

En Santiago, a veintinueve de noviembre del año dos mil veintiuno

VISTOS,

Que, a folio 1 comparecen **WALDO ANTONIO OSORIO DIAZ**, cédula de identidad N°8.117.152-1, y **MARCELA PAZ LARROSA GILIBERTO**, cédula de identidad N°11.028.670-8, ambos domiciliados en calle Sebastián Elcano N°1100, departamento N°142, comuna de Las Condes, región Metropolitana, quienes deducen demanda por indemnización de perjuicios por accidente de trabajo en contra de **INSTRUCCIÓN Y TRANSPORTE AEREO AEROMET SPA**, rol único tributario N°76.155.897-8, representada legalmente por **JAVIER LIENTUR FUENTEALBA HIRIART**, cédula de identidad N°13.436.022-4, ambos domiciliados en Warren Smith N°70 oficina N°101, Comuna de Las Condes, región Metropolitana.

Fundan su demanda don Nicolás Osorio Larrosa, hijo de los demandantes, piloto comercial de avión, de 28 años, comenzó a trabajar bajo vinculo de dependencia y subordinación de la demandada, como profesor de clases teóricas el 1° de marzo de 2018, para luego incorporar, además, funciones como instructor de vuelo en el mes de agosto del referido año. Para el cumplimiento de sus labores, se encontraba sometido a los programas teóricos y prácticos dispuestos por la demandada, realizando clases teóricas y de simulador de vuelo en las dependencias principales de la misma y clases o instrucción de vuelo en los horarios que al efecto se le impusieran por la demandada conforme a la programación semanal que realizaba, entre lunes y domingo, en un sistema de rotación entre los profesores e instructores de la demandada. Para el pago de sus remuneraciones, la demandada exigía la emisión de boletas de honorarios, las que fueron continuas durante todo el tiempo de sus servicios. Indica que su última remuneración por un lapso de 30 días ascendió a la suma de \$2.834.000.- (Dos millones ochocientos treinta y cuatro mil pesos), correspondientes al mes de diciembre del año 2018.

Señalan que su hijo, Nicolás Osorio sufrió un accidente del trabajo, mientras prestaba funciones como instructor de vuelo para la demandada, el día 18 de enero del año 2019. Indican que el día del accidente, según lo planificado por sus superiores, se le asignó la aeronave monomotor categoría *light sport aircraft* Fabricante BRM Aero. S.R.O., modelo Bristell S-LSA, matrícula N°CC-AUV que debía despegar desde el aeródromo de



Tobalaba para trasladarse al Aeródromo Victoria de Chacabuco y volver al mismo lugar, en un vuelo programado para dos horas. Aproximadamente a las 08:45 horas condujo la aeronave desde el hangar en que se encontraba para llevarla a la pista del aeródromo, con la finalidad de comenzar con los preparativos de pre vuelo por parte del piloto alumno Cristóbal Arriagada, consistentes en el llenado del plan de vuelo, verificación de meteorología y constatación de las condiciones de la aeronave (peso y balance), utilizándose los formularios estandarizados dispuestos por la demandada. Sostienen que el plan de vuelo fue llenado por el piloto alumno Sr. Arriagada, identificándolo en su salida como un “vuelo comercial”. Cabe destacar que por instrucciones de la propia demandada en concordancia con el Aeródromo Eulogio Sánchez (Tobalaba), no se utilizaba la expresión “vuelo de instrucción”, toda vez que la Dirección General de Aeronáutica Civil (en adelante DGAC) tiene prohibida la realización de dichas instrucciones desde el aeródromo referido. Afirman que luego del despegue, y tan solo habiendo transcurrido unos veinte segundos en el aire, el alumno piloto Sr. Arriagada alertó a la torre de control: “falla de motor”, instancias en que la aeronave dejó de ascender, realizando un viraje hacia la derecha seguido de un viraje por la izquierda en dirección a la pista 01, sufriendo un impacto sin control contra el terreno, aproximadamente a 30 metros al sureste del umbral de la pista 01, incendiándose inmediatamente. Conforme indagaciones posteriores efectuadas por la demandante, la aeronave referida ya había presentado fallas anteriormente, de lo que se habría dejado constancia en el “libro de novedades” que mantenía la demandada. Además, de los antecedentes reunidos a la fecha, consta que el motor del avión dejó de funcionar en pleno vuelo, el día del accidente. Producto del impacto y posterior incendio de la aeronave, ambos ocupantes resultaron con lesiones de carácter grave, quedando el avión completamente destruido. El piloto alumno Cristóbal Arriagada logró salir de la aeronave envuelta en llamas, por sus propios medios, quedando atrapado en su interior entre fierros y con una severa fractura en su pie derecho, Nicolás Osorio Larrosa. Solo el accionar del personal de la PDI que concurrió a prestar auxilio, logró sacar a Nicolás que se encontraba plenamente consciente, entre las llamas y restos del avión, mientras procuraban extinguir el incendio. Luego, ambos accidentados fueron trasladados en helicóptero del servicio Aero policial de Carabineros de Chile, quienes les otorgaron los primeros auxilios. Nicolás Osorio fue derivado a la Clínica Las Condes y



XXMFXDSYHX

Cristian Arriagada derivado a la Posta Central. Señalan que Nicolás se encontraba en condición de “gran quemado”, con el ochenta y cinco por ciento de su superficie corporal quemada, (especialmente cara, tórax y extremidades), con una severa fractura expuesta de su tobillo derecho, y con sus vías aéreas también con quemaduras. Dentro de los 12 días siguientes Nicolás, fue sometido a tres cirugías de alta complejidad en la Clínica INDISA. El día 25 de enero, nuevamente fue ingresado a pabellón, realizándose una escarectomía de cuello, extremidades, retirándole colgajo, tobillo derecho desvitalizado, con signos de infección. El día 28 de enero Infectología informó: “Paciente conocido, evoluciona en forma tórpida con shock séptico desde hace 48-72 horas y fiebre persistente asociada”. El día 29 de enero el facultativo Marco Jaramillo, informó: “Paciente regresa de pabellón, se realizó aseo y escarectomía de cabeza, cuello, tronco y extremidades. En hombros se realiza escarectomía y se informa sangrado continuo que requiere hemostasia con electrobisturí y se deja vendaje compresivo con vasoconstrictor (adrenalina). Cobertura con sulfadiazina de plata, venda de poliuretano y cura oclusiva. Se tomaron cultivos de varios tejidos, incluidos de lesiones traumatológicas. Próximo pabellón en 4 días. Del punto de vista respiratorio, se informa sin complicaciones, se cambió TOT por tubo 9, fijado con puntos”. El día 30 de enero, a las 21.37 horas, el médico José Manuel Santander señaló: “Paciente durante la tarde noche con fiebre de 40.1 grados de difícil manejo con empeoramiento de patrón respiratorio”. El día 31 de enero la enfermera Nataly Fuentes Zurita informó: “Paciente en condición muy grave, sin indicación de cambio de ropa por condición”. En los siguientes cuatro días, Nicolás Osorio no mostró mejorías, falleciendo el 4 de febrero de 2019, por Disfunción Multiorgánica.

Indican que luego del accidente laboral, la Dirección del Trabajo, mediante informe de fiscalización de fecha 30 de enero de 2019, estableció la existencia de una relación laboral informal, constatando en terreno elementos de subordinación y dependencia. De esta forma, la demandada fue sancionada por informalidad laboral, al no mantener escriturado contrato de trabajo; no llevar registro de asistencia; no entregar comprobante de pago de remuneraciones; se verifica el pago de remuneraciones mediante boletas de honorarios, no declarar oportunamente las cotizaciones previsionales; no denunciar el accidente grave ocurrido; no informar de los riesgos del trabajo; no se verifica la existencia de un procedimiento de trabajo seguro para las labores de instructor de vuelo, no se verifica



mediante acta la entrega de elementos de protección personal y no entregar Reglamento Interno de Orden, Higiene y Seguridad. Luego de constituida la Inspección del Trabajo, el informe de Fiscalización e Investigación de Accidente del Trabajo N°218, dejó de manifiesto que se puede constatar que la empresa incumple con una serie de obligaciones mínimas respecto de las labores de prevención de riesgos en el trabajo que le son encomendadas por la ley, al no contar con obligación de Informar sobre los riesgos laborales, las medidas preventivas y los procedimientos de trabajo correctos respecto de las labores de Instructor de Vuelo; no contar con Reglamento Interno de Orden, Higiene y Seguridad (en adelante también RIOHS) entregado al trabajador; no contar con reporte de entrega de elementos de protección personal. Resulta de evidente, a juicio de la parte demandante y a la luz de lo constatado por el ministro de fe referido, que la demandada no cumplía con las más mínimas normas de higiene y seguridad en el trabajo, exponiendo brutalmente no solo a Nicolás Osorio, sino que, a los demás trabajadores, a condiciones de trabajo del todo deficientes y precarias de trabajo, con el consiguiente riesgo en sus vidas y salud, como consta en el caso de autos.

A la vez, y en una evidente situación de negligencia e incumplimiento de sus deberes como empleador, la demandada; no disponía de un sistema de prevención de riesgos de acuerdo con los riesgos que están expuestos tanto instructores como alumnos; no contaba con la asesoría de un experto en prevención de riesgos; no disponía de procedimientos específicos de trabajo seguro conforme a su actividad; no había entregado elementos de protección personal adecuado a los riesgos a los cuales están expuestos sus trabajadores, tales como un traje anti-fuego en este caso, con lo que las consecuencias del accidente para Nicolás Osorio Larrosa hubieran sido distintas, y estaría vivo, no había dado a conocer los riesgos a los cuales estaba expuesto el trabajador fallecido y sus medidas de control, no dio cumplimiento a las medidas sanitarias básicas en los lugares de trabajo. En tal contexto, por ejemplo, el aeródromo Victoria de Chacabuco al cual estaba destinado el trabajador no contaban con servicios sanitarios ni lugares de descanso, no entregó la protección adecuada al trabajador, dejándolo expuesto a radiación solar cada vez que realizaba sus vuelos, no dio aviso del accidente grave a las entidades fiscalizadoras. Conforme se acreditará, según sostiene, la demandada incumplió, además, severamente las normas referidas a vuelos de instrucción aérea realizados dentro del territorio nacional, así



como los Reglamentos Aeronáuticos que le eran aplicables. La infracción del artículo 184 del Código del Trabajo y demás normas citadas, así como aquellas que necesariamente debía respetar la demandada especialmente en cuanto a aeronáutica, da origen a la responsabilidad contractual como se advirtió anteriormente. Así, y siendo responsable de ello, señalan que su obligación se resuelve en la de indemnizar los daños provocados por su incumplimiento.

A fin de que repare los daños producidos al trabajador fallecido como consecuencia del accidente del trabajo, se solicita que se condene a la demandada al pago de la indemnización de los perjuicios morales que el trabajador causante sufrió, como consecuencia de un acto lesivo que derivó en su muerte. Señalan que, en el caso de autos indudablemente el trabajador causante, hijo de los demandantes, padeció como consecuencia del accidente de trabajo expuesto en este libelo, el más intenso daño moral imaginable, llenándose de dolor, angustia, aflicción física, psicológica y espiritual, así como de los más profundos padecimientos.

En consecuencia a lo relatado precedentemente, solicitan acoger la demanda en todas sus partes y declarar lo siguiente: Que, a Nicolás Osorio Larrosa, ya individualizado lo unió un vínculo de naturaleza laboral con la demandada, que el día 18 de enero de 2019, ocurrió un accidente laboral, mientras Nicolás Osorio Larrosa prestaba servicios personales bajo dependencia y subordinación, que el accidente laboral de que fue víctima Nicolás Osorio Larrosa, es de responsabilidad de la demandada, y le causó perjuicios y daños de naturaleza moral, Que como consecuencia de lo anterior, se condene a la demandada a indemnizar a los demandantes, en calidad *iure hereditatis*, y por concepto del daño moral sufrido por Nicolás Osorio Larrosa, la suma de \$500.000.000.- (Quinientos millones de pesos), más reajustes e intereses conforme resulte de derecho, o de la forma y por los montos que S.S. estime y que, la demandada deberá pagar las costas de esta causa.

A folio 06 consta notificación de la demanda.

La demandada INSTRUCCIÓN Y TRANSPORTE AEREO AEROMET SPA. (En adelante “Aeromet”) contestó oponiendo excepción de incompetencia absoluta, dado que el accidente referido no es considerado un accidente de trabajo por las instituciones pertinentes y en subsidio de lo anterior alega la excepción de intransmisibilidad de la acción



derivada del daño moral, ya que los demandantes arguyen que accionan no por derecho propio (acción de responsabilidad extracontractual), sino que en calidad de herederos, ejercen *actio iure hereditatis*, la acción de reclamación del daño moral heredada de su hijo, lo que según sostiene es ilógico.

Además de las excepciones opuestas, solicita que se rechace la demanda en todas sus partes con expresa condena en costas y señala que desconoce que exista una relación laboral bajo subordinación y dependencia, ya que el Sr. Osorio prestaba servicios como independiente y la jurisprudencia de nuestros Tribunales de Justicia ha señalado en forma reiterada que la emisión de boletas de honorarios hace presumir por sí sola la inexistencia de una relación laboral. Los padres del Sr. Osorio (Q.E.P.D.) manifiestan una conducta contradictoria, toda vez que su hijo, de acuerdo con su propia y libre voluntad prestó servicios bajo el régimen de honorarios y por los cuales percibió la contraprestación que en cada caso se acordó de mutuo acuerdo, la cual no era fija o constante y dependiendo exclusivamente de la cantidad o el tipo de servicio que prestaba.

Argumenta que, el relato es errado e inespecífico sobre cómo ocurrió el accidente por parte de los demandantes y que no existe relación causal entre el accidente y algún hecho u omisión de Aeromet. Sumado a esto según los registros del momento del accidente es Nicolás quien estaba al mando de la aeronave. Es efectivo que el plan de vuelo fue llenado por el Sr. Arriagada y que él se identificó a sí mismo como piloto al mando y que este era un vuelo comercial, sin embargo, el objetivo del vuelo era trasladarse desde el Aeródromo de Tobalaba al Aeródromo de Chacabuco. Atendido que este era un vuelo de traslado, el Sr. Arriagada lo calificó como vuelo comercial, esto no implica que nuestra representada haya intentado eludir la prohibición de realizar instrucción en el aeródromo de Tobalaba. Es efectivo que mediante fiscalización de fecha 30 de enero de 2019 de la Dirección de Trabajo, esta habría determinado la existencia de una relación laboral informal, sin embargo, es importante destacar que esta parte controvierte expresamente la calificación de la Inspección del Trabajo, ya que eran los mismos pilotos quienes entregaban su disponibilidad horaria a la empresa, y esta última agendaba a los alumnos dependiendo de la voluntad de los prestadores de servicios.



Cabe destacar que, aunque el Sr. Arriagada era el alumno, él también era un piloto licenciado por la DGAC. El curso que se encontraba realizando era el de Habilitación Bristell, el cual implica certificaciones adicionales, sumado a esto se destacan del manual de instrucciones de Aeromet lo siguiente: En un vuelo de instrucción dual, el piloto al mando de la aeronave será el instructor de vuelo asignado, el ejercicio de las funciones del piloto al mando comienza desde que se inicia la preparación de su vuelo y finaliza cuando éste concluye, el piloto al mando debe cerciorarse de que la aeronave esté apta para iniciar la operación de vuelo, de acuerdo con los manuales correspondientes. Por lo tanto, no hay nexo causal alguno entre el accidente y algún hecho u omisión de AEROMET, de hecho, el accidente se produjo por un fallo de motor y los demandantes lo atribuyen a una negligencia de AEROMET obviando u omitiendo convenientemente que la empresa realiza regulares mantenimientos a las aeronaves, los cuales son aprobados por la DGAC y el Centro de Mantenimiento Aeronáutico (CMA). De esta forma, no queda sino concluir que el problema que ocasionó el accidente se originó en alguno de los procedimientos que se deben realizar desde el pre vuelo hasta el vuelo mismo.

A pesar de que en la normativa se establece que es el instructor quien debe realizar la supervisión de pre vuelo, se determinó que en este caso fue el piloto alumno quien realizó el despiche de motor por más tiempo que el habitual, a tal punto que aparentemente habría dejado sin combustible esas cañerías. Es necesario recalcar que, tal como lo establece el texto de la demanda, Aeromet, cuando solicitó los servicios del Sr. Osorio (Q.E.P.D.), no estaba contratando a cualquier piloto, al efecto, poseía todas las certificaciones y habilitaciones idóneas para prestar el servicio de Instructor de Vuelo, habiendo estudiado Estados Unidos y bajo reglas FAA (*Federal Aviation Agency*/Agencia de Aviación Federal), siendo esta última la que establece los estándares internacionales en aviación, y habiendo obteniendo luego su habilitación de Instructor de vuelo en Chile bajo reglas OACI, tenía conocimiento de las técnicas, procedimientos y acciones a tomar en caso de una acción crítica como el fallo del motor después del despegue. Por consiguiente, llama la atención que la maniobra descrita antes era precisamente la maniobra incorrecta de realizar, sin embargo, este tipo de maniobras son aquellas específicamente en las que el hijo de los demandantes estaba capacitado, y que son enseñadas y practicadas por los pilotos para aplicarlas oportunamente. Por consiguiente, teniendo el Sr. Nicolás Osorio (Q.E.P.D.)



todas las certificaciones, habilitaciones, capacitaciones y conocimientos, este incurrió de todas maneras en una maniobra errada que ocasionó el siniestro que de discute en estos autos.

En subsidio, alega la no concurrencia de los elementos de responsabilidad civil. No existe nexo causal, ya que el accidente no se ha debido a un hecho de Aeromet, ni por una conducta negligente de ésta, ni menos por algún incumplimiento a los deberes de seguridad. Por tanto, para reclamar la responsabilidad del empleador o del tercero es imprescindible que éste o aquél hayan obrado con negligencia o dolo, de lo contrario, el eventual incumplimiento no les será imputable.

En subsidio, oponen excepción de caso fortuito, ya que según señalan, si se considera que no existió un fallo de motor debido a una falta de mantenimiento, y las causales del accidente se pueden atribuir completamente a los errores en los procedimientos de preparación de vuelo y la maniobra misma de emergencias, aun cuando el piloto al mando tenía todas las capacitaciones, licencias y habilitaciones, esto es, todos los conocimientos para realizar la maniobra correcta, entonces no queda sino concluir que en la especie Aeromet no podría haber hecho nada para evitar el accidente, constituyéndose el caso fortuito.

En subsidio de todo lo expuesto precedentemente, alegan la exposición imprudente al riesgo del Sr. Osorio (Q.E.P.D.) como atenuante o excluyente, lo que se deberá reflejar en una disminución sustancial o eximición de la indemnización pretendida, al no supervisar de manera correcta la preparación del vuelo, lo cual era su responsabilidad. El Código Aeronáutico considera que, ante una exposición imprudente al daño de la víctima, procede la reducción de la pena, elevando esta reducción incluso a la eximición de la responsabilidad.

Esta parte objeta y controvierte expresamente la existencia, naturaleza y monto de los perjuicios demandados. Los actores han solicitado en su demanda una indemnización en función del daño sufrido por su hijo, el cual avalúan en \$500.000.000- (Quinientos millones de pesos), los cuales no proceden pues no concurre el requisito de causalidad necesario por lo que esta parte solicita sea rechazada la pretensión de daño moral.



En subsidio, respecto a las sumas que deberán ser descontadas de la pretensión indemnizatoria. opone excepción de compensación. En el libelo de los actores, estos omiten mencionar que a estos ya se les habría pagado una suma de dinero mediante el seguro que la empresa Aeromet tenía contratado en beneficio del Sr. Osorio (Q.E.P.D.), y que ascendía a la suma de US\$100.000.- (cien mil dólares), esto es, aproximadamente \$71.899.000.- (setenta y un millones ochocientos noventa y nueve mil pesos).

Por lo tanto y según lo expuesto se solicita que se rechaza la demanda de existencia de relación laboral, con costas; Que se rechaza la demanda de indemnización de perjuicios por daño moral en todas sus partes, con costas, y que en subsidio se acoja la excepción de compensación opuesta.

En la audiencia preparatoria se dio traslado a la demandante respecto de las excepciones opuestas. La parte demandante evacuó el traslado de las excepciones de incompetencia y compensación interpuestas por la parte demandada. El tribunal decidió rechazar la excepción de incompetencia. En cuanto a la excepción de compensación dejó su resolución para la sentencia definitiva, con los fundamentos que constan en el sistema de audio.

En el mismo acto, El tribunal efectuó el llamado a conciliación y propuso como base de acuerdo el pago de la suma de \$ 250.000.000.- (Doscientos cincuenta millones de pesos). La parte demandante no aceptó la suma propuesta, la parte demandada tampoco aceptó la suma propuesta.

La parte demandante, a fin de asegurar el resultado del juicio ante la evidente desmejora en la situación económica y financiera de la empresa demandada, que conforme a los antecedentes expuestos en su momento hicieron colegir que sus facultades no ofrecerán suficiente garantía para asegurar el resultado del juicio una vez que exista una eventual sentencia condenatoria, solicitó decretar la medida precautoria de prohibición de celebrar actos y contratos sobre las siguientes aeronaves de propiedad de la demandada N°1 Marca : BRM AERO S.R.O. Modelo : BRISTELL Número de Serie : 158/2015 Matrícula Actual : CC-ADJ N°2 Marca : BRM AERO S.R.O. Modelo : BRISTELL Número de Serie : 177/2016 Matrícula Actual : CC-APE y N°3 Marca : BRM AERO S.R.O. Modelo : BRISTELL S-LSA Número de Serie : 427/2019 Matrícula Actual : CC-DAX. Se resolvió



dar lugar a decretar la medida precautoria solicitada de forma parcial, según consta en el expediente.

A folios 101, 103, 105, 108 y 110 consta la realización de la audiencia de juicio.

CONSIDERANDO,

PRIMERO: Hechos a probar. Que, en la audiencia preparatoria se recibió la causa a prueba, fijándose como hechos a probar los siguientes:

1. Existencia de relación laboral entre las partes, en la afirmativa, labores a desempeñar por causante y labores ejercidas al momento del accidente
2. En la afirmativa del anterior. Dinámica del accidente sufrido por el causante y medidas de seguridad adoptadas por el empleador en relación al accidente
3. En caso de existir relación laboral, obligaciones del causante en relación al accidente y exposición imprudente al riesgo por faltar a esas obligaciones.
4. El caso de existir relación laboral, daño físico y emocional o extra patrimonial sufrido por el causante con ocasión del accidente demandado, evolución del mismo, cuantificación del daño.
5. En caso de existir relación laboral. Deuda líquida y actualmente exigible del trabajador causante respecto de la demandada, título de la misma y monto.

SEGUNDO: Medios de prueba. Que, en la audiencia de juicio las partes incorporaron la siguiente prueba, según se detalla a continuación:

A) Demandante:

I. Documental:

1. Certificación y copia de Inscripción de Resolución Posesión efectiva de fecha 21 de agosto de 2019 a Fojas 64899 N°94344 del año 2019, C.B.R. de Santiago.
2. Boletas de Honorarios del actor desde mayo de 2018 a enero de 2019, N°1, 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11 y 12.
3. Carátula de Informe de Fiscalización Inspección del Trabajo, N°218- 2019 de fecha 18 de enero de 2019 (5 hojas).



4. Fiscalización e Investigación de Accidente de Trabajo” de la Inspección del Trabajo, formulario F I - 15; N°218-2019, y Desarrollo del Informe (07 hojas).
5. Impresiones de “Google Calendar”, por calendarización de actividades laborales de Nicolás Osorio y otros pilotos desde el 01/10/2018 hasta el 10/03/2019. (43 hojas).
6. Impresión de correo electrónico remitido por Luis Travieso a Nicolás Osorio, y otros destinatarios, de fecha 30 de abril de 2018, dando Instrucciones para el uso del “Libro de Novedades”.
7. Detalle de horas trabajadas por Nicolás Osorio y nómina de alumnos, correspondientes al periodo del 26 de noviembre al 25 de diciembre de 2018, según boleta de honorarios N°11. (4 hojas).
8. Impresión de correo electrónico remitido por Nicolás Osorio a cradriگان@aeromet.cl y ltravieso@aeromet.cl, con fecha 24 de diciembre de 2018, informando horas trabajadas desde el 26 de noviembre al 25 de diciembre y documento adjunto, de 3 hojas, con detalle de horas.
9. Impresión de correo electrónico remitido por Luis Travieso a Nicolás Osorio, y otros destinatarios, de fecha 25 de octubre de 2018, con asunto “Control de asistencias”, dando Instrucciones para dichos efectos.
10. Detalle de horas trabajadas y nómina de alumnos, correspondientes al periodo del 27 de diciembre de 2018 al 19 de enero de 2019, según boleta de honorarios N°12. (4 hojas).
11. Impresión de correo electrónico remitido por Nicolás Osorio, de fecha 27 de noviembre de 2018 dirigido a Javier Fuentealba, contabilidad@aeromet.cl, referido a “Honorarios Noviembre”.
12. Impresión de correo electrónico remitido por Cristian Radriگان, de fecha 29 de enero de 2019 dirigido a Waldo Osorio con copia a Nicolás Osorio, con asunto “Horas Enero”.
13. Impresión de correo electrónico remitido por Nicolás Osorio con fecha 22 de junio de 2018, a Luis Travieso con asunto, “Informe Marcelo Rivas”, alumno de la escuela.
14. Impresión de correo electrónico remitido por Luis Travieso a Nicolás Osorio, de fecha 11 de octubre de 2018, con asunto “Organigrama Curso Piloto Privado”, con



- documento adjunto “Curso Piloto Privado con calendario de octubre de 2018 a enero de 2019”.
15. Impresión de correo electrónico remitido por Luis Travieso a Nicolás Osorio, de fecha 29 de agosto de 2018, con asunto “Curso Piloto Comercial”, con documento adjunto “Curso Piloto Comercial con calendario de septiembre de 2018 a noviembre de 2018”.
 16. Impresión de correo electrónico enviado por Nicolás Osorio a Luis Travieso, de fecha 9 de agosto de 2018, con asunto “Manual de Pre vuelo”,
 17. Impresión de correo electrónico remitido por Luis Travieso a Nicolás Osorio y otros destinatarios, de fecha 12 de septiembre de 2018, con asunto “Ajuste Programación IFR”, con documento adjunto “Curso IFR T4 18 con calendario de octubre de 2018 a diciembre de 2018.
 18. Impresión de correo electrónico remitido por Luis Travieso a Nicolás Osorio y otros destinatarios, de fecha 28 de diciembre de 2018, con asunto “Curso Piloto Privado”, con documento adjunto “Curso Piloto Privado con calendario de enero a abril de 2019”
 19. Impresión de correo electrónico de fecha 18 de enero de 2019, remitido por Seguridad Aeromet a Nicolás Osorio, informando comunicado de accidente y suspensión de clases.
 20. Impresión de correo electrónico de fecha 28 de septiembre de 2018 enviado por Comunicaciones Aeromet, con asunto “CC-AUV vuelve a volar/Aeromet Escuela de vuelo”, dirigido a Juan Cruz, señalando la reanudación de funcionamiento normal del turno de vuelo de la escuela.
 21. Impresión de correo electrónico remitido por Javier Fuentealba de fecha 06 de abril de 2018, dirigido a German Deambrosi y otros destinatarios, con asunto “URGENTE”, comunicando suspensión de actividades laborales, con documento adjunto de fecha 06 de abril de 2018, remitido por Instructores de vuelo UFR, para Javier Fuentealba.
 22. Impresión de correo electrónico enviado por Nicolás Osorio a Luis Travieso, con fecha 5 de julio de 2018, con asunto “Notas IFR T2 2018”, con documento adjunto con datos de examen ALH IFR y nómina de alumnos



23. Impresión de correo electrónico remitido por Nicolás Osorio, con fecha 03 de agosto de 2018, con asunto “Incorporación”, dirigido a Cristian Radrigan más documento adjunto con antecedentes de Nicolás Osorio.
24. Copia contrato de Incorporación y Matrícula Aeromet Escuela de Vuelo, de fecha 18 de julio de 2018
25. Informe Final de accidente de Aviación N°1882WS, emitido por el Departamento de Prevención de Accidentes de la DGAC; Más anexo A informe técnico (11 hojas) y anexo B informe meteorológico
26. Parte Denuncia de Carabineros 16° Comisaria La Reina, de fecha 18 de enero de 2019,
27. Acta de Declaración de Personal Policial, Carabineros de Chile, de fecha 18 de enero de 2019.
28. Acta de Declaración Voluntaria de Testigos ante Carabineros de Chile de fecha 18 de enero de 2019. testigo Diana Gachon.
29. Acta de Declaración Voluntaria de Testigos ante Carabineros de Chile de fecha 18 de enero de 2019. testigo Rodrigo Radrigan
30. Comunicado de fecha 18 de enero de 2019 del administrador del Aeródromo Eulogio Sánchez por el accidente aéreo.
31. Nota de prensa de www.publimetro.cl de fecha 18 de enero de 2019, sobre Accidente Aéreo en Aeródromo de Tobalaba.
32. Declaraciones e informes recopilados por la DGAC para su investigación conforme a lo siguiente; Declaración de Mario Villalobos por mail de fecha 22 de enero de 2018; Informe emitido por Diana Gachon, con fecha 18 de enero 2019; Informe de accidente emitido por Aeromet de fecha 22 de enero 2019; declaración voluntaria de Cristian Romero de fecha 18 de enero 2019; declaración voluntaria de Cesar Fernández de fecha 18 de enero de 2019; declaración voluntaria de Rodolfo Vejar de fecha 18 de enero de 2019; declaración voluntaria de Víctor Alarcón de fecha 18 de enero de 2019; declaración voluntaria de Michel Schmidlin; declaración voluntaria de Tamara San Martin de fecha 18 de enero de 2019; declaración voluntaria de Felipe Rebolledo de fecha 18 de enero de 2019; declaración voluntaria de Mauricio Romero de fecha 18 de enero de 2019;



declaración voluntaria de David Bustamante de fecha 18 de enero de 2019 e Informe Accidente CC AUV de fecha 18 de enero de 2019 de Pablo Contreras, controlador de tránsito aéreo.

33. Antecedentes médicos, clínicos y ficha clínica N°2055072 emitido por Clínica Las Condes correspondiente al paciente Nicolás Osorio, fecha de ingreso 18 de enero de 2019.
 34. Informe médico de Clínica las Condes de fecha 19 de enero del 2019 emitido por el Dr. Andrés Reccius.
 35. Informe médico de Clínica las Condes emitido por el Dr. Felipe Salech.
 36. Antecedentes clínicos, epicrisis, ficha clínica emitido por Clínica INDISA correspondiente al paciente Nicolás Osorio, fecha de ingreso 19 de enero de 2019.
 37. Epicrisis de fecha 04 de febrero del 2019, suscrito por el Dr. José Manuel Santander. Clínica Indisa.
 38. Parte denuncia de fecha 04 de febrero del 2019 ante Carabineros de Chile 19° Comisaría de Santiago, más declaración del personal de Carabineros.
 39. Informe de autopsia de fecha 12 de febrero del 2019 suscrito por la Dra. Javiera Osorio, médico legista
 40. Certificado defunción de fecha 05 de febrero del 2019 de Nicolás Osorio.
 41. Copia de licencia de piloto comercial de Nicolás Osorio.
 42. Copia de licencia de piloto obtenida en USA de Nicolás Osorio.
 43. Certificado electrónico de matrícula emitido por el Registro Nacional de Aeronaves respecto de la aeronave matrícula CC-AUV.
 44. Ficha técnica de aeronave matrículas CC-APE; CC-ADJ; CC-AUV, de propiedad de la demandada.
 45. Advertencia 018/DCAB, Dirección Nacional de Aeronavegabilidad - Argentina, referida a motor Rotax
 46. Impresión de correo electrónico remitido por seguridad Aeromet con fecha 28 de junio de 2018 a Juan Cruz.
- II. Confesional: Absolvió posiciones el representante legal de la empresa demandada, **JAVIER LIENTUR FUENTEALBA HIRIART**. La primera pregunta que se le efectúa es cual es el valor de los cursos de piloto comercial. Contestó que hay 2.



Esta el alumno que hace toda la preparación de alumno para ser piloto comercial. Implica comercial privado, instrumento y comercial. Eso más o menos va en torno a los 30 millones de pesos. Y solo el curso de piloto comercial, es decir la persona ya es piloto privado y tiene experiencia de vuelo puede ser cerca de unos 3 millones aproximadamente. El curso dura de 3 a 4 meses, y la preparación completa de un piloto entre 18 a 30 meses, incluyendo teoría e instrucción. La escuela ofrece cursos trimestrales, es decir si cada 3 meses hay un número suficiente de personas interesadas (2) se ofrece el curso. Actualmente siguen haciendo clases de instrucción. Consultado al respecto niega que los instructores cuenten con contrato de trabajo. luego rectifica que tienen de 2 tipos, algunos con contrato y otros prestan servicios a honorarios. Se le pregunta si fueron multados por la Inspección del Trabajo por no tener con contrato al Sr. Nicolás Osorio, y contesta que entiende que sí, pero no lo recuerda. Respecto a si esta multa fue pagada, indicó que debió haber sido pagada. Se le preguntó si la escuela había tenido algún reclamo previo de los instructores exigiendo contrato, y contestó que no que el recordaba. Se le preguntó por la estructura de la escuela y señaló que efectivamente el señor Radrigan y Travieso dependen jerárquicamente de él. Se le preguntó si fiscalizaba el cumplimiento de las obligaciones laborales y señaló que “las obligaciones mías, del señor Radrigan y Travieso están en la normativa de la DGAC en la DAN 137”. Se le vuelve a preguntar si él fiscalizaba al señor Radrigan respecto de las licencias de vuelo y condiciones de seguridad y señaló que eso no era su responsabilidad. Indicó que posiblemente la pregunta se basaba en el primer contrato que tuvo Cristian Radrigan, pero sostuvo que su cargo evolucionó y dentro de las responsabilidades que tiene el gerente de operaciones no está el que la tripulación tenga las licencias al día, esa obligación según manual de instrucción y normativa establece que esta responsabilidad es del piloto al mando que es quien debe verificar que la tripulación tenga los papeles al día. Se le pide precisar entonces si la escuela fiscaliza que las licencias de los pilotos estén al día, y contesto que la escuela no, pero el piloto al mando sí. Respecto de las condiciones de seguridad de la aeronave señaló que el manual y la normativa también indican que es el piloto al mando quien las verifica. Se le



consulta si la escuela verifica algo relativo a la seguridad y respondió que el avión debe estar Aero navegable. Mientras el avión este Aero navegable se le entrega al piloto. El piloto antes de comenzar el vuelo se hace responsable de los chequeos para verificar que está bien tal como se le entrego. La escuela no lo verifica al momento de volar, es el piloto al mando quien lo hace por normativa. Afirmó que son una empresa certificada por la DGAC, no pueden improvisar y deben seguir lo que dice la normativa. Se le preguntó si la empresa “Nimbus” la que hacía las mantenciones a las aeronaves al periodo del juicio, lo que confirmó. Añadió que dicha empresa es un centro de mantenimiento que de la misma forma que Aeromet están certificado por la DGAC para efectuar mantenimiento de la aeronave, se deben certificar en las aeronaves. Es una empresa privada. Se le preguntó si para poder volar se necesitaba el certificado de aeronavegabilidad que entrega esa empresa, y respondió que no. Explico que hay un encargado de mantenimiento, no está a su cargo y el detalle no lo maneja, pero aclara que el certificado de aeronavegabilidad lo da la DGAC El centro de mantenimiento da la conformidad de mantenimiento. Lo que se busca es que todo lo que haga el centro de mantenimiento esté bajo los programas que ha presentado la empresa ante la DGAC y que se fiscalice en el fondo que los trabajos que se hacen están de acuerdo con los programas de mantenimiento presentadas a la DGAC, pero el certificado de aeronavegabilidad depende 100% de la DGAC y se hace una revisión una vez al año, revisando todas las conformidades por un año. Se le preguntó si la aeronave tuvo algún problema, y contestó que efectivamente estuvo 3 meses sin volar, siendo reparada por Nimbus. Al respecto agregó que el avión no tuvo un problema mecánico, sino que un incidente. Un alumno volando con otra alumna se hizo un aterrizaje no autorizado desde el lado derecho del avión tuvo una falla humana el avión pego un bote y tuvo un incidente en la pista en el aeródromo de Los Andes., no es un problema mecánico. Es como que un auto choca con un árbol, no porque el auto tenga problema mecánico sino porque el conductor se salió de la pista. Sostuvo que luego tuvieron que efectuarse reparaciones, y en cuanto al tiempo en que estuvo sin volar indicó que el tiempo depende de la respuesta de la empresa y el centro de mantenimiento elegido. En



XXMFXDSYHX

ese incidente la empresa tuvo que comprar las alas y varias partes del avión que quedaron deteriorados, todo eso es solicitud a la fábrica, se debe proveer, viajar, hay una serie de elementos que influyen en los tiempos para volver un avión a vuelo, y también de los recursos que tenga la empresa para solventar eso de manera inmediata. Señaló que la nave fue reparada y que le cambiaron piezas. En septiembre se hizo vuelo de mantenimiento de la aeronave. Ese vuelo es de prueba antes de que el aeronave vuelva a vuelo o se le dé el visto bueno y es parte del procedimiento de la DGAC. Consultado por el tribunal indicó que el procedimiento para volver a volar un avión consiste en presentar un plan de recuperación de la aeronave y ese plan es autorizado por la DGAC y se solicita a ellos mismos a hacer el vuelo de mantenimiento, una vez que termina y están los papeles al día la DGAC aprueba que el avión vuelva. Se le preguntó cuál es la diferencia de contratación entre instructores, ya que señaló que había personas con contrato de trabajos y otros mediante honorarios. Contestó que los que están como prestadores de servicios es porque están trabajando en otros lados, son instructores de apoyo, a diferencia de eso, los otros dos instructores están contratados por un cambio de la política comercial. Antes tenían el problema de que tenían a varios instructores que entregaban su disponibilidad de vuelo y volaban en el periodo que se les programaba. La principal razón de que no contrataran a los instructores es porque la normativa rige todo lo que está en torno a la instrucción, tanto empresa como instructores por lo que a Aeromet le queda poco espacio para improvisar así que lo que tiene que hacer esta en la normativa, todo lo que hace la escuela está la normativa, los programas están ahí no es mucho lo que se puede hacer. En segundo lugar, un tema de flexibilidad. Los instructores de vuelo tienen como objetivo entrar a una empresa grande, como líneas aéreas, empresas grandes que tienen operaciones de vuelo con un alto volumen que les permite tener pilotos comerciales contratados con muy buenas condiciones. El resto de los que quedamos con empresas chicas de aviación y empresas de instrucción. La instrucción de vuelo por lo mismo que preguntó la abogada quien Financia los cursos son la gente. Son cursos caros, porque hay que pagar la operación de un aeronave, peor el volumen que tenemos



XXMFXDSYHX

no es suficiente. Los pilotos buscan acumular experiencia de vuelo para entrar en empresas más grandes y muchas veces la instrucción es un camino, casarse por parte de un instructor con una empresa significa el no poder volar en otros lugares, por ello por parte del instructor no hay mucho interés. De los conductores. Además, de las líneas aéreas no hay mucha disponibilidad o flexibilidad con los pilotos así que si ellos tienen contrato no pueden participar en proceso de selección. La aviación comercial pequeña dificulta tener pilotos 100% dedicados a la actividad. Afirmó que les ha costado mucho tener instructores dedicados 100%, en la pandemia se quedaron con 1 solo instructor y luego se demoraron 3 meses para encontrar a alguien. La gran diferencia es que el que está contratado esta 100% disponible. Hoy se le pregunta cuál es su disponibilidad para agendar los turnos de vuelo, pero en definitiva el turno o jornada laboral se programa a medida que hay disponibilidad de vuelo por los alumnos. Eso rige para instructores de apoyo. Se le pregunta si las funciones son las mismas o son distintas, y responde que son las mismas, porque todo está en el manual de instrucción de vuelo, no hay espacio para que se haga cosas distintas, en ese sentido las funciones son exactamente las mismas.

III. Testimonial: Declararon los siguientes testigos

1. **MATÍAS GABRIEL ÁVILA MARTIN**: Indicó conocer a los demandantes porque son los padres de Nicolás Osorio, su compañero de trabajo en Aeromet. Enseguida, afirmó haber trabajado para Aeromet como instructor de vuelo, no realizando clases teóricas, sino que haciendo instrucción a alumnos. Respecto al trabajo de Nicolás Osorio señaló que era similar a su propio trabajo, pero además el primero hacia clases teóricas en la sede de la comuna de Las Condes, y efectuaba preparación de vuelo, revisión de meteorología y condiciones seguras de vuelo. Se le pregunta donde se realizan estas acciones, a lo que señaló que depende, ya que lo meteorológico se ve por internet, la documentación del avión se revisa antes de cada vuelo, y por el lado de la planificación del vuelo llenaban los formularios correspondientes que permitían evaluar y verificar que estaba todo apto. Indicó que los vuelos se realizaban desde Tobalaba y se trasladábamos a “La Victoria de Chacabuco” donde podían realizar instrucción. Lo anterior debido a que en



Tobalaba estaba prohibida la instrucción por parte del club aéreo, que es el administrador de la pista. El motivo de esta suspensión, según señaló el testigo es un acuerdo debido a un accidente de carabineros, en el que se estrelló un avión y fallecieron varias personas en tierra. Se le consulta respecto a cómo sabía cuándo debía realizar instrucciones, a lo que contesta que se guiaba por el calendario de Google, donde se les asignaban vuelos. Señaló que “si salía algo ahí teníamos que llegar si o si a volar”. Respecto a las programaciones del calendario, indicó que de forma semanal los viernes se informaba que debían hacer, y con ello se enteraba de cuantos vuelos tenían en la semana, los que podían ser más de 15 entre lunes y lunes, ya que no había establecido un descanso, todo dependía de la disponibilidad de los alumnos y los aviones. Sostuvo que el calendario era organizado mientras él estuvo en la empresa por Luis Travieso, jefe de instrucciones, aunque tomaba decisiones como jefe de operaciones, como de mantenimiento, programación, sanciones a alumnos. Todo lo que hacían en Tobalaba pasaba por él. Afirma que las comunicaciones eran de forma verbal o vía WhatsApp, sobre el mantenimiento de la aeronave o cualquier cosa anormal. Respecto al accidente, indicó que ese día llegó temprano, 1 hora antes del vuelo programado. Ese día al poco rato se presentó Nicolás Osorio con el piloto que tenía a cargo que era Cristóbal Arriagada. Estaba también Mario Villalobos, el jefe de despachadores cumpliendo la función y luego Sebastián Godoy, el alumno que yo tenía asignado. Dentro de ese tiempo todavía no llegaba Luis Travieso ni Cristian Radrián, que normalmente llegaban más tarde. Señaló que lo que pudo observar del accidente es que se hizo el pre vuelo del avión por el alumno, el instructor supervisó el pre vuelo, que todo estuviera OK. Recalca que es aquello que pudo ver, pues su atención estaba en su alumno. Indica que conversó con Nicolás en la sala de briefing y luego cada uno partió al avión para subirse y empezar a hacer los procedimientos necesarios para encender el motor. Los aviones se ponían en calle de “taxeo” que es un solo sentido para salir. El avión de Nicolás quedó en primer lugar y en segundo lugar el del testigo por lo que tenía visión de lo que pasaba. Cuando echaron a andar motor, presentó un ruido poco característico, que nunca había escuchado, porque según declaró, ese motor es parejo. Cuando hay un ruido raro uno después de 500 horas de



vuelo se sabe inmediatamente que pasa algo raro. Tuvo partida con pérdidas erráticas, se les apagó el motor, por lo que el despachador les fue a preguntar y volvieron a encender el motor. Este tenía los mismos ruidos, pero luego se normalizo y se comportó completamente normal. Sostuvo que el despachador le comentó que Cristóbal le dio el Ok y ellos que estaban arriba del avión sabían mejor que pasó, pero afirmó que todos quedaron extrañados con lo sucedido. Luego, hicieron un rodaje por las calles de taxeo, primero partió el avión de Nicolás y después el avión del testigo. Dentro de todo lo extraño que paso afirmó haber puesto atención a” ver si pasaba algo con el avión, a ver si Nicolás me hacía alguna señal o me decía algo por radio”. Durante el rodaje el avión se veía normal, no tenía perdidas de aceite o combustible. Luego, el testigo indica que Nicolás Osorio llegó al punto de espera, y junto con su alumno chequeó todos los parámetros para ver las condiciones del avión. Quedó al lado de los aviones y les tomo el tiempo normal hacer estos procedimientos, infiere de ello que no llegaron y despegaron. Señaló que mientras él estaba en procedimientos con su alumno autorizaron a Nicolás Osorio a despegar y en algún momento escucho que el avión presentó una falla de motor (literalmente indicó que se escuchó por radio “*Alfa Uniform Victor con falla de mot...*” y se cortó la transmisión). Y se cortó la comunicación. Sostuvo que su alumno le indicó que mirara por la derecha, y pudo ver que el avión alfa venia en descenso, se abrieron por derecha, tratando de darse espacio antes de tomar una decisión y posterior, a muy baja altitud iniciaron un viraje por izquierda evitando hangares, casas y un montículo al final de la pista, y lamentablemente el viraje entró en una condición de que el avión perdió sustentación y se atornilló hacia abajo, lo que a baja altitud es irrecuperable, además de que los aviones no están hechos para recuperarse. El avión estallo inmediatamente en llamas. Sostuvo que, de lo que pudo ver pensó que fallecieron. Solicitó rodaje para llevar al alumno de forma segura donde partieron el vuelo y por lo que vio había mucha gente y asistencia no faltaba. Consideró poco seguro detener el avión en otro lugar que no fuera el hangar. Indica que le comunicó a Mario Villalobos, subiendo al segundo piso y luego a Luis Travieso y Cristian Radrigan. Ninguno de los tres estaba al tanto de lo sucedido. Afirmó que cuando comunicó lo sucedido quedaron muy exaltados,



empezaron a hacer llamados y él se retiró a hacer lo mismo para avisar lo que había sucedido. No pasaron 15 minutos y Mario Villalobos le avisó que los estaban sacando que estaban vivos, así que señaló haber ido por sus medios propios al lugar del accidente donde no se me acercó a más de 5 o 10 metros para no entorpecer los servicios de emergencia. Señaló que el avión estaba irreconocible en llamas. A Cristóbal lo habían evacuado a la posta central y a Nicolás lo estaban asistiendo sobre la pista donde se encontraba completamente oscuro, con aceite encima o quemado, se veía que él estaba consciente, que le hablaba al personal que lo atendía y al tiempo después lo subieron a un helicóptero y se lo llevaron a la Clínica las Condes. Luego de ello señaló que fue a la clínica a ver si podía asistir en algo, hablando con la enfermera jefe quien le di preguntó si tenía datos de quien había llegado porque no sabían quién era, así que se comunicó con la familia de Nicolás que iba en camino a la clínica, ambos muy afectados le preguntaron que había sucedido, que detalle les podía dar. Señaló que llamó a Javier Fuentealba, también en conocimiento y que iba en camino a la clínica. Posterior a eso la enfermera avisó que iba a pasar, todos querían ver a Nicolás. La familia paso, y el testigo indica que prefirió quedarse, porque según relata, con lo que había visto era suficiente. Reitera que Nicolás había salido muy mal del accidente, muy quemado. Consultado acerca de la frase “era imposible seguir adelante” respecto a la situación en la que se encontraba el avión, explica que todo esto ya era cuando se había despegado. Señaló que el aeródromo de Tobalaba es particular. Está rodeado de casas, no hay donde aterrizar en caso de emergencia hasta tener una altitud que dé más tiempo. Entonces la pista 1-9 por el costado derecho, hacia el oeste estaba llena de hangares con aviones, casas, árboles, tendido eléctrico, no hay donde aterrizar. Los procedimientos normales y por estandarizaciones de la empresa dicen que se tiene una emergencia de falla del motor se debe seguir planeando hacia adelante, porque virar es peligroso porque se pierde energía, tiempo. En el aeródromo de Tobalaba no es posible seguir adelante porque no hay por donde seguir. Finalizó señalando que “Si a mí me pasara una emergencia como esa también tendría que virar”. Agregó que por la izquierda hay un parque industrial. Contrainterrogado, se le consulto respecto a la programación de los vuelos de instrucción, específicamente



que pasaba si algún día tenía un vuelo programado y no podía asistir. El testigo contestó señalando que lo perjudicaba económicamente, y por lo menos le llegaría un llamado de atención, y no le programarían los turnos como le favoreciera económicamente. Señaló que había castigo por no asistir. Afirmó que como piloto nunca llegó tarde o faltó a los vuelos, en todo el tiempo que estuvo. Indicó que solo tuvo que avisar “como mucho” dos veces debido a un accidente en motocicleta. Señaló que si el instructor no podía ir a hacer la clase esta se cancelaba. Consultado acerca de si había alguien que lo pudiera reemplazar indicó que tenían una hora antes para llegar a preparar el vuelo, y si cancelaba el turno justo cuando debería estar llegando a iniciar el vuelo, este ya estaba atrasado y desordenaba la programación del vuelo. Se le consulto que pasaba si cancelaba días antes, a lo que señaló que, si es que había disponibilidad de otro instructor, se le asignaba a él el vuelo. Afirmó que se le pagaba con boletas de honorarios. Se le preguntó por qué se establecían programaciones y con que anticipación se les enviaban, a lo que contestó que le enviaban las programaciones los viernes, no recordando si iniciaban el sábado inmediatamente posterior el lunes siguiente. Se le pregunta si la actividad es regulada, y contesta afirmativamente, señalando que no se vuela sin documentación, y que la actividad es regulada por la DGAC. Consultado respecto al aeródromo de Tobaraba, afirmó que, si estaba habilitado para volar, pero desconoce si específicamente la pista está habilitada. Se le pregunta si debe pedir autorización para despegue o aterrizaje, a lo que contesta afirmativamente, señalando que la torre de control debe autorizar, y que la torre es operada por personal de licencia de controlador de tráfico aéreo. Señaló desconocer el detalle pero que “algo tienen que ver” con la DGAC. Luego precisa que para ser controlador aéreo debe encontrarse autorizado por la DGAC. El abogado de la parte demandada exhibió un documento al testigo, y le preguntó quién definía la disponibilidad de horas para trabajar de cada piloto. El testigo contesto señalando que él no estaba en condición de decir que no quería trabajar. Indica que “obviamente” había ocasiones en que si necesitaba hacer algún trámite importante durante la semana. Afirmó que si pedía días libres era castigado con la programación, y no le daban los libres que el pedía. El abogado de la demandada precisa que le está preguntando si en el correo



electrónico exhibido está informando su disponibilidad o pidiendo días libres. El testigo contestó que en el correo le piden disponibilidad, y eso fue lo que envió, pero que esa no es la intención del correo. Se le consulta si recuerda las veces que faltó, a lo que indica que no lo recuerda con exactitud. Se le pregunta como notificaba la ausencia, a lo que indicó que lo hacía por medio de WhatsApp, correo electrónico o llamada telefónica. Se le preguntó quién era el encargado del pre vuelo, e indicó que el piloto al mando. Indicó que, si había un problema de motor o vuelo de la aeronave, si este no se vio en el pre vuelo, se ve en el punto de espera. Señaló que “Ellos estaban en su facultad para ir a probar los parámetros de motor cuando ello no sea inseguro” (refiriéndose a el piloto y el alumno). Se le preguntó quién puede decidir no despegar, a lo que contestó que cualquiera de los dos pilotos. La decisión es del piloto al mando, pero si hay tripulación y dice que no quiere despegar se comunica al piloto y debe existir una razón de peso para no despegar. Se le pregunta a donde se dirigían los aviones, e indicó que, por procedimiento de la empresa, siempre que no hubiera limitación de peso y balance en el vuelo de la mañana se salía “full combustible” independiente si el vuelo a realizar requería de la autonomía completa de la aeronave o era un vuelo corto. Señaló que no tenía claro si se dirigían a la Victoria de Chacabuco o a la pista de Los Andes. Indicó a propósito de esta pregunta que en la pista de Tobalaba no se pueden hacer maniobras, por lo que se dirigían a un aeródromo más adecuado. Indicó que la pista no cumplía los parámetros, pero que cuando fue construida sí, porque no había nada alrededor. Consultado al respecto, el testigo señaló que no había firmado ningún contrato con AEROMET y que el Sr. Osorio tampoco lo había hecho. Indicó que “era un tema recurrente, cuando nosotros entramos, a los instructores anteriores los echaron porque pidieron contrato y no se los dieron. Se había hablado de que nos iban a hacer contrato, pero nunca hubo intención por parte de Aeromet. Solo Luis travieso nos dijo que quizás nos iban a contratar, por lo mismo no quisimos pedir mucho, sabiendo lo que le paso a los instructores anteriores”. Se le consulto respecto a las vacaciones, e indicó que el pedía días libres, pero que después de pedirlos se le castigaba con más días libres que no había pedido, lo que le perjudicaba económicamente. Se le consulta como se registra el



vuelo, y el testigo indicó que el registro va por el nombre de la matrícula del avión, y que los pilotos presentan un plan de vuelo y aplican la matrícula para todo lo que tienen que hacer. Por empresa se les asignaba un vuelo en un avión, pero en la práctica podían cambiar el avión, no era rígido. Finalmente, se le pregunta si había constancia de que el vuelo era operado por Aeromet, a lo que indicó que sí, porque los aviones tienen matrícula comercial y era sabido por todos que eran de propiedad de Aeromet. En el operador se ponía Aeromet.

2. MATÍAS GUILLERMO BRANTE MÉNDEZ: Indicó haber tenido relación comercial con Aeromet entre 2017 y 2019, además de haber sido alumno de Nicolás Osorio. Señaló que en noviembre del año 2016 se fue a matricular a la escuela de vuelo Aeromet para curso de piloto comercial. El curso empezaba en abril de 2017. Inició los cursos de vuelo, y alcanzó a obtener la licencia de piloto privado y hasta mediados del 2019 mantuvo relación con Aeromet. En cuanto a su relación con Nicolás Osorio, indicó que cuando él llegó el año 2017, el Sr. Osorio llegó como “despachador de vuelo”. Pasó el tiempo, y el testigo siguió como alumno y durante ese periodo Nicolás empezó a volar y luego se transformó en instructor de vuelo, teórico y práctico. Señaló que el instructor teórico es quien impartía una clase teórica en las instalaciones de Aeromet, y cuando el estudio, esto era en la comuna de Las Condes. Detalló que los cursos teóricos eran de piloto privado, vuelos e instrumentos y piloto comercial, y cada cual consta de una malla. El curso consiste en que se empieza y termina el ramo, no se mezclan asignaturas. De piloto privado eran de lunes a viernes y de piloto comercial martes y jueves siempre en el mismo horario. Señaló que Nicolás Osorio impartió el ramo de Navegación de vuelo con instrumento, con una duración de 2 meses aproximadamente, 2 veces por semana, en horario de 6 a 10 los martes y jueves. Señaló que también era instructor de vuelo, y que sabían los horarios de clases de instrucción porque el jefe les mandaba el calendario con el ramo y el horario, y el ramo se anunciaba con el nombre del profesor. Indicó que el jefe de instructores era Javier Garay y luego Luis Travieso. Consultado respecto de cada cuanto se actualizaba el calendario, señaló que esto se realizaba una vez a la semana y dependía, porque había teóricos que estaban listos 2 o 3 semanas adelante, y a veces había cambio de instructores. En el calendario de



vuelo siempre 1 vez a la semana. El calendario era enviado por el jefe de despachadores de vuelo, y el de clases teóricas por el jefe de instrucción. Consultado respecto de los hechos del accidente, indicó: “Lo que manejo es que el avión tuvo un desperfecto, lo cual ocurrió mientras estaba a bordo Nicolás Osorio y Cristóbal Arriagada. No manejo lo hora. Tuvo como consecuencia que el avión se precipitara a tierra”. Afirmó haberse enterado vía WhatsApp un par de horas después del accidente. Se le consultó como comienza una clase práctica, e indicó que dependía. Como alumno o piloto alumno llegaba a la hora estipulada, usualmente 1 antes de la hora de partida, y se presentaba el plan de vuelo impreso, luego se hacía el pre vuelo y se imprimía la navegación a realizar. También en la oficina el despachador revisaba la licencia y peso y balance del avión. Si era un vuelo de instrucción, llegaba el instructor y se realizaba el briefing que es una conversación previa para revisar maniobras a realizar, se hacía en una oficina en el hangar. Luego se va al avión y empezaba el vuelo de instrucción. Si es que era instrucción, es decir el que volaba no tenía licencia de piloto había que ir al aeródromo de Chacabuco. Después se devolvía a Santiago. Luego un briefing o reunión con aspectos a mejorar, calificación firmada por alumno e instructor. Se le pide explicar que se ponía en la hoja de evaluación, a lo que el testigo indica que el instructor llenaba hoja de calificaciones, se rellenaba por ambas planas, calificado como buena, regular o mala. En la parte inferior se indicaba duración del vuelo y firma del alumno, en la parte posterior se escribían las observaciones. A parte se señalaba bueno y malo cada punto. Eso también iba firmado por el alumno. La documentación se dejaba en la carpeta de alumno, la que era guardada en cajones destinados a almacenar esta información. Dichos cajones estaban en el primer piso del hangar y luego fueron movidos al segundo piso. Finalmente, se le consultó la diferencia entre alumno y piloto alumno, a lo que contestó que el piloto alumno ya es piloto, así que puede volar solo.

3. FRANCISCO GERMAN DEAMBROSI TINELLI: Señaló haber trabajado para Aeromet, por lo que conoció a Nicolás Osorio. Indicó haber sido contactado por Facebook por la demandante. Indicó que prestó servicios como instructor de vuelo para Aeromet por 6 meses, entre octubre de 2017 y marzo de 2018. Afirmó que



nunca hubo relación laboral, debido a que la empresa se negaba a formalizar a los trabajadores. Al efecto indicó que muchas veces pidieron relación formal laboral a Luis Travieso y se les contestaba que estaba en tratativa. Pasaron 3 o 4 meses esperando, nunca hubo respuesta y los instructores acordaron no seguir volando y no se presentaron a trabajar. Afirmó que en la ocasión contactaron directamente al señor Fuentealba quien señaló que no seguían trabajando para la empresa. Afirmó que la respuesta fue violenta o agresiva. Pedía que se presentaran en las próximas 24 horas si es que no querían perder los puestos de trabajo y decía “que no fuéramos tontos porque este era un medio para un fin”. Indicó que pasadas las 24 horas redactaron una carta diciendo que si no se hacían contratos no se presentarían a trabajar. En cuanto a su relación con Nicolás Osorio, señaló que cuando trabajaba en Aeromet él (Nicolás Osorio) era despachador de aeronaves. De forma posterior a su salida de Aeromet indicó que a la semana salió un comunicado buscando instructores de vuelo, pedían requisitos altos. Afirmó que él tenía conocimiento de que Nicolás quería ser piloto comercial e instructor. Era una meta que él (Nicolás Osorio) tenía. Sabe que tiene licencia y conoce a personas que fueron sus alumnos. Sin embargo, señaló que perdió contactos de Aeromet y sus exalumnos le comentaron que fueron alumnos de Nicolás Osorio para Aeromet. Consultado respecto a las funciones de un instructor señaló que eran acompañar en el proceso de formación a un piloto en la formación del vuelo. Se consultó respecto a las etapas del curso, a lo que respondió que no recordaba exactamente, pero que es como cualquier escuela de vuelo, comienzan con maniobras básicas, superficie, instrumentos, navegación. Es un proceso continuo de 40 horas, este todo escrito por la DGAC cuales son las maniobras o estándares. Indicó que Aeromet tenía manuales y se remitían a la información que tenía la escuela. En su tiempo los instructores eran 5 personas con experiencia previa. En su caso el testigo indica que había trabajado antes para Aero santa maría de la UTFSM. Preguntado respecto a que debía hacer frente a inconvenientes, contesto que lo normal era contactar a Luis Travieso, jefe de instrucción y a través de él coordinar acciones con gente de mantenimiento con la empresa Nimbus que prestaba, mantención a la aeronave. Indicó que las comunicaciones eran de forma personal en el hangar u oficinas, y



que respecto de las aeronaves tenían un correo con Luis Travieso donde se programaban también las sesiones de instrucción. Respecto del mantenimiento del aeronave era de la misma forma, verbal. Solo informaba en el caso de que existieran discrepancias o anomalías con los mantenimientos. Indicó que a la fecha del accidente ya no prestaba servicios para Aeromet, y que cuando trabajó con ellos no enviaba disponibilidad, sino que Luis Travieso enviaba el calendario, y él le indicaba si había algún día que no pudiera. Afirmó que nunca faltó, así que nunca debió informarlo.

4. MARCELA PAZ LARROSA GILBERTO: Declaró ser madre de Nicolás Osorio. Indicó haberlo acompañado a su proceso de formación profesional a Europa, y declaró que no solo tenían un vínculo fraterno, sino que de amistad y cercanía con su hijo. Respecto de Aeromet, declaró que conocía solo lo que su hijo le comentaba, producto de su desarrollo profesional y como trabajador de Aeromet. Afirmó que su hijo tuvo una relación laboral, no esporádica con Aeromet. Indicó que esto se basaba en los tiempos en que trabajaba, ya que salía a las 6 de la mañana y llegaba a las 10 de la noche, estaba en tandas de aeronáutica, vuelos y luego salía a oficinas de Warren Smith a hacer sus módulos de parte teórica, y esto además no era solo el cumplir el horario, además el emitía boletas de honorario. Señaló que muchas veces le preguntó por qué no tenía contrato de trabajo y él respondía que el señor Travieso lo estaban estudiando y que con el señor Fuentealba no había mucha resolución porque no era su jefe directo. Consultada respecto de que el señor travieso fuera jefe directo del Sr. Osorio, respondió que sabía de esta situación porque el Sr. Travieso era quien llamaba y le daba instrucciones telefónicas, el calendar, los correos electrónicos, todo lo que tenía que hacer, incluyendo como tenía que llevar el registro de sus vuelos y horarios, la bitácora personal y el libro de novedades donde se indicaban anomalías de los aviones. Consultada al respecto, indicó que en el libro de novedades se registraba anomalías de aviones porque había prohibición tácita y explícita de que no se podían registrar en la bitácora del avión las fallas para que ese avión no se quedara en tierra, porque al no volar el avión no genera recursos. Señaló conocer lo anterior en su calidad de empresaria. Indicó que en la bitácora se registraba “El avión, las



cosas lindas, y en la de Nicolás las horas de vuelo, en libro de novedades todas las anomalías, por ejemplo, que todos los indicadores se iban a cero y que le respondieron que era un problema de software. El libro desapareció después de solicitarlo en la causa penal”. En cuanto a los hechos del accidente relató que su hijo salió a las 6:30 para presentarse como todos los días al aeródromo de Tobalaba, llegó una hora antes lo que estaba estipulado para instructores. Llegó a las instalaciones, hizo lo que tenía que hacer porque su alumno también tenía la calidad de piloto, tenía licencia y habilitaciones en forma. El otro piloto tenía la habilitación vencida y eso estaba en desconocimiento de Nicolás que es el instructor y Aeromet tenía que haber sabido que tenía las habilitaciones vencidas, el vuelo se habría evitado si se hubieran solicitado las licencias de los pilotos. Luego del *checklist* del avión realizado por Cristóbal Arriagada, se sacó el avión, se paró el motor. Se aduce porque el motor estaba feo, era normal, que se había tirado el “*chock*” (chupete) y que eso había generado la partida. Luego se fueron por el taxeo, llegan a cabeza central, se le da la autorización de partir y estando 30 o 20 segundos en el aire viene un shock total del avión no hubo más que informar que comunicar a la torre y les preguntan si tiene problema por la voz de la caída, Nicolás tuvo que tomar el mando, así que se escucha su voz. Antes del despegue los pilotos hacen briefing. En este caso el piloto al mando era Cristóbal Arriagada y en el briefing habían acordado que Cristóbal hacía la comunicación y Nicolás tomaba el control. Ahí Nicolás tomó el control evitando el mal mayor, viró y el avión además previamente el avión había tenido dos accidentes, uno de ellos había sido un cambio de ala. Afirmó que en una ocasión le preguntó a Nicolás si se había chequeado después este avión. Porque primero se le cortó el “*teleflex*”, y después se le cambió el ala. Afirmó que Nicolás le dijo que el avión tenía tendencia a entrar en spin, que fue lo que ocurrió ese día. Continuando con el relato del accidente indica que después de la situación, viene el impacto que cae de nariz el avión y luego viene la explosión. Sostuvo que afortunadamente estaban cerca del lugar del impacto personal de la PDI que hicieron la instancia del rescate. En minutos ella se enteró que acababa de caer y que estaba un 85% del cuerpo quemado, y que según testigos mantuvo la conciencia (señaló “para mi es más terrible, estar consciente en esas



condiciones es espantoso”), y estuvo preguntando por el compañero a carabineros. Nicolás estaba consciente, se identificó, dio su teléfono y pidió que contactaran a su madre, y que lo trasladaran y Clínica Las Condes. Señaló que ella fue con Matías Ávila, quien trató de explicarle lo sucedido, mientras estaban todos demasiado afectados, por lo que no era tiempo para interrogatorio. Posterior a ello llegó el señor Fuentealba que no sabía nada. Fue un momento impactante para todos. Luego de eso le permitieron entrar a ver a su hijo. Nicolás estaba en una camilla absolutamente de color negro, olía a combustible, estaba sedado en estado de coma. Estaba su padre, preguntó a los médicos y a la gente que estaba ahí cosas de su salud. Indica que ella preguntó si estaba quebrado. Tenía su cara negra, y su tobillo afuera. En algunas partes pensaba que eran hematomas, eran quemaduras profundas y eran muchas en su muslo, cosas que no vieron los demás. Relató que le preguntó al médico si tenía daño cerebral y si iba a sobrevivir y este respondió que tenía el 85% del cuerpo quemado, por lo que tenía el 85% de probabilidades de morir. Estaba una de las personas del SAPU que le dijo que Nicolás estaba consciente que iba muy tranquilo y que insistía preguntar por su compañero y si le habían avisado a su madre. Se le consultó a la testigo respecto de la situación de salud del Sr. Osorio. Contestó que se encontraba grave, estaba en la UTI, absolutamente grave, con muy pocas posibilidades de sobrevivencia. Señaló que el Sr. Fuentealba los acompañó ese día y al día siguiente con los dueños de Aeromet. Al día siguiente llegó el señor Travieso manifestando una teoría de que Cristóbal había dejado el “gascolator” abierto y cosas sin sentido, mientras había dos chicos tratando de sobrevivir. Después de esto, El médico a cargo se comunicó con la familia, y después de la reconstitución del tobillo y limpieza de quemaduras, les informó que Nicolás debía ser trasladado a otro centro donde tuvieran especialidades y tratamiento de quemaduras. Sugirieron Clínica Indisa, ya que tenían todo preparado y médicos especialistas. Afirmó que trataron de conseguir de inmediato el traslado. El sábado en la mañana ya estaban haciendo la gestión, porque Cristóbal que estaba en la Posta Central ya estaba siendo trasladado. Indicó que procedieron a hacer el traslado de Nicolás con mucho miedo, era un riesgo, pero los médicos dijeron que había que asumirlo y trasladarlo a un lugar donde correspondiera con su nivel de



quemadura. En la clínica Indisa tenían otro sistema que lo despertaron para saber su nivel de conciencia. Señaló que fue terrible cuando Nicolás se dio cuenta como estaba, trataba de sacarse el tubo para habla y su madre debía tranquilizarlo. Afirmó que “Yo le decía que estaba bien, que se había salvado, que era un héroe. Movía los ojos, se desesperaba y me mostraba los brazos, levantaba las piernas, trataba de pararse, se descontrolaba al verse en esas condiciones, fue muy terrible verlo en esas condiciones”. Consultada respecto del tiempo de hospitalización, señaló que estuvo 16 días en la Clínica Indisa y 1 noche en la Clínica Las Condes. Contrainterrogada, se le preguntó acerca de la supuesta instrucción de no dejar antecedentes en la bitácora de vuelo. Afirmó que era una orden expresa porque estaba en un correo electrónico. Indica que conoció el correo cuando un compañero de Nicolás se lo mostro y le envió el correo, mientras estaba en la clínica. Se le consulta en que rubro trabaja como empresaria, y responde que educación y salud. Se le preguntó por qué conoce los términos del vuelo o del negocio aeronáutico, y contesta que estuvo con su hijo desde que partió volando en Europa y luego lo acompañó en Estados Unidos, también en la FA que es una escuela aeronáutica de las más serias y exigentes. El estudio era todo el día. Indicó que ella era su copiloto en simulador y volaban juntos. Agregó que es parte de su formación como educadora, aprender y trabajar, como cuando ayuda a sus hijos en las tareas y leía en inglés los términos. Consultada respecto en que se basó para relatar datos técnicos indicó que se basa en los términos que conoce, que coinciden con el informe de la DGAC que dice que es una falla de motor. Consultada acerca de si estaba repitiendo lo que dice el informe de la DGAC, lo niega. Se le consultó entonces si se basa en los informes, e indicó que parte de lo que manifestó es de lo que ella maneja y además es de lo que aparece en los informes de la DGAC. Indicó que además se basa en la prueba que se encuentra en sede penal. Indicó también que los informes de la DGAC no necesariamente son certeros, ya que estaban hechos por personas que podían fallar. Ante esta afirmación, la abogada Francis Reyes le preguntó si acaso con su *expertise* adquirida sabía más que la DGAC, a lo que la testigo contestó que no. Afirmó que el correo electrónico al que hizo referencia estaba acompañado en el proceso. Consultada respecto de las licencias, indicó que



el Sr. Osorio tenía todas sus habilitaciones y licencias al día. Le preguntaron quién era el instructor de vuelo en el accidente y contestó que el piloto al mando era Cristóbal Arriagada y el Instructor del vuelo Nicolás Osorio. Se le preguntó cuanto tiempo trabajo Nicolás Osorio para Aeromet, a lo que contestó que ingresó como despachador el 2016. Luego a honorarios desde el 2017 y luego como instructor. Señaló que se le pagaba por transferencia, Nicolás enviaba su carga horaria, lo que había trabajado mensual y procedía una respuesta del jefe de operaciones y se revisaba si estaban de acuerdo y luego se emitía boleta de honorarios. Señaló que el pago siempre se efectuó con boletas de honorarios. Se le preguntó finalmente si tuvo acceso al libro de novedades, a lo que contestó que esta extraviado y la bitácora de vuelo del avión está en la DGAC, mientras que la bitácora de vuelo del Sr. Osorio la tiene en su poder la testigo, y en ella aparecen las horas de vuelo con el timbre de Aeromet.

IV. Exhibición de documentos: En la audiencia preparatoria, y a solicitud de la parte demandante, el tribunal ordenó la exhibición de los siguientes documentos:

1. Programas de estudio, mallas curriculares y horarios de clases tanto prácticas como teóricas, en los diversos cursos que imparte, correspondientes a los años 2018 y 2019.-
2. Toda documentación referida a Procedimientos de Trabajo Seguro respecto de las aeronaves de la demandada y en especial de aquella matrícula CC - AUV. -
3. Registros de capacitación otorgada a Nicolás Osorio para enfrentar emergencias en caso de detención o falla de motor en vuelo, respecto de las aeronaves de la demandada
4. Contratos de trabajo de Luis Travieso, jefe de instructores, y de Cristian Radrihan Maroto, Gerente de operaciones. -
5. Comprobantes y/o constancias de capacitación, esto es; cursos (iniciales / recurrentes), conferencias, charlas foros, seminarios y/o talleres efectuados por la demandada a Nicolás Osorio en cuanto al Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) según DAN 152.501.-



XXMFXDSYHX

6. Copia del Manual de Gestión de la Seguridad Operacional SMS y constancia de entrega y capacitación sobre el mismo, por parte de la demandada a Nicolás Osorio, según DAN 152. 209.-

Respecto al cumplimiento de los documentos cuya exhibición se ordenó, la demandante dio por cumplida la letra d) del acta de audiencia preparatoria, esto es “Contratos de trabajo de Luis Travieso, jefe de instructores, y de Cristian Radrigan Maroto, Gerente de operaciones” y dio como parcialmente cumplida la exhibición del documento que en el acta de audiencia preparatoria se identifica con el literal a), esto es “Programas de estudio, mallas curriculares y horarios de clases tanto prácticas como teóricas, en los diversos cursos que imparte”. Asimismo, dio como no cumplida la exhibición de los otros documentos. Por lo anterior solicitó la aplicación de la sanción contenida en el art. 453 N°5 del Código del Trabajo, respecto de la falta injustificada de exhibición de documentos que, por obligación legal deben obrar en poder de la demandada. Se dio traslado de esta solicitud a la demandada, y se resolvió dejar la resolución de este incidente para la sentencia definitiva. Al respecto, cabe hacer presente que los puntos 2 y 3 (o B y C en el acta de audiencia preparatoria) dicen relación con obligaciones propias de un empleador. Por lo anterior, para resolver este punto, es preciso en primer lugar resolver la existencia de una eventual relación laboral entre las partes, por lo que se resolverá más adelante. En cuanto a los puntos 5 y 6, se refieren a obligaciones específicas relacionadas capacitaciones en el sistema de gestión de seguridad operacional y su manual, todo según DAN 152. Dicha normativa, indica en su capítulo B, 152.2 ser aplicable para “Todas las empresas aéreas certificadas y recertificadas en conformidad a la Norma DAN 119, y que operan según DAN 121” por su parte, la DAN 119 indica ser aplicable a operadores chilenos o extranjeros que realicen servicio de transporte aéreo de pasajeros o de carga, nacional o internacional, regular o no regular, cabotaje y servicios de trabajos aéreos. En cuanto a la DAN 121 indica ser aplicable a “Las empresas aéreas titulares de un Certificado de Operador Aéreo (AOC) en adelante “operadores” de conformidad a lo establecido en la norma DAN 119 que realicen Servicios de Transporte Aéreo nacionales e internacionales, regulares y no regulares, con aeronaves de más de 19 asientos de pasajeros según certificado de tipo, excluyendo los asientos de la tripulación”, “A todos los Centros de Instrucción que impartan instrucción bajo la modalidad de AQP (Programa de



Cualificación Avanzado) o de acuerdo con lo establecido en esta norma” y “A los titulares de licencia aeronáutica respecto de los cuales esta norma hace referencia”.

La parte demandada afirmó que, por el contrario, a lo sostenido por la demandante, la empresa se rige pro lo dispuesto en la DAN 137, que regula “a todos los operadores chilenos o extranjeros, ya sea con aeronaves de matrícula nacional o extranjera, en operaciones de trabajo aéreo en el territorio nacional”. Según art. 137.7 Letra (c), entre ellos se incluye a los operadores de instrucción de vuelo. Sin embargo, la aplicabilidad de esta segunda norma no implica que la DAN 152 no se aplicable, siempre y cuando se acredite que la demandada cumple con los requisitos de aplicabilidad de dicha norma.

En autos, no se ha acreditado que la empresa demandada cumpla con alguna de las condiciones establecidas en la DAN 121, referidas a aeronaves de más de 19 asientos de pasajeros, a impartir instrucción bajo modalidad “AQP”. Por lo anterior, no habiéndose acreditado la obligación legal de que los documentos ordenados exhibir en los puntos 5 y 6 deban obrar en poder de la demandada, no se aplicará respecto de ellos el apercibimiento solicitado. Respecto de los puntos 2 y 3, referidos a obligaciones propias de la relación laboral, se resolverá una vez se analice dicho punto.

V. Oficios: La parte demandante incorporó las respuestas a los siguientes oficios:

1. Inspección comunal del Trabajo de Santiago sur oriente
2. Clínica Indisa
3. Carabineros de Chile
4. DGAC
5. Ministerio Público
6. Wom S.A. (se señala que pertenece a otro número)
7. Entel S.A.

VI. Otros medios de prueba:

1. Registro de video de fecha 18 de enero de 201, capturado desde otro avión, y en que consta el accidente aéreo en que intervino la aeronave matrícula CC - AUV, finalmente accidentada.



2. Registro de video consistente procedimientos previos al vuelo AEROMET, donde se da cuenta de los procedimientos de trabajo que deben cumplir los instructores de vuelo con los alumnos, durante la clase de instrucción de vuelo.
3. Registro de audio enviado por Luis Travieso jefe de instructores de la demandada, luego del accidente
4. Registro de audio con declaración de Cristóbal Arriagada.
5. Registro de audio del 18 de enero de 2018, correspondiente a Torre de control aeródromo Tobalaba, donde consta autorización de despegue y accidente.
6. Se tenga a la vista causa RIT I- 299- 2019 del Segundo Juzgado de Letras del Trabajo de Santiago, en que se rechaza la reclamación interpuesta por la demandada AEROMET, en contra de la Resolución que se pronunció sobre la Reconsideración de Multa interpuesta por informalidad laboral.

B) Demandada:

I. Documental:

1. Boleta de honorarios electrónica N°1 emitida por Nicolás Alonso Osorio Larrosa a Instrucción y Transporte Aéreo Aeromet Limitada de fecha 03 de mayo de 2018 por un monto total de \$735.300.
2. Boleta de honorarios electrónica N°2 emitida por Nicolás Alonso Osorio Larrosa a Instrucción y Transporte Aéreo Aeromet Limitada de fecha 29 de mayo de 2018 por un monto total de \$828.000.
3. Boleta de honorarios electrónica N°4 emitida por Nicolás Alonso Osorio Larrosa a Instrucción y Transporte Aéreo Aeromet Limitada de fecha 29 de junio de 2018 por un monto total de \$27.000.
4. Boleta de honorarios electrónica N°5 emitida por Nicolás Alonso Osorio Larrosa a Instrucción y Transporte Aéreo Aeromet Limitada de fecha 26 de junio de 2018 por un monto total de \$1.253.700.
5. Boleta de honorarios electrónica N°6 emitida por Nicolás Alonso Osorio Larrosa a Instrucción y Transporte Aéreo Aeromet Limitada de fecha 30 de julio de 2018 por un monto total de \$1.037.700.



6. Boleta de honorarios electrónica N°7 emitida por Nicolás Alonso Osorio Larrosa a Instrucción y Transporte Aéreo Aeromet Limitada de fecha 27 de agosto de 2018 por un monto total de \$432.000.
7. Boleta de honorarios electrónica N°8 emitida por Nicolás Alonso Osorio Larrosa a Instrucción y Transporte Aéreo Aeromet Limitada de fecha 27 de septiembre de 2018 por un monto total de \$2.452.500.
8. Boleta de honorarios electrónica N°9 emitida por Nicolás Alonso Osorio Larrosa a Instrucción y Transporte Aéreo Aeromet Limitada de fecha 29 de octubre de 2018 por un monto total de \$2.452.500.
9. Boleta de honorarios electrónica N°10 emitida por Nicolás Alonso Osorio Larrosa a Instrucción y Transporte Aéreo Aeromet Limitada de fecha 27 de noviembre de 2018 por un monto total de \$2.411.100.
10. Boleta de honorarios electrónica N°11 emitida por Nicolás Alonso Osorio Larrosa a Instrucción y Transporte Aéreo Aeromet Limitada de fecha 26 de diciembre de 2018 por un monto total de \$2.550.600.
11. Póliza de Seguro N°41352 suscrita entre Instrucción y Transporte Aéreo Aeromet Limitada y Orión Seguros Generales S.A. cuya fecha de emisión es 28 de noviembre de 2018 y periodo de vigencia desde 02/12/2018 hasta 01/12/2019 por una prima bruta de USD\$43.600.
12. Norma Aeronáutica. DAN N°91. Reglas del Aire. Resolución Exenta N°0962 del 24 de octubre de 2018 de la Dirección General de Aeronáutica Civil.
13. Norma Aeronáutica. DAN N°137. Trabajos Aéreos. Resolución Exenta N°08/0/1/316/1027 del 29 de noviembre de 2017 de la Dirección General de Aeronáutica Civil.
14. Norma Aeronáutica. DAN N°150. Normas para la operación de Aeronaves Deportivas Livianas (LSA). Resolución Exenta N°08/0/1/162/0494 del 26 de junio de 2018 de la Dirección General de Aeronáutica Civil.
15. Norma Aeronáutica. DAR N°91. Reglas de vuelo y operación general. Decreto Supremo N°128 de 11 de diciembre de 2006.
16. Compendios antecedentes Aeromet
17. Copia de informe Drenaje de combustible



18. Informe sobre *gascolator* (Drenaje de motor).
19. Carta de fecha 11 de octubre de 2019, enviada por Javier Lientur Fuentealba Hiriart, Gerente General de Instrucción y Transporte Aéreo Aeromet Limitada, dirigida a Técnicos Aeronáuticos Asociado
20. Resolución N°08/1/302 de fecha 16 de octubre de 2014, pronunciada por la Dirección General de Aeronáutica Civil otorgando Certificado de Operador Aéreo a la Empresa Aero comercial Chilena “Instrucción y Transporte Aéreo Aeromet Limitada”.
21. Actualizaciones y modificaciones. Manual de estandarización de maniobras visuales y procedimientos. Página 3.
22. *Chapter 17. Emergency Procedures.*
23. *Aircraft Control After Engine Failure on Takeoff.*
24. Su motor falló después del despegue ¿Debería volver a la pista? Por Swayne Martin. 21 de mayo de 2019.
25. *Engine Failure on Climb leads to impossible turn. LAX07LA022*
26. Hoja de calificación de vuelo. Etapa N°2. Vuelo Dual (02:00 horas) firmada por instructor y alumno.
27. Maniobra de retorno a la pista con fallas de motor.
28. Actualizaciones y modificaciones. Manual de estandarización de maniobras visuales y procedimientos. Página 3 y 10.
29. Correo electrónico enviado por Nicolás Osorio Larrosa a Luis Travieso con fecha 09 de agosto de 2018 a las 12:16 horas.
30. Manual Práctico Bristell NG 5. Pre vuelo, elaborado por Nicolás Osorio Larrosa. Instructor de Vuelo.
31. Correo electrónico enviado por Nicolás Osorio Larrosa a Luis Travieso con fecha 09 de agosto de 2018 a las 12:16 horas.
32. Manual Práctico Bristell NG 5. Emergencia Simulada, elaborado por Nicolás Osorio Larrosa. Instructor de Vuelo.
33. Copia de informe Viraje Gota de Agua.
34. Manual de Instrucción de Vuelo (MIV). Instrucción y Transporte Aéreo Aeromet Limitada



35. Manual de estandarización de maniobras visuales y procedimientos, elaborado por Instrucción y Transporte Aéreo Aeromet Limitada.
36. DAC 06 00 08 I Anexo C. Registro de Trabajos de Mantenimiento Aeronave con registro de fecha 16 de enero de 2019.
37. Copia de registro de uso de avión BRM Aero Bristell. Matrícula CC - AUV de fecha 09 de noviembre de 2018. Piloto: Isabela Plesuva y Pasajero: Marcelo Rivera.
38. Copia de registro de uso de avión BRM Aero Bristell. Matrícula CC - AUV de fecha 16 de mayo de 2018. Piloto: Matías Bronte y Pasajero: Catalina Tolosa
39. Copia de registro de uso de avión BRM Aero Bristell. Matrícula CC - AUV de fecha 08 de junio de 2018. Piloto: Carlos Rubio y Pasajero: Claudio Carvajal.
40. Copia de registro de uso de avión BRM Aero Bristell. Matrícula CC - AUV de fecha 28 de junio de 2018. Piloto: Miguel Carrera y Pasajero: Rosario Rivera.
41. Copia de Ord. D.R.M N°202/2019 de fecha 29 de enero de 2019 emitido por el Instituto de Seguridad Laboral.
42. Copia de Declaración y Pago simultáneo de obligaciones previsionales N° serie resumen 162038991. Pago electrónico de fecha 11 de febrero de 2019.
43. Copia de correo electrónico enviado por Milan Bristela a Frederick Pirela de fecha 18 de agosto de 2018 a las 6:52 horas. Asunto: *High Temperature CHT*.
44. Copias de conversaciones sostenidas por WhatsApp de fecha 28 de diciembre de 2018 entre Nicolás Osorio y Luis Travieso.
45. Copia de correo electrónico enviado por Matías A a Luis Travieso de fecha 04 de enero de 2019 a las 09:33 horas. Asunto: Disponibilidad Semanal.
46. Copia de cadena de correos electrónicos entre Matías A y Luis Travieso (3 mensajes). Asunto: Disponibilidad Semanal.
47. Copia de certificado electrónico de matrícula. Libro27. Fojas 201. Año 2018. Matrícula: CC - AUV. Modelo: BRM AERO, S.R.O / Bristell S - LSA. Número de Serie 317/2018.
48. Copia de hoja de limitaciones de operación CC - AUV. N°17375/2018.
49. Copia de Hoja de Vuelo. Avión BRM Aero Bristell. Matrícula CC - AUV de fecha 16 de mayo de 2018. N° de Folio: 4553



50. Copia de Hoja de Vuelo. Avión BRM Aero Bristell. Matrícula CC - AUV de fecha 08 de junio de 2018. N° de Folio: 4566
51. Copia de Hoja de Vuelo. Avión BRM Aero Bristell. Matrícula CC - ado de fecha 18 de junio de 2018. N° de Folio: 4056
52. Copia de Hoja de Vuelo. Avión BRM Aero Bristell. Matrícula CC - APE de fecha 23 de junio de 2018. N° de Folio: 3992
53. Copia de Hoja de Vuelo. Avión BRM Aero Bristell. Matrícula CC - AUV de fecha 28 de junio de 2018. N° de Folio: 4606
54. Copia de Hoja de Vuelo. Avión BRM Aero Bristell. Matrícula CC - ADJ de fecha 03 de julio de 2018. N° de Folio: 4070
55. Copia de Hoja de Vuelo. Avión BRM Aero Bristell. Matrícula CC - APE de fecha 17 de julio de 2018. N° de Folio: 4125
56. Copia de Hoja de Vuelo. Avión BRM Aero Bristell. Matrícula CC - ADJ de fecha 27 de julio de 2018. N° de Folio: 4085
57. Copia de Hoja de Vuelo. Avión BRM Aero Bristell. Matrícula CC - ADJ de fecha 13 de julio de 2018. N° de Folio: 4081
58. Copia de Hoja de Vuelo. Avión BRM Aero Bristell. Matrícula CC - AUV de fecha 09 de noviembre de 2018. N° de Folio: 4538
59. Copia de Hoja de Vuelo. Avión BRM Aero Bristell. Matrícula CC - APE de fecha 14 de noviembre de 2018. N° de Folio: 4727
60. Copia de Hoja de Vuelo. Avión BRM Aero Bristell. Matrícula CC - ADJ de fecha 28 de noviembre de 2018. N° de Folio: 4763
61. Copia de Hoja de Vuelo. Avión BRM Aero Bristell. Matrícula CC - APE de fecha 17 de diciembre de 2018. N° de Folio: 4964
62. Copia de correo electrónico de Frederick Pirela dirigido a Luis Travieso y Cristian Radrigan de fecha 24 de abril de 2018 a las 12:40 horas. Asunto Libro de Novedades
63. Copia de cadena de correo electrónico de Luis Travieso dirigido a varios remitentes de fecha 30 de abril de 2018 a las 11:00 horas. Asunto Uso Libro de Novedades
64. Copia de libro de novedades



65. Copia Declaración de Frederick Pirella
66. Denunciada presentada de fiscalía regional de Las Condes, presentado por David Hernán Tortello Brito, sobre pérdida de libro de novedades.
67. Copia de Minuta sobre Reunión Alumnos Pilotos (11 de junio de 2018).
68. Copia de correo electrónico de Milan Bristela dirigido a Frederick Pirella de fecha 18 de agosto de 2018 a las 06:52 horas. Asunto: *High Temperature* CHT.
69. Copia de Historial y Bitácoras de Mantenimiento Aeronave CCAUB. N° Serie Aeronave: 317/2018. Modelo Bristell S - LSA.
70. Copia de Informe Final Accidente de Aviación N°1798CG de fecha 05 de diciembre de 2016.
71. Copia de Informe Final Incidente de Aviación N°1830CG de fecha 27 de septiembre de 2017
72. Copia de Informe Final Accidente de Aviación N°1848WS de fecha 12 de febrero de 2018
73. Copia Identificación NTSD: CEN17LA316. Índice de agosto de 2017 (español)
74. Copia Identificación NTSD: CEN17LA316. Índice de agosto de 2017 (inglés)
75. Copia Identificación NTSD: CEN12FA586. Índice de agosto de 2012 (español)
76. Copia Identificación NTSD: CEN12FA586. Índice de agosto de 2012 (inglés)
77. Copia de texto “*Engine Failure On Climout Leads To Impossible Turn.* LAX07LA022
78. Copia de Informe sobre Gascolator (Drenaje Motor)
79. Copia de correo electrónico de Milan Bristela dirigido a Javier Fuentealba de fecha 15 de octubre de 2019 a las 04:57. Asunto: AUV/ *Gascolator Picture* (inglés)
80. Copia de correos electrónicos de Milan Bristela dirigido a Javier Fuentealba de fecha 15 de octubre de 2019 a las 04:57. Asunto: AUV/ *Gascolator Picture* (español)
81. Copia de cadena de correo electrónicos de Luis Travieso dirigido a diversos remitentes. Asunto: Ajuste Programa Piloto Privado T4 18, de fecha 25 de septiembre de 2018.
82. Copia de correo electrónico de Luis Travieso dirigido a Nicolás Osorio Larrosa de fecha 09 de octubre de 2018 a las 17:03. Asunto: Aerodinámica



83. Copia de cadena de correos electrónicos de Luis Travieso dirigido a diversos remitentes. Asunto: Control Asistencia de fecha 10 de octubre de 2018.
84. Copia de cadena de correos electrónicos de Luis Travieso dirigido a diversos remitentes. Asunto: Curso Piloto Privado de fecha 28 de diciembre de 2018
85. Copia de cadena de correos electrónicos de Luis Travieso dirigido a diversos remitentes. Asunto: Reunión Psicología, de fecha 15 de junio de 2018
86. Copia de conversaciones sostenidas por WhatsApp entre Nicolás Osorio y Eduardo Fuente. Tema: coordinación de visitas a empresas de simuladores. fechas 4, 10, 13 y 17 de abril de 2018.
87. Copia de conversaciones sostenidas por WhatsApp entre Nicolás Osorio y Eduardo Fuente. Tema: coordinación de visitas a empresas de simuladores en Padre Hurtado de fecha 15 de junio de 2018
88. Copia de conversaciones sostenidas por WhatsApp entre Nicolás Osorio y Eduardo Fuente. Tema: coordinación de visitas a empresas de simuladores FDT de fecha 21 de junio de 2018.
89. Copia de conversaciones sostenidas por WhatsApp entre Nicolás Osorio y Luis Travieso. Tema: Consulta sobre problema con alumnos de fecha 07 de septiembre de 2018
90. Copia de conversaciones sostenidas por WhatsApp entre Nicolás Osorio y Luis Travieso. Tema: Envío de calendario al email y modificación de fecha 12 de septiembre de 2018
91. Copia de conversaciones sostenidas por WhatsApp entre Nicolás Osorio y Luis Travieso. Tema: Acuerdo sobre clases teóricas y vuelo de fecha 12 de septiembre de 2018
92. Copia de conversaciones sostenidas por WhatsApp entre Nicolás Osorio y Luis Travieso. Tema: Nueva consulta sobre aprobación de la DGAC para ser incorporado como Instructor de Vuelo de fecha 21 de septiembre de 2018
93. Copia de conversaciones sostenidas por WhatsApp entre Nicolás Osorio y Luis Travieso. Tema: Solicitud de disponibilidad para vuelo de mantenimiento de fecha 28 de septiembre de 2018



94. Copia de conversaciones sostenidas por WhatsApp entre Nicolás Osorio y Luis Travieso. Tema: Cambio de programación, de fecha el 30 de octubre de 2018.
95. Copia de conversaciones sostenidas por WhatsApp entre Nicolás Osorio y Luis Travieso. Tema: Manual de Maniobras, de fecha 25 de noviembre de 2018
96. Copia de conversaciones sostenidas por WhatsApp entre Nicolás Osorio y Luis Travieso. Tema: Cancelación de Turno, de fecha 04 de diciembre de 2018.
97. Copia de conversaciones sostenidas por WhatsApp entre Nicolás Osorio y Luis Travieso. Tema: Acuerdo sobre programación de alumno Arzola, de fecha 28 de diciembre de 2018.
98. Copia de conversaciones sostenidas por WhatsApp entre Nicolás Osorio y Luis Travieso. Tema: Solicitud para alumna Viviana de fecha 28 de diciembre de 2018.
99. Copia de conversaciones sostenidas por WhatsApp entre Nicolás Osorio y Luis Travieso. Tema: Consulta sobre vuelos, de fecha 04 de enero de 2019.
100. Copia de conversaciones sostenidas por WhatsApp entre Nicolás Osorio y Cristian Radrigan. Tema: Examen DGA C, de fecha 12 de mayo de 2017.
101. Copia de conversaciones sostenidas por WhatsApp entre Nicolás Osorio y Cristian Radrigan. Tema: Solicitud de Vuelo, de fecha 18 de mayo de 2017.
102. Copia de conversaciones sostenidas por WhatsApp entre Nicolás Osorio y Cristian Radrigan. Tema: Programación examen, de fecha 25 de mayo de 2017.
103. Copia de conversaciones sostenidas por WhatsApp entre Nicolás Osorio y Cristian Radrigan. Tema: Solicitud de vuelo, de fecha 07 de julio de 2017.
104. Copia de conversaciones sostenidas por WhatsApp entre Nicolás Osorio y Cristian Radrigan. Tema: ofrecimiento vuelo experimental, de fecha 02 de enero de 2018.
105. Copia de conversaciones sostenidas por WhatsApp entre Nicolás Osorio y Cristian Radrigan. Tema: Consulta curso instructor, de fecha 11 de febrero de 2018.
106. Copia de conversaciones sostenidas por WhatsApp entre Nicolás Osorio y Cristian Radrigan. Tema: Primer vuelo experimental., de fecha 31 de marzo de 2018.
107. Copia de conversaciones sostenidas por WhatsApp entre Nicolás Osorio y Cristian Radrigan. Tema: Vuelo experimental., de fecha 15 de abril de 2018.



108. Copia de conversaciones sostenidas por WhatsApp entre Nicolás Osorio y Cristián Radrigan. Tema: Vuelo experimental, de fecha 18 de abril de 2018.
109. Copia de conversaciones sostenidas por WhatsApp entre Nicolás Osorio y Cristián Radrigan. Tema: Vuelo Experimental, de fecha 27 de abril de 2018.
110. Copia de conversaciones sostenidas por WhatsApp entre Nicolás Osorio y Cristián Radrigan. Tema: Vuelo experimental, de fecha 29 de abril de 2018.
111. Copia de conversaciones sostenidas por WhatsApp entre Nicolás Osorio y Cristián Radrigan. Tema: Revisión de clases y vuelos, de fecha 02 de mayo de 2018.
112. Copia de conversaciones sostenidas por WhatsApp entre Nicolás Osorio y Cristián Radrigan. Tema: Ofrecimiento Vuelo Experimental, de fecha 24 de mayo de 2018.
113. Copia de conversaciones sostenidas por WhatsApp entre Nicolás Osorio y Cristián Radrigan. Tema: Consulta curso instructor, de fecha 25 de junio de 2018.
114. Copia de conversaciones sostenidas por WhatsApp entre Nicolás Osorio y Cristián Radrigan. Tema: Primera vuelo experimental, de fecha 06 de julio de 2018.
115. Copia de conversaciones sostenidas por WhatsApp entre Nicolás Osorio y Cristián Radrigan. Tema: Primera vuelo experimental, de fecha 21 de julio de 2018.
116. Copia de conversaciones sostenidas por WhatsApp entre Nicolás Osorio y Cristián Radrigan. Tema: Honorarios, de fecha 26 de julio de 2018.
117. Copia de conversaciones sostenidas por WhatsApp entre Nicolás Osorio y Cristián Radrigan. Tema: Vuelo Mantenimiento, de fecha 01 de agosto de 2018.
118. Copia de conversaciones sostenidas por WhatsApp entre Nicolás Osorio y Cristián Radrigan. Tema: Listas de chequeo, de fecha 08 de agosto de 2018.
119. Copia de conversaciones sostenidas por WhatsApp entre Nicolás Osorio y Cristián Radrigan. Tema: Actualización MIV, de fecha 26 de septiembre de 2018.
120. Cuadro con individualización de correos electrónicos recolectados por Nombre de Usuario con Nombre de Interesado.
121. Copia de cadena de correo electrónicos entre Matías Ávila y Luis Travieso.
Asunto: Reclutamiento (3 mensajes)



122. Copia de cadena correo electrónicos entre Luis Travieso y diversos remitentes.
Asunto: Reunión de Estandarización (2 mensajes)
123. Copia de cadena correo electrónicos entre Luis Travieso y diversos remitentes.
Asunto: Reunión (4 mensajes)
124. Copia de cadena correo electrónicos entre Matías Ávila y Luis Travieso. Asunto:
Disponibilidad Semanal (2 mensajes)
125. Copia de cadena correo electrónicos entre Matías Ávila y Luis Travieso. Asunto:
Disponibilidad Semanal (3 mensajes)
126. Copia de conversaciones sostenidas por WhatsApp entre Matías Ávila y Luis
Travieso. Tema: Cambio de Turno de fecha 17 de octubre de 2018
127. Copia de conversaciones sostenidas por WhatsApp entre Matías Ávila y Luis
Travieso. Tema: Solicitud de día libre y disponibilidad de fecha 13 de diciembre de
2018
128. Copia de conversaciones sostenidas por WhatsApp entre Matías Ávila y Luis
Travieso. Tema: Cancelación de turno de fecha 28 de diciembre de 2018 Copia de
conversaciones sostenidas por WhatsApp entre Matías Ávila y Luis Travieso.
Tema: Solicitud de horas a Matías de fecha 12 de febrero de 2019
129. Copia de conversaciones sostenidas por WhatsApp entre Matías Ávila y Luis
Travieso. Tema: Manifiesto de no seguir impartiendo instrucción en Aeromet de
fecha 19 de febrero de 2019.
130. Copia de Minuta de Reunión - Observación Psicológica de fecha 07 de febrero
de 2019.
131. Copia de Informe Psicolaboral de Matías Ávila
132. Copia de Informe sobre reunión con el Instructor Matías Ávila.
133. Copia de *Airplane Flying Handbok*. FAA - H - 8083 - 3B del U.S. *Department of
Transportation. Federal Aviation Administration* (2016).
134. Copia de *Aircraft Operating Instructions. Bristell S-LSA* respecto de modelo
registro CC - AUV. N° Serial 317/2018.
135. Copia de Manual de Estandarización de Maniobras Visuales y Procedimientos
elaborado por Instrucción y Transporte Aéreo Aeromet Limitada.



136. Copia de Manual de Vuelo por Instrumentos. Ordinario Serie “C” N°89 del año 2008 de la Fuerza Aérea de Chile.
137. Copia de Manual de Habilitación de Vuelo por Instrumentos elaborado por Instrucción y Transporte Aéreo Aeromet Limitada.
138. Recibo de indemnización finiquito por accidente de Nicolás Alonso Osorio Larrosa a don Waldo Antonio Osorio Diaz. Póliza N 41352/3. Asegurado: Instrucción y Transporte Aéreo Aeromet Limitada. Fecha 04 de julio de 2019.
139. Recibo de indemnización finiquito por accidente de Nicolás Alonso Osorio Larrosa a doña Marcela Paz Larrosa Gilberto.
140. Póliza N°41352/3. Asegurado: Instrucción y Transporte Aéreo Aeromet Limitada. Fecha 04 de julio de 2019
141. Set de 14 fotografías relacionadas con accidente aéreo de Nicolás Alonso Osorio Larrosa.
- II. Confesional: Declaró **WALDO OSORIO DÍAZ**. Se le preguntó si obtuvo la Posesión Efectiva de su hijo, a lo que contestó afirmativamente. Luego se le preguntó si dentro del inventario incluyeron el monto demandado por concepto de daño moral, a lo que contestó que no. Se le preguntó si asistía al lugar donde el Sr. Nicolás Osorio prestaba servicios, y señaló que en una oportunidad lo acompañó. Finalmente, se le consultó si recibió una indemnización por \$50.000.- dólares por el accidente materia de este juicio, a lo que contestó afirmativamente. El tribunal por su parte le preguntó si cuando voló con su hijo y lo acompañó lo hizo en la misma aeronave, a lo que respondió que, aparentemente fue la misma. por lo anterior se le pidió describir el procedimiento previo al despegue. Indicó que llegaron al aeropuerto, el hizo los chequeos previos, una revisión por el *checklist* de la revisión de la documentación, el plan de vuelo desconoce cómo se hizo. Indicó que vio que estuvo haciendo la revisión de la aeronave. Señaló que hicieron el vuelo sin mayor problema y afirmó haberle hecho algunas observaciones porque mientras esperaban vio que cargaban combustible de otro aeronave en el hangar lo que le pareció fuera de estándar de carga de combustible. Señaló que le hizo ese comentario y Nicolás que después creo un documento para el proceso de carga de combustible, pues normalmente cuando



se carga se hace una descarga a tierra por si hay alguna chispa no produzca explosión. Indicó que la fase previa al vuelo se demoró más de media hora, entre revisión de documentos y chequeo.

III. Testimonial: Declararon los siguientes testigos:

1. **PABLO MORALES MUÑOZ**. Declaró que trabaja en Aeromet como instructor de vuelo, y su profesión es de piloto comercial, desde el año 1978. En particular para Aeromet trabaja desde el año 1991, mediante boletas de honorarios. Respecto del accidente, señaló que a esa fecha él era instructor de simulador, junto con otra persona más. El Sr Osorio por su parte era instructor de piloto privado. En cuanto a las planificaciones y programación de clases señaló que la programación la efectuaba el jefe de instrucción en coordinación con los instructores y alumnos, el fin de semana para la semana siguiente. Señaló que esto se hacía en coordinación con los instructores, porque hay algunos que tienen otras actividades distintas a Aeromet, entonces hay que ver que horarios tienen disponibles, ya que pueden estar trabajando en otras escuelas de vuelo. Consultado acerca de qué pasa si un instructor no puede concurrir, indicó que se cancela la clase y que no recibe sanción. En cuanto a las vacaciones indicó que estas se determinan previo acuerdo con el instructor. Señaló también que era común que los instructores prestaran servicios a otras instituciones, salvo que estuviera contratado a tiempo completo. Se le preguntó por las medidas de seguridad que se toman con los aviones, a lo que contestó que las medidas de seguridad están dadas porque el avión esté “Aeronavegable”, que es una condición que la otorga el centro de mantenimiento donde la aeronave está efectuando su mantenimiento. A partir de ahí el avión puede ser utilizado, si no, no se puede usar. Los aviones son verificados por Aero mantenimiento cada 50 horas. El avión entra a mantenimiento sí o sí. Se le preguntó dónde se efectuaban las instrucciones de Aeromet para sus alumnos, y contestó “En Tobaraba”. Respecto a cómo tomo conocimiento del accidente, indicó que se enteró por la prensa y la televisión, de que el avión tuvo un accidente, se incendió y que los tripulantes estaban en situación de gravedad. En cuanto a la dinámica del accidente relató que inicialmente cuando se enteró por la prensa, sacó una conclusión a priori, dado por un tema operacional de maniobra, es prácticamente en



conocimiento de algunas organizaciones de aviación que hablan de que, ante una falla de motor, regresar a la pista después de despegar a baja altura, se habla del viraje de la muerte, el viraje de 180° para regresar a la pista-. Entonces cuando escuchó la noticia y vio como quedo el avión llegó a la conclusión de que eso fue lo que ocurrió. Consultado acerca de si conoce el aeródromo de Tobalaba, afirmo que sí, porque operaba en dicho aeródromo. En cuanto a sus características indicó que eran relativas al largo de la pista, atención de la DGAC y de tránsito aéreo, e información de meteorología. En cuanto a las condiciones de seguridad, afirmó que el aeródromo está autorizado por la DGAC, así que a partir de ahí está en condiciones de ser utilizado por cualquier aeronave que cumpla con los requisitos. Hay otros aviones que no pueden operar por ejemplo un 737 por el largo de pista. Si el avión puede cumplir con los requisitos opera sin ningún problema. Se le preguntó respecto a la experiencia del Sr. Osorio como piloto, a lo que contesto que él era instructor vigente, pero desconocía la cantidad de horas que tenía. Se le preguntó cuáles son las medidas que se toman antes de iniciar un vuelo, y respondió que el estándar es efectuar un *Briefing* con el alumno para darle a conocer o revisar las maniobras que se va a dar en vuelo, desde que se pone en marcha hasta que se regresa. Se hace una revisión general, se verifica meteorología, zona de vuelo donde se desarrollará el vuelo, cantidad de combustible, son en general verificaciones de seguridad previa. Desde el punto de vista formal, al momento de reunirse, se toma un tiempo suficiente, entre 30-45 minutos antes del vuelo, para la serie de consultas y preguntas. En cuanto a la coordinación de los vuelos de Aeromet con el Aeródromo de Tobalaba, señaló que estos se coordinan mediante la elaboración de un plan de vuelo que se presenta en la oficina de operaciones, y la DGAC se da por enterado de lo que el vuelo va a realizar, formulario que se denomina ATC 1, ahí señaló tipo aeronave, ruta, cuantas personas van a bordo etc. Se presenta en oficina de operaciones o por internet. Se le preguntó quién efectúa las mantenciones de Aeromet, a lo que respondió que estas las llevaba a cabo un centro de mantenimiento autorizado por la DGAC, cuyo nombre no recuerda. Finalmente, se le preguntó quién determina volar o no volar frente a una situación concreta, a lo que contestó que el instructor de vuelo, cuando el vuelo es con



instructor. Si vuela el alumno solo lo hace el alumno, aunque la regla general es que esté con un instructor. Contrainterrogado, se le pregunta a que se refirió con instructores contratados a tiempo completo. Contestó que se refería a estar dedicado *full time* a la escuela. Se le preguntó si Nicolás Osorio estaba contratado a tiempo completo, lo que señaló desconocer. Luego, reiteró que las instrucciones se efectuaban en el aeródromo de Tobalaba, y negó que las instrucciones estuvieran prohibidas en dicho aeródromo. Enseguida indicó que las actividades de instrucción en Tobalaba están restringidas a una característica especial que le otorgo la autoridad aeronáutica, de la prohibición de que el alumno salga a volar solo. La restricción se originó a partir de un accidente de Tobalaba. El vuelo siempre tiene que salir con instructor. Especificando, señaló que solo está restringido a que el vuelo salga con el instructor. Se le preguntó si el piloto debe verificar las condiciones mecánicas de la aeronave antes de un vuelo, y contesto que sí, mediante un certificado. Señaló que el piloto participa en una revisión externa, pero no en el trabajo de mantenimiento. Se le consulta respecto al “giro de la muerte”, a fin de que especifique a que se refiere. Contestó que este nombre está basado en una serie de vuelos en donde efectivamente el piloto ha decidido regresar después de una falla de motor a baja altura. Una vez efectuado el viraje el resultado ha sido fatal. Por ello se le coloca ese nombre. Es un tema estadístico. Si de 100 vuelos que deciden regresar un alto porcentaje resulta en una fatalidad, ellos determinan poner ese nombre, que parece poco prudente, pero es así. Se le preguntó qué es lo contrario a esa maniobra, e indicó que seguir adelante, y señaló que en el aeródromo de Tobalaba eso significaba mantener el rumbo o el vuelo y que en algún momento el avión tocaría tierra. Se insiste en la pregunta respecto a esta maniobra en el Aeródromo de Tobalaba, dadas sus condiciones, y contestó que era lo mismo, seguir adelante no tiene diferencias entre un aeródromo y otro. Afirmó que las consecuencias son desconocidas, pero esta cantidad de experiencias de regresar, otorgan el dato de que es mucho más probable que el daño que se sufra sea menor de que siga adelante o que regrese, estadísticamente está comprobado que si se sigue adelante en caso de falla de motor se sufren menos daños, para todos, ya que regresando son más los daños que siguiendo adelante. Sostuvo que, si bien no



XXMFXDSYHX

ha hecho la prueba de eficiencia de la maniobra, en el caso siempre hay una posibilidad de seguir adelante.

2. **LUIS TRAVIESO MATOS.** Declaró prestar servicios en Aeromet desde el año 2018, como jefe de instrucción. Indicó que por la DAN 137 sus funciones son velar porque todos los programas de entrenamiento sean cumplidos, seguir la norma y al menos una vez al año reunir al grupo de instructores para coordinar una reunión de seguridad o de estandarización. Sostuvo que esta reunión tiene lugar porque tiene que ver con temas de seguridad, abordar todos los procedimientos de vuelo y verificar que los procedimientos seguidos sean ejecutados y los postulantes reciban la instrucción adecuada para presentarse a las autoridades. Respecto a quien establece esta reunión señaló que tiene varias aristas, estandarización es que todos tengan igualdad de criterios en ejecución, se comparan los criterios y se verifica que sean los emanados por la norma aeronáutica y procedimientos por técnicas de vuelo de los países de la OASI. Luego es una reunión con libertad de comunicación donde si el instructor ve temas con el alumno o ve temas con los aviones es el momento de abordarlo. No solo participan instructores de vuelo, sino que también los de teoría, que son los que dan clases. También participa el psicólogo de la escuela, porque al establecer el enlace entre alumno e instructor se puede ver temas de comportamiento de alumno o instructor, el comportamiento de instructores, camaradería que va a un punto de seguridad. Señaló que la realización de esta actividad la determina la autoridad aeronáutica a través de la DAN 137 y está registrado en manual de instrucción de vuelo que se entrega a instrucciones, y una vez al año debe ser efectuado. Se le preguntó que es la DAN 137, y contestó que es la normativa que se desprende del código aeronáutico que regula el trabajo aéreo, contempla muchos tipos de vuelo, entre ellos la instrucción. Indicó que el trabajo de la escuela es la instrucción de vuelo, ahí se norma o regula procedimientos, horas teóricas, programas de entrenamiento, cantidad de vuelos, como se hacen y cuáles son las maniobras que debe hacer, materias y que se cumpla para que el postulante pueda calificar a una licencia según lo cumplido. Indicó que la DGAC es la entidad que en Chile regula la actividad de Aeromet. Respecto a la libertad de la compañía en la realización de actividades, indicó que cada uno puede dar entrenamiento y



recibir instrucción, pero es normado por el código y la DAN, y no se puede hacer nada fuera de lo que establecen y nunca menos de lo que establece. Si la reunión se exige una vez al año, pueden hacer más. Si el alumno se le exige una maniobra, puede hacer más, pero nunca dejar de ejecutar. El testigo continuó su declaración indicando que es piloto comercial hace 30 años. Señaló conocer al señor Osorio, ya que el prestaba servicios como instructor de vuelo. Inicialmente era despachador, se dedicó a la parte teórica, donde cuando estaba trabajando le solicitó efectuar teoría. Luego vino el entrenamiento de instructor de vuelo, hizo el curso con Aeromet y al obtener su licencia emanada de la autoridad aeronáutica pudo prestar sus servicios a la escuela, no solo como instructor de teoría sino de vuelo. En cuanto a la relación contractual del Sr. Osorio, afirmó que tenía libertad de volar en otras partes, pero dedicaba gran parte a Aeromet, hacia vuelos a discreción, comodidad y forma de ejecutar tiempo libre y cobraba honorarios por los servicios que prestaba. Consultado respecto a porque le pagaban mediante honorarios indicó que se debía a que tenía libertad de volar en otras partes, y según sabía, volaba en el club de Banco Estado. Señaló que había otros instructores en esa fecha, estaba Nicolás Osorio, Matías Ávila, Gerardo Díaz, Marco García. Y en teórico estaba Ernesto, Fabian y 3 o 4 personas más. Todos estaban por honorarios, emitían boletas en base a las horas que les asignaban o que podían impartir clases. Afirmó que este régimen se establecía porque podían establecer un programa con los alumnos que era quienes hacían el requerimiento de horas y enlazaban con los instructores en base a sus trabajos. Indicó que era él personalmente quien lo coordinaba, porque el instructor podía establecer un horario (no puedo en la mañana no puedo el lunes) y los alumnos le daban su cronograma y posibilidades de tiempo y buscaba el instructor disponible con los alumnos de teoría o de vuelo. Si un instructor no podía asistir a una clase señaló que, en el caso del alumno, por tener un contrato, el alumno tenía la opción de oponerse al día o de alguna forma podía presentarse a su siguiente clase sin problema. Si el instructor no podía la clase simplemente se perdía. En la parte teórica era más sencillo, pero en vuelo no, porque si el instructor cancelaba de momento o el día anterior y no lograba coordinar reemplazo el turno se perdía. Respecto de la duración de los cursos de Aeromet, indicó que tienen varias formas,



porque existen 3 tipos de alumnos, el primero es el piloto privado, el curso teórico es de aproximadamente 3 meses solo en teoría, equivalente a 164 horas, luego etapa de vuelo de 19 turnos. Esos turnos son de 1,5 horas. Al establecer esas 164 divididas en el calendario a lo que metodológicamente se puede recibir información había un cronograma trimestral, en cuanto al tiempo de vuelo un piloto privado era 6 u 8 meses, entres emana 2 o 3 turnos de 1,5 horas. En la etapa de comercial es curso de 20 horas de vuelo, 10 simulador y 10 de vuelo es un curso de 1 mes y 15 días. Se le consulta si predomina la duración en meses o la cantidad de horas, y respondió que para el caso de los cursos se establece por parte de Aeromet un plazo que podía tomar previsiones si el alumno se enfermaba o se requería algún plazo en especial. Se hacia estudio y podía durar de 1 a 2 años. La cantidad de horas y el contenido programático de cada asignatura lo dispone la autoridad aeronáutica. Si al cabo de 3 meses no se cumplían las horas, era motivo de estudio y se daba extensión hasta que cumpliera el requisito, tanto en clases teóricas, simulador y vuelo. En cuanto a la programación de los profesores para estas clases indicó que tenía varios instructores. Para cada una de las categorías de cursos, para IFR, para comercial y privado solo se requiere licencia de instructor de vuelo y ser piloto comercial. Para IFR se necesita adicional, y es que se necesitaba ser instructor de vuelo para la parte de instrumento, por eso se contaba con instructores de especialidad específica. Los de piloto comercial eran de línea aérea, tenían más experiencia y bagaje. Los alumnos de piloto comercial están finalizando el curso. Los IFR requieren pilotos de vuelo instrumental por la especialización, la asignatura vuelo y simulador era con requisito especial. En el caso de piloto privado solo con tener licencia y ser piloto comercial podía apoyar con vuelos y teorías. Para establecer los programas debía tener alumnos y disponibilidad, para eso estableció los alumnos, el cronograma y este era enviado a los conductores para ver disponibilidad de si podían impartir clases. En el vuelo lo mismo, los alumnos mandaban correo, se establecían los horarios, buscaba el instructor que podía y los enlazaba, no era sencillo, pero era de dedicación. Consultado respecto a las facultades de los instructores, señaló que podían establecer reuniones de seguridad una vez al año según las instrucciones que estaban en manual de instrucción de



vuelo. Aparte de ello recibir a instructores que querían prestar servicios estudiando la experiencia y si tenían la licencia de instructor de vuelo. Hecho eso a los instructores se les daba estandarización inicial, lo que está dentro de las funciones de jefe de instrucción. Finalizado el entrenamiento la etapa se remite a DGAC que también estaba dentro de sus funciones. Indican que la persona se estandarizo con Aeromet y requerían que el pudiera prestar los servicios a Aeromet y la DGAC mandaba comunicado diciendo que estaba autorizado. Se le preguntó como tomaba las vacaciones el señor Osorio, a lo que contesto que Nicolás comenzó a volar en octubre de 2018, como piloto comercial, despachador de vuelo. El decidió hacer el curso de instructor de vuelo en Aeromet. La comunicación con él era vía telefónica, por correo o WhatsApp y ahí enviaba su disponibilidad, y se tomaba nota y con los alumnos que coincidiera establecía los calendarios. Por eso no eran calendarios mensuales porque no había instructores fijos. Por eso calendarios semanales. En esa fecha Aeromet tenía casi 40 alumnos, en los 3 tipos de instrucción, se hacían más de veinte vuelos, y había 4 instructores activos. Respecto de los hechos del accidente, relató que el 18 de enero del 2019 había programación de vuelo de 2 turnos en el *Alpha Uniform Victor* y en *Alpha Papa Echo*, en el primero iba Nicolás Osorio con Cristóbal Arriagada y en el segundo Matías Ávila con Sebastián Godoy. Señaló que cuando llegó en la mañana al acercarse a la oficina encontró que los alumnos estaba haciendo “el 360” (verificar que avión está en condiciones de volar, combustible, vuelo, neumáticos, hélice , aceite) los dos alumnos estaban haciendo el pre vuelo, pero los dos instructores estaban hablando por teléfono y escribiéndose, ahí estaba también el despachador, persona que en este caso recibía a los alumnos, abría el hangar otorgaba maletines de vuelo, otorgaba peso y balance, recibía planes de vuelo. Indicó que fue a la oficina y habló con los instructores y les comentó que los alumnos estaban solos, y que estaban casi en tiempo, luego subió a su oficina. En el momento de la operación vio que sacaron los dos aviones. Cuando se encendió una de las aeronaves, hubo un evento que no es lo usual, porque el avión encendió y se apagó. Paso una vez, y afirmó que preguntó que paso y le dijeron “de repente dejo la selectora apagada”. Se intento por segunda vez, estuvo unos segundos y se apagó. Ahí afirmó que se levantó y cuando el avión logró



encender la tercer a vez vio el gesto cuando al despachador le hicieron el ok. Ellos iniciaron el taxeo, y la segunda aeronave encendió y los siguió. Luego de unos 15 minutos, eran como las 9:15 escuchó que llego de una forma violenta una aeronave, abrieron el canope y Matías Ávila llego diciendo que el *Alpha Uniform Victor* despegó, hizo un spin y que los dos pilotos se habían matado. Con eso, señaló haber ido al sitio del accidente, ya estaba carabineros bomberos, el taller que atiende a Aeromet, la autoridad aeronáutica ya estaba en ese momento tomando los restos para hacer el estudio y el peritaje. Indicó que tuvo que abandonar el sitio, pero vio que en ese momento trasladaban a Nicolás, cuando le daban los primeros auxilios. Ahí le hicieron el traslado. Un carabinero le pregunto si conocía al piloto y la empresa y le respondió que era el jefe de instrucción. Señala que se fue con ellos y ahí le pidieron la información para contactar a los familiares. Llego la DGAC pidiendo plan de vuelo, peso y balance, documentación. Tenía la carpeta de Nicolás, pero no la de Cristóbal porque el instructor se la llevo por lo que la carpeta se quemó. Además de eso se acercó un caballero del Ministerio del Trabajo y le pidió que firmara, porque había tenido un accidente laboral. Sostuvo que le dijo que no podía firmar porque lo que tenía que ver y a él no le correspondía porque el solo veía programas de instrucción. En palabras cortas le señaló que si no firmaba el llamaría a Carabineros que no lo dejaba hacer su trabajo. Señaló que llamó al administrador, le pidió que esperara, pero en eso subió Cristian Radrigan que estaba en el lugar de los hechos porque estaba trayendo los restos del avión. Cuando subió el caballero había desaparecido. Señaló que se quedó en la oficina buscando Información de como estaban los pilotos, ese día lo pasaron ahí en la oficina recabando información. Se le pregunto si tenía conocimiento de los peritajes, y contestó que las mismas personas que recogían los restos del avión eran los investigadores de la DGAC. Luego del accidente inmediatamente se acercaron, estudiaron las cosas que tenían que llevarse y analizar. Se acercaron a la oficina y pidieron información sobre peso y balance y documentación de la aeronave. Señaló que esa información la tenían en digital, porque la física se quemó con la aeronave. En cuanto a las conclusiones del peritaje, el testigo afirmó que en la página de la DGAC hay un informe del accidente, donde ven todas las causales y llegan a la



XXMFXDSYHX

conclusión de que el accidente ocurrió por pérdida de control de la aeronave por la maniobra ejecutada por el piloto. La causante es la detención del motor. Pero el factor del motor no logró establecer o determinar el por qué. Sin embargo, en un correo le informaron a la escuela de aviación que había dos causas abiertas para reabrir la investigación del caso particular. Mientras eso pasaba Aeromet seguía preocupado por el tema de la seguridad, porque incluso el testigo estaba en la fase de vuelo y debían responder a los demás instructores. Por temas de seguridad recabaron información y allí dentro de las fotos de la DGAC y más de información que logran recibir encontraron que había un componente pequeño que se llama “gas colector” o colector de residuos que estaba abierto. Eso llamó la atención porque la única forma de poder mantener eso abierto es que una pequeña perilla suba rote y tiene que estar arriba. Afirmó que cuando vieron la válvula abierta se enfocaron en estudiar esto y le pidieron a la Bristel (fabricante) hacer un análisis sobre esta condición. Aparte de ello la DGAC al tener esta sospecha fueron a Curacaví, y en Curacaví hicieron la prueba tal como ocurrió ese día. Hubo un instructor que los acompañó en ese momento un experto de la junta investigadora, se montó con el instructor y el gas colector se dejó abierto. Los síntomas de la aeronave fueron los mismos de cuando el *Alpha Uniform Victor* despegó. Plantearon en base a ello a la DGAC que el avión había dado un síntoma de que algo no estaba bien. No se respetaron los lapsos entre encendido y encendido. Cuando concurrió nuevamente a dar la explicación, el piloto tuvo que encender el avión con el chop, que es un elemento que no permite que se llene de aire el carburador, y con eso el avión encendió, luego de darle varias veces. Luego hubo un taxeo, prueba en el cabezal, toda una prueba y el avión no fallo. Lo que significa es que probablemente Nicolás Osorio no recibió algún síntoma. Lo que si es que no se pudo efectuar el vuelo porque era un riesgo que el gas colector estuviera abierto. Afirmó que se dieron cuenta que el gas colector estaba abierto por las cámaras del hangar, ya que el piloto alumno duró un tiempo más de lo debido en drenar. Eso fue el segundo síntoma de ese día, el tercero fue que haciendo la secuencia del encendido del avión y se ve una mancha que inicialmente no estaba, eso era el combustible que producto de la ventilación de la hélice manchaba. Se daba cuenta que era combustible porque



XXMFXDSYHX

luego la mancha desaparece. Se le pidió a la fábrica que hiciera la prueba, la fábrica lo hizo con peso, cantidad de combustible y similitud en horario y en las primeras de cambio, cuando el avión esta estático, la cantidad de combustible no se ve afectado por la presión del combustible que avance el poco aire del gas colector. Pero cuando hacen la prueba en ángulo de despegue, la entrada de aire de 130 km por hora entre por el orificio, interrumpe el paso de combustible y se para el motor. Eso paso en la fábrica. Con este informe afirmó que comenzaron a indagar y resulta que había un *service boleting* donde se explicaba – no en Chile si en Europa- las consecuencias de que estuviera abierto el gas colector. Se le pregunta si en el informe de la DGAC se llega a esta conclusión, y señaló que no, ya que el inspector dio por sellada la investigación determinado que la causa del accidente fue la mala maniobra de retorno a la pista, sin determinar por qué se apagó el motor. En un correo posterior señalaron que se reabría la investigación porque han recabado más información. Indicó que el avión es Marca “Bristol OACI NG 5”, de república Checa, año 2018. Indicó que al momento del accidente tenía 600 horas de vuelo, y que él ha volado 14.000 horas. Afirmó que la aeronave acababa de salir de servicio hace un par de días, que el día anterior voló y que tenía todos los servicios cumplidos, según la norma y el fabricante. Las condiciones meteorológicas del vuelo eran viento en calma, condiciones ilimitadas (sin nubes) y buenas condiciones para el vuelo. En cuanto al aeródromo, señaló que este se ubica en la comuna de La Reina, y que está bajo la “tuición” de la DGAC, como todos los aeródromos. Se le preguntó cuáles son los pasos para seguir cuando el avión va a iniciar el vuelo de instrucción, desde el hangar hasta el despegue, y contestó que la secuencia empieza con programación, coordinación previa. El alumno llega al Hangar, se presenta con el instructor, se verifican documentos certificados de aeronavegabilidad, seguros, especificaciones técnicas, equipos. Verificado eso instructor se va con el alumno a sala de briefing. En ese punto instructor se va con el alumno y describían el vuelo. Hecho esto el alumno e instructor con todo calificado y repasado se montaban en el avión. Se inicia el rodaje o taxeo según instrucciones de superficie, que controla procedimientos de tránsito en calles de rodaje. Una vez en el cabezal los pilotos verifican pre-despegue. Parámetros del motor bien, de color verde, procedimiento



estén estándar. Los dos claros como se volará el avión y se harán los procedimientos. Se pide autorización y torre de control autoriza el despegue. Se le preguntó por la experiencia de Nicolás Osorio, e indicó que a ese momento tenía un poco más de 500 o 600 horas de vuelo, era piloto comercial. Estaba preparándose para instructor de vuelo instrumental en el club aéreo de Banco Estado, pero Nicolás era muy ilustrado en ambiente aeronáutico, amplio bagaje. Sostuvo que en su entrenamiento de piloto comercial se apoye mucho en Nicolás porque tenía muchos conocimientos. Por su parte Cristóbal Arriagada era piloto privado. Estaba en fase de habilitación de avión para comenzar vuelo instrumental en Aeromet. Había tenido 2 turnos previos, había volado un par de veces antes del vuelo de 18 de enero. Señaló que el piloto al mando chequea la licencia de vuelo de los pilotos, según manual, determinado por la autoridad aeronáutica, según DAN 137. Señaló que las instrucciones de vuelo se hacían saliendo de Tobalaba hacia La Victoria de Chacabuco, porque en el aeródromo de Tobalaba había restricciones de la autoridad para hacer un solo despegue, en La Victoria hay libertad para hacer entrenamiento. Por último, se le consultó como se enteró de la investigación de la DGAC y sus conclusiones, y señaló que antes del informe se enteró por un programa de TV, y luego el informe fue publicado en la página de la DGAC, investigaciones del año 2019, y es de consulta pública. Contrainterrogado se le preguntó si el Sr. Nicolás Osorio hacía clases teóricas en Aeromet, a lo que respondió afirmativamente. En este contexto se le preguntó si había horarios determinados para estas labores, y contestó que lógicamente tenían que establecer un horario, pero podían decirle que las clases eran de 8 a 9 o de 9 a 10 pero era variable, porque pasaba que podía variar, bloque permanecía, pero podía bajar. Indicó que el instructor que no podía hacer las clases o que requería la variación enviaba un correo y él recibía la información y luego informaba el cambio en el horario. Se le exhibió al testigo una serie de correos electrónicos, en que reconoció su dirección y reconoció haberlo enviado a los alumnos. Con base en ello se le consultó si para realizar las labores había horarios previamente determinados y contestó que dentro de sus funciones estaban las mejoras de metodología, y creó un aula virtual. Nicolás Osorio no debía estar presente. Los alumnos lo veían de sus casas, él solo asesoraba en este caso.



Detalló que ese horario es un cronograma que se le daba a los alumnos macro, pero además existían calendarios semanales. Sostuvo además que no había horarios determinados para el aula virtual. Indicó que los horarios que aparecían eran establecidos por la escuela y con anticipación, que podía ser incluso de un mes, porque según indicó dependía de la disponibilidad de instructores y cantidad de alumnos. Se le preguntó por el ítem denominado “Horas académicas administrativas” e indicó que correspondía a un examen que tomaba cualquier instructor disponible y que no tenía responsabilidad sobre eso. Se le preguntó al testigo si supervisaba el cumplimiento de los programas académicos, y contestó que sí, que el recibía de acuerdo con las asignaturas de acuerdo con programas por la DGAC. Alumnos deben cumplir el visto de las materias que correspondían. Firmado por el tutor como los alumnos, en aula virtual quedaba registrado las asistencias y vistas. Señaló además que el cumplimiento de horas era supervisado por la escuela porque la DGAC pide ese cumplimiento. Señaló que su supervisión era para evaluar en la primera clase al instructor en el cumplimiento de los objetivos de la DGAC, y luego quedaba a cargo del instructor. Se le muestra al testigo un nuevo correo electrónico, donde solicita tomar asistencia a los instructores. Indicó al respecto que la DGAC supervisaba las horas, por eso pedían el control de asistencia. Respecto al lugar donde se ejecutaban las clases, indicó que anteriormente se hacían en dependencias de Aeromet, en Warren Smith, y que Nicolás Osorio se desempeñó como instructor entre mayo de 2018 y enero de 2019. Confirmó que las instrucciones de vuelo se agendaban por Google Calendar, que era confeccionado por la escuela y personalmente por el testigo, e indicó que Aeromet llevaba un control de las horas de vuelo de cada instructor, en cumplimiento de lo solicitado por la DGAC. Se le pregunta si Cristián Radrihan es gerente de operaciones de Aeromet, a lo que contestó afirmativamente. Negó que fuera su jefatura. Preciso que su cargo es jefe de instrucción, no jefe de instructores. Se le pregunta si es efectivo que hacía reuniones con los instructores al menos una vez al año, a lo que responde afirmativamente, señalando que esto era requerido por la DGAC, y que, si los instructores no iban, al momento de la fiscalización la autoridad no permitía ponerlo a volar, por estar fuera de estandarización. Señaló



que en el 2018 hizo cerca de 6 o 7 reuniones, con alumnos, despachadores e instructores. Negó que en esas reuniones se diera indicaciones sobre como ejecutar su labor, y relato que los temas tratados en las reuniones eran el comportamiento del alumno, el avance, el progreso del alumno, lo recogido con las encuestas, comportamientos, instrucción otorgada por el instructor, temas de procedimientos, diferencias. Porque la DGAC requiere estandarización, requieren procedimientos de ejecución, porque hay maniobras normales y de emergencia. Sostuvo que es diferente a decir cómo se debe hacer a estandarizar el proceso que la DGAC va a fiscalizar. Aparte de esto el tema es de cada instructor. A veces había conflictos, eso se detectaba en la reunión o problemas con alumnos que no avanzaban y había espacio abierto. Se compartió prueba consistente en oficio de la Dirección del Trabajo. se le pregunta por la parte donde describe sus funciones como “orientación e instrucción”, a lo que contesto que una cosa es dar instrucción y otra cosa estandarizar. Cuando recibía a un instructor que no conoce nada habla de instruir sobre el avión, no sobre maniobras. Cuando habló de estandarización es que la forma de los procedimiento sean similares para no perjudicar a los alumnos. Se le preguntó si existía una asignatura llamada “pre vuelo Tobalaba” a lo que contestó afirmativamente. Detalló que consiste en que, dentro del hangar, con el avión abierto el alumno podía ir con el instructor y le explicaban paso a paso de forma completa y sencilla como se verifican los procedimientos de seguridad. Lo prohibido es la instrucción de vuelo, no de teoría. Se le preguntó si para despegar un avión debe hacer el pre vuelo. Indicó que lo hace la tripulación, lo supervisa el piloto, y que queda a criterio haber ejecutado el pre vuelo, pues lo que es condición es que los parámetros del motor estén bien. Negó que se citara a instructores y a alumnos al Aeródromo Tobalaba para hacer instrucción de vuelo, pues desde ahí solo se trasladaban a La Victoria de Chacabuco. Se le pregunta si la hora fijada en el calendario es para el aeródromo de Tobalaba, y contestó que sí, ya que para la correcta ejecución del pre vuelo y el Briefing requieren de ese tiempo. Se le consultó por qué en el vuelo del accidente apareció el Sr Arriagada como piloto al mando y contestó que eso no lo determina la escuela, en el manual de instrucción de vuelo señaló que en los vuelos duales el piloto al mando es el instructor. Ahora el



instructor quizás permitió que pasara a nombre de Cristóbal. Se colocó el como piloto, es su acceso, pero el piloto al mando es Nicolás, aunque en el plan de vuelo diga lo contrario. Indicó que el plan de vuelo lo revisa el instructor de vuelo y la autoridad aeronáutica. Negó que la escuela lo revisara, ya que solo se archivaba y estaba disponible para fiscalización, ya que quien lo aprueba es la DGAC. Respecto a accidentes previos del avión, reconoció que en el mes de julio del año 2018 efectivamente el avión “tuvo un percance”, por el que estuvo 3 meses sin volar. Indicó que la DGC no permitía que el avión volara porque no está en condiciones, y que volvió a estar habilitado luego de las reparaciones, en septiembre de 2018. Consultado al respecto, señaló que los cursos son comercializados por el departamento de ventas, pagados por cada alumno. Desconoce las modalidades de pago. Se le preguntó por qué se refiere a la investigación en plural, señalando que “hicimos” una investigación, y contestó que el proceso de investigación estuvo a cargo de la DGAC, y que iban a la oficina a recabar información. Señaló que La empresa recabó información que la autoridad aeronáutica solicitó, y Aeromet se encargó de ver por qué el gas colector quedo abierto. Detallo que Aeromet informó a la DGAC del Gas colector abierto y la junta investigadora pidió hacer las pruebas. Precisa nuevamente que lo del gas colector es una afirmación del fabricante de la aeronave. Consultado por el tribunal respecto a que se refiere con “estandarización”, si es teórico o práctico, respondió que se refiere a “todo” cuáles son las maniobras, como van a ser, quien las va a ejecutar. Si algún instructor no acoge la solicitudes de estandarización La DGAC puede hacer un llamado de atención al operador, es decir a Aeromet. Si el instructor pasa un lapso sin volar, el instructor no puede dar instrucción hasta que no se estandarice. Consultado al respecto, indicó que Aeromet tiene a 2 pilotos contratados, a 2 personas además de él, pero al momento del accidente no había ninguno, ni siquiera el. Finalmente sostuvo que el instructor no debía conectarse al aula virtual y que las dudas de los estudiantes se podían responde en el horario o en un foro.

3. CRISTIAN RADRIGAN MAROTO. Afirmó que presta servicios en escuela de vuelo Aeromet desde el 2010. Indica que estudió y empezó a trabajar allí, es piloto comercial desde el año 2001, y ha volado cerca de 800 horas. Sus funciones son



relativas a operaciones y relación con la DGAC, y que los aviones cumplan con los requisitos para operar. Señaló que esta autorización se manifiesta en un documento de operador aéreo “AOC” al formarse la empresa se entrega y permite funcionar como operador aéreo. Luego la DGAC fiscaliza a la empresa en base a la certificación 2 veces al año, autorizan los manuales, el ingreso de instructores nuevos y toman los exámenes para la obtención de licencia de los alumnos. Aeromet presta solo servicios de instrucción de vuelo. Las clases son teóricas, de simulador y prácticas. Se le preguntó que es la DAN 137, y respondió que es la norma que rige a las empresas que realizan trabajos aéreos, entre ellos los vuelos de instrucción. Es una norma que “viene de bajada” en un reglamento que rige a las empresas que realizan trabajos aéreos. Contiene los requisitos de instructores, cargos de la empresa, deriva a pruebas de programas de instrucción y todo lo que está relacionado con el trabajo específico, horarios, cumplimiento. En cuanto a los instructores los requisitos de la DAN son habilitación de instructor, después la empresa en base a sus políticas pone los requerimientos. La DGAC otorga la habilitación. En el tiempo posterior, la DGAC se asegura que los instructores cumplan con los requisitos de la norma. De lo contrario no autoriza a la empresa a ingresar a un instructor. Por ejemplo, examen médico o habilitación. Si se agrega un instructor la DGAC indica si aprueba o no. También se deben incorporar al seguro, cuando se cumplen los requisitos se autoriza. Se le pregunta si conoció al Sr. Osorio, a lo que contesta que sí, ya que él llegó como alumno a convalidar su licencia, venía de USA. Luego hizo instrucción teórica, sacó habilitación de instructor y hacia instrucción de vuelo, le gustaba mucho la instrucción. Boleteaba como los otros 4 instructores que tenía la empresa en ese momento. Lo anterior se debe, según señaló, principalmente porque la instrucción de vuelo no daba para tener a los instructores contratados siempre. Se le daba la libertad para desarrollarse en otras empresas. A veces la instrucción es muy poca y buscan otros caminos así tiene libertad de distintas empresas aéreas en todas boletean. Se le consultó como se determinan las clases que se imparten, y señaló que se hacía programación, tomando necesidades como escuela de lo que se les pedían a los alumnos y la disponibilidad de los instructores, salas de clases simulador, y avión. Las clases



teóricas se impartían online y presencial, se estaba cambiando a la parte online. Si un instructor de vuelo no podía ir, se cambiaba con otro disponible o se cancelaba la clase. Si un alumno no podía ir se justificaba la inasistencia porque hacia ir al instructor. Si un instructor cancelaba la clase, esta se cancelaba si no se encontraba reemplazo. En cuanto al contenido de la clase indicó que hay un mínimo que exige la norma de la DGAC, y como escuela. Luego cada uno estimaba que era lo principal y se le podía poner más detalle. Señaló que la DGAC se preocupa de este estándar. Se le preguntó por quién veía las vacaciones del Sr. Osorio, e indicó que eso lo veía el jefe de inducción, pero si había veces que no se contaba con ellos, se les preguntaba quien estaba libre u ocupado. Era de mutuo acuerdo. En cuanto al accidente, relató que él llegó ese día un poco antes de que los aviones salieran. Vio la salida de aviones con el jefe de instrucción. Se produjo detención de motor, un problema al momento del encendido del avión y luego a los 15 minutos volvió el otro instructor que estaba detrás del avión de Nicolás a avisar que hubo un accidente. Ahí afirmó haber bajado con Luis al lugar del accidente. Había mucha gente, estaban los bomberos, la PDI, los investigadores DGAC. Ellos estaban ahí y el junto a Luis Travieso estuvieron contestando a requerimiento de la DGAC. Cuando liberaron la aeronave tenían que sacarla para la operación del aeródromo. Afirmó que ellos, junto a los técnicos de mantenimiento retiraron los restos de la aeronave para dejar la zona limpia. El avión siniestrado fue un “BRISTEL NF 5” *Alfa Uniform Victor*, de república checa, con cerca de 600 horas de vuelo que era muy poco, pues había llegado a mitad del 2018. Sostuvo que se encontraba con mantención al día, hace 2 días atrás. Había volado 7 horas el día antes a Concepción sin presentar anomalías durante el vuelo, por ende, el avión se encontraba al día. Y con toda su documentación. Se le consultó por los pasos a seguir para la salida de un avión, y respondió que se saca del hangar, se revisa por los pilotos, se hace chequeo del avión, se revisa peso y balance, plan de vuelo, se suben al avión, autorización al aeródromo controlado por la DGAC se pide autorización a torre de control que autoriza el tráfico dentro del aeródromo. Se dirigen al punto de espera y ahí se realizan últimas pruebas de motor, se revisa que todo los sistemas funcionen bien y si esta todo en orden se solicita autorización a torre de control. El piloto al



mando está a cargo del vuelo, el Código Aeronáutico lo dice, es responsable de toda la dirección del vuelo. Las instrucciones de vuelo se efectuaban en ese tiempo en el Aeródromo de Chacabuco, se despegaba desde Tobalaba, instrucción en Chacabuco y retorno a Tobalaba. No se hacía en Tobalaba la instrucción porque no se podía, por instrucción de la DGAC. El aeródromo se encuentra en la comuna de La Reina y las condiciones del vuelo eran óptimas, era verano. El piloto al mando efectúa el chequeo del avión. En el caso, estaba un piloto alumno, que estaba en condiciones de realizar el pre vuelo y debía ser supervisado por un instructor. El piloto se asegura de que el pre vuelo sea realizado de acuerdo a la lista de chequeo, él es el responsable. Se le preguntó respecto a los funcionarios de la DGAC presentes al momento del accidente, y señaló que estaban los investigadores cuando él llegó al lugar. Ellos venían llegando así que iniciaron la investigación del accidente en el momento, eso no pasa nunca porque siempre llegan después. Ellos tomaron el caso desde un principio y recopilaron la investigación en el mismo momento. Afirmó que la investigación está publicada en página de DGAC y que dice que se debió a una mala maniobra. Al efecto explica que se refiere del regreso a la pista. Indicó que el aprendió en Aeródromo de cerrillos. Ahí había que seguir adelante, sin embargo, en Tobalaba hay construcciones así que hay que seguir adelante y buscar algo para aterrizar, como ha pasado en el año 2005. Indicó que al final de la pista hay una trampa de arena en caso de que el avión no alcance a frenar, y se utilizó en uno de los accidentes comentados. Respecto del conocimiento del alumno, indicó que venía de la USM y estaba realizando la habilitación del modelo de avión, ya que el volaba uno distinto. En cuanto al Sr. Osorio, tenía aproximadamente 400 horas de vuelo y experiencia de estudio en Estados Unidos y convalidó su licencia en Chile, ya que la obtuvo en Estados Unidos. Fue alumno de Aeromet para el trámite de convalidación. Afirmó que al momento del accidente el Sr. Osorio solo era instructor de vuelo. Respecto a las medidas de seguridad que toma Aeromet al momento de los vuelos indicó que lo principal es que los aviones todos tienen manuales de operación. Es requisito tener una lista de chequeo, que se aplica en cada uno de los procedimientos. Siempre está escrita nunca es de memoria. Esa es la principal medida de seguridad. Señaló que la mantención de los aviones se hace



cada 100 horas, y que Aeromet no tiene centro de mantenimiento, pues estos también son autorizados por la DGAC. Afirmó que Aeromet tenía contratada una empresa autorizada llamada TAS o NIMBUS y que ellos hacían las mantenciones. Indicó que la empresa tenía alrededor de 15 años, y los mecánicos cerca de 25 años de experiencia. Contrainterrogado se le preguntó si el Sr. Osorio firmó alguna vez contrato de prestación de servicios a honorarios, a lo que indicó que desconocía tal situación. Se le consultó respecto de la implementación de clases online, e indicó que llevaban 2 o 3 años, pero no recordó fecha exacta. Se le preguntó si tenían manuales propios para cumplir los programas de la DGAC a lo que indicó que si, para cada curso pero que esos manuales no son los que utilizan los instructores en sus clases teóricas para pasar la materia necesariamente. Afirmó que el manual es un lineamiento que dice lo que tiene que pasar, por ejemplo, en aeronáutica es el art. 1, 2 y 3, pero no se especifica el contenido de eso en el manual, sino que el instructor va al Código y hace la clase en base a eso. Indicó que se fiscalizaba que el instructor cumpliera con el programa, porque la DGAC fiscaliza a la escuela. Afirmó que Nicolás Osorio también hacía clases teóricas. Se le preguntó al testigo si era el encargado de supervisar el cumplimiento de los planes de instrucción y de las licencias de los pilotos, lo que negó, ya que según indicó cada piloto lo hace, según lo dice el Código Aeronáutico. Se le preguntó cuál era el rol del despachador, e indicó que no tiene un rol definido y ni siquiera está en los manuales. Se le preguntó si antes de salir en vuelo se verificaba que estuviera la licencia al día y contestó que eso era responsabilidad de cada piloto. Negó ser el encargado de garantizar la seguridad de las personas involucradas en el vuelo. Se le preguntó si es verdad que se habilitó un libro denominado “libro de novedades”, lo que confirmó, e indicó que ahí se dejaba cualquier novedad técnica relacionada con el comportamiento del aeronave. Señaló además que ese libro no era supervigilado por la DGAC. Niega que se incluyeran fallas de motor en aquello que debía consignarse en el libro de novedades, sino que indica que con fallas técnicas se refiere a Luz del panel quemada, o que se prendiera un aviso. Eso era revisado por el encargado de control de mantenimiento, el piloto informaba y registraba cualquier falla técnica en el libro de vuelo del avión. Esto era solo un complemento. El piloto es el encargado



XXMFXDSYHX

de registrar la bitácora, eso revisa la DGAC. Cualquier problema técnico es responsabilidad del piloto. En cuanto a la diferencia entre el libro de novedades y la bitácora del avión, señaló que el piloto sabe que tiene que registrar los problemas en la bitácora, el otro libro era un registro interno de las discrepancias de operación. Señaló que el libro alcanzó a funcionar un mes. Se le preguntó por el Sr. Luis Travieso, y declaro que es jefe de instrucción. Negó estar por sobre el en un esquema jerárquico, e indicó que estaban a la misma altura y Javier estaba sobre ellos. Se le pregunta si en el 2018 había 4 pilotos, lo que confirmó. Se le pregunto si Aeromet sigue prestando servicios de instrucción, lo que también confirmó. Señaló creer que la DAN 137 debe haber tenido modificaciones entre ahora y el 2018. Indicó que los instructores actualmente son 2 con contrato y uno con boleta de honorario. Preguntado respecto a si las labores que ejecutan los instructores contratados son las mismas que se hacían el 2018 contestó que sí, pero que ahora son fijos. Señaló que el libro de novedades no existe, ya que desapareció. Se le pidió precisar que cosas se registran en el libro de novedades y no se registra en el de vuelos, e indicó que las fallas menores como que no se apagó o no se prendió la radio, cosas que no tenían utilidad. Afirmó que se les explicó a los alumnos que todas las fallas debían ser registradas en el libro de vuelos. Se le preguntó cómo se hacía para asegurar de que los profesores cumplieran un mismo estándar. Indicó desconocerlo, pero señaló que sin duda existía un control. Indicó que si los instructores no pasaban alguna materia se conversaban los temas y si había desviaciones se trataba de corregir y ver los temas que quedaran pendientes en cuanto a la calidad de instrucción en base a encuesta docente. Todo se revisaba en reuniones de estandarización. Si había pésima nota en la encuesta docente se hablaba con él y se le sacaba de la escuela o se cambiaba por otro instructor. Se le pide precisar la función del despachador, a lo que indicó que ejecutan labores administrativas, hasta buscar el agua. Se le dio un nombre que no corresponde. Afirmó que Aeromet le puso despachador, es un cargo administrativo. Ayudaban a los instructores a los alumnos para hacer más ágil la preparación del vuelo. Indicó que no participan en forma oficial en los vuelos según manuales DGAC.

IV. Oficios: Se incorporó respuesta a oficio de la DGAC.



V. Otros medios de prueba:

1. Registro de audio; que da cuenta de la comunicación interna entre Nicolás Osorio, y la torre de Control, dando cuenta de la falla del motor del momento de accidente.
2. Set de 4 registros audiovisuales; del hangar de aeronaves; donde dan cuenta el proceso de pre vuelo y los errores de procedimientos cometidos en este y del mal cierre del despiche.

TERCERO: Existencia de la relación laboral. Que, el primer asunto a analizar, y del cual dependen además el resto de los puntos de prueba fijados por el tribunal, es la existencia de una relación laboral entre la demandada Aeromet, y quien sufrió el accidente con resultado de muerte, el Sr. Nicolás Osorio Larrosa, hijo de los demandantes. La discusión respecto de la existencia o no de una relación laboral se debe a que, evidentemente, no existía entre las partes indicadas un contrato de trabajo que le otorgara a la relación habida ente ambas el carácter de relación laboral. Sin embargo, la parte demandante ha dado cuenta de diversos elementos e indicios que a su juicio darían cuenta de que, pese a la inexistencia de un contrato de trabajo, en los hechos se desarrollaba una relación de carácter laboral, en los términos de los arts. 7 y 8 del Código del Trabajo.

Estos elementos son la prestación de servicios personales como instructor de vuelo práctico y teórico, cumplimiento obligatorio de programas teóricos y prácticos dispuestos por la demandada para el ejercicio de sus funciones, ejecución de funciones en dependencias de la demandada en horario fijo, o en turnos fijados por la demandada, pago mediante boletas de honorarios, subordinación y dependencia consistente en el hecho de encontrarse sometido a Cristian Radrihan -jefe de operaciones- y Luis Travieso – jefe de instrucción-. Control y supervisión directa de su trabajo, instrucciones sobre cómo realizarlo, designación de turnos y horarios de vuelo. Adicionalmente indica que la demandada fue sancionada por la Dirección del Trabajo luego del accidente, debido a la informalidad laboral con la que se encontraba el Sr. Osorio.

La prestación de los servicios personales por parte de Nicolás Osorio a la demandada Aeromet no son un asunto en discusión, pues se ha reconocido esta circunstancia en la contestación de la demanda, pero atribuyendo una calificación jurídica distinta a la pretendida por la demandante, esto es, señalando que la prestación de servicios profesionales obedeció a una relación jurídica entre particulares, regida por las normas del



derecho común y no del derecho del trabajo. Adicionalmente, esta circunstancia fue acreditada por todos los testigos de ambas partes, quienes señalaron en algún momento de sus declaraciones que Nicolás Osorio prestó servicios como instructor para Aeromet. En cuanto a las modalidades en que prestó servicios, mediante el testimonio de Matías Brante y Luis Travieso queda claro que además de ser instructor de vuelo, impartió clases teóricas e incluso estuvo a cargo, aparentemente de un módulo en línea.

Respecto a que debía ceñirse al cumplimiento obligatorio de programas teóricos y prácticos dispuestos por la demandada, esto se ha acreditado mediante las declaraciones de los señores Brante, Travieso, Radrigan y el Absolvente Sr. Fuentealba. Lo anterior debido a que en primer lugar se reconoció el hecho de que Aeromet contaba con manuales propio respecto a los contenidos específicos a impartir y al modo en que estos debían impartirse o ejecutarse en las clases teóricas y prácticas. Si bien la demandada intento atribuir el contenido de estos manuales a la autoridad aeronáutica y a la obligatoriedad de estos, y luego, según la declaración de Cristian Radrigan pretendió señalar que estos prácticamente no tenían contenidos ni eran obligatorios para los instructores, sino que establecían solo el contenido mínimo dispuesto por la autoridad. Sin embargo, la DAN 137, norma que ha sido señalada por la propia demandada como el principal reglamento de su actividad, dispone en su art. 137.143 lo siguiente:

“El operador deberá elaborar un manual de operaciones del operador, conforme a la estructura que se indica en el Apéndice N°4, el que deberá ser aprobado por la DGAC, así como sus enmiendas.

Una vez aprobado el Manual, el operador deberá entregarlo para uso y guía del personal de su empresa. El Manual de Operaciones se deberá modificar o revisar, siempre que sea necesario, a fin de asegurar que esté al día la información en él contenida. Todas estas modificaciones o revisiones se notificarán al personal que deba usar dicho manual.”

Es decir, es la misma norma que ordena la creación del manual, la que dispone de su obligatoriedad para el uso y guía del personal de la empresa. No se trata de un manual cuyo contenido es voluntario o que solo tiene la vocación de dar cumplimiento a una exigencia legal y que repite los contenidos de la normativa aeronáutica, sino que se refiere a



contenidos específicos de las aeronaves operadas por la empresa. Adicionalmente, la norma en análisis no entrega el contenido del manual, sino que en su anexo 4 solo señala la organización del contenido de este manual. Pero además de este manual de operaciones, dictado conforme a la DAN 137, la demandada incorporó otro manual denominado “Manual de estandarización de maniobras visuales y procedimientos” en folio 91 del expediente virtual. En este manual se describe con detalle los procedimientos que deben realizar los pilotos previo al vuelo y durante las maniobras, incluyendo esquemas, fotografías y descripciones de las actuaciones que deben realizarse por parte de los pilotos. Esto se condice además con la función que declaró cumplir el Sr. Luis Travieso, quien indicó ser encargado reunir al grupo de instructores para estandarizar los criterios de ejecución de la instrucción y de las maniobras, con el fin de que “los procedimiento sean similares para no perjudicar a los alumnos”. Es decir, se verificaba por parte de la escuela, y en particular por el jefe de instrucción Luis Travieso, que as personas que impartían clases teóricas y prácticas lo hicieran con unidad de criterios, a fin de que los alumnos que pasaran por la institución recibieran igual contenido con independencia del profesor que les impartió clases. Lo anterior además se encuentra plasmado en el descrito manual de estandarización, y no se trata ni más ni menos que de instrucciones respecto de cómo los instructores debían realizar su trabajo. Nuevamente en este punto se atribuyó la necesidad de estandarización a que la DGAC solicitaba que se hiciera. Lo cierto es que esta circunstancia no le quita a la estandarización el carácter de instrucciones impartidas por la demandada a sus dependientes, aun cuando esto sea en cumplimiento de un deber legal. Pensar lo contrario llevaría al absurdo de determinar que cada vez que existe una obligación legal respecto de funciones que debe cumplir un trabajador el empleador se desentienda de ello por tratarse de una actividad especialmente regulada. Tal circunstancia no es excluyente, y por el contrario solo refuerza la idea de que es la propia normativa la que considera que el trabajo debe ejecutarse bajo órdenes y direcciones estrictas que implican subordinación y dependencia, y por tanto apoyan la idea de que la ejecución de estas funciones no puede ser otra cosa que una relación laboral.

Adicionalmente, se acompañó un correo del fecha 25 de octubre de 2018 emitido por Luis Travieso, que señala en lo pertinente lo siguiente:



“(…) es importante recalcar, que el control que llevamos con las horas impartidas, el programa de clases, el cumplimiento del programa teórico que debe cumplir el alumno, incluso el tema económico va corroborado y respaldado con el control de firmas, es por ello, les pido completar las cartillas incompletas, llenar las que correspondientes a las clases vistas, y hacer firmar las asistencias a los alumnos. (…)”

La anterior comunicación da cuenta de que existe un control por parte de la escuela y de la DGAC sobre el cumplimiento del programa teórico de enseñanza. Lo anterior implica que los manuales de contenido no pueden ser voluntarios, si se esta controlando que el contenido de ellos sea efectivamente impartido a los alumnos, mediante sus firmas. Con ello, se descarta en definitiva la idea de que los manuales no cumplen un rol importante en la instrucción de las clases teóricas y prácticas, y en definitiva si contienen instrucciones respecto de cómo deben realizar su trabajo los instructores y profesores de la escuela.

A mayor abundamiento, se presentó un contrato de incorporación y Matricula de fecha 18 de julio de 2018, entre el Sr. Sebastián Godoy y Aeromet. En dicho contrato, la cláusula cuarta establece lo siguiente:

“La escuela se reserva el derecho de modificar la malla o plan de estudios por avances científicos o tecnológicos, o cambios en el perfil del profesional”

Lo anterior da cuenta de que la demandada si maneja el currículo de la escuela de aviación, y este si ofrece cierta flexibilidad respecto de su contenido. Durante el juicio la demandante se empeñó en establecer que los contenidos del curso de aviación estaban totalmente determinados por la autoridad aeronáutica y que prácticamente no había margen de acción para la escuela a fin de modificar o cambiar estos planes o programas de enseñanza que ya venían determinados. Sin embargo, en su contrato con alumnos se reserva el derecho de modificar los planes ofrecidos, por avances tecnológicos o cambios en el perfil profesional, dejando entrever que si tiene la posibilidad de modificar la estructura y contenido de su clases y cursos impartidos.

En cuanto al cumplimiento de un horario determinado, mucho se discutió en las declaraciones de los testigos acerca de si era la empresa quien disponía de los horarios o eran los propios pilotos quienes indicaban su disponibilidad. En ello hay que diferenciar las



clases prácticas de las teóricas. Las clases prácticas, según Luis Travieso eran asignadas a los pilotos según su disponibilidad horario, en relación con la disponibilidad que a la vez se les pedía a los alumnos. En el mismo sentido declaró Pablo Morales. Por su parte, Matías Ávila reconoció que semanalmente enviaba su disponibilidad, pero indicó también que era sancionado cuando pedía días libres o cuando se requería cancelar alguna clase. También sostuvo que como piloto no estaba en posición de señalar que días quería o no quería trabajar. Por su parte el testigo Matías Brante indicó que la programación era enviada por Luis Travieso, sin más detalle. El Testigo Germán Deambrosi por su parte, negó enviar disponibilidad de horarios de vuelo, sino que indicó que simplemente recibía el calendario de parte de Luis Travieso. En cuanto a los documentos, se incorporaron diversas capturas de pantalla con conversaciones de WhatsApp que están cortadas, sin continuidad ni contexto. Esta circunstancia impide otorgarle seriedad a esta prueba, ya que esta evidentemente intervenida por la demandada, quien además en cada una de las páginas donde presenta las capturas de pantalla hace un resumen de lo que significarían las conversaciones, aun cuando de ellas no se desprende ni remotamente lo que se señala. Por ejemplo, en el folio 77, página 19 aparece una conversación de fecha 21/9/2018 en que Nicolás Osorio habría preguntado lo siguiente “Don Luis, buen día. Quería saber si tiene alguna novedad con respecto a lo de la DGAC”. Luego de esta pregunta se cortó la captura de pantalla, y en la página no aparece nada más, salvo una respuesta de una conversación anterior que no tiene relación con la pregunta. Ante esta prueba la demandada pretende que el tribunal interprete que el Sr Osorio se encontraba realizando una nueva consulta sobre la aprobación de la DGAC para ser incorporado como Instructor de vuelo. Pero resulta imposible para el tribunal atribuir tal interpretación a una frase sola, cortada y fuera de todo contexto. De similar tenor son varias de las capturas de pantalla acompañadas como prueba. Por lo anterior, solo se le dará el valor que corresponda a aquellas en que, por si sola la conversación otorgue un contexto suficiente para entender de que están hablando las personas que aparentemente intervienen en dicha conversación. En este escenario, la mayoría de las conversaciones se refieren a asuntos comerciales (visita a empresas de simuladores de vuelo), asuntos relativos al ejercicio de la labor de instructor (alumnos no adquirieron elementos para desarrollar sus funciones, alumnos quieren hacer un asado en el hangar) programación de vuelos (cambios de turno conversado con los alumnos, solicitudes



de cambio de Nicolás Osorio a Luis Travieso, solicitud de Luis Travieso para que Nicolás Osorio cubra un turno de Matías Ávila) y habilitación de Nicolás Osorio como instructor de vuelo (Información sobre horas de vuelo y rendición del examen habilitante). Entre los mensajes señalados, destaca el de fecha 30 de octubre de 2018. Se trata de una conversación entre Nicolás Osorio y Luis Travieso, en que el primero dice lo siguiente:

“Quería hacerle la consulta de si es que podía tener el jueves libre. Vi que me programo ese día con Andre Fariña y Cristian Valencia. Les pregunte a ellos si es que podían hacer los turnos el viernes en caso de que usted accedo y no tenían problema”

El mensaje anterior es seguido del siguiente, también de Nicolás Osorio: “porque vi que el viernes tengo un solo vuelo”. Ante esta solicitud, el Sr. Travieso respondió “Ya te llamo”. Lo relevante de esta conversaciones es que resulta evidente que los turnos de vuelo son asignados por Luis Travieso, y no discutidos en conjunto como sostiene la parte demandada. Esto se ve reforzado también con los correos electrónicos acompañados, como el de fecha 25 de septiembre donde el Sr Travieso indica que el presente correo es para “notificar y hacer llegar a ustedes la modificación y ajuste del cronograma de actividades teóricas que corresponden al curso de PPL T4 18”; Un correo electrónico dirigido a Nicolás Osorio donde se le agradece tomar el curso E-learning y se detalla que el monto a pagar es de 2 horas presenciales y 2 administrativas; otro del 10 de octubre donde se notifica la elaboración de 3 carpetas para el control de asistencia de alumnos que también incluyen hoja de vida y dando instrucciones respecto a quien solicitarlas y como utilizarlas; otro correo de 28 de diciembre de 2018 de Luis Travieso, donde se envía el calendario correspondiente al curso de piloto privado; y finalmente un correo donde se invita a una reunión con la psicóloga Carolina Vásquez. En todos estos correos, y en particular en los dos en que se envía la programación de los cursos se evidencia que la programación de estos no se efectuó trazando las coincidencias de disponibilidad de la semana siguiente de los alumnos e instructores, como sostiene la demandada a propósito de las clases prácticas. Por el contrario, en las clases teóricas la programación se efectuaba por la duración del curso, según lo señalado por los testigos Matías Brante, y el propio Luis Travieso, quien indicó que efectivamente debía haber horarios determinados para impartir las clases teóricas.



La demandada ha pretendido excluir la existencia de sometimiento a régimen horario en el hecho de que las clases prácticas eran programadas en base a la disponibilidad enviada por alumnos e instructores, según lo señalado por Luis Travieso, y que la cancelación o suspensión de estas era posible en los casos en que los instructores no pudieran efectuarlas, lo que daría cuenta, a su juicio de su carácter de voluntarias. Lo cierto es que ambas circunstancias no excluyen el hecho de que los instructores de vuelo tuvieran que estar durante determinados espacios de tiempo a disposición del empleador, conforme a la programación asignada, y por tanto inevitablemente, tanto en las clases teóricas – que estaban programadas con varias semanas de anticipación-, como en las instrucciones prácticas de vuelo debía cumplirse el horario y la programación establecida por Aeromet. Luego, se ha esgrimido como argumento por los testigos Pablo Morales y Luis Travieso, el hecho de que los instructores volaban en otras escuelas de aviación, lo que hacía que pudiera existir toques de horario y por eso se consultaba la disponibilidad. Sin embargo, nada de ello fue acreditado en el proceso. Adicionalmente, cabe hacer presente que ni la prestación de servicios en un régimen de arrendamiento de servicios personales ni la relación laboral – salvo que esta se hubiere estipulado así- implican la imposibilidad de prestar servicios en el mismo o en distinto rubro, para otro empleador y en otro horario. Por lo anterior, la circunstancia de que los instructores prestaran servicios en otros lugares no excluye ni dificulta la existencia de una relación laboral.

El pago mediante boletas de honorarios no ha sido discutido por las partes. De hecho, en ambos casos se acompañan boletas emitidas por el Sr Nicolás Osorio a la demandada. Finalmente, el sometimiento de los instructores a los señores Travieso y Radrigan, a juicio del tribunal también ha sido acreditado. Lo anterior, debido a que mediante los mensajes de WhatsApp, correos electrónicos y declaraciones de testigos ha resultado claro que el Sr. Travieso era quien programaba el calendario y se encargaba de supervisar su ejecución y resolver problemas relativos a él, lo que consta en los correos electrónicos ya citados, donde hace envío de las programaciones, asignaciones de turnos de vuelo y de profesores a las distintas asignaturas. Por su parte, los mensajes acompañados por la demandada dirigidos al Sr. Radrigan respecto a las solicitudes de vuelos experimentales, y el hecho que tramitara la autorización de instructor de vuelo para Aeromet del Sr. Osorio, y que esta fuera dirigida a él, según consta en la página 49 del folio 77, dan cuenta que el Sr Radrigan



tenía poder de dirección en la empresa, podía asignar y autorizar vuelos y tenía facultades por solicitar la incorporación de nuevos instructores.

Pero todos los elementos antes descritos no deben ser analizados aisladamente, y es necesario entender por qué estas circunstancias en conjunción dan cuenta de la existencia de una relación de carácter laboral. En primer lugar, el art. 7 del Código del Trabajo señala lo siguiente:

“Contrato individual de trabajo es una convención por la cual el empleador y el trabajador se obligan recíprocamente, éste a prestar servicios personales bajo dependencia y subordinación del primero, y aquél a pagar por estos servicios una remuneración determinada”

Luego, el art. 8 inc. primero del mismo cuerpo legal indica que “Toda prestación de servicios en los términos señalados en el artículo anterior, hace presumir la existencia de un contrato de trabajo”. En consecuencia, la citada disposición normativa establece una presunción¹ de existencia de contrato de trabajo en los casos en que exista una prestación de servicios en los términos expresados en el artículo séptimo, es decir, una prestación de servicios personales, bajo subordinación y dependencia; y en que la contraparte se comprometa a pagar por los servicios una remuneración determinada. De ello se colige que los elementos de la relación laboral son esencialmente 3, esto es la prestación de los servicios personales, el pago de la remuneración determinada y la existencia de subordinación y dependencia. Los primeros dos elementos pueden ser comunes a otro tipo de relaciones contractuales, como al prestación de servicios profesionales o arrendamiento de servicios. Sin embargo, el elemento distintivo y que caracteriza a la relación laboral es la existencia de subordinación y dependencia del trabajador al empleador. Así lo ha señalado la doctrina²:

¹ De acuerdo con Gamonal (2021), la existencia de esta presunción “es consecuente con el principio de protección, dado que el trabajador no cuenta con autonomía al buscar trabajo, pues le es difícil o imposible negociar sus términos y siempre puede ser coaccionado. Si se permitiera que las partes califiquen el vínculo, desaparecería la figura del contrato de trabajo y aumentaría la precariedad de los trabajadores (Gamonal, Sergio (2021). *Derecho individual del trabajo*. Santiago, Der ediciones, pg.23)

² Se ha señalado también, a propósito de la subordinación y dependencia que “Este solo elemento determinará la presencia o no de una relación laboral, ya que los otros elementos son propios también de otras clases de relaciones jurídicas, civiles o comerciales, que suponen la presencia de partes, prestación de servicios y la correspondiente remuneración. De este modo, la prestación de servicios en situación de subordinación o dependencia respecto de la persona en cuyo beneficio se realiza, hace presumir la existencia de un contrato de trabajo, aun cuando en la práctica se haya suscrito una convención de distinta naturaleza”. (EDIG Ltda. (2020). *El contrato de honorarios*.



“La existencia de subordinación es el elemento esencial que permite calificar un acuerdo como contrato de trabajo y dice relación con la posición jurídica que las partes toman en el desarrollo de la relación: el empleador asume el control de los servicios mediante el ejercicio de la potestad de dirección y el trabajador se ubica en una situación de sujeción respecto de este” (Lizama, Luis y Lizama Diego (2019). *Manual de derecho individual del Trabajo*. Der Ediciones, Santiago, p.26).

Pero la ley no ha definido que debe entenderse por subordinación y dependencia, y ha entregado al juez de la causa el deber de calificar, en cada caso particular la concurrencia de estos elementos para en definitiva establecer la existencia o no de un contrato de trabajo y la consecuente relación de carácter laboral. La doctrina ha señalado respecto a la subordinación y dependencia que:

“Los elementos constitutivos de la subordinación son la dependencia personal y la inserción del trabajador en la estructura de la empresa. El primero corresponde a la sujeción del trabajador al poder directivo del empleador, en lo referente al lugar de trabajo, al tiempo y a la modalidad de la prestación laborativa. El segundo implica la utilización de los medios e instrumentos puestos a disposición del trabajador por el empleador y la inserción de la prestación laborativa en la organización compleja de la empresa” (Gamonal, Sergio (2021). *Derecho individual del trabajo*. Santiago, Der ediciones, pp. 25-26).

Asimismo, el citado autor ha señalado que la jurisprudencia ha utilizado la existencia de indicios o factores reveladores de la posición de dependencia, que son sistematizados de la siguiente forma:

- a) Indicios de dependencia: Control de asistencia, cumplimiento de horario y jornada, cumplimiento de instrucciones y órdenes, permanencia en la sede empresarial, continuidad en la prestación de los servicios, solicitar autorización para ausentarse de las labores, estar a disposición del empleador, uso de signos corporativos y exclusividad en los servicios.



- b) Indicios de fiscalización: supervisión directa, dependencia jerárquica, rendir o dar cuenta, vigilancia por parte del empleador, dirección y control del trabajo, sujeción al régimen disciplinario.
- c) Indicios de coordinación: (vinculado al trabajo a distancia, plataformas, etc.) establecimiento del marco disciplinario, control directo y pleno de la planificación y de la modalidad productiva, ajenidad en la prestación de los servicios y exclusividad de los mismos. (Gamonal, Sergio (2021). *Derecho individual del trabajo*. Santiago, Der ediciones, pp. 26-27).

No está demás señalar que estos indicios no son una lista taxativa y obligatoria, ni que todos ellos deban ser cumplidos para considerar que existe subordinación y dependencia. Por el contrario, la existencia de varios de estos indicios o indicadores, debidamente acreditados, ilustrará al tribunal respecto del efectivo carácter laboral de la relación habida entre las partes. En el caso, y tal como ya se ha relatado hay indicios de dependencia, por cuanto existen horarios previamente establecidos por el empleador en los cuales se pueden ejecutar las funciones contratadas, ya sea clases teóricas o prácticas. En caso de faltar debe solicitarse autorización, y lo mismo ocurre en caso de que se desee modificar la programación, lo que debe contar con la anuencia del Sr. Travieso, según han dado cuenta los correos electrónicos y mensajes de WhatsApp. Evidente es también que el trabajador debía permanecer en el lugar dispuesto por el empleador, ya fuera su sede o el aeródromo respectivo durante la realización de sus funciones, y además el trabajador debía manifestar su disponibilidad periódicamente para la asignación de vuelos. Por último, los vuelos eran registrados, según señaló el testigo Matías Ávila a nombre de la empresa Aeromet, quien era el operador que aparecía en los documentos.

En cuanto a los indicadores de fiscalización, en el caso son aún más evidentes, puesto que se trata de una actividad extensamente regulada por la autoridad aeronáutica, lo que implicaba que la empresa demandada también ejercía un estricto control sobre los contenidos impartidos por los instructores, entre ellos el trabajador, lo que ha sido confirmado por Luis Travieso, Cristian Radrigan y Javier Fuentealba. En particular Luis Travieso, jefe de instrucción, reconoció efectuar reuniones periódicas, al menos una vez al año de estandarización de contenidos y de ejecución de maniobras, y que en la primera



clase se evaluaba al instructor a fin de que diera cumplimiento de los contenidos de la DGAC. También indicó que se llevaba un control de las horas de vuelo de cada piloto. Además de lo anterior, existen instrucciones expresas, en el manual de operaciones y en el Manual de estandarización de maniobras visuales, donde se indica, incluso con esquemas como efectuar determinadas maniobras de forma pedagógica. Evidentemente también existía un control y supervisión del cumplimiento de las horas de vuelo y objetivos, ya que se llevaba un control de cada uno de los instructores, según se ha detallado. En cuanto al régimen disciplinario, el Sr Travieso hizo parecer que ante incumplimientos de estandarización solo se aplicaban las sanciones de la DGAC que impedirían volar a un instructor no estandarizado. Sin embargo, no se detalló cual es la supuesta sanción y en base a que norma esta existiría. También indicó que la falta de asistencia o suspensión de clases no acarrea ninguna consecuencia perniciosa para los instructores que incurrieran en dichas circunstancias. Esto en contraposición a lo que señalaron los testigos Matías Ávila y Matías Brante, quienes afirmaron que los pilotos que incurrieran en alguna falta de este tipo eran “castigados” con menos turnos y más días sin vuelo. Esta última circunstancia es más lógica que la planteada por la demandada, dado que se ha acreditado que la programación e vuelos no es un asunto tan sencillo, ya que requiere coordinar al alumno, instructor, funcionarios y permisos del aeródromo, por lo que la suspensión intempestiva, tal como señalaron los propios testigos de la demandada, acarrea perjuicios para la empresa Aeromet. En tal circunstancia resulta inverosímil pensar que, quien ha solicitado suspender intempestivamente un vuelo, sin dejar espacio para que sea cubierto por otro piloto o para reagendar no reciba una sanción por parte de la escuela de aviación. En este sentido, por lógica resulta más creíble lo señalado por Matías Ávila, en cuanto a que, en caso de suspender un turno, los pilotos eran castigados con las programaciones posteriores. Ello da cuenta en definitiva de un rudimentario, pero presente régimen disciplinario implícito en la organización y coordinación de los vuelos.

En cuanto a los indicadores de coordinación, está claro que era la demandada quien tenía el pleno control del desarrollo de la actividad productiva, en este caso la instrucción de vuelo, pues era ella la dueña de las instalaciones donde se impartían las clases, de los permisos, de las aeronaves, de los simuladores de vuelo y de todos los elementos requeridos para ejecutar las funciones. En tal sentido, al demandada también era quien recogía las



solicitudes de alumnos y coordinaba los horarios, además de programar las clases presencial y las modalidades E-learning, asignando arbitrariamente horas a profesores según conveniencia. Esto ha quedado demostrado en los correos electrónicos que se detallaron, enviados por Luis Travieso y presentados por la demandada, y en las programaciones de *Google calendar* y correos electrónicos exhibidos a los testigos y presentados por la demandante.

El punto relativo a los indicios de coordinación da cuenta de otro elemento o indicio de laboralidad, que es recogido por Lizama y Lizama (2020), la “ajenidad en la prestación de servicios en cualquiera de sus versiones doctrinarias: los riesgos, los frutos, los medios de producción y el mercado” (Lizama, Luis y Lizama, Diego (2020). *Manual de derecho individual del trabajo*. DER ediciones, Santiago, Chile, pg. 27). Lo anterior, tomando en cuenta de que el trabajador no contaba en este caso con ningún medio propio para desarrollar los servicios prestados, más allá de su autorización o licencia de vuelo. Es decir, no contaba con su propio manual de operaciones ni manual de vuelo o de estandarización de maniobras, no tenía sus propios cursos y contenido específico para cada uno de ellos, no contaba con un simulador de vuelo propio para prestar servicios a la empresa, y por supuesto, no contaba con su propio avión para ejecutar los vuelos de instrucción. En consecuencia, ninguno de los medios pro los cuales se ejecutaban los servicios prestados por Nicolás Osorio a Aeromet era propio, sino que eran íntegramente provistos por el empleador. Asimismo, los frutos o ganancias de la actividad eran recaudados por la empresa, lo que ha sido confirmado por el absolvente de la demandante quien indicó que se siguen impartiendo clases por la empresa, y detallo los tipos de cursos y costos financiados por los alumnos respectivos. En consecuencia, el Sr Osorio no era un socio externo, ni un profesional libre que prestara servicios de forma esporádica y sin sujeción, subordinación o dependencia de la demandada, sino que, por el contrario, era un operario, instructor de la escuela de aviación, que prestaba servicios en favor de la demandada en total ajenidad respecto a los medios y a los frutos que la empresa producía. Al efecto, como se ha acreditado mediante las boletas de honorarios, el Sr Osorio percibía un pago correspondiente a un monto equivalente a los servicios efectivamente prestados mes a mes.

A mayor abundamiento, la Inspección del Trabajo efectuó fiscalización luego del accidente, luego de la cual determinó multar por 8 infracciones, según da cuenta el informe



de fiscalización acompañado. La primera de las infracciones fue no escriturar el contrato de trabajo del Sr. Osorio, pese a que ingresó a prestar servicios en calidad de dependiente, con elementos de subordinación y dependencia. La demandada alegó como defensa que la calificación de relación laboral no es una facultad otorgada a la inspección del trabajo, por lo que controvertió este hecho. Sin embargo, del informe de fiscalización se desprende que el funcionario solo constató hechos en terreno: que habiendo elementos de subordinación y dependencia en la relación entre las partes no existía contrato de trabajo. Lo anterior a juicio del tribunal se enmarca en las funciones otorgadas por el D.F.L. N°2 de 1967, y, de hecho, de acuerdo con su art. 23 inc. 2, los hechos constatados constituyen presunción de veracidad incluso para la prueba en sede judicial. Por lo anterior, no se observa infracción, cuando se constató por la propia inspección del trabajo la concurrencia de elementos de subordinación y dependencia, multando a el empleador por no escriturar el contrato de trabajo.

En definitiva, la coordinación acerca de dónde, cuándo y cómo se desarrollaban los servicios que prestaba el trabajador eran definidos de forma totalmente unilateral por la empresa demandada. El trabajador no podía decidir los contenidos de la clase, ni como ejecutar las maniobras, cuando hacer la clase, que avión utilizar, dónde hacer la clase, cuanto cobrar por sus servicios, ni ningún otro parámetro de los vuelos de instrucción, que venían previamente definidos por el empleador.

En tal escenario, resulta evidente, a la luz de todos los indicadores descritos, que la relación habida entre Aeromet y Nicolás Osorio era de carácter laboral, y que tal como señaló la Dirección del Trabajo, esta se mantenía en informalidad a la fecha del accidente, al no encontrarse escriturado el contrato de trabajo.

Pero además de todo lo expuesto, este hecho queda además en evidencia por los dichos de los señores Luis Travieso y Javier Fuentealba, quienes reconocieron que en la actualidad había dos pilotos contratados por Aeromet para impartir clases. Al absolvente sr. Fuentealba se le consultó explícitamente si las funciones de los pilotos instructores contratados y con boletas de honorarios eran las mismas y respondió que “las funciones son exactamente las mismas”. Es decir, el empleador, en su calidad de dueño de la empresa ha decidido conscientemente mantener en informalidad a personas que prestan las mismas funciones que aquellos a quienes tiene contratados. Cabe recordar lo señalado por Sergio



Gamonal: “Si se permitiera que las partes califiquen el vínculo, desaparecería la figura del contrato de trabajo y aumentaría la precariedad de los trabajadores” (Gamonal, Sergio (2021). *Derecho individual del trabajo*. Santiago, Der ediciones, pg.23). es por esta razón que la misma ley califica de relación laboral aquella que cumple con lo dispuesto en el art. 7 del Código del Trabajo. por lo tanto, no es posible que el empleador tenga sometido a distintos regímenes jurídicos a personas que efectúan exactamente las mismas funciones, pues no puede ser calificada idéntica situación fáctica como dos realidades contradictorias: para algunos existe relación laboral y los pilotos instructores están contratados, y para otro, decidido arbitrariamente por el empleador y cumpliendo las mismas funciones, no. Esto da cuenta de que el carácter de relación laboral de los instructores es evidente incluso para la demandada, quien después de la compleja situación vivida de forma posterior al accidente decidió dar cumplimiento parcial a la ley, contratando a algunos de sus pilotos. Las acciones propias de la empresa en definitiva son un argumento para tener en cuenta de que hoy, ante las mismas funciones prestadas por Nicolás Osorio, la empresa si celebra contratos de trabajo.

En conclusión, se han acreditado a juicio del tribunal elementos suficientes que permiten tener por acreditada la existencia de una relación de carácter laboral entre las partes, por lo que se declarará en lo resolutivo la existencia de un contrato de trabajo entre las partes.

CUARTO: Incumplimiento de las medidas de seguridad. Que, resuelto lo anterior, y declarada la existencia de una relación laboral entre Nicolás Osorio y Aeromet, es necesario determinar si, como afirma la demandante, la demandada no cumplió las normas de higiene y seguridad, exponiendo a sus trabajadores. Al efecto, la demandante indica que la empresa demandada incumplió el art. 184 del Código del Trabajo, los arts. 66, 67 y 68 de la ley N°16.744, todo lo anterior al no haber tomado las medidas eficaces de protección, pues según señala el accidente se debió a la falta total de evaluación y prevención de los riesgos a los que estaban expuestos tanto sus trabajadores como de sus alumnos; no supervigiló la forma y método de trabajo , con descuido en la supervisión de riesgos e inadecuada mantención del control y estado mecánico de las aeronaves.



Se alegó además la infracción a los arts. 66 de la ley N°16.744 y 210 del Código del Trabajo en relación con los arts. 3, 36 y 53 del DS. N°594 de 1999 sobre condiciones ambientales básicas en los lugares de trabajo. en particular también se indicó infracción al art. 36 d el normativa, que dispone la obligación de mantener las maquinarias en condiciones seguras y en buen estado de funcionamiento para evitar daños a las personas. También se alegó La infracción al art. 21 de D.S N°40 de 1969 al no informar los riesgos laborales de la labor ejecutada e indicar las medidas preventivas (conocido como “derecho a saber” u “obligación de informar”). Adicionalmente se indica un actuar negligente de la demandada en materias de seguridad al no disponer de un sistema de prevención de riesgos de acuerdo a los riesgos a los que están expuestos instructores y alumnos, no contar con un experto en prevención de riesgos, no disponer de procedimientos específicos de trabajo conforme a su actividad, no entregar elementos de protección personal (por ejemplo traje anti fuego), no dar a conocer riesgos y medidas sanitarias básicas en lugares de trabajo, no dar protección a los trabajadores y finalmente no dar aviso del accidente grave a las entidades fiscalizadoras.

Cabe hacer presente que varias de estas infracciones se desprenden del hecho que la demandada no reconocía a Nicolás Osorio como trabajador, y por tanto no pudo haber dado cumplimiento a las normas sobre higiene y seguridad en el trabajo, cuando a su juicio consideraba que el trabajador accidentado no era en realidad un trabajador. De este modo, es evidente que no existió entrega de RIOHS, que no se informaron los riesgos que entrañan las labores ni las medidas de prevención, que no se informó el accidente a las autoridades, y que no se pagaban las cotizaciones del seguro de accidentes de la ley N°16.744, teniendo a los instructores en total desprotección. Ello fue confirmado por la Inspección del trabajo en su informe de fiscalización respecto del accidente del trabajo, acompañado como prueba, donde señala en el punto 9 que:

“Se puede constatar que la empresa incumple con una serie de obligaciones mínimas respecto de las labores de prevención de riesgos en el trabajo que le son encomendadas por ley, al no contar con Obligación de Informar sobre los riesgos laborales, las medidas preventivas y los procedimientos de trabajo correctos respecto de las labores de Instructor de Vuelo; no contar con reglamento interno de



orden higiene y seguridad entregado al trabajador, no contar con reporte de entrega de Elementos de Protección Personal”.

Con lo anterior, resulta evidente que se detectaron infracciones graves a la normativa sobre higiene y seguridad, por lo que la empresa fue multada por no escriturar contrato de trabajo, no llevar control de asistencia, no entregar comprobantes de remuneraciones, no declarar y pagar cotizaciones previsionales, no denunciar el accidente del trabajo, no informar los riesgos y no entregar una copia del RIOHS al trabajador. Todos estos hechos constatados por el fiscalizador gozan de presunción de legalidad de acuerdo con el art. 23 inc. 2 del D.F.L. N°2 de 1967, y no se ha presentado por la demandada ninguna prueba documental ni testimonial que permita desvirtuar los hechos fiscalizados. Al efecto, la teoría del caso de la demandada es que no existía relación laboral, y por lo tanto estas obligaciones que se declararon incumplidas no correspondían a la empresa. Por ello entonces no hay antecedentes ni documentos que acrediten la entrega de RIOHS, la entrega de elementos de protección personal (o en adelante EPP), el cumplimiento de la obligación de informar riesgos laborales y medidas preventivas, el cumplimiento de normas de higiene y seguridad en el lugar de trabajo, el pago de las cotizaciones de la ley N°16.744, y el informe o reporte a las autoridades del accidente del trabajo con resultado de muerte.

Resulta particularmente relevante la falta de constancia de una comunicación de riesgos y medidas preventivas por parte de la demandada al trabajador, respecto de los riesgos específicos que entrañaba su labor, las medidas preventivas y los métodos de trabajo correctos obligación contenida en el art. 21 del D.S. N°40 de 1979. Lo anterior debido a que la labor de instrucción de vuelo resulta a simple vista compleja, y por lo tanto requiere precisión en la ejecución de todos sus pasos, según se ha acreditado en juicio por todos los testigos, que han estado de acuerdo en la necesidad de hacer maniobras de comprobación previa del estado de las aeronaves antes de partir. Lo anterior resulta lógico dado que la fatalidad de los siniestros ocurridos en el aire es lógicamente muy alta, dadas las dificultades de maniobrar, altura y presencia de combustibles y otros elementos que pueden provocar incendios, como sucedió en el caso. En tal sentido, ante una actividad que parece ser al menos riesgosa desde el punto de vista de los resultados que puede acarrear un



accidente, resultaba fundamental que el empleador informara debidamente los riesgos a los que se exponía el actor y como evitarlos, o que medidas de prevención existían para ello. Esto resulta más importante aun cuando se ha acreditado por los testigos de ambas partes que el avión despegó desde el Aeródromo de Tobalaba, lugar donde se encuentra prohibida la instrucción por la existencia de accidentes aeronáuticos previos, y el cual, además, como relato el Sr. Matías Ávila, se encuentra en medio de una zona urbana, lo que disminuye la posibilidad de maniobras seguras en caso de fallas de motor. Es decir, en el caso no solo había una actividad con riesgos inherentes, sino que también se estaba despegando desde un aeródromo con historial de accidentes y con particulares características a su alrededor, todo lo cual debió ser informado al piloto instructor. Esto además cobra particular relevancia cuando la demandada presenta diversas teorías respecto de las causas del accidente, que incluyen el hecho de que el pre vuelo fue efectuado por el piloto alumno sin supervisión del piloto al mando, y que se habría efectuado un procedimiento erróneo, al drenar el avión por más del tiempo debido y dejar abierto el “*Gascolator*” (testimonio de Luis Travieso). Es decir, se atribuye la falla de motor a una acción del piloto con consecuencias para la nave, cuestión que no fue advertida previamente. Tal teoría implica que efectuar de forma incorrecta las labores del pre vuelo significaban poner en riesgo la estabilidad del motor y en consecuencia la posibilidad de que se generara un accidente para el trabajador, y esa circunstancia no fue advertida por la escuela de aviación al Sr. Nicolás Osorio, ni tampoco se le indicó el método preciso de como realizar el procedimiento señalado de forma segura para evitar cualquier riesgo.

Luego, la segunda teoría que propone la demandada respecto del origen del accidente es respecto del viraje de vuelta a la pista que efectuó el avión una vez que el motor se detuvo. El testigo Pablo Morales lo calificó como “viraje de la muerte”, e indicó que era una maniobra conocida por tener complejos resultados. Adicionalmente, y como se ha relatado también por el testigo Cristian Radrigan, existieron otros eventos y accidentes en la pista del aeródromo Tobalaba donde los pilotos habrían hecho maniobras distintas, logrando aterrizar a salvo. Todo lo anterior lleva a concluir que, el viraje efectuado por el trabajador – según la demandada- no era la maniobra correcta que debió realizarse, sino que había otras opciones. Entonces surge la pregunta evidente: ¿Se le informó al trabajador de estos conocidos antecedentes? ¿Existió una advertencia respecto de los riesgos de efectuar



el viraje con falla de motor y de las maniobras correctas a realizar específicamente en el aeródromo de Tobalaba en caso de falla de motor, tomando en cuenta experiencias anteriores? Todo indica que la respuesta es negativa. No hay constancia de que el empleador se preocupara de informar riesgos y medidas de prevención, los que solo ahora, que ya ha ocurrido el accidente se ha preocupado de recabar a fin de exonerarse, cuando tenía la obligación de comunicarlos al trabajador desde que comenzó a prestar servicios, con una vocación preventiva.

Lo señalado es justamente el sentido de las medidas ordenadas por el art. 184 del Código del Trabajo, que impone al empleador la siguiente obligación:

“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.” (Art. 184 inc. 1 Código del Trabajo).

La extensión de esta obligación impuesta por la ley al empleador, y especificada en diversas normas del mismo Código del Trabajo, de la ley N°16.744, del D.S. N°40 de 1979 y de otras leyes que rigen la materia no implica responsabilidad objetiva del empleador. Es decir, no es que, ante cualquier accidente sufrido por un trabajador en el ámbito laboral, se atribuya directamente culpa al empleador. Por el contrario, la norma citada impone una obligación que debe ser cumplida diligentemente por el empleador, y que lo hace responsable de hasta la culpa levísima, requiriendo en consecuencia culpa de la empresa, que se configura mediante el incumplimiento de las medidas de seguridad. Ello tampoco quiere decir que el empleador debe eliminar todos los riesgos que entrañan las labores desempeñadas por sus trabajadores, pero si tiene la obligación de preverlos, informarlos y de señalar medidas preventivas, y mantener condiciones de higiene y seguridad que también permitan evitar estos riesgos. Entonces, para determinar el grado de cumplimiento del empleador de la norma, es necesario determinar cual es el estándar que debió haber cumplido diligentemente. Al respecto, Ruth Lanata señala que:

“El punto de partida está dado por el respeto a la normativa legal y reglamentaria que regula la materia, entre la que se encuentra la afiliación y cotización a un



organismo administrador del seguro de la ley N°16.744, el que no solo tiene la obligación del otorgamiento de ciertas prestaciones al trabajador afectado, sino también de asesoramiento a la empresa respectiva. Se suman a estas obligaciones los departamentos de prevención de riesgo y también los comités paritarios de seguridad” (Lanata, Ruth (2019). *Responsabilidad contractual y extracontractual por accidentes del trabajo y enfermedades profesionales*. Der ediciones, Santiago, p. 6).

El estándar de cumplimiento de las obligaciones de seguridad del empleador parte con el cumplimiento a la normativa básica sobre salud y seguridad en el lugar de trabajo, y sobre el cumplimiento de la normativa vigente, siendo básico el hecho de que el empleador pague a la entidad correspondiente el seguro de accidentes del trabajo de la ley N°16.744. En el caso, no había contrato de trabajo ni reconocimiento de relación laboral – que en los hechos si ocurría, como se ha resuelto- y por tanto, no había afiliación a entidad Administradora del seguro, no había pago de cotizaciones y por lo mismo no se informó el accidente. Es decir, existe un incumplimiento de la más básica normativa sobre salud y seguridad, desde que el trabajador accidentado no contaba con la protección que otorga el seguro de accidentes del trabajo y enfermedades profesionales de la ley N°16.744. En autos se ha acreditado además que no se informaron los riesgos ni se tomaron medidas preventivas por parte del empleador respecto del accidente sufrido por el señor Nicolás Osorio. El empleador solo se ocupó de cumplir con la normativa sectorial de su actividad económica, destinada únicamente poder funcionar, sin atender a las obligaciones que impone la ley a los empleador, basado en que la relación entre las partes no presentaba elementos de subordinación y dependencia. No consta tampoco la entrega de elementos de protección personal, ni se entregó copia del RIOHS.

QUINTO: Accidente. Que, como ha sido extensamente relatado por todo los testigos, y como se ha acreditado con la prueba documental, el trabajador Nicolás Osorio sufrió un accidente el día 18 de enero del año 2019, mientras prestaba servicios para Aeromet, en calidad de instructor de vuelo.



Según el relato de testigos, y lo señalado en el informe de investigación, el día del accidente el piloto alumno Cristóbal Arriagada y el Instructor de Vuelo Nicolás Osorio realizaron despegue a las 09:03 horas, desde la pista 19 del aeródromo de Tobalaba. Previo a ello, y según consta también en el informe y en la declaración de los testigos Matías Ávila, Luis Travieso, que estuvieron presentes en el lugar de los hechos de forma previa y posterior a ocurrido el accidente, los tripulantes llegaron con la debida antelación a preparar el vuelo. El informe precisa que a las 07:03 horas el piloto alumno llegó al hangar para efectuar las maniobras de pre vuelo, reuniéndose a las 07:30 con el instructor. Esto es coincidente con lo registrado por las cámaras del hangar, que fueron también exhibidas en juicio y que dan cuenta de que la preparación del vuelo comenzó con la antelación indicada.

El testigo Matías Ávila, y la declaración del Sr. Cristóbal Arriagada a la DGAC expuesta en juicio coinciden en que, encontrándose ambos tripulantes a bordo del avión se realizó la puesta en marcha y el motor se detuvo. En tal escenario, el piloto alumno informó que esto se debió a que la palanca denominada “choke” no se encontraba en la posición correcta. Corregido lo anterior se realizó nuevamente la puesta en marcha, sin inconvenientes. Luego de ello se autorizó el rodaje y posterior despegue. Como relata el informe, durante el ascenso inicial el avión dejó de ascender, informándose por la tripulación que el avión se encontraba con falla de motor, lo que consta también en el registro de audio exhibido en juicio. Luego de ello la aeronave se desvió hacia la derecha, realizó un viraje hacia la izquierda de regreso al aeródromo y al encontrarse próxima al terreno entro en “spin”, impactándose sin control contra la superficie. Producto de ello la aeronave resultó destruida y quemada con el posterior incendio, lo que ha sido ratificado por testigos, por notas de prensa y por fotografías de los restos del avión presentes en el informe y anexo.

El informe, así como la declaración de los testigos Matías Ávila, Luis Travieso y Cristian Radrigan sostienen que luego del accidente, personas que se encontraban en el lugar, incluyendo personal de la DGAC asistieron a los tripulantes del avión, logrando rescatarlos con vida de entre las llamas, a la espera de los servicios de emergencia. El informe indica que las condiciones meteorológicas eran buenas, con cielo despejado y visibilidad sin restricciones. También se señala que debido a las características del impacto y posterior incendio imposibilitó la recuperación de equipos electrónicos y de aviónica. Sin



perjuicio de ello se pudo observar que el acelerador y la palanca “Choke” estaban en posición normal para vuelo, se encontraba seleccionado el estanque de combustible derecho y la válvula selectora permitía el flujo en sus posiciones izquierda y derecha. El interruptor de encendido estaba en posición de apagado. Se destaca también en el informe y anexo que el aeronave había sido inspeccionada el 16 de enero de 2019, sin observaciones y que luego de la inspección había volado 7,8 horas sin registro de discrepancias. Ello coincide con los registros de vuelo acompañados por la demandada, donde constan los usos de la aeronave previos al accidente.

En cuanto al motor, el informe señala que se realizó un peritaje al motor de la aeronave, el que arrojó que, al momento del impacto, se encontraba apagado, siendo consistente con lo comunicado por la tripulación respecto a la falla del motor. Se contiene también en el informe el relato del Sr. Arriagada, que confirma los hechos ya expresados, relativos a que el motor dejó de funcionar en el aire, que no lograron volver a encenderlo y que los equipos electrónicos continuaron encendidos cuando el motor se apagó. Asimismo, indica que no encontró un lugar donde aterrizar, por lo que el instructor Nicolás Osorio tomó el mando del avión decidiendo regresar a la pista. Los otros testimonios presentes son de un testigo, el jefe de operaciones, el despachador y la controladora de tránsito aéreo, que reiteran lo ya señalado respecto a que se efectuaron maniobras de pre vuelo en el hangar por parte del piloto alumno, se entregó plan de vuelo, y el motor se detuvo en la primera puesta en marcha. El informe concluye señalando como causa del accidente “pérdida de control en vuelo, durante un viraje para regresar a la pista, a consecuencia de la detención del motor de la aeronave durante el ascenso inicial”, y como factor contribuyente “baja altura al momento de producirse la detención del motor e intentar retornar a la pista”.

Los relatos de los testigos, tanto quienes presenciaron los hechos como quienes se enteraron de forma posterior a través de la prensa o de oídas por otros testigos, son contestes en la efectividad de que el motor se detuvo. Hay diversos antecedentes que dan cuenta de ello, incluyendo el registro de audio de comunicaciones, el registro de video de lo sucedido previamente y durante el ascenso, y todo es consistente con el relato incluido en el informe: el motor se detuvo durante el ascenso. El problema es que, tal circunstancia, si bien es una de las razones de que ocurriera el accidente, no es fácilmente atribuible a alguno de los involucrados en el accidente. Es decir, no es posible, con los datos revisados



señalar que la falla del motor se debió a un problema mecánico previo (debido a que por el estado del avión no se pudieron efectuar los posteriores peritajes detallados), debido a una mala maniobra de despegue o a un error en las verificaciones o acciones previas al despegue, en el pre vuelo.

Y en tal sentido, es necesario revisar las hipótesis que sostuvo al demandada respecto a las causas de la falla de motor. Al efecto, el Sr. Luis Travieso sostuvo la tesis de que al momento del pre vuelo, el piloto alumno dejó abierto el “*gascolator*”, lo que habría ocasionado que en definitiva el motor se detuviera en el aire por la falta de combustible. Al respecto criticó también el hecho de que fuera el piloto alumno quien se encargara del pre vuelo. Se acompañó un informe elaborado por la demandada respecto al drenaje previo que se debe efectuar al “*gascolator*” y como el hecho de que quede abierto puede hacer que se pierda flujo de combustible. Al respecto también se acompañó un video donde se atribuye una mancha en el piso a combustible derramado del avión antes del despegue. También en el informe se indica que esta válvula debe ser abierta en el pre vuelo, y luego debe ser cerrada para el despegue. Según indican al recuperar la válvula de los restos del avión, esta se encontraba en posición abierta, de lo que se acompaña fotografías. Justifican esta operación en el manual de operaciones del avión que señala en su sección “procedimientos previos al vuelo”:

“de preferencia el pre vuelo será realizado dentro del hangar de la escuela. Para esto el alumno y/o piloto alumno tendrá a disposición de su chequeo un recipiente para el despiche del combustible. Su ubicación estará a un costado del hangar junto al extintor (...)”

Con ello, la demandada sostiene que la maniobra señalada, que consiste en abrir la válvula para despiche y luego cerrarla antes de iniciar el vuelo, es una maniobra que aparece en el “*check list*” del fabricante del avión y que además es una de las maniobras expresamente contempladas en el manual de la escuela. Adicionalmente, informa como debe procederse, y luego da cuenta de su tesis de que esta válvula quedó abierta. Posterior a ello, el Sr Travieso indica que hicieron una prueba respecto de este hecho, sin entregar mucha claridad respecto a quien dirigió esta prueba y que fue lo que se probó, ya que aclaró que por seguridad no despegaron. Aparentemente la prueba se refería a la detención del



motor con la válvula de combustible abierta. La parte demandada también se acompañó respuestas de correo electrónico de mila.bristela@gmail.com, en idioma inglés y traducidos al español por parte del mismo demandado. Se atribuye este correo a alguna persona que trabaja para el fabricante de la aeronave. Sin embargo, no hay ningún antecedente que acredite quien es esta persona denominada “Milan Bristela”, ni su relación con el fabricante, ya que responde desde una dirección de correo de Gmail, no tiene firma corporativa y no se explica por que razón se le debe dar valor a su opinión, o siquiera si se trata de una respuesta efectivamente de una persona llamada Milán Bristela.

En cuanto al informe sobre el “*gascolator*” resulta fundamental tener en cuenta que es elaborado por la propia demandada, no se trata de una prueba pericial evaluado por terceros imparciales ni por la autoridad, y ni siquiera esta refrendado por algún experto en la materia. Tal circunstancia le resta cualquier valor posible a un informe, si viene de la propia parte a la que tal informe le beneficia su contenido. Resulta ser una prueba autogenerada, sin conexión ni concordancia con ninguna otra prueba o informe especializado que trate las causas del accidente, respecto a asuntos a los que ni siquiera se hace mención en el informe de la DGAC, y que parece ser construido sobre la base previa de la hipótesis de que ella es la causa del accidente, condicionando el relato y la construcción del informe para llevar al lector a dicha conclusión: el motor se detuvo porque el “*gascolator*” se encontraba abierto. En tal circunstancia, no es posible atribuirle valor a la prueba que ronda a esta hipótesis, cuando toda ella ha sido construida por la propia demandada, sin que existe otra prueba distinta con la que concuerde, más allá de la interpretación que se hace del video donde supuestamente el avión bota combustible. En concreto, no hay ninguna prueba que acredite fehacientemente la efectividad de que el motor se detiene y no vuelve a encender si el despegue se efectúa con la válvula abierta.

Adicionalmente, aun cuando se tomará en cuenta este informe, hay 3 circunstancias que llaman la atención respecto a la efectividad de la teoría. La primera es que se menciona tanto en la lista de chequeo previo (y se encuentra reproducido en el informe de la DGAC, en la sección traducida del manual de la aeronave que también se acompañó, en idioma inglés) que el selector de combustible debe estar en posición del tanque izquierdo al despegue. Sin embargo, según las fotografías y el informe de la DGAC, dicho selector se encontraba en posición derecha. Lo anterior tendría su explicación en el intento de



reencender el motor en el aire, efectuado por los tripulantes antes del accidente. Tal circunstancia eventualmente habría podido resolver al menos momentáneamente el problema de la eventual fuga de combustible del tanque izquierdo, permitiendo la alimentación del motor. Sin embargo, esto no fue posible, pues el motor no volvió a encender. Ello hace dudar respecto de la efectividad de que la válvula fuese el problema que propició la detención del motor. Luego, no hay registros ni antecedentes de que la válvula efectivamente hubiere quedado abierta, pues el Sr. Arriagada indicó haber efectuado correctamente las maniobras de pre vuelo establecidas, siguiendo la lista de chequeo previo, lo que fue ratificado por Matías Ávila quien se encontraba en el lugar mientras se realizaban los chequeos. Adicionalmente la hipótesis se sostiene en la fotografía de la válvula en posición abierta, fotografía obtenida nuevamente por la propia demandada de los restos del accidente, sin ninguna posibilidad de acreditar que no existió intervención de terceros en los restos, dado que son fotografías posteriores, y no del momento o lugar del accidente o tomadas por alguien independiente.

Finalmente, resulta inverosímil que el instructor hubiere cometido este error, cuando fue el mismo Nicolás Osorio quien elaboro un manual de pre vuelo del avión, acompañado en folio 99, pagina 41 y siguientes, donde en su página 8 dedica toda una sección al despiche y drenaje de desechos de combustible, indicando cuando y como efectuarlo, con detalle.

En consecuencia, la teoría de que el motor se detuvo porque el “*gascolator*” quedó abierto, solo se sostiene en una hipótesis que no ha sido técnicamente acreditada por los medios correspondientes, y que se sostiene únicamente en prueba que ha sido generada por la propia demandada (informes y fotografías), por lo que se descartará su efectividad.

Una segunda teoría vinculada con la anterior, y que se desprende del relato del Sr. Luis Travieso, es que el pre vuelo se habría efectuado mal, sin supervisión del piloto al mando. Tal circunstancia se apoya tanto en el testimonio indicado como en el video del hangar donde aparece el sr. Arriagada realizando las verificaciones previas. Sin embargo, el mismo testigo Luis Travieso después señaló que las maniobras de pre vuelo no eran obligatorias, que quedaban a criterio del piloto y que la condición que se verificaba era que los parámetros del motor estuvieran bien. Por su parte cristian Radrigan señaló que en el vuelo accidentado había un alumno que estaba en condiciones de realizar el pre vuelo y que



el piloto al mando se aseguraba de que esta operación se efectuara conforme a la lista de chequeo. Es decir, no hay una maniobra subestándar en el hecho de que las maniobras de pre vuelo fueran ejecutadas por el piloto alumno y luego supervisadas o confirmadas por el instructor.

Además de lo anterior, tanto del manual de pre vuelo elaborado por Nicolás Osorio, como de los relatos de los testigos, se desprende que en las maniobras de pre vuelo se comprueban parámetros como el peso y balance, limpieza de desechos en tanque de combustible, documentación y certificados, plan de vuelo, meteorología, entre otros asuntos. No se trata de una revisión del motor o las piezas del avión más allá de un chequeo visual, por lo que su vocación no es dar por aprobado el correcto funcionamiento y aeronavegabilidad de la aeronave, ya que esto viene dado por el respectivo certificado emitido por la DGAC, en conformidad a las mantenciones efectuadas al avión por la empresa encargada, y que en el caso de autos según la prueba rendida se encontraba al día. En tal circunstancia, con una reciente mantención – según indicaron los testigos y el informe de la DGAC- y con el certificado de aeronavegabilidad al día, que es la información respecto al estado de la aeronave que manejaban el instructor y el alumno, no había motivos para sospechar la posible ocurrencia de una falla de motor, que motivaran al piloto alumno y al instructor revisar con exhaustividad el motor de la aeronave antes de volar. Por ello, atribuir responsabilidad en el accidente a las maniobras de pre vuelo, que fueron efectuadas conforme a los estándares de la propia escuela, tampoco es correcto. A mayor abundamiento, se acompañó una declaración de Tamara San Martín, oficial de la Policía de investigaciones (PDI) que relató haber conversado con Nicolás mientras esperaban asistencia médica luego del accidente, y que él le señaló que “antes de volar había revisado que todo estuviera bien”. Es decir, el propio piloto, que elaboró el manual de pre vuelo de la escuela afirmó, luego del accidente que de forma previa al vuelo revisó que todo estuviera bien.

Una tercera teoría respecto a las causas concomitantes del accidente es la decisión tomada por el instructor de regresar a la pista, haciendo la denominada maniobra de viraje “gota de agua”. Al respecto se ha acreditado tanto con los relatos de los testigos de ambas partes en juicio, de los relatos escritos de testigos acompañados por la demandante y con el informe de la DGAC que una vez apagado el motor el avión comenzó a descender, y en



dicha circunstancia el piloto giro a la izquierda y luego a la derecha, entrando en spin debido a la baja altura e impactando con el suelo de nariz. Resulta efectivo que fue el piloto instructor quien estaba al mando de los controles, según se ha acreditado por el relato de testigos y por la declaración entregada a la DGAC por Cristian Arriagada. De hecho, el informe de la DGAC atribuye como causa la pérdida de control en vuelo, durante un viraje para regresar a la pista a consecuencia de la falla de motor. En consecuencia, es efectivo que la maniobra ejecutada por el instructor fue efectivamente una de las causas de que el avión se estrellara contra la pista en las condiciones en que lo hizo. Esto ha sido acreditado con prueba documental, consistente en esquemas respecto al viraje de gota de agua y a explicaciones técnicas respecto a por qué el avión ve superada su capacidad aerodinámica al efectuar esta maniobra. Al efecto, el manual de vuelo de la aeronave, al menos en la sección traducida en el informe de la DGAC indica que ante una falla de motor lo recomendado es planear y aterrizar en la dirección del despegue. Esta recomendación fue también refrendada por los testigos que indicaron que dicha maniobra es la recomendada en los casos de falla de motor.

La parte demandante ha señalado por su parte, que la acción tomada por el Sr Osorio obedeció a las condiciones de la pista, esto es que el aeródromo de Tobalaba se encuentra rodeado de centros urbanos con tránsito de personas y con avenidas concurridas o industrias, por lo que no había opción de seguir adelante. En tal sentido, afirman que la única opción que tenía el piloto era regresar a la pista. Para desvirtuar tal afirmación, el testigo Cristian Radrigan señaló la existencia de otros eventos en que, según señaló, el piloto siguió adelante evitando daños. Sin embargo, es necesario tener presente las características del aeródromo, que son apreciables en las fotografías del informe de la DGAC, donde consta que, efectivamente se encuentra completamente rodeado de calles y edificaciones, no existiendo terrenos donde a simple vista se pueda evitar dañar a terceros en maniobras forzosas. Esto también fue señalado por el sr Matías Ávila. Adicionalmente, todos los testigos consultados fueron contestes en reconocer el hecho de que el aeródromo tenía prohibición de efectuar vuelos de instrucción por parte de la DGAC debido a un accidente en el que estuvieron involucrados funcionarios de carabineros. Es decir, se trata de un aeródromo que efectivamente presenta una siniestralidad suficiente como para la autoridad aeronáutica determinara que no se pueden efectuar vuelos de instrucción en él.



Estos antecedentes permiten concluir que efectivamente las condiciones de la zona no eran las óptimas para seguir planeando en la dirección despegada. Al efecto, piloto debió tomar una decisión en pocos segundos y considerando la altitud, velocidad, posibilidad de encontrar una zona de aterrizaje, presencia de personas y eventual daño a terceros. En dicha circunstancia el piloto decidió regresar a la pista. No cabe duda que el instructor Nicolás Osorio era un piloto con conocimientos de aviación, pues no solo era piloto con mas de 600 horas de vuelo según se ha acreditado, sino que además era instructor teórico y práctico, había aprendido en Estados Unidos y había convalidado su licencia en Chile, había elaborado diversos manuales para Aeromet según dan cuenta los correos electrónicos y los manuales acompañados, e incluso según el Sr. Travieso, fue asistido por Nicolás Osorio para obtener su última licencia. Todo ello hace concluir al tribunal que ante el escenario en que se vio el piloto el día del accidente, con falla de motor, a baja altura, en un lugar rodeado de zonas urbanas, el piloto evaluó conscientemente los riesgos que conllevaban el continuar y el volver a la pista, y en tales circunstancias prefirió evitar cualquier riesgo de daños a terceros, y aun conociendo la posibilidad de peligro de la maniobra de regreso a la pista, la ejecutó, con los resultados conocidos. No es posible afirmar que, si el piloto hubiera tomado la decisión contraria, esto es, seguir adelante y buscar un lugar para aterrizar, el accidente se hubiera evitado, pues las circunstancias nos permiten evaluar que tan factible era aterrizar de emergencia en un lugar determinado que evitara el accidente y que evitar el daño a terceros. Por lo anterior, las afirmaciones de Cristian Radrihan relativas a que era posible seguir adelante porque en otros accidente ya se había hecho no son totalmente correctas. Si bien es cierto se podía seguir adelante, ello en ningún caso garantizaba que el accidente se evitara o incluso que fuer aún, pero, incluyendo a terceros como víctimas. Todos los accidentes tienen características particulares, como se puede ver en los informes de accidentes efectuados por la DGAC y acompañados por la demandada, por lo que sus circunstancias pese a ser en el mismo aeródromo no son homologables.

En resumen, si bien no es posible afirmar con exactitud que la solución correcta, que hubiera permitido evitar el accidente y el daño a terceros era en este caso seguir adelante, si es efectivo que el manual lo recomendaba, que en estricto rigor podía intentarse y que el piloto fue quien decidió no hacerlo, regresando a la pista, maniobra que como



hemos señalado fue la que hizo que se perdiera el control de la aeronave y originara el posterior accidente. Por ello, resulta efectivo que una de las causas del accidente fue la maniobra efectuada por el piloto.

Pero claro está que esta causa es dependiente de una causa anterior. Así lo afirma el informe de la DGAC: el viraje se efectuó “a consecuencia de la detención del motor durante el ascenso inicial”. La demandante atribuye esta falla de motor a la demandada, y en particular a “una inadecuada mantención y control del estado mecánico de sus aeronaves”. Fundan también esta circunstancia en el hecho de que la aeronave había tenido en el año 2018 otro accidente, encontrándose fuera de circulación durante algunos meses. La demandada atribuyó la falla de motor, como ya se ha analizado, a maniobras incorrectas en el pre vuelo, a que se dejó abierta la válvula del *gascolator*, o a que el piloto alumno realizó el “despiche” por más tiempo del necesario dejando cañerías sin combustible. Lo anterior, según lo razonado algunos párrafos atrás se ha descartado.

Corresponde entonces analizar si, tal como propone la demandante la falla de motor se debió a una inadecuada mantención y control del estado mecánico de las aeronaves. Para probar su diligencia al respecto, la demandada acompañó a folio 93 las copias de registro de uso del avión accidentado, matrícula CC-AUV. Dichos registros son del año 2018, y en ellos se da cuenta la cantidad de horas de vuelo efectuadas. El registro más nuevo es de fecha 9 de noviembre de 2018. Se acompañaron otras hojas de vuelo correspondientes a las aeronaves matriculas CC-ADJ Y CC-APE, de los meses de mayo a noviembre del 2018. A folio 92 consta el registro de trabajos de mantenimiento efectuado por Helicópteros Nimbus S.A. El en registro se indica que el día 16 de enero de 2019 se efectuó mantenimiento, con 595, 8 horas de vuelo. En el detalle de trabajos realizados se menciona: Inspección de aeronave de 100 horas según manual Bristell, inspección de motor 100 y 200 horas según manual Rotax, inspección 100 horas de la hélice según *service operation letter authorization* y plan de lubricación aeronave y motor 100 horas. Finalmente se señala como inspección especial 100 horas del sistema de teleflex dual según la form. Aeromet 03/18. El certificado se encuentra firmado por Cristian Romero.

A folio 97 consta certificado de registro de fecha 2 de marzo de 2018 expedido por la DGAC. En el se detalla la matrícula de la aeronave CC-AUV, modelo BRM AERO, S.R.O /BRISTELL S-LSA 317/2018, cuyo propietario es Aeromet y que se encuentra



inscrita en el registro nacional de aeronaves. A continuación, consta el certificado de aeronavegabilidad especial expedido también por la DGAC. Nuevamente se detalla la matrícula CC-AUV y los datos del avión. El documento señala lo siguiente

“Este certificado de aeronavegabilidad se emite en conformidad a lo establecido en el Código Aeronáutico de Chile y certifica que, a la fecha de emisión, la aeronave ha sido inspeccionada y cumple con los requisitos de aeronavegabilidad aplicables, pero no cumple con la totalidad de los requisitos del anexo 8 del Convenio de Aviación Civil Internacional y por lo tanto puede operar solo en las condiciones indicada y establecidas por la DGAC”

La fecha de emisión del certificado es el 12 de abril del año 2018, indicando que su expiración es el 11 de abril del año 2019. Dicho certificado se acompaña de una hoja de limitaciones de operación, que según el documento se establecen a propósito de la DAN 150.205. Las limitaciones señaladas son:

- 1- Las aeronaves LSA pueden ser operadas según las reglas de vuelo VFR (diurno o nocturno), o conforme a las reglas de vuelo IFR en condiciones VMC; siempre y cuando cuenten con el equipamiento establecido en la presente norma.
- 2- Sólo pueden operar con una visibilidad determinada por las reglas de vuelo VFR;
- 3- Durante el vuelo, el piloto al mando debe mantener permanente referencia con el terreno;
- 4- Durante el vuelo y en operaciones en crucero, el piloto al mando debe cumplir con todas las normas establecidas en el Reglamento y Norma “Reglas de vuelo y de operación general (DAR/DAN 91).
- 5- Sólo pueden realizar operaciones en espacios aéreos de Clases G o E. Sin embargo, pueden hacerlo en espacios aéreos B, C y D, siempre que el piloto cuente con una licencia de piloto privado o superior y la aeronave cuente con el equipamiento requerido en la normativa correspondiente;
- 6- Están limitados a operaciones de vuelo, bajo los 10.000 pies;
- 7- La aeronave es solo para piloto y pasajero;
- 8- No pueden realizar operaciones que no estén permitidas por el fabricante; y



- 9- Están limitados a operaciones de vuelo, no más allá de las 3 millas náuticas de la costa.
- 10- Esta aeronave no podrá ser operada después de haber efectuado una alteración mayor sin contar con la aprobación de la DGAC
- 11- Esta aeronave no cumple con los requisitos del anexo 8 del Convenio de Aviación Civil Internacional de la OACI, por consiguiente, para operar fuera de Chile deberá solicitar una autorización especial a la Autoridad del estado correspondiente
- 12- Los instrumentos y equipos instalados en esta aeronave deberán ser inspeccionados y mantenidos de acuerdo a la normativa vigente.

De la presente información cabe hacer varias preguntas. La primera de ellas es respecto a la vigencia del certificado de aeronavegabilidad a la fecha del accidente, pese a que según se señaló por la demandante, y se confirmó por los testigos de la demandada la aeronave sufrió un accidente en el año 2018. La demandante Marcela Larrosa indicó que este accidente había derivado en un cambio de ala del aeronave, mientras que el testigo Luis Travieso señaló que el avión en el mes de julio del año 2018 “tuvo un percance” y que luego de esto se mantuvo 3 meses sin volar, regresando en septiembre del año 2018, y que dicha vuelta a volar había sido aprobada por la DGAC. Sin embargo, no consta en el proceso ningún antecedente relativo al incidente ocurrido al avión en julio del año 2018, no hay constancia de los daños ocasionados y de las reparaciones efectuadas, ni en que consistieron estas. Ello resulta de vital importancia dado que el incidente que derivó en la reparación del avión ocurrió después de obtenido el certificado de aeronavegabilidad presentado en juicio, ya que el certificado fue expedido en abril y el accidente ocurrió en julio del 2018. Por lo tanto, de acuerdo con lo expresado en el anexo de limitaciones de operación, punto 11, la aeronave no podía ser operada después de que se efectuara una alteración mayor a ella sin autorización de la DGAC. Como se ha señalado la reparación consistió según la prueba de testigos y la absolución de posiciones el avión debió ser reparado cambiando las alas y varias partes que habían quedado deterioradas luego de una mala maniobra en el aeródromo de los Andes, como indicó Javier Fuentealba. Esta



circunstancia habría ocasionado la demora en la reparación, dado que las piezas debieron importarse. En consecuencia, en el caso de autos el avión accidentado tuvo en julio del año 2018 un incidente que derivó en una intervención mayor, ya que debieron cambiarse las alas y otras piezas de la aeronave para que pudiera volver a operar. Pese a que Luis Travieso afirma que se obtuvo la autorización de la DGAC para su regreso, no consta en ningún documento el detalle de los trabajos efectuados por la empresa que reparó la aeronave, ni algún documento de conformidad de la DGAC que acredite que el avión, luego de la intervención efectuada (cambio de alas) estuviere autorizada para volver a operar, en conformidad a lo dispuesto en las limitaciones de operación. En este sentido, pro las propias disposiciones señaladas el certificado de aeronavegabilidad perdió su validez, dado que su anexo dispone la necesaria aprobación de la DGAC para volver a operar con posterioridad a una intervención. Llama la atención que en el informe de la DGAC no se hace referencia, en el apartado correspondiente a los antecedentes de mantenimiento de la aeronave de esta circunstancia, pese a que se revisa el historial de esta y se señala que se hacía mantención en un lugar habilitado de conformidad a la normativa. Adicionalmente, el informe hace mención del libro de novedades, instruido en abril del año 2018, por lo que si toma en cuenta el periodo indicado para su evaluación. Por lo anterior llama poderosamente la atención que este análisis técnico se haga con prescindencia de un antecedente tan relevante como que la aeronave fue sometida a una reparación mayor, y que estuvo detenida tres meses. Ello lleva inevitablemente a preguntarse ¿Conocía la DGAC la situación de la aeronave, el accidente previo y las reparaciones efectuadas? Al menos con los documentos aportados, no consta que la empresa consignara y comunicara a la autoridad tales circunstancias, ni tampoco consta, como se ha señalado la requerida autorización para volver a volar.

Así las cosas, resulta evidente que la demandada no ha acreditado fehacientemente que las reparaciones y mantenciones de la aeronave se encontraban en regla, puesto que la misma había sufrido un accidente y había requerido reparaciones posteriores, no constando autorización posterior de la DGAC para volver a operar.

Con tales antecedentes resulta efectivo lo planteado por la demandante, relativo a que la demandada no ha acreditado contar con todas las mantenciones y permisos requeridos por las leyes y reglamentos para efectuar sus actividades. En particular no se ha



acreditado que la mantención y reparación efectuada fuera conocida por la DGAC y pro tanto el avión estuviera autorizado a operar, en los términos del punto 11 de las limitaciones de operación. Evidentemente no se puede atribuir de forma directa y sin otras consideraciones la responsabilidad total por la falla de motor tal circunstancia, más aún cuando días antes del accidente se hizo una mantención y lubricación a dicho motor. Sin embargo, si se puede atribuir a juicio del tribunal culpa al empleador, al haber infringido lo dispuesto en el art. 184 del Código del trabajo, esto es no tomar todas las medidas necesarias para proteger eficazmente la vida y salud de sus trabajadores.

En tal sentido, el empleador no acreditó su diligencia, pues no ha demostrado que luego de una reparación mayor, consistente en cambio de alas y otras piezas el avión se encontrara autorizado para operar por la DGAC, incumpliendo lo dispuesto en la normativa específica del sector, en particular las limitaciones de operación anexas al certificado de aeronavegabilidad, en su punto 11, dictadas en conformidad a la DAN 105.250. Con ello, no ha acreditado que al momento del accidente daba cumplimiento a la normativa específica respecto a las condiciones del lugar de trabajo y particularmente a la maquinaria proporcionada por la empresa -la aeronave- que se utilizaba para la prestación de servicios. En tales circunstancias, y habiendo ocurrido un accidente que se originó por causas desconocidas pero que se ocasionó por una falla del motor, no puede el empleador exonerarse, cuando no dio cumplimiento a sus obligaciones relativas a las autorizaciones de operación del vehículo que presentó la falla y derivó en el accidente.

En conclusión, el accidente sufrido por Nicolás Osorio y Cristóbal Arriagada, tal como señala el informe de la DGAC se produjo por una falla de motor, por causas indeterminadas debido a la imposibilidad de efectuar pericias, debido al daño ocasionado por el incendio posterior al impacto del avión. Esta falla de motor no puede ser atribuida directamente a una acción de la demandada, pero si es atribuible a una omisión: la falta de autorización de la DGAC para operar el avión CC-AUV luego de haber sufrido un accidente y requerir una intervención mayor: el cambio de alas y otras piezas, en conformidad a la normativa sectorial. Así, la demandada es responsable de no proteger eficazmente la vida y salud de sus trabajadores, lo que pudo haber incidido en la ocurrencia del accidente. Finalmente, el accidente también se produjo por la pérdida de control del aeronave, debido al tipo de maniobra efectuada por el piloto.



SEXTO: Responsabilidad. Que establecido lo anterior, corresponde analizar la existencia de responsabilidad de la demandada respecto de los perjuicios alegados, y la concurrencia de los elementos señalados en la ley para que se encuentre obligada al pago de la respectiva indemnización. La ley N°16.744 dispone en su art. 69 que, cuando el accidente o enfermedad se deba a culpa o dolo de la entidad empleadora o de un tercero

“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.”

La citada norma es la fuente legal de la existencia de la presente acción, que pretende cobrar el daño moral sufrido por la víctima en el accidente materia del presente juicio. Tal como señala la disposición en comento, para efectos de su procedencia se requiere la existencia de un accidente del trabajo o enfermedad profesional, y que esta se deba a culpa o dolo de la entidad empleadora o de un tercero. En el caso de autos, se ha acreditado la existencia de un accidente del trabajo, consistente en el impacto y posterior incendio del avión matrícula CC-AUV el día 18 de enero del año 2019 en el aeródromo Tobalaba. Dicho accidente ocurrió en el contexto de una clase práctica o instrucción de vuelo, en un servicio operado por la demandada Aeromet, dirigida por el piloto Nicolás Osorio, para el alumno Cristóbal Arriagada. Al tenor de los antecedentes, no cabe duda de que el accidente cumple con las características del artículo 5 de la ley N°16.744, al tratarse de una lesión sufrida por el trabajador a causa o con ocasión del trabajo, que le produjere incapacidad, o como en este caso, la muerte. En autos, el accidente fue sufrido en el contexto de una lección o instrucción de vuelo, que es la actividad que el trabajador desarrollaba par Aeromet.

En cuanto al segundo requisito, esto es la culpa de la entidad empleadora en el accidente, según lo resuelto en las consideraciones cuarta y quinta se han acreditado sendos incumplimientos relativos a las normas generales de higiene y seguridad (informalidad laboral, falta de entrega de RIOHS, falta de comunicación de riesgos y medidas de



prevención, falta de entrega de elementos de protección personal, etc.) y relativos a el aseguramiento de las medidas de seguridad en las faenas, particularmente relativas a los equipos o maquinarias de las que debía hacer uso el trabajador (falta de autorización de operación de la aeronave CC-AUV luego del cambio de alas, conforme a lo señalado en el punto 11 de las limitaciones a la operación anexas al certificado de aeronavegabilidad). La pregunta que surge es si acaso pueden estos incumplimientos del empleador configurar la culpa requerida para la procedencia de la acción, y para la generación de una obligación de indemnizar los perjuicios. Esta culpa, se originaría no a partir de una acción, sino que de una omisión a las medidas de prevención, higiene y seguridad que debe tomar el empleador en el contexto de la relación laboral. Al respecto, es necesario atender a la naturaleza de las obligaciones que han sido infringidas a fin de determinar el estándar de acción que existía para el empleador y de qué forma su incumplimiento es culpable. Como se ha señalado, las obligaciones cuyo incumplimiento se han verificado se engloban dentro de lo que se considera como obligación de seguridad del empleador, consistente en el deber de tomar todas las medidas para proteger eficazmente la vida y salud de sus trabajadores. También se ha dicho que se trata de una obligación amplia, que implica informar riesgos, mantener condiciones adecuadas de higiene y seguridad e implementos necesarios para la prevención de accidentes. En consecuencia, el estándar de cumplimiento del empleador de las medidas de prevención y seguridad viene dado en primer lugar por el cumplimiento de la normativa mínima legal relativa a este punto, y luego por la efectividad de haber obrado con una esperada diligencia o cuidado en la prevención de accidentes y riesgos. La Corte Suprema ha señalado respecto al deber de seguridad del empleador inserto en la disposición normativa del art. 184 del Código del Trabajo que:

“Dicha norma impone un alto estándar de cuidado para el empleador, ya que le obliga a proteger “eficazmente” la vida y la salud de los trabajadores, lo que significa tomar medidas que tengan la capacidad de lograr el efecto buscado o esperado. En ese contexto, se ha entendido que frente a un accidente del trabajo será el empleador quien tendrá la carga de demostrar que adoptó todas las medidas que – atendido el tipo de trabajo y demás circunstancias del caso– se preveían como necesarias para tal fin.” (Corte Suprema, 20 de abril de 2020, rol N°4994-2019, considerando sexto).



Acto seguido, La Corte señala que las medidas de seguridad que debe tomar el empleador dicen relación con los servicios que presta el trabajador y los riesgos a los que está expuesto. Con ello efectúa una evaluación de la pretendida obligación que se declaró infringida en el caso – esto es la instalación de cabinas de seguridad -, respecto de lo cual declara su falta de idoneidad para a prevención de accidentes, así como la ausencia de relación causa-efecto entre el accidente y el hecho de que el bus contara con la pretendida medida de seguridad. Con la sentencia anterior, es posible entender que la máxima magistratura entiende la existencia de un alto estándar de cumplimiento del deber de protección del trabajador, trasladando la carga de acreditar que se adoptaron todas las medidas necesarias para proteger eficazmente la vida y salud d ellos trabajadores al empleador. Pese a ello, establece un límite, dado por la idoneidad de las medidas respecto de las que se pretende atribuir culpa al empleador por su omisión, y a la existencia de una relación de causa-efecto entre la adopción de la pretendida medida de seguridad y que el accidente del trabajo o las consecuencias de este pudieran ser evitadas. En este mismo sentido la doctrina ha señalado que:

“Según lo dicho, para que nazca la obligación de reparar los perjuicios ocasionados por un accidente del trabajo o una enfermedad profesional, deben ser consecuencia de la acción u omisión culpable del demandado, es decir del incumplimiento de alguna obligación emanada de su deber de seguridad que haya sido precisamente el que provocó el daño” (Lanata, Ruth (2019). *Responsabilidad contractual y extracontractual por accidentes del trabajo y enfermedades profesionales*. Der ediciones, Santiago, p. 89)

Con lo anterior resulta claro que, en un análisis estricto de cumplimiento de la obligación de seguridad, el empleador Aeromet ha omitido medidas básicas de seguridad, idóneas para la identificación de riesgos en el ejercicio de las funciones del trabajador (como lo sería el cumplimiento de la obligación de informar del art. 21 del D.S. N°40 de 1979), para la prevención de estos riesgos y el conocimiento de las medidas preventivas (como lo sería a través del conocimiento del contenido del RIOHS de la empresa y la entrega y uso de elementos de protección personal) y de seguridad de las instalaciones y



maquinarias a utilizar por el trabajador (el cumplimiento de las limitaciones de operación, ante el cambio de alas y otras piezas de la aeronave). En consecuencia, en el caso, las omisiones del empleador se consideran culpables, debido a que las medidas incumplidas constituían el estándar mínimo legal, indispensable para la prevención y protección de los trabajadores, teniendo particular vinculación con la ocurrencia del accidente, sobre todo considerando que las causas de la falla del motor son indeterminadas, y por lo tanto no se puede atribuir a un error humano en la ejecución de las medidas previas al vuelo o una falla previa debido al estado del avión. En ambos casos, el empleador debió prever dichas posibilidades, informando riesgos y medidas preventivas, estableciendo protocolos y procedimientos seguros, y por sobre todo dando cumplimiento a la normativa sobre autorizaciones y permisos ante arreglos o modificaciones de la aeronave, lo cual no ha sido acreditado.

En definitiva, a juicio del tribunal, el empleador es culpable de las diversas omisiones descritas, que implican un incumplimiento de su deber de seguridad, obligación integrante del contrato de trabajo por disposición de la ley. Por lo tanto, se cumplen los requisitos del art. 69 para la interposición de la presente acción.

El señalado artículo dispone que el reclamo se realizará conforme a las prescripciones del derecho común. En el caso, al tratarse del incumplimiento de una obligación del contrato de trabajo, se trata de responsabilidad contractual. Como ya se ha dicho, tanto el incumplimiento a la obligación de seguridad, como la culpa del empleador han sido declaradas, restando el análisis del resto de los elementos.

SÉPTIMO: Del daño y la relación de causalidad. Que, para que nazca la obligación de indemnizar, debe acreditarse que existió un daño causado por el incumplimiento al tenor de lo señalado en el escrito de demanda. En el caso de autos, se atribuye el accidente del trabajo al incumplimiento del empleador, y a su vez se atribuye al accidente las lesiones que causaron de forma posterior la muerte del trabajador Nicolás Osorio Larrosa.

Al respecto, se han acompañado documentos y se han rendido testimonios en juicio que dan cuenta particularmente del sufrimiento físico y emocional que debió padecer la víctima del accidente, prácticamente desde el accidente y hasta la fecha de su fallecimiento.



Al respecto cabe destacar las declaraciones voluntarias agregadas por escritos, de Cesar Fernández, subinspector de la PDI y Tamara San Martín, oficial de la PDI, quienes indicaron que al momento de ser rescatado de entre los restos de la aeronave ambos ocupante estaban conscientes. De hecho, la última testigo señala que en todo momento intentó conversar con el piloto, quien tenía una fractura en el tobillo y un corte en la pierna, a fin de que no perdiera el conocimiento mientras llegaba personal especializado a asistirlo. En dicha conversación el piloto le manifestó que se llamaba Nicolás y que antes de volar había revisado que todo estuviera bien. Estos antecedentes dan cuenta de que Nicolás Osorio sufrió el accidente y sus consecuencias posteriores con total conciencia, respecto de las consecuencias de este para su cuerpo, y consecuentemente sintiendo el dolor físico que significó el estrellarse en la pista, estar con el 85% del cuerpo quemado según informe médico y reporte de ingreso de Clínica Las Condes, y encontrarse con una fractura expuesta, además de las diversas heridas producto del impacto.

Desde el ingreso a la Clínica Las Condes y posterior traslado a unidad de quemados de la Clínica Indisa, consta en su historial médico que el paciente solo se mantuvo estable y posteriormente empeoró, hasta la fecha de su fallecimiento. En el registro de evolución médica de la Clínica Indisa se da cuenta de que se mantuvo en estado de gravedad constantemente, señalándose la existencia de agitación al despertar, debiendo ser medicado en el día 4. El día siguiente, esto es 23 de enero de 2019 es visitado por el neurólogo Rolando Marín, quien señala en la bitácora que el paciente responde a órdenes simples y moviliza las 4 extremidades. El mismo día se indica que no requiere manejo de neurocirugía ya que imágenes dan cuenta que no existe TEC. El día 24 de enero se indica que se descarta compromiso neurológico, se indica que el paciente mueve las 4 extremidades y se encuentra agitado. El día 25 de enero nuevamente se señala que se descarta compromiso neurológico y que el paciente se encuentra más agitado, debiendo ampliar la gama de sedantes. Posterior a ello se registran limpiezas, controles kinesiológicos y una cirugía a la lesión del tobillo. Pasado el día 27 de enero no se registran más controles neurológicos, y solo se da cuenta de las condiciones de salud que fueron empeorando, finalizando con el fallecimiento de Nicolás Osorio el 4 de febrero de 2021 a las 06:24 horas.



Con estos antecedentes, además de la declaración de la demandante Marcela Larrosa, quien detalló los momentos que pudo pasar con su hijo de forma posterior al accidente, indicando que se agitaba al notar su condición cuando estaba despierto, resulta suficientemente acreditado que el trabajador estuvo consciente luego del accidente, y que logro percibir el daño físico que había recibido. Pudo ser consciente de su condición y lamentablemente sufrió el dolor que le causaron las heridas y las quemaduras ocurridas con ocasión del accidente durante varios días, siendo necesaria una amplia gama de sedantes. Pero el daño moral no se trata solo de dolor físico. Se trata también de la fractura de un proyecto de vida, del término intempestivo y anticipado de las expectativas y objetivos que tenía el causante, y que se encontraba desarrollando a través de su trabajo. Sin lugar a duda, el accidente además de causar dolor y sufrimiento físico y emocional al trabajador Nicolás Osorio, también causó que terminara su carrera como piloto y como instructor de vuelo. Por supuesto, no terminó solo con una carrera profesional, sino que también terminó con la vida del trabajador. Con lo relatado, resulta evidente la existencia de daño ocasionado por el accidente al trabajador, tanto físico como psicológico, y que debió ser soportado por todo el periodo que medió el accidente, hasta la muerte de Nicolás Osorio, por cerca de 17 días.

Respecto a la relación causal entre el incumplimiento y el daño, a juicio del tribunal se encuentra dada por la existencia de un régimen especial de responsabilidad, que hace al empleador deudor de una obligación general de seguridad, obligándolo a cumplir tal obligación diligentemente, a tal punto de trasladar la carga de la prueba de dicha diligencia o cuidado a este, en caso de que ocurra un accidente del trabajo. En tal sentido, y como se ha señalado, se han establecido límites a esta responsabilidad relativos a la razonabilidad, entendiendo que el empleador no puede eliminar la totalidad de los riesgos, pero atribuyéndole la obligación de tomar todas las medidas necesarias para prevenir la mayor cantidad de riesgos posibles. Así surge lo planteado por la Corte Suprema, relativo a la idoneidad de las medidas que debía tomar el empleador y que se acusan como culpablemente omitidas en relación con el accidente del trabajo respecto del cual se discute. En este sentido, el incumplimiento del empleador debe guardar cierta relación con el accidente o al menos la medida incumplida haber sido idónea para preverlo. El asunto es que en el caso de autos el empleador incumplió las medidas más básicas de prevención al negar la existencia de una relación laboral que en los hechos si existía. Así las cosas, no



informó de los riesgos y las medidas preventivas, no entregó EPP, no entregó RIOHS y no dio cuenta de la mantención de las medidas adecuadas de higiene y seguridad en el lugar de trabajo. Con el solo mérito de estos antecedentes, y al tratarse de un incumplimiento esencial, a juicio de este sentenciador el nexo causal se encuentra satisfecho, por cuanto no se tomó ni una sola medida preventiva, más allá de las obligaciones de la autoridad aeronáutica, que fueron adoptadas solo por su carácter de obligatorio para poder operar. Sin perjuicio de lo anterior, se detectó además un incumplimiento relativo a la autorización de la aeronave para operar luego de una intervención mayor, como ya se ha explicado presente en las limitaciones de operación del avión anexas al certificado de aeronavegabilidad. Al respecto, la demandada no demostró haber obtenido la aprobación, a la que sus propios testigos hicieron referencia, luego de haber cambiado las alas del avión producto de un incidente en el año 2018. Tratándose del accidente de un impacto y posterior incendio producido por una falla de motor, era de total relevancia para el empleador acreditar el cumplimiento de todas las medidas correspondientes a la mantención y debido estado de la aeronave, además de que esta contara con todos los permisos y se demostrara que se encontraba en condiciones óptimas para volar, lo cual como se ha señalado no se acreditó. Si alguna duda había respecto del criterio inicial de causalidad respecto a las medidas preventivas, con el incumplimiento descrito, no cabe duda de que la certificación del permiso o autorización para operar luego de una reparación resulta fundamental para acreditar haber cumplido con obligaciones de seguridad y mantención de la aeronave, que tienen directa relación con un accidente originado justamente por la falla de motor por causas que se desconocen. En conclusión, solo hay un incumplimiento genérico de las medidas de prevención y seguridad, sino que hay un incumplimiento específico, relacionado al estado de la aeronave, lo que resulta en definitiva en la existencia de un nexo causal entre el incumplimiento y el accidente, en relación con la idoneidad de las medidas incumplidas para prevenir el accidente.

OCTAVO: Evaluación del daño. Que, en cuanto a la evaluación del daño, esta resulta ser una tarea particularmente difícil. En primer lugar, lo es porque quien ha sufrido el daño falleció, y no ha sido el quien propiamente efectúe una evaluación de los perjuicios sufridos. En tal sentido, sus padres en calidad de herederos son quienes han indicado que, el



daño moral sufrido por Nicolás Osorio, consistente en dolor físico y padecimientos psicológicos se avalúa en la suma de \$500.000.000.- (Quinientos millones de pesos).

Evidentemente no hay una explicación aritmética de como se obtiene tal cifra, debido a que no existe una fórmula que permita obtener el cálculo exacto de cuanto vale el sufrimiento físico y psicológico de una persona. No hay duda de que tales padecimientos ni siquiera son avaluables en dinero. Sin embargo, para efectos de que quien ha incumplido una obligación culpablemente pueda hacerse responsable del daño causado, forzosamente se efectúa una valuación de los perjuicios a fin de determinar un monto específico a indemnizar por tal concepto. Al respecto cabe hacer presente lo señalado por Enrique Barros:

“En el fondo, la idea de un daño “moral” solo tiene suficiente generalidad si el concepto es definido por oposición al de perjuicio económico o patrimonial. Por eso, la definición más precisa del daño moral parece ser la negativa: se trata de bienes que tienen en común el carecer de significación patrimonial (daño extrapatrimonial o no patrimonial). Esta misma generalidad del concepto de daño moral obliga a la jurisprudencia a precisar los límites del perjuicio indemnizable. Esta tarea debe ser íntegramente abordada por la jurisprudencia, porque mal podía dar el Código Civil reglas que limiten y orienten en la valoración de un daño que el codificador no tenía por indemnizable” (Barros, Enrique. (2010). *Tratado de responsabilidad extracontractual*. Editorial Jurídica de Chile, Santiago, p.232).

Lo que sostiene la doctrina anteriormente transcrita es que la ley no entrega herramientas precisas para orientar respecto de la valuación del daño extrapatrimonial, en circunstancias de que ni siquiera se consideraba indemnizable. Por lo anterior, es necesario atender especialmente a criterios que permitan determinar la extensión y la cuantía del daño cuya reparación se pretende obtener. Al respecto, algunos criterios a considerar son la valuación efectuada por la propia víctima del daño (que en este caso no existe dado que la acción ha sido deducida por sus herederos), la relevancia del daño, esto es que el daño sea anormal y significativo, y que sea producido por una lesión ilegítima a los derechos de la víctima, la culpa o participación de la víctima en la generación del riesgo o la ocurrencia del accidente



En autos, se ha acreditado que el daño sufrido por Nicolás Osorio es relevante y significativo, pues implicó un apreciable daño físico, consistente en la quemadura de un 85% de su cuerpo (posteriormente corregido a 89% según informe de Clínica Indisa), lesiones producto del impacto del avión, cortes y la fractura expuesta del tobillo derecho, heridas que se encuentran consignadas en los informes médicos acompañados y que finalmente le ocasionaron la muerte. Este daño físico y los padecimientos psicológicos asociados al dolor, y a la conciencia de encontrarse en su estado son claramente significativos y tuvieron consecuencias fatales.

En cuanto a la consideración a la culpa de la víctima en el accidente, previamente es necesario hacer presente que tal como sostiene parte de la doctrina, se considera que lo dispuesto en el art. 2330 del Código Civil es plenamente aplicable a los casos ventilados en juzgados de letras del trabajo, con particular atención a lo establecido en el art. 69 de la ley N°16.744 y sin perjuicio de que se trate de un juicio por responsabilidad contractual. En este sentido, Lilian San Martín ha señalado que en caso de no existir contrato de trabajo los daños serían indemnizable por responsabilidad extracontractual, donde si se aplica la norma sin duda, que en los casos en que la acción es ejercida por las víctimas por derecho propio (daño por repercusión) son conocidas en sede civil y se aplican las normas sobre responsabilidad extracontractual, donde nuevamente es aplicable la regla del art. 2330. En caso de existencia de juicios paralelos por derecho propio y en calidad de herederos, podría existir la paradoja de que en uno se reduzca la indemnización por esta causa y en el otro no – si se considera inaplicable en sede laboral por tratarse de responsabilidad contractual. asimismo, la naturaleza y ocasión de los daños hacen oportuna la exigencia de autocuidado. Por ello, la autora concluye que:

“No cabe sino concluir que existen buenas razones dogmáticas y prácticas para entender plenamente aplicable la regla de la reducción de la indemnización por exposición imprudente al daño, también conocida como “culpa concurrente de la víctima”, a los casos de accidente del trabajo (...)” (San Martín, Lilian. (2019). *La culpa de la víctima en la responsabilidad civil*. Der ediciones, Santiago, p.193).

Dicho esto, y como se ha indicado en el apartado relativo a las causas del accidente, resulta relevante tomar en cuenta que el accidente se produjo por la pérdida de control del



avión, producto de la maniobra efectuada, ocasionada por una falla de motor en el despegue inicial. Como ya se señaló, y sin perjuicio de las valoraciones que se puedan efectuar a la acción o maniobra ejecutada por el piloto Nicolás Osorio, lo cierto es que fue esta maniobra la que hizo que el accidente ocurriera de la forma en que ocurrió. Así las cosas, tanto la falla de motor como la maniobra ejecutada son causas del accidente, y por tanto la circunstancia de que la propia víctima contribuyó con su actuar al resultado debe ser considerada para la determinación del monto que el empleador debe indemnizar. Siendo ambas causas concurrentes, y a juicio del tribunal con similar relevancia respecto a los resultados del accidente, es que se reducirá la indemnización solicitada por la parte demandante a la mitad, avaluándose en consecuencia los perjuicios que deben ser indemnizados por la demandada Aeromet a los herederos de Nicolás Osorio, la suma de \$250.000.000.- (Doscientos cincuenta millones de pesos).

NOVENO: Excepción de compensación. Que, se opuso por la parte demandada excepción de compensación, fundada en el hecho de que los demandantes recibieron la suma de USD \$50.000.- (Cincuenta mil dólares norteamericanos), por concepto de pago de póliza de un seguro de vida contratado por la demandada en favor del trabajador accidentado.

A todas luces, y tomando en consideración los fundamentos de la demandada, la excepción debe ser rechazada en los términos que se planteó, por cuanto no cumple con los requisitos de la compensación señalados en los artículos 1655 y siguientes del Código Civil. Al efecto, el artículo 1656 señala como requisitos, además de que ambas partes sean deudoras recíprocas, de que ambas deudas sean en dinero o cosa fungible, líquida y actualmente exigible. En autos no concurre ninguno de los requisitos, por cuanto al momento de interposición de la acción ninguna de las partes era deudora de la otra. En particular, el dinero pagado por concepto de cumplimiento de la póliza del seguro de vida no puede considerarse una deuda de los actores en favor de la demandada, por cuanto fue ejecutado en virtud de un contrato de seguro y en cumplimiento de este, careciendo de cualquier titularidad o acción la parte demandada respecto del pago de las sumas respectivas.



Conforme a lo anterior, no concurriendo los requisitos establecidos en la ley para la procedencia de la compensación, la excepción será rechazada.

Sin perjuicio de lo anterior, el demandante Waldo Osorio reconoció haber recibido la suma de USD \$50.000.- (Cincuenta mil dólares norteamericanos), y ello también consta en los documentos acompañados, consistentes en la póliza del seguro y en el recibo de la indemnización-finiquito suscrito por cada uno de los demandantes, con fecha 4 de julio del año 2019. En dichos documentos consta expresamente reserva de derechos respecto de indemnizaciones civiles o laborales.

El pago antedicho no puede desconocerse por parte del tribunal, sobre todo considerando que justamente la finalidad de los seguros es cubrir las contingencias por accidentes o responsabilidad. En el caso de autos, la demandada tomó el seguro a su costo y ello permitió que los demandantes recibieran la indemnización señalada, por lo anterior, deberá descontarse del pago total que recibirán por concepto de indemnización de daño moral la suma equivalente en pesos chilenos al 4 de julio de 2019, a los cien mil dólares que en su conjunto recibieron de parte de la compañía Orion Seguros Generales. De acuerdo con la información del servicio de impuesto internos, el dólar observado al 4 de julio del año 2019 tenía un valor en pesos equivalente a \$680,48.- (seiscientos ochenta coma cuarenta y ocho pesos)³. Conforme a lo anterior, los USD \$100.000.- (Cien mil dólares) pagados por la aseguradora equivalen a \$68.048.000.- (Sesenta y ocho millones cuarenta y ocho mil pesos), que serán descontados del monto ya determinado a pagar por concepto de indemnización de perjuicios por daño moral, por encontrarse pagados con anterioridad, con cargo al mencionado seguro de vida.

Con lo anterior, la demandada deberá pagar la suma de \$181.952.000.- (Ciento ochenta y un millones novecientos cincuenta y dos mil pesos).

DÉCIMO: De la transmisibilidad del daño moral. Que, la demandada ejerció entre sus defensas, una excepción de fondo relativa a la intransmisibilidad de la acción derivada del daño moral. Al efecto sostiene que el daño a reparar es personalísimo y la finalidad de la indemnización no se aviene con el hecho de que la acción no sea ejercida por quien sufrió el daño. Alega que el sistema chileno no contempla fines punitivos, sino

³ https://www.sii.cl/valores_y_fechas/dolar/dolar2019.htm



que resarcitorios, y por tanto no es procedente la condena a indemnización de daño moral al apartarse de los fines propios del sistema de responsabilidad chileno.

Lo cierto es que, a diferencia de lo señalado por la demandada, el tribunal considera que esta controversia si se encuentra resuelta, en particular por la sentencia rol N°33.990-2016, de fecha 27 de diciembre de 2016. Dicha resolución a partir del considerando quinto da cuenta de los argumentos que se han esgrimido a favor y en contra de la transmisibilidad del daño moral. Como primera cuestión se aborda el carácter personalísimo del daño moral, señalándose que esta conclusión es obtenida al comprenderse el daño moral en términos de “*pretium doloris*”, es decir un padecimiento que solo puede ser sufrido por la víctima. La Corte descarta esta noción y señala que:

“La noción del daño moral ha avanzado a una comprensión más amplia que el mero padecimiento psicológico o *pretium doloris*, debiendo entenderse a partir de la fractura al proyecto de vida de la persona en razón del accidente lo que impacta en la esfera de la personalidad de la víctima. De ahí que a partir de la autodeterminación de la persona a trazar su propio proyecto de vida merezca reparación la afectación a las diversas facetas de su existencia. Esto permite ampliar la noción del daño moral y recoger como daños específicos la pérdida de agrado, el perjuicio corporal, el daño fisiológico, estético u otros. Cabe agregar que el daño es personal, cualquiera sea, sólo la víctima lo padece, con independencia si es patrimonial o extrapatrimonial. Por lo mismo el daño para ser indemnizado debe cumplir con el requisito que sea individual, que afecte a la víctima que demanda su reparación” (Corte Suprema, Rol N°33.990-2016, 27 de diciembre de 2016, considerando quinto).

Con este razonamiento la Corte recoge la idea de que efectivamente todo daño es personal porque es sufrido por la víctima, igualando el daño patrimonial al extrapatrimonial en dicho aspecto, y estableciéndose en consecuencia que, si uno es indemnizable y transmisible, el otro también. Se sostiene que no es relevante que el daño sea personal, pues de ello no deriva su intransmisibilidad. El segundo argumento que se controvierte es la idea de que la función de la indemnización solo puede ser cumplida a la víctima directa, al no ser en especie, sino que de tratarse de una reparación. Contra esta idea la Corte sostiene una



idea similar a la ya expresada respecto de la valoración del daño: por mas que se trate de un daño extrapatrimonial e invaluable, debemos traducirlo a un monto:

“Desde el momento que aceptamos que verificado el daño moral nace una acción para reclamar la indemnización, existe un carácter patrimonial que se introduce. Mientras el daño lo calificamos como extrapatrimonial para diferenciarlo del daño emergente y lucro cesante que repercuten en forma inmediata en el patrimonio, acá, tratándose del daño moral, éste se refleja en una pretensión a través de la acción que busca la indemnización, pero también con una impronta patrimonial”. (Corte Suprema, Rol N°33.990-2016, 27 de diciembre de 2016, considerando quinto).

En cuanto a la naturaleza de la acción, se sostiene que se trata de una acción que se reputa mueble conforme a lo señalado en el art. 581 del Código Civil. Acto seguido, se sostiene que la regla general en nuestro sistema es la transmisibilidad de todos los derecho y obligaciones del causante a sus herederos, incluso las acciones, por lo que la intransmisibilidad sería, en caso de existir una excepción a la regla, como las que se disponen a propósito del fideicomiso, el uso y habitación y el usufructo. Por lo anterior no es procedente asignar el carácter de intransmisible a una acción a la que la ley no ha calificado de tal. Resulta relevante este punto tomando en cuenta que uno de los argumentos usados por la demandada, - y que fue materia de interrogación en la absolución de posiciones- fue si se había incluido en la posesión efectiva del causante la indemnización por daño moral derivada del accidente. Los errores conceptuales de esta posición son múltiples y en diversos puntos. El primero es que la calidad de heredero no se adquiere a propósito de la posesión efectiva. Este se trata de un trámite administrativo, necesario en los casos de bienes sujetos a inscripción, o de determinadas sumas de dinero. Dicho trámite efectuado ante el Servicio de Registro Civil e identificación en el caso de la sucesión intestada involucra automáticamente a todos los herederos, aun cuando sea solo uno de ellos el que la solicite. En tal sentido, dicho trámite sirve para determinar a la totalidad de los herederos del causante, y a los activos y pasivos que integran su patrimonio. Pues bien, dentro de los activos y pasivos que integran el patrimonio del causante no se incluyen las acciones que este hereda, por cuanto no involucran un contenido patrimonial determinado, y se trata de meras expectativas, que pertenecieron al causante y en su lugar pertenecen a



los herederos. Así, con el solo hecho de que una persona se repunte heredero de otra por las formas establecidas en la ley, tiene título suficiente para ejercer las acciones en su nombre, como en el caso de autos los actores ejercieron las acciones una vez efectuado el trámite de posesión efectiva que los acredita como los únicos herederos del causante. En definitiva, la demandada pretendía algo imposible: que se incluyera en la posesión efectiva una indemnización que no había sido decretada por un tribunal, ni cuantificada.

Finalmente, el art. 88 de la ley N°16.744 establece que los derechos contenidos en la ley son personalísimos e irrenunciables. Tal frase ha sido interpretada en el sentido de que convertiría a la acción en análisis como un derecho personalísimo y por tanto intransmisible. Tal como la Corte Suprema en el fallo comentado, este tribunal disiente de dicha interpretación, ya que al efecto:

“En relación a este precepto, debe considerarse que al referirse a los derechos que se confieren al trabajador se alude a aquellos de índole social, en particular las prestaciones médicas, por incapacidad, invalidez y por supervivencia, contempladas en el Título V, pero no alcanza a las acciones indemnizatorias previstas en el artículo 69. Lo contrario significaría que cualquiera sea la naturaleza del daño cuya indemnización se reclama, daño emergente o lucro cesante, no cabría la transmisibilidad, lo que atendido el artículo 2315 del Código Civil resulta impropio. No corresponde interpretar dicho precepto en el sentido que las acciones indemnizatorias serían personalísimas, limitándose el ámbito de aplicación a las prestaciones sociales de las cuales se ocupa la Ley 16.744” (Corte Suprema, Rol N°33.990-2016, 27 de diciembre de 2016, considerando quinto).

Finalmente, Respecto a la función de la indemnización del daño moral, como se ha dicho, no tiene el carácter de reparativa, pues se pretende indemnizar perjuicios no pecuniarios, e irreparables. Por ello, se ha señalado por algunos autores la naturaleza simbólica o satisfactiva de la indemnización, que buscaría en definitiva el reconocimiento del derecho o interés afectado.

Sin embargo, varios autores estiman que la función de la indemnización del daño moral es resarcitoria o compensatoria; es decir, convienen en que no tiene por objeto reparar el mal causado, ni tampoco tiene naturaleza simbólica, sino que:



“La víctima recibe una indemnización que no pretende restablecer el estado de cosas anterior al daño, sino cumplir la función más modesta de permitirle ciertas ventajas, que satisfagan su pretensión legítima de justicia y la compensen por el mal recibido. El dinero, especialmente en los casos en que la reparación en naturaleza no resulta posible, proporciona a la víctima la posibilidad de obtener satisfacciones compensatorias: mejorar el ambiente en que vive, una habitación más cómoda, distracciones que le ayuden a soportar los efectos del accidente” (Barros, Enrique. (2010). *Tratado de responsabilidad extracontractual*. Editorial Jurídica de Chile, Santiago, p.302-303.).

Lo anterior implica que, el crédito generado por la pretensión resarcitoria tenga el carácter de patrimonial, y como tal se encuentre, como todo crédito ordinario, afecto al régimen general de transmisión por causa de muerte. Por lo anterior, se rechazará la excepción opuesta por la demandada, que pretende la intransmisibilidad de la acción indemnizatoria planteada. En su lugar, se declara que los actores se encuentran legitimados para ejercer la acción de autos, al ser herederos del causante.

UNDÉCIMO: Costas. Que, no habiendo sido totalmente vencida ninguna de las partes, cada una pagará sus costas.

DUODÉCIMO: Intereses y reajustes. Que la suma ordenada deberá ser pagada con los intereses y reajustes señalados en el art. 63 del Código del Trabajo.

Por tanto, en virtud de lo expuesto, y de lo dispuesto en los artículos 7, 8, 63, 184, 420, 432, 453, 454 y siguientes del Código del Trabajo, artículos 5, 66, 67, 68, 69, 88 de la ley N°16.744, art. 21 del D.S. N°40 de 1979, art. 951, 1097, 1546, y siguientes 1655, y siguientes, 2315, 2330 del Código Civil, artículos 3, 36 y 53 del DS. N°594 de 1999, Art. 23 D.F.L. n°2 DE 1967 y demás normas legales y reglamentarias aplicables se declara:

I- Que **se rechaza** la excepción de compensación



- II- Que **se acoge** la demanda de declaración de existencia de relación laboral. En consecuencia, se declara que entre NICOLÁS OSORIO LARROSA e INSTRUCCIÓN Y TRANSPORTE AEREO AEROMET SPA. existió una relación laboral en los términos del artículo 7 del Código del Trabajo.
- III- Que la demandada INSTRUCCIÓN Y TRANSPORTE AEREO AEROMET SPA. mantuvo en informalidad laboral al trabajador NICOLÁS OSORIO LARROSA, infringiendo el deber de seguridad establecido en el art. 184 del Código del Trabajo, entre otras normas de prevención de accidentes del trabajo.
- IV- Que **se acoge** parcialmente la demanda interpuesta por WALDO ANTONIO OSORIO DIAZ y MARCELA PAZ LARROSA GILIBERTO en contra de INSTRUCCIÓN Y TRANSPORTE AEREO AEROMET SPA. Como consecuencia de lo anterior, la demandada deberá pagar a los demandantes ya individualizados, a título de indemnización por el daño moral sufrido por su hijo Nicolás Osorio Larrosa producto del accidente del trabajo ocurrido el 18 de enero del año 2009, la suma de \$181.952.000.- (Ciento ochenta y un millones novecientos cincuenta y dos mil pesos). El monto señalado ya considera la imputación de las sumas pagadas a los actores por el seguro de vida contratado por la demandada.
- V- Que la suma señalada deberá ser pagada con los intereses y reajustes señalados en el artículo 63 del Código del Trabajo
- VI- Que cada parte pagará sus costas.
- VII- Ejecutoriada que se encuentre la presente sentencia cúmplase con lo dispuesto en ella, dentro de quinto día. En caso contrario, certifíquese dicha circunstancia y pasen los antecedentes al Juzgado de Cobranza Laboral y Previsional de Santiago.

Regístrese y archívese en su oportunidad.

RIT: O-6215-2019

RUC: 19-4-0216794-k



Resolvió don GUILLERMO ENRIQUE RODRÍGUEZ ÓRDENES, Juez suplente del Segundo Juzgado de Letras del Trabajo de Santiago.

En Santiago, veintinueve de noviembre del año dos mil veintiuno, téngase por notificadas a las partes desde la fecha de su incorporación al sistema de tramitación de causas



XXMFXDSYHX

A contar del 05 de septiembre de 2021, la hora visualizada corresponde al horario de verano establecido en Chile Continental. Para Chile Insular Occidental, Isla de Pascua e Isla Salas y Gómez restar 2 horas. Para más información consulte <http://www.horaoficial.cl>