

EN LO PRINCIPAL: DEMANDA DE INDEMNIZACIÓN DE PERJUICIOS.

PRIMER OTROSÍ: ACOMPAÑA DOCUMENTO.

SEGUNDO OTROSÍ: PATROCINIO Y PODER.

SR. MINISTRO DE TURNO

ILUSTRÍSIMA CORTE DE APELACIONES DE VALPARAÍSO

CÉSAR ANTONIO BARRA ROZAS, abogado, en representación convencional de:

1. Don Alejandro Raúl Ordenes Villar, cédula nacional de identidad N° 9.466.528-0; **2. Don Alex Mena Bernal**, cédula nacional de identidad N° 15.081.663-7; **3. Don Amaro Antonio Pacheco Gómez**, cédula nacional de identidad N° 9.071.996-3; **4. Don Andrés Marcelo San Martín Sáez**, cédula nacional de identidad N° 12.402.000-k; **5. Don Carlos Antonio Fernández Sanhueza**, cédula nacional de identidad N° 9.373.864-0; **6. Don Claudio Alberto Carvajal Pérez**, cédula nacional de identidad N° 11.731.623-8; **7. Don Cristian Giovanni Sánchez Galleguillos**, cédula nacional de identidad N° 12.172.645-9; **8. Don Daniel Galvarino Olave Báez**, cédula nacional de identidad N° 7.710.638-3; **9. Don Dionisio Andrés Tirado Cortes**, cédula nacional de identidad N° 7.553.376-4; **10. Don Eduardo Eladio Fuentes Rivera**, cédula nacional de identidad N° 9.346.952-6; **11. Don Ernesto Jaime Veas Cisternas**, cédula nacional de identidad N° 7.039.309-3; **12. Don Guillermo Alfaro Ríos**, cédula nacional de identidad N° 8.977.896-4; **13. Don Jaime Antonio Fernández Veliz**, cédula nacional de identidad N° 8.281.172-9; **14. Don Jaime Eduardo Mercado Carvajal**, cédula nacional de identidad N° 12.401.855-2; **15. Don José Luis Cisternas Miranda**, cédula nacional de identidad N° 9.060.475-9; **16. Don Juan Luis Muñoz Inostroza**, cédula nacional de identidad N° 9.398.364-5; **17. Don Juan Manuel Veas Carvajal**, cédula nacional de identidad N° 9.744.935-k; **18. Don Manuel Antonio Pereira Medel**, cédula nacional de identidad N° 9.445.441-7; **19. Don Marcelo Enrique Cisternas Romo**, cédula nacional de identidad N° 8.999.861-1; **20. Don Mauricio Córdova Burgos**, cédula nacional de identidad N° 10.155.239-k; **21. Don Pablo Eugenio**

Ordenes Villar, cédula nacional de identidad N° 10.251.517-k; **22. Don Patricio Hernán Saavedra Carvajal**, cédula nacional de identidad N° 11.518.354-0; **23. Don Ricardo Ivan Saavedra Cruz**, cédula nacional de identidad N° 9.753.161-7; **24. Don Salvador Rodrigo Navarrete Vergara**, cédula nacional de identidad N° 10.112.885-7, todos los comparecientes de nacionalidad Chilena y de oficio Pescadores Artesanales, cada uno de ellos domiciliados para estos efectos en Estrella de Chile, sin número, Caleta El Papagayo, Comuna de Quintero, Región de Valparaíso; y/o calle Blanco 1623, oficina 1602, comuna de Valparaíso, a US. Ilustrísima con respeto digo:

Que en la representación que invisto, vengo en deducir demanda de indemnización de perjuicios, conforme al procedimiento dispuesto en la Ley de Navegación DL N° 2.222, en contra de **PUERTO VENTANAS S.A.**, persona jurídica del rubro de su razón social, Rol Único Tributario 96.602.640-5, representada por su gerente general Jorge Oyarce Santibáñez, Rol Único Nacional 8.255.558-7, ingeniero de ejecución de transporte, ambos con domicilio en Camino Costero, S/N, Ventanas, Puchuncaví, Región de Valparaíso; en virtud de los siguientes fundamentos de hecho y derecho que se exponen a continuación:

I. FUNDAMENTOS DE HECHO

A. EL DERRAME DE CARBÓN EN LA PLAYA DE LAS VENTANAS

El lunes 23 de octubre de 2017, se registró un vertimiento de dos mil kilos de carbón en el sector sur de la playa Ventanas, en la comuna de Puchuncaví. Numerosos medios de comunicación dieron cuenta de este hecho público y notorio:

“Una nueva emergencia afectó a la denominada zona de sacrificio en la región de Valparaíso. Se trata de casi tres toneladas de polvillo de carbón que tiñeron la playa de la localidad de Ventanas en Puchuncaví y que nuevamente preocupa a los pescadores y organizaciones ambientales.” (24 horas, 24 de octubre de 2017)

“Absolutamente cubierta de carbón amaneció esta mañana la Playa de Ventanas, en la comuna de Puchuncaví, luego que se produjera un nuevo derrame de

combustible en esa zona (...) La autoridad regional (el Consejero Regional, señor Manuel Millones) además recordó que con este episodio ya son más de 300 los derrames de carbón en los últimos años, esperando aún que la Autoridad Marítima concluya los sumarios de los casos anteriores.” (Radio Valparaíso, 23 de octubre de 2017)



Como es dable apreciar, el sector sur de la Playa Ventanas, afectado por el derrame del mineral, se encuentra dentro de la Bahía de Quintero, al norte del Muelle Multipropósito de Puerto Ventanas S.A.

Tal como se colige de esta breve selección del extenso material periodístico disponible, se trata de un vertimiento de carbón que oscila entre las 2 y 3 toneladas. Por otra parte, no se trata de un hecho aislado, sino de un hecho que destaca por su magnitud, en el contexto de una permanente, constante y progresiva consecuencia de la actividad industrial que se ha instalado en la zona. El capitán de puerto de Quintero, comandante Dinson Baack, explicó que “estos hechos son recurrentes en ese lugar,

pero con apariciones de combustible menores a la de hoy". (Radio Biobío, 23 de octubre de 2017).

Esta realidad ha llevado a la conformación de agrupaciones de ciudadanos que denuncian la existencia de una "zona de sacrificio". Según lo señala la ONG "NO + Carbón", se trata de un concepto acuñado por la Agencia de Protección Ambiental de Estados Unidos (EPA). Son sectores geográficos de alta concentración industrial, en los que se ha priorizado el establecimiento de polos industriales por sobre el bienestar de las personas y el ambiente. Son mayormente lugares de bajos ingresos, en los cuales se han instalado industrias, declarando intenciones de desarrollo, además de mejoras en las condiciones de trabajo y vida para sus habitantes. Sin embargo, sus habitantes alegan que la contaminación ha degradado su salud y bienestar, además de deteriorar ecosistemas marinos y terrestres necesarios para el desarrollo económico local.

En el caso concreto del sector Quintero – Ventanas, la "Fundación Terram" expresa que la gran concentración de actividad industrial genera impactos ambientales y en la salud de la población, lo que ha hecho que esta zona haya sido declarada "saturada" y "latente" para distintos tipos de contaminantes, lo que a su vez ha llevado a crear planes de descontaminación. Entre los impactos hoy presentes y que afectan en gran medida a la población se encuentran el desembarque de carbón a través de correas transportadoras, así como la limpieza de las mismas, y el almacenamiento de carbón sin protección al viento.

A continuación reseñaremos sucintamente la historia de la zona afectada y sus alrededores, destacando su original vocación pesquera y agrícola, que data desde sus orígenes como pueblo, hace más de cuatro siglos. Señalaremos también las actividades industriales que se desarrollan en ella, describiendo las estructuras sobre las que se sustentan y los recursos naturales involucrados. Todo lo anterior, permitirá determinar, con absoluta claridad, que el origen de los vertimientos de carbón en la playa de Ventanas, no es otro que la actividad realizada por una empresa: Puerto Ventanas S.A.

B. LA BAHÍA DE QUINTERO

Ubicada entre la punta Ventanilla y la punta Liles, se encuentra la bahía de Quintero, cuya extensión es de 2,3 millas de boca por 1,5 milla de saco dirigido al sureste. La comuna de Quintero se ubica a partir del borde costero y hacia el sur de la ensenada suroeste de la mencionada bahía, abarcando también gran parte de la península de Los Molles. Por su parte, la caleta Ventanas se conforma sobre la costa norte de la bahía, al este de la punta Ventanilla. Goza de una privilegiada protección de los vientos que soplan en invierno, pero se encuentra expuesta a los vientos del sur y suroeste.

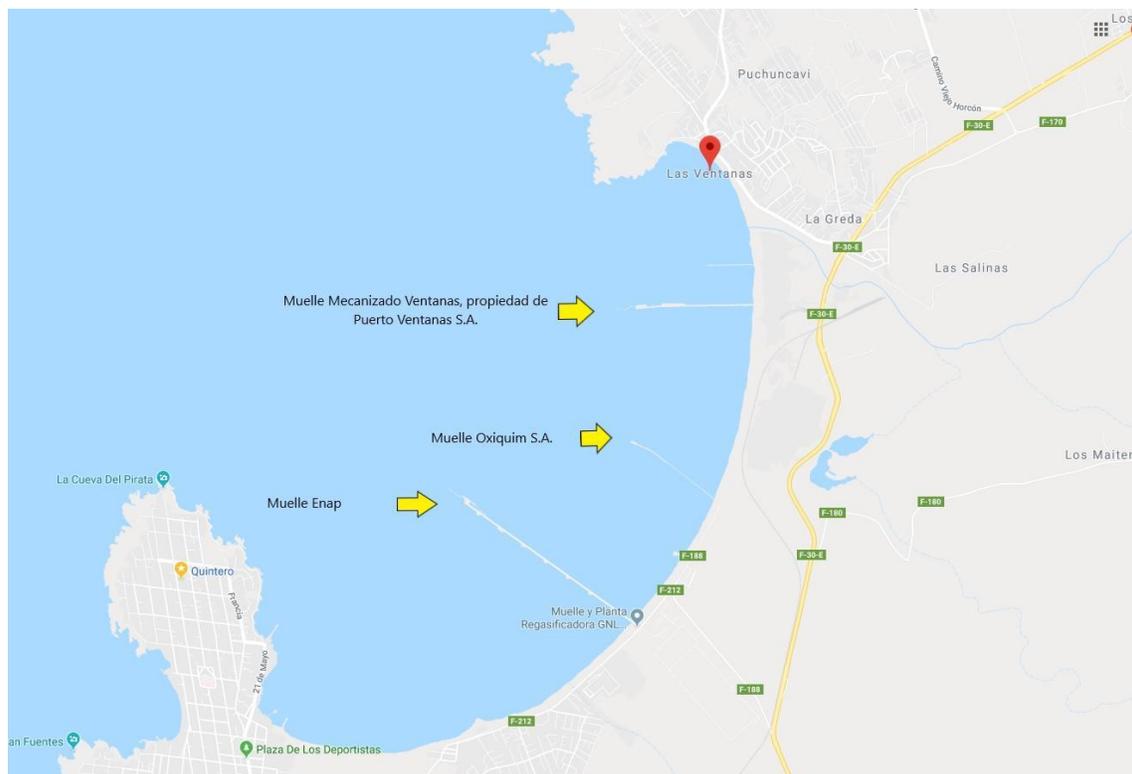
Actualmente, destaca fundamentalmente por la actividad industrial y portuaria que se desarrolla en ella y en las comunas que la rodean. Sin embargo, este desarrollo es solo una fracción de la historia de esta zona, desde la llegada de don Alonso de Quintero en 1536, siendo un escenario de la violencia de los corsarios, el hogar de Lord Cochrane a comienzos del siglo XIX e importante polo del progreso aeronáutico del país durante la primera mitad del XX, entre otros hitos relevantes.

No fue sino hasta las décadas del 50 y 60 del siglo pasado cuando el sector adquiere su carácter marcadamente industrial, a partir de la construcción de la fundición y refinería de cobre de la Empresa nacional de Minería, en 1955, la planta eléctrica y las instalaciones marítimas de descarga de crudo para la refinería de petróleo de Concón en el mismo año, ubicadas ambas en el sector de Ventanas en la parte norte de la bahía, hasta donde llega la línea del ferrocarril de carga.

Así, durante la primera mitad del siglo pasado, la Bahía de Quintero, era una zona dedicada principalmente a la pesca artesanal y al desarrollo de la agricultura, como lo fue durante los cuatro siglos anteriores. A la fecha se han instalado más de una decena de empresas peligrosas y contaminantes en la zona, dentro de las que se encuentran 4 unidades generadoras de electricidad a carbón y 2 a petróleo diesel. A pesar de la vocación industrial asignada a este territorio, la pesca artesanal y la agricultura se siguen desarrollando, así como el turismo estacional, ya que responde en mayor medida a la temporada estival.

C. MUELLES, TERMINALES MARÍTIMOS Y OTRAS INSTALACIONES EN LA BAHÍA DE QUINTERO

Los párrafos siguientes tienen por objeto describir detalladamente las diversas estructuras y artefactos que se encuentran en el espacio geográfico en comento, de manera que sea manifiesto el origen del carbón que termina derramado y depositado en las arenas de la bahía.

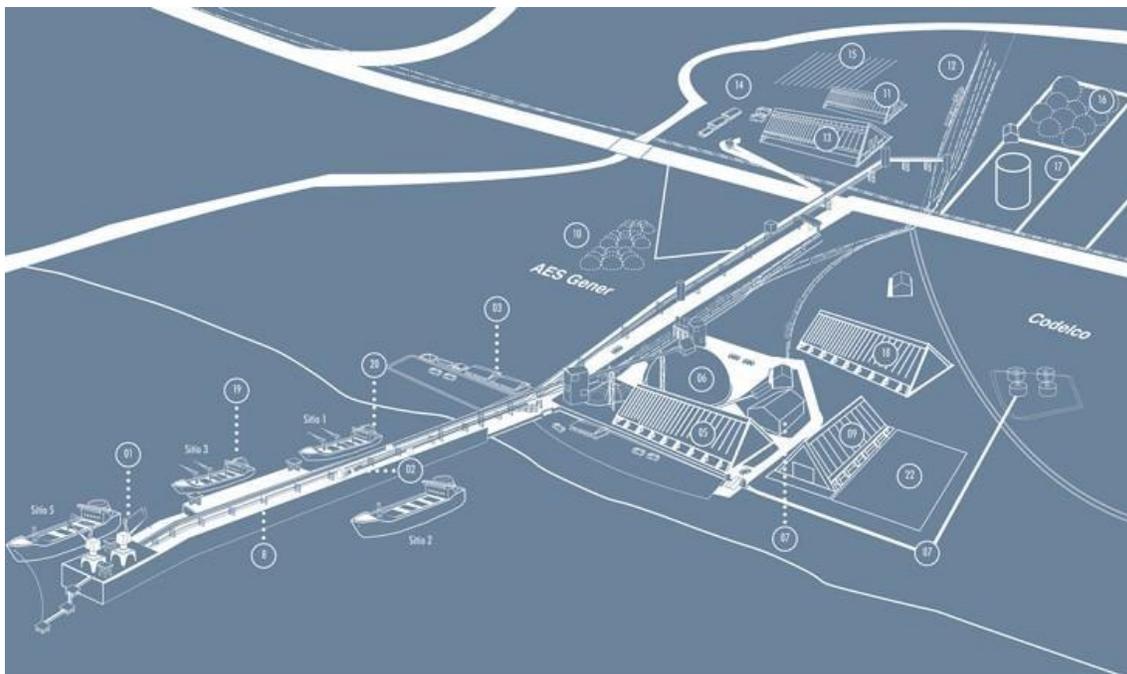


(Elaboración propia, a partir de Google Maps)

C.1) Muelle Mecanizado Ventanas.

Conforme a lo expuesto en la resolución de la Capitanía de Puerto de Quintero N° 12.600/143, de 4 de agosto de 2017, es un muelle multipropósito propiedad de Puerto de Ventanas S.A., destinado a la transferencia de graneles sólidos y líquidos. Consiste en una losa de cemento montada sobre pilotes metálicos, sobresaliendo en su cabezo 3 duques de alba, unidos entre sí por pasarelas metálicas. En su cabezo existen dos grúas metálicas fijas de 50 metros de altura, con capacidad de levante de 30 toneladas métricas. **Dispone de dos correas transportadoras que corren por su**

costado sur desde el sitio N°5 hasta los puntos de almacenamiento en tierra destinados a la descarga de carbón, granos y cemento. Cuenta con otra cinta transportadora desde el punto de acopio en tierra de concentrado de cobre, hasta el sitio N°2. Adicionalmente, dispone de circuitos para transferencia de químicos y en particular para ácido sulfúrico conectados a los sitios N°1, 2 y 3. También puede descargar asfalto desde el sitio N°3 y combustibles marinos desde el sitio N°5. Se encuentra ubicado al sur a 5,3 cables de la punta Ventanillas. Tiene una longitud de 950 metros y un ancho de 30 metros, orientado de este a oeste. Su latitud es 32° 47'S y su longitud 71° 33' W. Estas ubicaciones están referidas según la carta SHOA N°4321.



1) Dos grúas para descargar graneles sólidos conectadas a sistema transportador. Rendimiento: 750 ton/hr cada una.
 2) Grúa de embarque de concentrado de cobre conectada a sistema transportador. Rendimiento: 800 ton/hr.
 3) Oficinas.
 4) Acopio descubierto para concentrados: 40.000 tons.
 5) Bodega para concentrado de cobre: 55.000 tons.
 6) Domo para clinker y cemento: 45.000 tons.

7) Bodega para almacenamiento de concentrados varios: 6.000 tons.
 8) Aciducto: embarque de ácido sulfúrico (H2SO4).
 9) Bodega para concentrado de cobre: 30.000 tons.
 10) Cancha de carbón AES Gener.
 11) Bodega de granos y cargas generales: 10.000 tons.
 12) Patio estación maniobras ferroviarias.
 13) Bodega de granos : 45.000 tons.
 14) Oficinas de Aduanas y SAG.
 15) Patio descubierto para carga general: 30.000 m2.

16) Cancha de Carbón de Petróleo (ENAP): 80.000 tons.
 17) Planta Molienda de Cemento Melón.
 18) Terminal de combustibles marinos: 100.000 tons.
 19) Terminal asfaltos: 50.000 tons.
 20) Buque petrolero minitanquero 3.000 tons. PACSA I.
 21) Buque petrolero minitanquero 3.000 tons. PACSA II.
 22) Bodega para concentrado de cobre: 60.000 tons. (En construcción).
 23) Patio asfaltado descubierto: 6.640 m2.

(Fuente: <http://www.puertoventanas.cl/index.php?page=diagrama-de-instalaciones>)

Especial mención merece el sitio N°5. Se encuentra equipado con dos grúas pantográficas con capacidad de 30 toneladas a 40 metros y rendimientos de descarga de 750 toneladas/hora cada una; una caja de válvulas para el embarque o rancho de combustible requerido por las naves; y una caja de válvulas para la descarga de insumos combustibles para el Terminal de Asfaltos y Combustibles. El calado máximo de las naves alcanza los 14,30 metros y la eslora máxima los 240 metros.

Según consta en el calendario de arribos de Puerto Ventanas el sitio N°5 recibe embarcaciones cargadas con más de 70 toneladas de carbón cada una, tal como se destaca en la siguiente imagen, en el mes de febrero. Durante los meses de marzo y abril, están programados arribos de similar tonelaje.

Calendario de Arribos

ARRIBOS FEBRERO 2018						
SITIO VEN-2						
ETA	ETB	MOTONAVE	CLIENTE	AGENCIA	CARGA	CANTIDAD
30-01-2018	01-02-2018	GREAT FORTUNE	Anglo	NYK	Concentrado	33000
04-02-2018	07-02-2018	RIO CHOAPA	Andina / Anglo	NYK	Concentrado	31700
10-02-2018	11-02-2018	TARUCA	Codelco	Ultramar	Acido Sulfúrico	18000
20-02-2018	20-02-2018	GLOBAL VEGA	Anglo/Andina	TBN	Concentrado	32900
23-02-2018	23-02-2018	GLOBAL ETERNITY	Andina/Anglo	TBN	Concentrado	21900
SITIO VEN-3						
ETA	ETB	MOTONAVE	CLIENTE	AGENCIA	CARGA	CANTIDAD
03-02-2018	03-02-2018	PALANCA SINGAPUR	Enx	Ultramar	Asfalto	3300
04-02-2018	04-02-2018	ZHUANG YUAN AO	Probisa	Agunsa	Asfalto	7000
07-02-2018	13-02-2018	TRAMMO STANTON	Anglo/Teniente	NYK	Concentrado	32000
23-02-2018	23-02-2018	CORRAL	Cementos Bio Bio	Ultramar	Carbón Petcoke	15000
SITIO VEN-5						
ETA	ETB	MOTONAVE	CLIENTE	AGENCIA	CARGA	CANTIDAD
02-02-2018	02-02-2018	CORCOVADO	Angloamerican	Ultramar	Concentrado	10950
07-02-2018	08-02-2018	SEAWAY PEARLMAR	Enap	Agental	Slurry oil	17000
12-02-2018	12-02-2018	HARVEST MOON	Gener	Agental	Carbón	57218
13-02-2018	15-02-2018	GLOBAL VEGA	Melon	B&M	Clinker	46116
18-02-2018	19-02-2018	AMIS JUSTICE	Gener	Agental	Carbón	51552
20-02-2018	23-02-2018	ULTRA TATIO	ADM + G9	B&M	Trigo	35200
23-02-2018	25-02-2018	GLORY FIRST	Gener	Inchcape	Carbón	73888
ARRIBOS MARZO 2018						
01-03-2018	02-03-2018	CORDILLERA	Anglo	Ultramar	Concentrado	5500
06-03-2018	06-03-2018	ZHENG KAI	Gener	Inchcape	Carbón	72873
06-03-2018	10-03-2018	STORMHARBOUR	Gener	TBN	Carbón	73000
06-03-2018	14-03-2018	SPRING LEGEND	Melon	TBN	Clinker	49500
ARRIBOS ABRIL 2018						
02-04-2018	02-04-2018	LIA M	Gener	TBN	Carbón	70000

C.2) Muelle Oxiquim S.A.

Según la resolución de la Capitanía de Puerto de Quintero N° 12.600/147, de 4 de agosto de 2017, el Muelle Oxiquim es un muelle destinado a la transferencia de carga y descarga de productos líquidos a granel. Cuenta con dos sitios, y está compuesto por un cabezal con dos frentes de atraque, uno por el lado norte y otro por el sur, cada uno de los cuales cuenta con dos duques de alba que complementan el sistema de atraque. Se encuentra situado al sur y a 5,6 cables del muelle Ventanas. Cuenta con una longitud de 688 metros. Brinda servicios de recepción de productos graneles líquidos desde y/o hacia naves especializadas, así como también servicios de almacenaje y carga y/o descarga desde/hacia camiones. Como es dable apreciar, este muelle no se encuentra dedicado a actividades vinculadas al carbón, por lo que no le cabe ninguna responsabilidad en este caso.

C.3) Terminal Marítimo Gas Natural Licuado GNL Quintero

De acuerdo a lo descrito en la resolución de la Capitanía de Puerto de Quintero N° 12.600/146, de 4 de agosto de 2017, la estructura tiene aproximadamente 1.900 metros de largo, una altura promedio de 12,5 metros y un calado de 24 metros en el cabezo, donde atracan los buques. Su diseño considera los más altos estándares de seguridad de la industria; soportado por 504 pilotes. Fue construido para recibir barcos de hasta 265 mil metros cúbicos de Gas Natural Licuado de capacidad. El cabezo del Muelle tiene cinco brazos que permiten descargar el Gas Natural Licuado (GNL) desde los barcos al Terminal. Los brazos tienen una capacidad de descargar 12 mil metros cúbicos por hora de GNL, el que es bombeado hasta los tanques de almacenamiento. El GNL es transportado en forma líquida en barcos especialmente diseñados que mantienen el combustible a -160° Celsius. Cuando un barco de GNL recalca en el terminal de regasificación, el GNL es descargado utilizando brazos de descarga, para luego ser almacenado a -160° Celsius en los 3 tanques ubicados en tierra. Tal como en el caso anterior, se trata de una actividad desligada del carbón, por lo que tampoco le cabe vinculación con el caso en comento.

C.4) Terminal Multicrudo (Multi Buoys) y L.P.G. (Liquid Petroleum Gas) de Enap.

Según consta en la resolución de la Capitanía de Puerto de Quintero N° 12.600/145, de 4 de agosto de 2017, está diseñado para la transferencia de combustibles livianos, gasolina, petróleo diesel, kerosene y combustible pesado tipo Fuel Oil y diferentes tipos de petróleo crudo, considerando en el presente estudio técnico la operación de una nave tipo tanque con su máxima capacidad autorizada de una eslora de 250 metros, calado máximo operacional en el terminal de 12,90 metros y *deadweight* de 100.000 toneladas. Cuenta con tres boyas de crudo, dos rejeras de crudo, dos cañerías rígidas para gasolina, diesel y kerosene y una chañaría rígida para productos pesados. Esta estructura, propiedad de Enap Refinerías Aconcagua S.A., tampoco presenta las características que la habilitarían para el desembarque de carbón, por lo que claramente no le cabe responsabilidad en los derrames.

C.5) Terminal Marítimo Barcazas

Propiedad de Enap Refinerías Aconcagua S.A. fue habilitado por la resolución de la Capitanía de Puerto de Quintero N° 12.600/144, de 4 de agosto de 2017, se encuentra situado en las cercanías de la playa entre los dos terminales recién citados, y es usado por naves abastecedoras de combustibles de una eslora y calado máximos de hasta 95,18 y 5,49. No se encuentra dedicado a actividad alguna relacionada con el carbón.

C.6) Terminal Marítimo Shell - El Bato

Situado al oriente y 1,4 milla del faro península Los Molles, posee 3 boyas de amarre a las cuales se acoderan naves petroleras o portadoras de productos químicos; tiene los mismos tipos de accesorios que los terminales Multicrudo y LPG mencionados antes, permitiendo el acoderamiento de buques de 228 y 12,5 metros de

eslora y calado máximos, y de un desplazamiento no superior a 82.850 toneladas. Sin embargo, no desarrolla actividad alguna ligada al carbón.

C.7) Superboya Enap

Está instalada a 1,07 milla del faro Los Molles, y se destina a la descarga de petroleros de hasta 404.150 *deadweight* y sin restricción de calado. Su diámetro es de 11 metros.

C.8) Muelle Asimar

Es un muelle multipropósito, destinado a la transferencia de carga y descarga en general. Conforme a lo descrito en la resolución de la Capitanía de Puerto de Quintero N° 12.600/148, de 4 de agosto de 2017 consiste en una plataforma de concreto, soportada sobre pilotes, de 95 metros de largo y 13 metros de ancho. El frente de atraque útil para buque con calado máximo de 5,8 metros es de 66 metros y para buque con calado máximo de 5,0 metros es de 75 metros. Está autorizado para realizar transferencias de carga general, graneles sólidos y líquidos (diesel y fuel oil). También se usa para el apoyo logístico de naves especiales y de pesca. Entre las principales actividades permanentes, que en la actualidad desarrolla ASIMAR S.A. en Quintero son el embarque y desembarque de pertrechos para naves que recalán a la Bahía, el abastecimiento de combustible y lubricantes a naves menores y mayores, a través de naves especiales y/o camiones, el embarco y desembarco de Tripulantes, Inspectores, Autoridades y Prácticos para las naves que recalán en la Bahía a través de un embarcadero que cumple las normas de seguridad y el apoyo en las faenas de alije con naves abarloadas a las que amarran a la Monoboya.

D. DAÑOS IRROGADOS POR EL DERRAME DE CARBÓN

D.1. DAÑO PROVOCADO AL MEDIO AMBIENTE.

El desastre medio ambiental provocado por el derrame de carbón de forma sistemática, que acaece en la bahía de Quintero, se produce cada vez que existe la descarga de carbón desde la nave a la correa transportadora. Las consecuencias ambientales y por añadidura productivas de un evento de estas características pueden prolongarse por décadas, imponiendo una carga tóxica de varias generaciones a dicha comunidad.

Junto con el innegable daño medio ambiental producido por la demandada, que por lo demás se presume en la normativa aplicable en la especie, se irrogan perjuicios patrimoniales y extrapatrimoniales a cada uno de mis mandantes, derivados de la contaminación marítima, teniendo presente la garantía fundamental de vivir en un medio ambiente libre de contaminación, consagrada en nuestra Constitución Política.

D.2. DAÑOS IRROGADOS A MIS REPRESENTADOS.

Hago presente a SS.I. que mis representados, sufrieron y sufren perjuicios por concepto de pérdida de chance y daño moral, como consecuencia de la contaminación producida por el derrame de carbón en la bahía de la comuna de Quintero. Cabe tener presente que todas y cada una de las personas representadas, posee su domicilio en la comuna en comento, ejerciendo su actividad económica ligada directamente con el mar, a saber, pescadores artesanales.

Cada una de las personas que ejerce la actividad económica consistente en la pesca artesanal, se encuentran afectados directamente por la contaminación generada, dado que al derramarse carbón al mar, en cada una de las etapas que constituyen el proceso de descarga del carbón, genera que la biota marina, como mariscos y peces, columna de masas de agua y sedimentos, entre otros, se encuentre gravemente dañada o muerta.

Dado lo anterior, se les afecta directamente a mis representados su actividad primaria relacionada con el mar, puesto que una contaminación de las características y envergaduras del presente caso, que ha sido calificado como recurrente por la autoridad marítima, genera una pérdida de chance y daño moral.

Junto a la pérdida de chance de cada una de las personas representadas, se suma el daño moral o extrapatrimonial sufrido por estas. **El daño moral está representado, en el presente caso, por las molestias y sufrimientos soportados por cada una de las personas que demandan, al comprender que su única fuente de trabajo y, por consiguiente, de subsistencia se encuentra gravemente dañada producto de la contaminación; la impotencia de observar las playas de su bahía cubiertas de carbón derramado; sumado al temor fundado de ver expuesta su salud psíquica y física.**

Atendido el nivel de toxicidad del carbón derramado, al ser una sustancia peligrosa para la salud humana, tal como lo prescribe la Resolución Exenta 408 de 11 de mayo de 2016 del Ministerio de Salud, se genera en mis representados un temor fundado de ver expuesta su salud física a la contaminación generada por el demandado, lo que trae aparejado afectación en su salud psíquica.

Cabe tener presente que los demandantes son gente de mar, los cuales han volcado su vida en torno al mar que baña las costas de la comuna de Quintero, y al ser testigos de la catástrofe medio ambiental en comento y, expuestos a posibles enfermedades, se sienten impotentes y cansados de la situación que enfrentan, denotando un gran sufrimiento; teniendo presente, que al momento de la redacción del presente libelo, siguen produciéndose derrames de carbón en su bahía, imputable a la negligencia o desidia de la demandada.

Cada uno de los daños sufridos por cada una de las personas afectadas que demandan, **TODOS PESCADORES ARTESANALES**, serán probados en la etapa procesal correspondiente.

Por lo expuesto, es que cada uno de los demandantes solicitan la suma de \$20.000.000 (veinte millones de pesos) por concepto de pérdida de chance, y \$20.000.000 (veinte millones de pesos) por concepto de daño moral.

- Suma Total Pérdida de Chance: \$480.000.000 (cuatrocientos ochenta millones de pesos)

- Suma Total Daño Moral: \$480.000.000 (cuatrocientos ochenta millones de pesos)

SUMA TOTAL DEMANDADA: \$960.000.000 (novecientos sesenta millones de pesos)

II. FUNDAMENTOS DE DERECHO

I. RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD CIVIL APLICABLE: LEY DE NAVEGACIÓN.

1. El Régimen de responsabilidad civil aplicable en la especie, se encuentra en la Ley de Navegación (DL 2.222), en particular en su Título IX “De la contaminación”.
2. Dicho Título, comienza declarando una prohibición que la demandada ha infringido en el caso de marras, En efecto, el artículo 142 del cuerpo legal en comento, preceptúa lo siguiente: *“se prohíbe absolutamente arrojar lastre, escombros o basuras y derramar petróleo o sus derivados o residuos, aguas de relaves de minerales u otras materias nocivas o peligrosas, de cualquier especie, que ocasionen daños o perjuicios en las aguas sometidas a la*

jurisdicción nacional, y en puertos, ríos y lagos” (lo destacado en negrita es nuestro).

3. La conducta desplegada por la demandada, infringe abiertamente la Ley de Navegación, al derramar constantemente carbón al mar.
4. Por su parte el artículo 144 de la Ley de Navegación, dispone en su numeral 5º que **“se presume que el derrame o vertimiento de sustancias contaminantes del medio ambiente marino produce daño ecológico”, presunción que coincide con la preocupación, molestias y sufrimiento irrogado a los actores.**

II. RESPONSABILIDAD DE PUERTO VENTANAS S.A.

1. El derrame ocurre en circunstancias que se desarrollaban las maniobras de descarga del carbón en el puerto granelero en comento, desde la nave a la correa transportadora, a través de las grúas o palas mecanizadas y, asimismo, de las correas transportadoras, es decir, desde el *“Puerto de Ventanas”* hacia el mar, en específico, desde el muelle mecanizado, hacia el norte, depositándose el mineral en el sector sur de la Playa Ventanas.
2. El *“Puerto de Ventanas”*, de propiedad de **Puerto Ventanas S.A.**, posee la naturaleza jurídica de instalación terrestre, por lo cual es aplicable el artículo 147 de la Ley de Navegación, el que dispone que *“En el caso de instalaciones terrestres que produzcan daños al medio ambiente marino por vertimiento o derrame de sustancias contaminantes, **el dueño de ellas será siempre civilmente responsable y deberá indemnizar todo perjuicio que se haya causado.** Es aplicable, para los fines de este artículo, lo dispuesto en los números 1, 2, 3, 4 y 5 del artículo 144, en lo que fuere compatible”*. (lo destacado en negritas es nuestro)
3. El régimen de responsabilidad aplicable a las instalaciones terrestres, se caracteriza por ser *“solidario, objetivo e ilimitado, debiendo entenderse aplicable no sólo respecto de los daños causados al ‘medio ambiente marino’, sino a los*

daños por contaminación en general, dondequiera que se produzcan en las aguas sometidas a la jurisdicción nacional, por cuanto el artículo 147 obliga al dueño de las instalaciones terrestres a indemnizar ‘todo perjuicio que se haya causado’ y porque el mismo artículo 147 se remite a varios numerandos del artículo 144 que establecen el régimen de responsabilidad civil aplicable a las naves, haciéndoles responsables por todos los daños en contaminación que se causen y no sólo aquellos referidos al medio ambiente marino” (LESLIE TOMASELLO HART, “Curso de Derecho Marítimo Chileno”, Editorial Libromar, p. 1106).

4. De esta forma **Puerto Ventanas S.A.**, al ser propietario del “Puerto de Ventanas” partícipe de los hechos, es responsable de los daños causados por el hecho del derrame en el presente caso.
5. Por último, cabe tener presente las disposiciones contenidas en el Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática, en particular en su Título III “De las instalaciones terrestres y terminales marítimos asociados a las naves y artefactos navales”, normas aplicables en el presente caso.

III. TRIBUNAL COMPETENTE.

1. La Ley de Navegación N° 2222 establece en su artículo 153 que “un ministro de la Corte de Apelaciones que tenga competencia respecto del lugar en que los hechos de la causa hayan acaecido, conocerá en primera instancia: b) De los juicios sobre indemnización de los perjuicios que se causen al Estado o a particulares por derrames o contaminación, sea del medio marino o en el litoral, provenientes de un derrame o vertimiento en el mar de cualquier combustible, desecho, materia o demás elementos a que se refiere esta ley”.
2. Por tanto, el tribunal competente para conocer de la reclamación de indemnización de los perjuicios provocados por el derrame de concentrado de carbón en la bahía de Quintero, es un tribunal accidental o de excepción constituido por un Ministro de la Ilustrísima Corte de Apelaciones de Valparaíso.

IV. DEFINICIONES DE LA LEY DE NAVEGACIÓN.

En el caso de marras, al ser aplicable la ley de navegación, se señalan dos definiciones relevantes que preceptúa el artículo 144 del cuerpo legal referido, a saber:

1. *Siniestro*: todo acontecimiento o serie de acontecimientos que tengan el mismo origen y que produzcan o puedan producir daños por derrames o contaminación en aguas sometidas a la jurisdicción nacional o en sus costas adyacentes.
2. *Sustancia contaminante*: toda materia cuyo vertimiento o derrame esté específicamente prohibido, en conformidad al reglamento.

V. EN CUANTO A LA RESPONSABILIDAD OBJETIVA.

1. La Ley de Navegación, establece un sistema de responsabilidad objetiva para el causante de la contaminación.
2. Lo anterior se concluye del examen del artículo 144 N° 2 de la Ley de Navegación, el que señala las únicas causales de exoneración de responsabilidad, siendo las siguientes: *“El propietario, armador u operador de la nave o artefacto naval será responsable de los daños que se produzcan, a menos que pruebe que ellos fueron causados exclusivamente por: a) Acto de guerra, hostilidades, guerra civil o insurrección; o un fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable e irresistible, y b) Acción u omisión dolosa o culpable de un tercero extraño al dueño, armador u operador a cualquier título del barco o artefacto naval. Las faltas, imprudencias o negligencias de los dependientes del dueño, armador u operador o las de la dotación, no podrán ser alegadas como causal de la presente excepción de responsabilidad”*.
3. Cabe señalar que el Mensaje de la ley de Navegación señala que *“el dueño, armador u operador de la nave son responsables de los daños que causen un vertimiento, pero les asiste el derecho a excepcionarse por las causales taxativas*

que se enumeran. Si no prueban el hecho liberatorio, rige la regla base de ser responsable de los efectos del derrame”.

4. Se concluye que la regulación de la responsabilidad civil por contaminación en Chile se caracteriza por establecer un sistema de responsabilidad objetiva para el causante de la contaminación -de “responsabilidad presumida”, como lo califica el Mensaje- con excepciones en ciertos casos taxativos, y que dicha responsabilidad por los daños que se causen afectará al propietario de la instalación terrestre respectiva.

VI. EN CUANTO A LA PÉRDIDA DE CHANCE.

1. Se ha definido a la pérdida de chance como la pérdida de una oportunidad resarcible, la desaparición actual y cierta de una eventualidad favorable.
2. El año 1904, la Excelentísima Corte Suprema ya reconocía la posibilidad de indemnizar la pérdida de oportunidad o de chance. En dicha sentencia, se confirmó una decisión que concedió indemnización de perjuicios por los recursos que en el futuro habría podido exigir una mujer viuda respecto de su hijo estudiante, quien al momento del accidente, y por sus méritos, había sido admitido a la Escuela Militar (Corte Suprema, 25 de Octubre de 1904, Revista de Derecho y Jurisprudencia, t. II, pp. 141 y siguientes).
3. El considerando cuarto y quinto de la sentencia de primera instancia declara *“4º Que la demandante con la muerte de su hijo ha sufrido un daño real y efectivo, pues se ve privada, de los recursos que tenía derecho a exigir como madre viuda a su hijo. 5º. Que en autos consta que Ordenes, distinguido alumno de la Escuela de Clases, había sido llamado, por excepción y atendido sus méritos, a incorporarse a la Escuela Militar”* (considerando 4 y 5, sentencia primera instancia, 19 de Noviembre de 1903, Revista de Derecho y Jurisprudencia, t. II, pp. 144 y siguientes).
4. Con una similar justificación del daño, la Corte Suprema, con fecha 13 de junio de 2006 en causa Rol 4514-2005, confirma una decisión de instancia que otorgó una indemnización, a título de lucro cesante, sobre la base de la

siguiente justificación: *“Que teniendo presente que el lucro cesante es toda cantidad que el actor hubiera estado percibiendo al momento de la ocurrencia del accidente y que se ha dejado de percibir por motivo del mismo y, considerando los siguientes factores, esto es, que el sueldo, señalando por la parte demandante (fs. 23 vta.) era de \$ 120.000, correspondiente a faena de temporada y ocasional, el cual fue cancelado hasta el mes de junio de 2003, que el organismo asegurador le otorgó una pensión de invalidez del 70%, con vuelta al trabajo y, que aún se encuentra en etapa escolar (1º medio al año 2002, con 18 años), según se lee de la demanda de autos, se hará lugar a la misma, en base a una proyección estimativa de dos años más de estudios, esto es entre el año 2005, fecha de término de sus estudios y, a la fecha de cumplir 65 años de edad, en base a diferencia de \$ 36.000 mensuales, esto es, 44 años 2 meses, lo que arroja la suma total de \$ 19.094.000”* (Considerando 19, sentencia de primera instancia, Cuarto Juzgado de Letras de Santiago, 20 de mayo de 2004, Rol 2356-2003).

5. Un caso reciente sobre la pérdida de chance, fallado por la Corte Suprema, el 4 de julio de 2011, versaba sobre una demanda de responsabilidad contractual interpuesta por un cliente contra su banco. Este último había castigado una deuda, informándola al boletín comercial, pese a estar amparada en un pagaré vencido y pudiendo cargar el monto adeudado a la cuenta corriente (además, el cliente había pagado parte del capital y de los intereses). El demandante alegó, entre otros daños, la pérdida de una oportunidad de efectuar negocios; en concreto, la privación de la oportunidad de ingresar como socio a una sociedad comercial, producto del antecedente comercial negativo informado al boletín comercial. No obstante, en opinión de la Corte, el demandante no habría aportado pruebas suficientes sobre porcentaje social que tenía expectativas de obtener ni acerca de las utilidades a las que podía acceder por esa vía. En síntesis, la sentencia estimó –en términos de pérdida de una oportunidad– que no se acompañaron pruebas concluyentes acerca de la existencia de la chance y sobre su entidad, esto es, cuál era el negocio de que se privó al demandante y cuál era su rentabilidad potencial (Corte Suprema, 4 de julio de 2011, Rol 137-2010, Legal Publishing N° 49550).

6. Queda claro que la jurisprudencia chilena desde antaño recoge la idea que la pérdida de chance u oportunidad constituye un perjuicio indemnizable.

VII. EN CUANTO A LA REPARACIÓN DEL DAÑO MORAL.

1. Cabe señalar que la Ley de Navegación no excluye en su texto la posibilidad de indemnizar el daño moral. En efecto, en su artículo 147 de la Ley de Navegación, el que dispone que *“En el caso de instalaciones terrestres que produzcan daños al medio ambiente marino por vertimiento o derrame de sustancias contaminantes, **el dueño de ellas será siempre civilmente responsable y deberá indemnizar todo perjuicio que se haya causado...”*** (lo destacado en negrita y subrayado es nuestro).
2. Del tenor de la norma transcrita, queda de manifiesto que no se excluye de forma expresa la reparación del daño moral, de hecho, se impone el mandato de reparar todo daño que se haya provocado. Cabe tener presente que tanto en materia de responsabilidad contractual y responsabilidad extracontractual en sede civil, se ha declarado unánimemente por la jurisprudencia que el daño moral es indemnizable.

POR TANTO,

De acuerdo a lo expuesto y a lo dispuesto en el artículo artículos 142, 144, 147 y 153 y siguientes de la Ley de Navegación (DL 2.222), Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática y demás normas legales pertinentes;

SOLICITO A SS.I., tener por deducida demanda de indemnización de perjuicios en contra de **PUERTO VENTANAS S.A.**, ya individualizada, admitirla a tramitación y en definitiva hacer lugar a ella, en todas sus partes, condenando al demandado a pagar a los demandantes, las siguientes prestaciones:

- I. Se condene al demandado a pagar la suma de \$20.000.000 (veinte millones de pesos), o lo que **SS.I.** estime conforme a derecho, por concepto de pérdida de chance, a cada una de las personas demandantes.
- II. Se condene al demandado a pagar la suma de \$20.000.000 (veinte millones de pesos) o lo que **SS.I.** estime conforme a derecho, por concepto de daño moral, a cada una de las personas demandantes.
- III. Se condene al demandado a pagar las costas del proceso.

PRIMER OTROSÍ: Sírvase **SS.I.** tener por acompañados el siguiente documento, con citación, solicitando su custodia por el Sr (a) Secretario de este Ilustrísimo Tribunal, a saber:

Copia autorizada de Mandato Judicial Repertorio N°2107 - 2017.- de fecha 26 de Diciembre de 2017, otorgado ante don JENSON AARON KRIMAN NUÑEZ, Notario Público de Quintero.

SEGUNDO OTROSÍ: Sírvase **SS.I.** tener presente que en mi calidad de abogado habilitado para el ejercicio de la profesión, asumiré personalmente el patrocinio y poder de cada uno de los demandantes ya individualizados en lo principal de esta presentación, según consta de la copia autorizada de mandato judicial acompañado en el primer otrosí precedente, con domicilio en calle Blanco N°1623, oficina 1602, Valparaíso, cesarbarra@lagosycia.cl