partes estructurales, líquidos, plásticos, pintura y carga pertenecientes al móvil (1) y (1-A) en la calzada, todos debidamente señalados en el plano y apreciables en fotografías anexas.*

*f) Las zonas de volcamiento e impacto establecidas en el sitio del suceso el día del accidente, las cuales fueron fundamentadas precedentemente.*

*g) Tipología y características de los daños estructurales del móvil (1) y (1-A), los que fueron enunciados y detallados por el Oficial Investigador en los respectivos peritajes y descripciones de daños efectuadas, permitiendo descartar alguna falla en los sistemas de tracción, dirección o de frenos del móvil, que ocasionará la pérdida de control y la ocurrencia del volcamiento, sumado a ello la forma y circunstancia sobre como ocurrió el hecho, como también relacionable con las huellas de frenaje impresas en la calzada perteneciente al móvil (1) y (1-A).*

*h) La posición final del móvil (1) y (1-A), siendo esta coincidente con la ubicación de los indicios encontrados, huellas de frenado y de arrastre,*



como también los restos de plásticos y carga pertenecientes al citado móvil, localizados en el sitio del suceso el día del accidente.

i) La visual que mantenía el participante hacia la vía y su entorno era limitada al haz luminoso de los ópticos delanteros de ambos móviles, lo cual fue corroborado por el Oficial Investigador en el terreno.

j) La visibilidad que había al momento del accidente era mala debido a la carencia de alumbrado público proveniente de la red eléctrica, toda vez que el accidente ocurrió a las 21:00 horas aproximadamente, siendo de noche, lo anterior no fue factor influyente para la generación del accidente.

k) Inicios, lineamientos y términos de las huellas de frenado y arrastre del móvil (1) y (1-A), los que indican y grafican los desplazamientos realizados por estos antes, durante y después de la ocurrencia del accidente en el tránsito.

l) Se determinó de forma categórica que el participante, conducía el móvil (1) traccionando al móvil (1-A) a una velocidad calculada en no inferior a los 85 kilómetros por hora, la que constituye exceso de velocidad de acuerdo al diseño geométrico y características de la vía (curva a la derecha con pendiente descendiente en 30), originando que al desplazarse por el desarrollo de ésta active el sistema de frenos perdiendo el control del móvil, chocando con el tercio anterior del lateral izquierdo de la estructura del móvil, en la barrera de contención emplazada en el lugar, para luego volcar, lo anterior conforme a la localización de los daños estructurales, indicios a consecuencia del volcamiento e impacto, siendo estos localizados la totalidad de elementos técnicos señalados anteriormente en la pista de circulación por donde se desplazaba el móvil (1) y (1-A), originándose de esta forma el accidente en el tránsito.

m) La declaración realizada por el testigo, ante el Oficial Investigador que suscribe, señalando la forma y circunstancia sobre cómo se originó el accidente en el tránsito, agregando que mientras conducía el móvil placa patente única CLZB-31, se percató de unas chispas y luces en la barrera de contención de la calzada costado izquierdo y al acercarme me puede percatar de un camión que avanzada ya volcado con su costado izquierdo en el piso, donde al poco andar aplaste una tapa proveniente del camión volcado, lo cual es absolutamente coincidente con lo establecido por el Oficial Investigador que suscribe.

n) Los antecedentes aportados por el propietario del móvil (1) y (1-A) identificado como José Salgado Morales, cédula de identidad N° 7.189.083-k, quien señaló información relativa a la carga del móvil que participo en el



*siniestro vial (cantidad de carga, como también de los móvil (1) y (1-A) y información GPS de la velocidad al momento del accidente), los cuales son coincidentes en cuanto a la forma y circunstancia del siniestro vial investigado siendo estos anexados al presente informe técnico.*

➤ *En cuanto a la carga conforme a la declaración del testigo señala que se trata de concentrado de Zinc (Zn) en estado sólido tipo arenoso, la cual es corroborada por el comprobante de la carga otorgada por la empresa Transitmar la cual se adjunta en el anexo del presente Informe Técnico y confirmado por personal de emergencia que arribo al sitio del suceso.*

➤ *Se analizó la Información extraída de la unidad GPS del tractocamión placa patente única BTKW-57, entregado por el propietario del móvil a posterior del siniestro vial, donde se ilustra en el anexo al presente informe técnico, permitiendo interpretar que el día Domingo 12 de Julio de 2020 a las 20:50:50 horas, el dispositivo de posicionamiento global perdió cobertura, siendo esta su última conexión en las coordenadas -23,757327, -70,347112 correspondiente al kilómetro 4 de la ruta 8-28 (ratificada por medio del servidor digital google maps) y registrando en ese instante una velocidad de desplazamiento de 95 kilómetros por hora, lo cual permite establecer que dicho lugar no corresponde al sector donde ocurrió el siniestro vial, sino el lugar donde perdió cobertura el dispositivo GPS, toda vez que el accidente en el tránsito se generó en la calzada norte de la ruta B-28 próximo al kilómetro 10, a unos 6 kilómetros aproximadamente al oriente desde las coordenadas antes señaladas, información que es absolutamente coincidente a la velocidad calculada por el Asesor en Física de esta Unidad Especializada.*

*o) Se fundamenta el exceso de velocidad del participante en zona restringida, quien lo hacía a una velocidad no inferior a 85 kilómetros por hora, (mediante la aplicación de métodos físicos matemáticos y los datos encontrados en el sitio del suceso) siendo está registrada al inicio de la huella de frenado para luego al desplazarse por el desarrollo de la curva a la derecha, situación que se contrapone a lo establecido en la ley de tránsito en actual vigencia, lo cual señala que la velocidad máxima en zonas rurales para camiones y buses no podrá ser superior a 90 kilómetros por hora, más aun que la velocidad en las proximidades del sitio del suceso se encontraba restringida a 60 kilómetros por hora, debido a las condiciones de pendiente.*



con curva en el lugar del accidente, situación que no fue considerada por el participante (1) quien ingresó al desarrollo de la curva a una velocidad considerada como superior a la señalada como velocidad segura, siendo el factor humano, es decir, el participante el único responsable de la generación del accidente que investiga esa Fiscalía.

p) Es dable hacer presente que luego de las pericias en el sitio del suceso se puede afirmar que el exceso de velocidad es la causa que dio origen al accidente investigado y que el sistema de freno si fue activado por el participante, no obstante las condiciones como centro de gravedad del camión, peso total y desplazamiento por la curva, fueron factores que en su conjunto y sumado al exceso de velocidad facilitaron para que el camión volcara sobre el lateral izquierdo de su estructura.

q) Se fundamenta el exceso de velocidad del móvil (1) sobre la base de los cálculos confeccionados por el Doctor en física y matemáticas Profesor Sr. Claudio Romero Zúñiga, Asesor en física de la Prefectura de Investigación de Accidentes en el Tránsito, con sede en avenida Pedro de Valdivia Nro. 4795, Nuñoa, Santiago, conforme a las siguientes consideraciones y cálculos:

➤ Las huellas de frenado dejadas en la calzada norte de la ruta B-28 revelan que el móvil (1) y (1-A) se desplazaba a una velocidad distinta de cero, a exceso de velocidad origina que al ingresar al desarrollo de la curva (hacia la derecha con pendiente descendente de 30) de esta active el sistema de frenado, chocando con el tercio anterior del lateral izquierdo de la estructura del móvil, en la barrera de contención emplazada en el lugar, para luego volcar. La acción de activar los frenos produce que se bloquearan las ruedas y generando a continuación una huella de frenado sobre el pavimento de 49 metros de largo, sin lograr detenerse y volcando a la calzada, desplazándose en proceso de arrastre por una distancia de 26,70 metros para posteriormente detenerse en la posición final establecida y acotada en el Levantamiento Planimétrico adjunto al presente Informe Técnico.

r) Por tanto, al realizar el cálculo de la velocidad del camión al comienzo de la huella de frenado, conforme a la ley de conservación de energía nos permite concluir que la velocidad del camión antes de comenzar a frenar era de 85 km/hora e inclusive, con un coeficiente de roce de  $p=0,45$ , resultando la velocidad anterior y considerada como conducción a exceso de



velocidad en el tramo de vía donde ocurrió el accidente en el tránsito que investiga ese Ministerio Público.

s) Consecuente con lo anterior, se puede establecer fehacientemente que el accidente investigado se produjo debido a que el participante conducía el móvil a exceso de velocidad en zona restringida (60 kilómetros por hora) a 85 kilómetros por hora sumado a ello el diseño y configuración vial (curva hacia la derecha con pendiente descendente en 30), lo que origina que al desplazarse por el desarrollo de ésta active el sistema de frenado no logrando detenerlo, perdiendo el control del móvil, chocando con la barrera de contención, para luego volcar sobre el lateral izquierdo de su estructura, desplazándose en proceso de arrastre deteniéndose, produciéndose de esta forma el accidente que investiga esa Fiscalía.

t) *Marcha analítica del accidente llevada a cabo por el Oficial Investigador una vez terminado el proceso investigativo, la cual abarcó el estudio y análisis del terreno, las condiciones preexistentes de la vía y del entorno, pista de circulación mantenida, ejes de trayectoria, daños estructurales, declaración del testigo, la información proporcionada por el propietario, la posición final del móvil (1) y (1-A) como también la ubicación de los rastros e indicios a raíz del volcamiento e impacto del móvil (1) y (1-A) con barrera de contención...*”

Conforme a la pericia precitada y apreciada conforme a las reglas legales, es posible asentar que el accidente de marras fue provocado por el actuar imprudente del trabajador fallecido, quien conducía el tractocamión placa patente BTKW-57 a una velocidad no razonable ni prudente tal como queda establecido en la citada pericia en su letra o) al señalar: “ Se fundamenta el exceso de velocidad del participante en zona restringida, quien lo hacía a una velocidad no inferior a 85 kilómetros por hora, (mediante la aplicación de métodos físicos matemáticos y los datos encontrados en el sitio del suceso) siendo está registrada al inicio de la huella de frenado para luego al desplazarse por el desarrollo de la curva a la derecha, situación que se contrapone a lo establecido en la ley de tránsito en actual vigencia, lo cual señala que la velocidad máxima en zonas rurales para camiones y buses no podrá ser superior a 90 kilómetros por hora, más aun que la velocidad en las proximidades del sitio del suceso se encontraba restringida a 60 kilómetros por hora, debido a las condiciones de pendiente con curva en el lugar del accidente, situación que no fue considerada por el participante (1) quien ingresó al desarrollo de la curva a una velocidad



*considerada como superior a la señalada como velocidad segura, siendo el factor humano, es decir, el participante el único responsable de la generación del accidente que investiga esa Fiscalía”, lo que provocó que al momento de enfrentar la curva hacia la derecha, perdiera el control y maniobrabilidad del móvil, volcando.*

Así las cosas, fue la víctima del referido accidente quien se colocó en una situación de riesgo y de peligro en ese momento y si bien, pudieron existir factores como un supuesto exceso de carga laboral y la fatiga del conductor según lo alegado por los demandantes, dicha cuestión no quedó suficientemente probada ya que la principal prueba para su acreditación, consistió en unas guías de traslado ilegibles y que corresponden a un periodo muy anterior a la ocurrencia del hecho ( diversos días de los meses de abril y mayo de 2020), de tal manera que el accidente que terminó con la vida del Sr Véliz Inostroza (Q.E.P.D.), se produjo porque conducía a exceso de velocidad y tal como señala el SIAT de Carabineros, éste fue **“... el único responsable de la generación el accidente que investiga esa Fiscalía”** y lo que finalmente determina su consecuencia fatal.

Por ello, conforme a lo razonado anteriormente, es indispensable establecer que, tratándose del daño moral, respecto de la acción de responsabilidad extracontractual invocada, para que ésta se dé por establecida, es requisito indispensable la inexistencia de una conducta en la víctima que exima de culpa al eventual autor o causante del daño.

Como corolario de lo anterior, se debe tener presente que la culpa, en la sede en análisis, es concebida como la inobservancia del cuidado debido a la conducta susceptible de causar daño a otros y, desde esa perspectiva, refiere a estándares o modelos de conducta que se deben observar en situaciones determinadas. Con ello, lo normal es que, dentro de esta institución en estudio, se compare con un estándar genérico de la persona prudente o diligente, pero la regla de conducta que debió haber observado una persona determinada, en una situación concreta es, en definitiva, una tarea judicial por excelencia.

**DÉCIMO QUINTO:** Que, en lo referente al segundo elemento de la responsabilidad analizada y teniendo en particular consideración las alegaciones vertidas por las demandadas, en especial la que hace referencia a que el trabajador fallecido se expuso imprudentemente al daño que sufrió, ***cuestión que fue planteada como excepción por la demandada Empresa Portuaria de Antofagasta, en la letra C de su contestación***, se debe indicar que **nuestro Código Civil** establece, en su



**artículo 2330**, una regla de atenuación de responsabilidad al señalar *“La apreciación del daño está sujeta a reducción, si el que lo ha sufrido se expuso a él imprudentemente”*, esto es, que en caso de concurrir ésta, deberá procederse a una reducción proporcional de la indemnización que pudiese llegar a fijarse.

Sin perjuicio de lo señalado y conforme los fundamentos de la excepción antes referida, tanto la doctrina y la jurisprudencia, han estimado que el actuar negligente de la víctima en la ocurrencia del daño puede constituirse en una eximente de responsabilidad, toda vez que excluye el daño. El profesor **ENRIQUE BARRO BOURIE** (Tratado de Responsabilidad Extracontractual; pág 436 y ss.) *“(…) b) La pregunta consiste en saber si la consecuencia dañina puede ser **normativamente** atribuida solo al hecho de la víctima o del tercero, en términos que uno de esos hechos sea tenido por causalmente excluyente del otro. Así, se ha fallado que procede eximir de responsabilidad al demandado si “la causa suficiente, principal o determinante del perjuicio proviene del hecho negligente o de la omisión del perjudicado”*.

En conclusión, se puede sostener que la circunstancia de que la víctima directa del daño se exponga imprudentemente a él, se constituye en una causa de eximente de responsabilidad cuando el hecho dañoso no es imputable a la culpa o dolo del agente, si no que exclusivamente a su actuar negligente, lo que se configura en la causa determinante del perjuicio.

Según este mismo autor, la responsabilidad por culpa supone que el autor de un daño sólo contrae la obligación de indemnización si ha incurrido en negligencia, de lo contrario el daño es soportado por quien lo sufre. La razón para dar lugar a la obligación indemnizatoria es la ilicitud de la conducta del tercero que ha causado el daño. Añade, que en la práctica en el juicio de responsabilidad ambas partes colaboran en la prueba de los hechos, la disputa acerca de la negligencia se traduce en una demostración que intenta hacer el demandante de la falta de cuidado y en la prueba inversa que pretende producir el demandado.

De acuerdo a lo anterior, el quid de esta controversia se circunscribe en establecer si el descuido en el cual incurrió el trabajador fallecido en la conducción del tractocamión placa patente BTKW-57, por la carretera B-28, el día 12 de julio de 2020, se constituye o no en la principal causa del perjuicio que se reclama.

En este sentido, de la prueba documental allegada a la carpeta electrónica, en especial del parte policial N° 01263 y del Informe emitido por



la SIAT de Carabineros, valorada la misma de acuerdo a las reglas de la prueba tasada, permiten presumir de manera precisa, grave y concordante, en los términos del **artículo 426 del Código de Procedimiento Civil**, en relación al **artículo 1712 del Código Civil**, que el día 12 de julio de 2020, siendo aproximadamente las 21:10 horas, el señor Véliz Inostroza (Q.E.P.D.) fue el único causante del hecho que provocó su fallecimiento, al conducir el móvil individualizado en el párrafo anterior a exceso de velocidad en zona restringida (85 kilómetros por hora en una zona de 60 Kilómetros por hora), lo que se ve refrendado en el Informe antes reseñado el que expresa como causa basal del accidente lo siguiente: *“...El participante, debido a que conducía el móvil a exceso de velocidad en zona restringida (85 kilómetros por hora), sumado a ello el diseño geométrico y las características de la vía (curva hacia la derecha con pendiente descendente en 30), origina que al desplazarse por el desarrollo de ésta pierda el control del móvil, volcando.”*, sin considerar el diseño geométrico y las características de la vía, una zona de curvas con pendiente descendente, lo que finalmente provocó que al desplazarse, a dicha velocidad, perdiera el control del tractocamión que conducía, volcando, lo que causó su muerte por traumatismo craneoencefálico grave conforme da cuenta su certificado de defunción.

La conclusión a la que se arribó en el párrafo anterior, no puede desvirtuarse con la prueba instrumental incorporada al proceso, toda vez que las guías de transportes acompañadas a la demanda, que según los actores permitirían concluir que don Daniel Véliz Inostroza (Q.E.P.D.) tenía como práctica, impuesta por su empleador, una jornada de trabajo extensa, sin descanso garantizado de 8 horas ininterrumpidas dentro de cada 24; lo que podría entenderse como una mala práctica laboral por parte del empleador, con la consecuente inobservancia del deber de protección eficaz de la vida y la salud de los trabajadores, contemplado en el **artículo 184 del Código del Trabajo**, no permiten arribar a dicha conclusión. Si bien es cierto dichas probanzas podrían constituir un indicio de prueba, como ya se indicó, no existen los elementos de convicción suficientes que permitan desvirtuar lo concluido más arriba, a lo que debe sumarse que de la misma no fluye que el periodo inmediatamente anterior al suceso catastrófico, alegado como dañoso, el trabajador fallecido haya conducido el camión reseñado, el día de los hechos con falta de sueño y descanso mínimo y, para poder estimar que ello fue el motivo o causa principal del sindicado accidente.

De esta misma manera, conforme a lo reseñado más arriba, se puede aseverar que el actuar negligente del señor Véliz Inostroza (Q.E.P.D.)



se constituye en la *causa suficiente, principal o determinante del perjuicio que se reclama* y, como tal, se constituye en una eximente de responsabilidad civil, de la manera alegada por la demandada Empresa Portuaria de Antofagasta, por ser lo anterior, causa de exclusión del daño que se pretende en este juicio.

En conclusión, en autos no se logró acreditar por los demandantes la negligencia que le imputa a la parte demandada en el accidente ocurrido el 12 de julio del año 2020, en consecuencia, no concurren los requisitos de la responsabilidad extracontractual que reclaman los demandantes, por las motivaciones vertidas en lo que antecede, por lo que deberá **rechazarse** la demanda por responsabilidad extracontractual deducida.

Finalmentey no obstante las conclusiones materializadas en motivos precedentes para rechazar la demanda, debe mencionarse que a solicitud de la parte demandante se citó a absolver posiciones al demandado don Juan Salgado, quien en razón de encontrarse rebelde en este juicio y como consecuencia de no haber comparecido en las oportunidades en que fue citado a absolver posiciones, operó a su respecto la confesión ficta en los términos del artículo 394 del Código de Procedimiento Civil, por lo que se le tuvo por confeso en cuanto a los siguientes hechos: *que es efectivo que el día 3 de noviembre de 2009 celebró contrato de trabajo con don Daniel Jesús Véliz Inostroza (Q.E.P.D.) en el que este último se obligaba a conducir el camión marca International, patente BTKW-67 de propiedad del absolvente; que forzó a don Daniel Jesús Véliz Inostroza (Q.E.P.D.) a conducir el camión completamente privado de sueño; que el hecho determinante que incrementó ilegalmente el riesgo del accidente que sufrió don Daniel Jesús Véliz Inostroza (Q.E.P.D.) fue su falta de sueño, causada directamente por la infracción cometida por el absolvente al impedirle las horas de sueño mínimas; que la causa directa del accidente sufrido por don Daniel Jesús Véliz Inostroza (Q.E.P.D.) es la negligencia del absolvente al infringir el artículo 25 bis del Código del Trabajo; que de haber respetado las normas que regulan los periodos de sueño mínimos que deben tener los trabajadores, el accidente de don Daniel Jesús Véliz Inostroza, se hubiese evitado; que contrató con la empresa Transit Mar Limitada, existiendo una relación de contratista a subcontratista entre ambas; que las guías de despacho, acompañadas como Documento N° 6, se encuentran encabezadas por los membretes de Transit Mar Limitada y selladas con timbres que señalan “Empresa de Muellaje – Transit Mar Ltda- Antifagasta, señalando en el campo correspondiente a “Conductor” el nombre de Daniel*



Véliz; ue le entregó a Transit Mar Limitada las guías de descarga en las que se denotaba que el conductor no podía tener el mínimo de 8 horas continuas para descansar; que la empresa con la que el contrató, Transit Mar Limitada, fue acogida en su calidad de “operador de carga” por la Empresa Portuaria Antofagasta; que a partir de la información que el proporcionaba, la Empresa Portuaria de Antofagasta se encontraba efectivamente en posición de verificar que don Daniel Jesús Véliz Inostroza (Q.E.P.D.) hubiese cumplido con los descansos correspondientes en virtud del artículo 25 bis del Código del Trabajo; que las empresas a las que prestaba servicios de recolección de minerales le imponían trabajar 24 horas al día, 7 días a la semana; que le exigió a don Daniel Véliz conducir durante más de 21 horas al día durante su jornada laboral, sin descanso alguno; que no capacitó a don Daniel Véliz, respecto de la importancia de conducir defensivamente, así como de conducir en montaña, en circunstancias de que ambas capacitaciones pudieron y debieron haber sido suministradas al conductor; que no le suministró a su chofer protocolos de seguridad; que no acondicionó ni facilitó una litera ni otro lugar de descanso para don Daniel Véliz, ni siquiera dentro del camión; que respecto de don Daniel Véliz se le impusieron cronogramas de envío de minerales al Terminal Internacional de Antofagasta que no respetaban lapsos mínimos de descanso para el conductor; que don Daniel Véliz debía, para cumplir con los cronogramas de traslado impuestos, renunciar al descanso garantizado por ley de 8 horas ininterrumpidas dentro de cada 24 horas, sin dar cumplimiento a la prohibición a los choferes de conducir por más de 5 horas continuas; que el día del accidente, a las 21:25, hora en que ocurrió el accidente de acuerdo con la información del parte policial, habían transcurrido más de 13 horas en las que don Daniel Véliz condujo continuamente, sin un descanso apropiado; que no tuviera o hubiera fijado en la especie normas de prevención de riesgos, las que podrían haber consistido, precisamente, en el establecimiento de descansos que estuvieren fuera de este régimen de turnos; que no se envió a don Daniel Véliz a capacitaciones que tengan relación con la conducción en montaña o la conducción a la defensiva, siendo que ambas capacitaciones están disponibles en la Asociación Chilena de Seguridad; que le brindó a la empresa Transit Mar Limitada la información necesaria en sus sistemas informáticos para coordinar con ella la forma de ajuste de las horas de la carga y descarga de los minerales, de manera que de haber sido diligentes y no haber forzado a don Daniel Jesús Véliz Inostroza (Q.E.P.D.) a trabajar sin descanso, les hubiese permitido asegurar el descanso ininterrumpido del



*mismo; que los daños sufridos por don Daniel Jesús Véliz Inostroza (Q.E.P.D.), tomando en consideración el daño emergente, lucro cesante y sufrimiento padecido por la propia negligencia del absolvente, son indemnizables por la suma de 300.000.000.-, y que de su propia negligencia se genera daño indemnizable para cada heredero de don Daniel Jesús Véliz Inostroza (Q.E.P.D.) por la suma de 200.000.000.- para cada uno de ellos.*

Si bien de ello pareciera desprenderse la efectividad de los fundamentos de la pretensión planteada por los actores a folio 1, su declaración conllevaría a hacer responsable a quien fuese el empleador del trabajador fallecido, a saber, la Empresa Transitmar Ltda. pues dicha empresa es quien, conforme fluye de la prueba analizada, fue el empleador directo del señor Véliz Inostroza (Q.E.P.D.) único que podría responder de los supuestos perjuicios debido a la infracción de las obligaciones laborales y de la seguridad y vida del trabajador mencionado, persona jurídica – tal como queda asentado en motivos posteriores – que no fue demandada en este proceso, por lo que los efectos de esta confesión no pueden extenderse a un sujeto de derecho que no fue debidamente emplazado a la presente contienda ni es miembro de la relación jurídico procesal trabada, a lo que debe sumarse que esta prueba busca que se considere todo aquello reconocido por el absolvente y que pudiere perjudicar o demerorar su posición en la contienda y, en este caso, ello afectaría a un tercero, motivos por lo que se desestimara esta prueba ya que valorarla de acuerdo a las reglas legales, importaría acoger la demanda y condenar a dicha sociedad, lo que importaría incurrir en una infracción al efecto relativo de las sentencias judiciales, consagrado en el **artículo 3 inciso segundo del Código Civil** en consonancia con el **artículo 160 del Código de Enjuiciamiento Civil**, y además violentar su derecho a defensa, lo que se constituye en una garantía constitucional, conforme al **artículo 19 N°3 de la Constitución Política de la República**.

**DECIMO SEXTO:** Que, sin perjuicio de lo resuelto precedentemente, a mayor abundamiento respecto de la **alegación planteada por Transitmar Ltda. en cuanto a que debe rechazarse la demanda por un haberse conformado una relación jurídico procesal válida por infracción a una Litis consorcio pasivo necesario impropia**, se debe indicar que la misma se funda que en el caso sublite, estamos en presencia de un litisconsorcio mixto, por cuanto existen varias personas —los demandantes— que han deducido su acción en contra de tres personas como demandados —el Sr. Salgado, Transitmar y EPA—. Así las cosas, se esgrime al efecto que la



demanda de autos se ha dirigido en contra de tres demandados, con exclusión de la empresa Servicios y Transportes Salgado SpA, quien era el empleador del Sr. Véliz y contrató directamente con Transitmar para efectuar el servicio de transporte, generándose, en consecuencia, una infracción a la institución de la Litis consorcio pasivo necesario.

En el orden de ideas anotado, a mayor abundamiento, se argumenta que los hechos que le han sido imputados en la demanda de marras se basan en una presunta falta de supervisión y cuidado que pretendidamente habría derivado en el fatal accidente de tránsito que sufrió el Sr. Véliz (Q.E.P.D.), mas ninguna participación directa se le imputa en los mismos. De este modo, no resulta posible establecer la responsabilidad de Transitmar, sin a su vez, establecer la responsabilidad de Servicios y Transportes Salgado SpA, quien no ha sido ni demandada ni emplazada en estos autos. Acota que la sentencia que se dicte en estos autos afectará directamente derechos de Transportes Salgado SpA, toda vez que, en caso de resultar Transitmar condenada a suma alguna, repetirá contra Transportes Salgado SpA por hechos respecto de los cuales ni siquiera ha tenido oportunidad de acreditar, justificar, desmentir o defenderse en forma alguna en estos autos.

En definitiva, Transportes Salgado SpA tiene una relación directa con la acción de autos, con los hechos malamente invocados en fundamento de ella y con los efectos jurídicos de aquella, por lo que la pretensión de la contraria se encuentra a todas luces en una hipótesis de litisconsorcio necesario, originado en una especial naturaleza del derecho material reclamado por ella; es decir, un litisconsorcio pasivo necesario impropio, el cual ha sido infringido por los demandantes al no dirigir su pretensión en contra de Servicios y Transportes Salgado SpA. En efecto, pretendiendo hacer efectiva responsabilidad en virtud de un supuesto trabajo en régimen de subcontratación, se ha omitido dirigir la acción en contra de quien acusan como empresa contratista; en autos no figura como demandada la empresa Servicios y Transportes Salgado SpA, empleador directo del trabajador fallecido y persona a quien Transitmar le encargó el servicio de transporte.

**DÉCIMO SÉPTIMO:** Que, para dilucidar la procedencia de la excepción desarrollada en el considerando que antecede, resulta menester tener presente que, en cuanto al fundamento de la litis consorcio necesaria, la doctrina mayoritaria señala que el criterio fundamental está dado por razones que atañen al derecho material (sustantivo) a fin de que una única sentencia, en cuanto a sus efectos, se extienda a todos aquellos que se encuentran en una misma situación, ya sea para que se reconozca respecto



de todos ellos un derecho en juicio o para que resulten obligados a cumplir con lo resuelto por el juez. Esta es una institución de carácter excepcional.

Cabe añadir que la doctrina distingue dos tipos de litis consorcio necesaria, a saber:

1° Litisconsorcio necesaria “propio”: Es aquel en el cual la ley señala “expresamente” cuándo varios sujetos de una relación jurídica sustancial deben actuar obligatoriamente en una misma relación procesal, sea activa o pasivamente.

Sin perjuicio de lo indicado, nuestra legislación no contempla situaciones en que la ley obligue perentoriamente a establecerla, siendo más los casos de litisconsorcio voluntario, como en el caso de las obligaciones indivisibles.

2° Litisconsorcio necesario “impropio”: Se caracteriza por no estar establecido expresamente en la Ley, sino que se encuentra condicionado por la naturaleza de la relación jurídica deducida en juicio. Acá es la relación con el derecho sustancial la que impone la necesidad de constituir la relación procesal, con todos los sujetos a quienes pueda afectar la sentencia que se dicte para resolver un asunto.

**DÉCIMO OCTAVO:** Que, analizado lo anterior y tal como lo ha sostenido la Excm. Corte Suprema, requisito fundamental para la conformación de la relación jurídico - procesal, con el carácter de presupuesto procesal, es que sean llamados o emplazados a juicio todos aquellos a quienes pueda afectar las consecuencias de una sentencia judicial, lo que si bien no es requisito para intentar la acción, lo es para que el juez pueda emitir un pronunciamiento en cuanto al fondo del asunto controvertido. Conforme a lo anterior, debe recordarse, que de acuerdo a lo sostenido por la doctrina moderna “los presupuestos procesales” son aquellas circunstancias formales, establecidas por la ley procesal, que deben concurrir en el proceso para que sea posible la resolución sobre el fondo del asunto sometido a la consideración judicial, las cuales deben, además, observarse de oficio. En conclusión, son todas aquellas condiciones que deben concurrir en la relación procesal para que el juez pueda dictar sentencia sobre el fondo, y cuya ausencia puede analizar de oficio.

En este punto cabe citar dos sentencias dictadas por la Excm. Corte Suprema:

1° La de fecha 16 de agosto de 2016, en causa Rol 8115-2016 que señala en su considerando décimo, lo siguiente: “*Que del modo en que se ha definido la controversia, conviene aclarar quiénes son los legítimos*



*contradictorios en un proceso como el que se trata, en la medida que los juzgadores han rechazado las pretensiones invalidatorias atendida la falta de uno de los presupuestos de una relación procesal válida, desestimándolas por no haberse emplazado a doña G.R.R., quien de una parte otorgó el mandato que se dice viciado y, de otra, aparece representada por su mandataria en un contrato de renta vitalicia y constitución de usufructo a su favor, transfiriendo la nuda propiedad de un inmueble a quien sí se ha demandado en juicio.*

*Sabido es que la acción debe ser intentada por el titular del derecho y ser formulada en contra de la persona obligada, concurriendo lo que la doctrina procesal denomina como legitimatio ad causam; esto es, la demostración de la existencia de la calidad invocada, que es activa cuando se refiere al actor y pasiva en lo concerniente al demandado.*

*Como en la especie existe más de un sujeto a quien afecta la pretensión –configurándose una litis consorcio pasiva necesaria- la ausencia de llamamiento a todos los interesados deriva en la exclusión del debate jurídico del omitido, con la subsecuente imposibilidad de imponerle los efectos derivados del pronunciamiento que haya de dictarse, de lo que resulta imprescindible convocar al juicio a todos los titulares pasivos de la relación, cuyo carácter es eminentemente relativo e incumbe exclusivamente a las partes, sin que pueda afectar de modo alguno a terceros ajenos al juicio.*

*De otro modo, quienes naturalmente son parte de la controversia no se verían alcanzados por los efectos de la cosa juzgada de un asunto que les atañe directamente.*

*Por ello es que, tratándose la de la especie de una acción de nulidad absoluta cuyo objeto es la anulación de dos contratos que constituyeron derechos, resulta claro que la demanda debió ser dirigida en contra de todos quienes intervinieron en ellos, con el objeto de trabar la relación procesal necesaria que permitiera en la especie oír a la señora G.R.R., única otorgante del contrato de 13 de febrero de 2013 y beneficiaria de la renta vitalicia del acto celebrado el 27 de marzo de 2014 y, por ende, legítima contradictora de la pretensión, sobre todo si sus intereses podían verse afectados por las pretensiones del demandante. Empero, como no se le emplazó debidamente, la relación procesal fue defectuosa, impidiendo a los sentenciadores entrar a pronunciarse sobre el fondo del asunto, por la carencia de un presupuesto esencial de procesabilidad para hacer valer la*



*pretendida acción por el actor, fundamento suficiente para desestimar las acciones, como acertadamente se concluyera en la especie.”*

2° La dictada en causa Rol 11.596-2017 el 21 de septiembre de 2017 que indica en su considerando cuarto, lo siguiente: *“Que para resolver el arbitrio en estudio se debe consignar que la legitimación procesal es la consideración especial que tiene la ley, dentro de cada proceso, a las personas que se hallan en una determinada relación con el objeto del litigio y, en virtud de la cual, exige, para que la pretensión procesal pueda ser examinada, en cuanto al fondo, que sean dichas personas las que figuren como parte en tal proceso. La sola capacidad procesal no basta para formular una pretensión y para oponerse a ella en un proceso, sino que es necesaria una condición más precisa y específica referida al litigio mismo. Se ha señalado: "Esta condición de la sentencia favorable se puede designar con el nombre de cualidad para obrar (...) preferimos nuestra vieja denominación de legitimatio ad causam (o legitimidad para obrar). Con ella se expresa que para que el juez estime la demanda, no basta que considere existente el derecho, sino que es necesario que considere la identidad de la persona del actor con la persona en cuyo favor está la ley (legitimación activa), y la identidad de la persona del demandado con la persona contra quien se dirige la voluntad de la ley (legitimación pasiva). Con el nombre de Legitimatio ad processum se indica, por el contrario, un presupuesto procesal, esto es, la capacidad de presentarse en juicio por sí o por otros." (Giuseppe Chiovenda, "Instituciones de Derecho Procesal Civil", Volumen I, Conceptos fundamentales, la doctrina de las acciones, Cárdenas Editor y Distribuidor, Primera Edición, 1989). Puede ocurrir que exista falta de legitimación o una legitimación incompleta, como cuando al existir más de un sujeto a quien afecta la pretensión, la ausencia de llamamiento de alguno de ellos a juicio deriva en la exclusión del debate jurídico del omitido y la subsecuente imposibilidad de imponer los efectos derivados de cualquier pronunciamiento al que no ha sido emplazado. Entonces, es menester llamar a juicio a todos los titulares pasivos de la relación, quienes puedan verse alcanzados por los efectos de la cosa juzgada, cuyo carácter es eminentemente relativo e incumbe exclusivamente a las partes, y no daña ni aprovecha a terceros (res inter alios iudicatus aliis no praeiudicare).*

*Tratándose de una acción de nulidad de derecho público, cuyo objeto es la anulación de un acto administrativo que constituyó derechos a favor de terceros, resulta claro que la demanda debe ser dirigida tanto contra la autoridad que emitió el acto como contra las personas o cuyos*



derechos o intereses pudieran quedar afectados por las pretensiones del demandante. Si falta alguno de ellos, la relación procesal será defectuosa y el juez no podrá entrar a pronunciarse sobre el fondo del asunto.

*Cabe destacar que la doctrina ha reconocido que el denominado litis consorcio pasivo necesario impropio no se encuentra solucionado expresamente en nuestra legislación, particularmente en lo que se refiere a la denominada acción de nulidad de derecho público, lo cierto es que deriva de los principios generales del derecho, en virtud de los cuales no es procedente que sean oponibles los efectos de una sentencia de nulidad respecto de quien no compareció al juicio a defenderse, y a quien, de sostenerse lo contrario, afectaría una sentencia emitida en un juicio en que no fue emplazado, contrariando lo dispuesto en el artículo 3° del Código Civil. Es en el sentido indicado que la doctrina ha señalado que ello representa no otorgarle al sujeto excluido la oportunidad de defensa, resultando pertinente razonar que es necesario una adecuada sujeción a los principios del debido proceso que garantiza nuestra Carta Fundamental, que privilegian la opción de posibilitar el derecho de defensa antes que privarlo o limitarlo, y que asegura a cualquier persona tanto la posibilidad de reclamar ante los tribunales que determine la ley como de ejercer una defensa legítima y de aportar pruebas.*

*Finalmente, interesa destacar que la legitimación no es un requisito para el ejercicio de la acción, sino para su admisión en la sentencia, cuestión que debe ser establecida por el juez aún cuando las partes del pleito no hayan enarbolado entre sus defensas la falta de legitimación activa o pasiva o lo hicieren extemporáneamente. En efecto, si de la prueba rendida no resulta la legitimación activa o pasiva, la sentencia rechazará la demanda, toda vez que, en estas condiciones, la acción no corresponde al actor o contra el demandado o la relación procesal ha sido defectuosa porque no han concurrido al pleito todos aquellos que tienen derechos involucrados directamente con la cuestión controvertida.”*

**DÉCIMO NOVENO:** Que, conforme a lo señalado, es un hecho inconcuso, que la pretensión contenida en la demanda se dirigió en contra de José Salgado Morales, como contratista, y de Transit Mar Limitada y la Empresa Portuaria Antofagasta, como empresas principales.

Especial mención merece la circunstancia que, conforme los escritos del período de discusión, en la presente contienda el arbitrio civil señalado se enderezó en contra de don José Salgado Morales, en su calidad de persona natural, más no, en relación con la empresa de Transportes



Salgado SpA, persona jurídica que, a la luz de la documental allegada por las partes, aparece como *empleador directo del trabajador fallecido*, lo se ve refrendado especialmente con el certificado de antigüedad acompañado al libelo de fecha 17 de abril del 2019, el cual individualiza expresamente como intervinientes del mismo a “SERVICIOS DE TRANSPORTES JOSÉ SALGADO MORALES” y a don “DANIEL VELIZ INOSTROZA”, en relación a la factura N°98 por \$1.096.536.- emitida por “SERVICIOS DE TRANSPORTES SALGADO SPA” a Julio Ramos e Hijos Ltda (Transitmar Limitada).

A lo anterior, sin perjuicio de las normas laborales invocadas en la demanda y su posterior complementación, lo cierto es que la al haberse demandado solidariamente a las demandadas, cabe precisar que conforme se desprende del **artículo 1511 inciso segundo del Código Civil**, la solidaridad sólo puede tener como fuentes la *convención, el testamento o la ley*. En el caso de la responsabilidad extracontractual, ello se contiene en el **artículo 2317 inciso primero del Código de Bello**, al expresar: “*Si un delito o cuasidelito ha sido cometido por dos o más personas, cada una de ellas será solidariamente responsable de todo perjuicio procedente del mismo delito o cuasidelito, salvo las excepciones de los artículos 2323 y 2328.*”, es decir, que el legislador civil exige que el hecho ilícito haya sido cometido por dos o más personas, como requisito indispensable para éstas respondan solidariamente del daño causado a la víctima, lo que importa que los agentes del daño deban ejecutar el hecho delictual o cuasidelictual, vinculados.

Por otro lado y conforme las alegaciones que sustentan la pretensión vertida en la demanda para justificar la responsabilidad *in solidum* de las demandas Transitmar Limitada y Empresa Portuaria de Antofagasta, lo cierto que lo que se reclamada es la responsabilidad que les cabe a éstas en el supuesto actuar ilícito del demandado principal José Salgado Morales, como consecuencia de la triangulación de la relación laboral de base, generada por la incorporación de un tercer actor a dicho vínculo, esto es, el mandante en el régimen de subcontratación, lo que en sede extracontractual se vincula al instituto de la responsabilidad por el hecho ajeno, el que exige como cuestión básica que entre el agente del daño y quien responde por el actuar de otro, exista un relación de subordinación o dependencia entre ambos a la época en que dicho suceso ilícito acece. La reglamentación de ello se encuentra contenida en el **artículo 2320 del Código en análisis**, cuyo **inciso primero** dispone: “*Toda persona es responsable no sólo de sus*



*propias acciones, sino del hecho de aquellos que estuvieren a su cuidado”. A lo anterior, cabe adicionarse lo mandado por el **artículo 2322**, que señala “Los amos responderán de la conducta de sus criados o sirvientes, en el ejercicio de sus respectivas funciones; y esto aunque el hecho de que se trate no se haya ejecutado a su vista.*

*Pero no responderán de lo que hayan hecho sus criados o sirvientes en el ejercicio de sus respectivas funciones si se probare que las han ejercido de un modo impropio que los amos no tenían medio de prever o impedir, empleando el cuidado ordinario, y la autoridad competente. En este caso toda la responsabilidad recaerá sobre dichos criados o sirvientes.”*

De lo anterior, debe necesariamente concluirse que al no haberse dirigido ni notificado la acción en contra del Transportes Salgado SpA, no se conformó válidamente la relación jurídico – procesal en el presente juicio, pues, al existir un litisconsorcio necesario toda vez que – como ya se expresó en párrafos previos – esta vinculación nace como consecuencia de la especial naturaleza de la relación jurídica deducida en juicio, lo que imponía la necesidad de constituir la relación procesal, con todos los sujetos a quienes pueda afectar la sentencia que se dicte para resolver el presente litigio.

En conclusión, de acogerse la pretensión de la parte demandante y habiéndose demandado *in solidum* a Transitmar Limitada y EPA, por los efectos propios de la declaración de solidaridad, provocarían o afectarían su posición jurídica dentro de la relación jurídica sustancial emanada de los contratos que vincularían a las partes, principalmente por la circunstancia de que, de condenarse a los demandados de autos (que como se dijo, no incluye a Transportes Salgado SpA) de forma solidaria, estos no podrían repetir contra el empleador directo del trabajador fallecido, a fin de que se le restituya lo que conforme a su cuota le correspondiese y que los demandados efectivamente condenados pagasen a título de indemnización, tal como se desprende del **artículo 1522 del Código Civil**, el que preceptúa “*El deudor solidario que ha pagado la deuda, o la extinguido por alguno de los medios equivalentes al pago, queda subrogado en la acción de acreedor con todos sus privilegios y seguridades, pero limitada respecto de cada uno de los codeudores a la parte o cuota que tenga éste codeudor en la deuda*”, perjuicio que se ve agravado por la circunstancia que al no haber sido válidamente emplazada la empresa Transportes Salgado SpA, a la litis, no les fue posible ejercer debidamente su derecho a defensa, conculcándose de esta forma la garantía constitucional del debido proceso consagrada en el



artículo 19 N° 3 de nuestra Carta Fundamental, razones todas por las cuales deberá acogerse la excepción opuesta, siendo ello un fundamento adicional para rechazarse la demanda, respecto de la demandada solidaria Transitmar Limitada.

**VIGÉSIMO:** Que, en cuanto a la **demanda dirigida en contra de Empresa Portuaria de Antofagasta y Transit Mar Limitada, por la que se persigue su responsabilidad solidaria en el hecho ilícito y alegada por ésta última como excepción perentoria a la demanda cuyo fundamento se encuentra transcrito en la parte expositiva esta sentencia,** debe indicarse que dicha responsabilidad es la que tiene un empresario respecto de un hecho ajeno, específicamente el de sus trabajadores o dependientes.

Esta manifestación de la responsabilidad extracontractual, se regula específicamente en los artículos 2320 inciso cuarto y 2322 del Código Civil.

El **artículo 2320 inciso primero**, establece la regla general en cuanto a la responsabilidad que tiene cualquier persona que se encuentra en posición de autoridad o cuidado respecto de otra: *“Toda persona es responsable no sólo de sus propias acciones, sino del hecho de aquellos que estuvieren a su cuidado”*. Agrega su inciso cuarto: *“Así los jefes de colegios y escuelas responden del hecho de los discípulos, mientras están bajo su cuidado; y los artesanos y empresarios del hecho de sus aprendices o dependientes, en el mismo caso.”*

A su turno, el **artículo 2322** del Código Civil que expresa: *“Los amos responderán de la conducta de sus criados o sirvientes, en el ejercicio de sus respectivas funciones; y esto aunque el hecho de que se trate no se haya ejecutado a su vista.*

*Pero no responderán de lo que hayan hecho sus criados o sirvientes en el ejercicio de sus respectivas funciones, si se probare que las han ejercido de un modo impropio que los amos no tenían medio de prever o impedir, empleando el cuidado ordinario, y la autoridad competente. En este caso toda la responsabilidad recaerá sobre dichos criados o sirvientes”*.

Esta responsabilidad es la que se conoce como **Responsabilidad por el Hecho Ajeno** y según don RENÉ ABELIUK MANASEVICH (obra citada, págs. 259 y ss.), se llama así porque *“la causa del daño es directamente el hecho de otra persona..., pero responde el que tiene el cuidado de la persona, por presumir la ley que ha faltado a su deber de vigilancia”*. Añade que también se llama a esta responsabilidad *indirecta* porque no se indemniza el daño causado directamente, sino por otra persona. En resumen, la define como la responsabilidad *“que deriva de los*



*delitos y cuasidelitos de las personas capaces de cometerlos que se encuentran en la relación expresamente prevista en la ley respecto del responsable”.*

Este estatuto de responsabilidad se encuentra regulado, en nuestro Código Civil, entre los artículos 2320 a 2322 y sus requisitos, conforme lo expresa este mismo autor, son los siguientes:

*1° Un determinado vínculo entre hechor y responsable, que generalmente será de subordinación o dependencia;*

En este punto, el mencionado autor manifiesta que debe existir un vínculo de subordinación o dependencia entre el responsable y el hechor, porque si el fundamento de ella es una falta de vigilancia, es necesario que se tenga autoridad respecto de la persona por quien se responde

*2° Que ambos, hechor y responsable, tengan capacidad extracontractual, y*

Explicita Abeliuk, sobre el particular, que al no distinguir la Ley (art. 2319) la capacidad en los hechos ilícitos, ni entre responsabilidad la por el hecho propio o ajeno, ambos, esto es, quien cometió el hecho ilícito como quien lo tenía a su cuidado no deben estar comprendidos entre las causales de incapacidad

*3° Que el hechor haya cometido un hecho ilícito, concurriendo todos los requisitos propios de éste.*

Refiere el autor citado, que en la responsabilidad por el hecho ajeno hay obligación de indemnizar la comisión de un delito o cuasidelito cometido por la persona de quien se responde, debiendo reunir todos los requisitos de la responsabilidad extracontractual ya analizados.

En conclusión, concurriendo estos requisitos, se presume la responsabilidad del empresario por los hechos cometidos por sus dependientes, que se encuentran bajo su cuidado o dependencia, salvo que pruebe que con su autoridad y cuidado no habría podido evitar el hecho.

En el mismo sentido razona el profesor don **ENRIQUE BARROS BURIE** (Tratado de Responsabilidad Extracontractual, primera edición, págs. 180 y siguientes) quien refiere que para que se presuma la culpa del empresario por la culpabilidad del hecho de quienes se encuentran bajo su dependencia o cuidado, deben concurrir los siguientes requisitos: *i) que exista una relación de cuidado o dependencia entre el autor del daño y el empresario; ii) que el daño sea ocasionado en el ámbito de la dependencia o del ejercicio de las funciones del dependiente; y III) que el dependiente haya incurrido en un delito o cuasidelito civil.”* Agrega que, cumplidas esta



condiciones se *presume la culpa del empresario* quien para desvirtuar esta presunción *“deberá probar que con la autoridad y el cuidado que su calidad le confiere y prescribe, no ha podido impedir el hecho, según lo disponen los artículos 2320 V y 2322 II”*

Continúa este autor explicitando que *“... el empresario debe mostrar las precauciones que habría emprendido un empresario diligente y de qué manera, aun emprendiéndolas, no le habría sido posible evitar el accidente”*, adicionando que *“La descarga de la presunción supone hacerse cargo de todos los aspectos de la diligencia. Ante todo, la presunción se refiere a la falta de una diligencia proporcional al riesgo comprometido en la selección, entrenamiento y supervisión del personal. La prueba tiene que estar dirigida a demostrar que la culpa del dependiente no resulta atribuible a la culpa del empresario, quien le ha asignado una responsabilidad para la que estaba preparado y lo ha sometido a la vigilancia debida...”*.

El profesor **BARROS BOURIE** comenta, a propósito de lo extremadamente difícil que resulta probar el cumplimiento de cada uno de los deberes de cuidado que se ha fallado que *“es necesario acreditar que el empresario ha efectuado actos “positivos y concretos” dirigidos a impedir el hecho culpable del dependiente, y que dichos actos han debido estar orientados a evitar errores en todos los ámbitos relevantes de la actividad empresarial. Dice, además, que “la descarga de la presunción exige que se demuestre que aun empleando el cuidado debido, no se habría podido impedir el accidente, esto es, que aun con diligencia el daño atribuible al hecho del dependiente se habría producido”*. Finaliza indicando que *“En la práctica, la jurisprudencia exige que se acredite que el empresario le ha sido imposible impedir el hecho, lo que resulta análogo exigir la prueba de un caso fortuito”*

**VIGÉSIMO PRIMERO:** Que en lo que dice relación a esta demandada, debe indicarse que conforme se desprende de la prueba rendida, en especial, del certificado de vigencia del contrato allegado a folio 1 y guías de despacho acompañadas al proceso, se desprende con meridiana calidad que el trabajador Veliz Inostroza era trabajador dependiente de la Empresa de Transportes José Salgado SpA y que ésta última se vinculaba bajo el régimen de subcontratación laboral con Transitmar Limitada, de lo anterior fluye que en el presente caso no se da el primer requisito responsabilidad extracontractual por hecho ajeno, esto es, que *entre hechor y responsable, existía a la fecha de ocurrencia de los hechos un determinado vínculo de subordinación o dependencia, pues no*



existe entre la demandada Transitmar y el señor Salgado - como persona natural - ningún vínculo contractual que los uniese, es decir, a esta demandada no se le puede imputar una falta de vigilancia en razón de la supuesta autoridad que debía ejercer sobre dicha persona, pues como ya se indicó, no existe vinculación entre ambos, razón por la cual al no configurarse el primer requisito de éste estatuto especial de responsabilidad, éste constituye otro raciocinio para desestimar la demanda a su respecto.

**VIGÉSIMO SEGUNDO:** Que, los demás antecedentes probatorios allegados al proceso, en nada alteran o modifican las conclusiones a las que se ha arribado.

**VIGÉSIMO TERCERO:** Que, habiendo tenido los demandantes motivos plausibles para litigar y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 144 del Código de Procedimiento Civil, no se les condenará en costas.

Por estas consideraciones y Vistos, además lo dispuesto en los artículos 144, 160, 170, 384, 426 y 428 del Código de Procedimiento Civil; 1437, 1545, 1546, 1547, 1698, 1712, 2314 y 2330 del Código Civil; artículo 420 del Código del Trabajo, y artículos 108 y siguientes del Código Orgánico de Tribunales **SE DECLARA que:**

I.- Este tribunal **ES INCOMPETENTE** para conocer absolutamente de la acción contractual de indemnización de perjuicios, interpuesta con fecha 22 de diciembre de 2020.

II.- **SE RECHAZA, en todas sus partes,** la acción de indemnización de perjuicios en sede extracontractual, por haberse expuesto la víctima imprudentemente al daño.

III.- Que, cada parte pagará sus costas

Anótese, regístrese, notifíquese y en su oportunidad, archívese.

Se deja constancia que se hizo uso de la facultad contemplada en el artículo 319 del Código Orgánico de Tribunales.

**ROL 5040-2020**

Pronunciada por don **ARTURO ANDRÉS IRIBARREN PÉREZ**, Juez Titular del Primer Juzgado de Letras de Antofagasta.



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

Código: BXTTXCHBBXN

Se deja constancia que se dio cumplimiento a lo dispuesto en el inciso final del art. 162 del C.P.C. en Antofagasta, treinta de Noviembre de dos mil veintidós



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

Código: BXTTXCHBBXN