

Santiago, quince de mayo del año dos mil dieciocho.

VISTOS.

Conociendo el asunto sometido a la decisión del Tribunal.

Se resuelve.

I.- ANTECEDENTES.

PRIMERO:

Por instrumento privado de fecha 2 de Junio de 2016, suscrito por doña María Aurora Llanza Menéndez por Compañía de Seguros Generales Penta Security S.A., y por don Roque Massera Ungerer por Sociedad Faenas Industriales Ltda., consistente en una carta dirigida a don Sergio Urrejola Monckeberg, se da cuenta que con fecha 28 de Agosto de 2014, la Sociedad de Seguros Faenas Industriales Limitada, contrató con la compañía de Seguros Generales Penta Security S.A., el seguro para un equipo móvil de que da cuenta la póliza N° 4101065, la que acompañan. Se agrega que durante la vigencia de dicho contrato de seguros, el equipo asegurado sufrió un siniestro, respecto del cual ha surgido una controversia entre las partes, que requiere ser resuelta mediante arbitraje, atendido lo dispuesto en el artículo 543 del Código de Comercio y en el artículo 27 de la póliza antes indicada.

Concluye la carta, señalando que por las razones antes expuestas, solicitan tener a bien aceptar el cargo de árbitro para resolver el conflicto que ha surgido entre la Sociedad Faenas Industriales Limitada y la Compañía de Seguros Generales Penta Security S.A. en relación con la citada póliza.

SEGUNDO:

A fojas 1 vuelta del expediente arbitral, consta aceptación del cargo como árbitro y juramento de desempeñarlo con la debida fidelidad y en el menor tiempo posible.

TERCERO:

Por resolución de fecha 6 de Junio del año dos mil dieciséis, que rola a fojas 15 de los autos arbitrales, se declaró constituido el compromiso, se citó a comparendo para el día 29 de Junio de 2016 a las 11:30 horas, con el objeto de fijar las normas de procedimiento.

CUARTO:

Con fecha 29 de Junio de dos mil dieciséis, las partes y el Juez procedieron a fijar las bases de procedimiento arbitral, que rolan a fojas 36 y siguientes.

QUINTO:

A fojas 70 y siguientes de los autos arbitrales rola demanda interpuesta por la "SOCIEDAD FAENAS INDUSTRIALES LIMITADA, sobre cumplimiento de contrato con indemnización de perjuicios en contra de la sociedad COMPAÑIA DE SEGUROS GENERALES PENTA SECURITY S.A., a fin de que se declare la obligación de la demandada de pagarle a la demandante la indemnización correspondiente al seguro de que da cuenta la póliza que más adelante se indica, por haber ocurrido el siniestro por ella cubierto, en la forma y condiciones convenidas por las partes y, además, su obligación de indemnizar los perjuicios ocasionados, reservándose el derecho a determinar su naturaleza, especie y monto para la ejecución del fallo, con costas.

Señala la demandante que con fecha 28 de agosto de 2014, su representada contrató con la demandada el seguro de que da cuenta la Póliza N° 41019651 que tenía por objeto la cobertura de un equipo móvil, consistente en una grúa marca Krupp, modelo KMK 6200, N° serie/motor C3S1-67, año 1991, de 200 toneladas, cobertura que tendría vigencia entre las 12:00 hrs. del día 21 de agosto de 2014 y hasta las 12:00 hrs. del día 21 de agosto de 2015, mientras este equipo se encontrara realizando trabajos de montaje de vigas de hormigón en un viaducto en Puerto Montt para la empresa Besalco, se produjo el siniestro. Indica que la cobertura contratada fue por daños propios (sección I) por UF. 41.000; por responsabilidad civil (sección II) por UF. 5.000; y por gastos de salvamento por UF. 300. Se agrega que existía un límite de indemnización de UF. 21.000 por evento y acumulado durante la vigencia de la póliza, con un deducible por

daños propios y responsabilidad civil de 20% de la pérdida con un mínimo de UF 250 en toda y cada pérdida.

Se explica que con fecha 25 de abril de 2015, esto es, durante la vigencia del contrato de seguro antes referido, la grúa asegurada sufrió un accidente imprevisto y repentino, mientras se encontraba ejecutando labores en el viaducto Chamiza, Cepa N° 2, en Puerto Montt. Indica que esta actividad está comprendida y cubierta por la póliza antes mencionada, el que fue comunicado oportunamente como siniestro a la demandada, así como también a la 2ª Comisaría de Carabineros de Puerto Montt.

Se da cuenta en la demanda que el siniestro consistió en que mientras la grúa asegurada se encontraba realizando faenas de elevación de una estructura denominada viga cimbra, de 35 toneladas de peso, sufrió un colapso de la sección III de su pluma, quedando ésta completamente dañada e inútil, señalándose que la grúa siniestrada tiene capacidad para levantar hasta 200 toneladas. Se agrega que al momento del siniestro, esta operación de izamiento la estaba efectuando sólo la grúa siniestrada, no obstante que para la seguridad de una faena de esas características, es necesario una segunda grúa, que no participa en el izamiento de la estructura, participando de una manera accesorio, evitando que la estructura que es izada gire o se mueva o se desestabilice, pero no levanta la estructura. Sostiene la demandante que una operación con dos grúas, como la descrita, no corresponde a lo que se denomina izamiento en tándem, señalando que en una faena en tándem, dos grúas hacen el trabajo de izar algún objeto. Es decir, dos grúas levantan una misma carga.

La demandante agrega que, puesto este siniestro en conocimiento de la demandada, ésta ordenó un informe al liquidador de seguros, don Cristián Carrasco Sánchez, quien emitió su informe final con fecha 22 de octubre de 2015, en el cual mantiene las conclusiones de su informe preliminar del día 1 de octubre de ese mismo año, recomendando a la demandada rechazar la cobertura solicitada por dos razones: a) que el izamiento que provocó el siniestro se habría producido mientras su representada operaba dos grúas en tándem, y b) que el siniestro se habría producido por fatiga de material de la grúa, debido a que ésta se encontraba en mal estado como consecuencia de una reparación anterior defectuosa.

Acto seguido da cuenta la actora que con fecha 29 de octubre de 2015, la demandada le comunicó que hacía suyo el informe del liquidador y que por esas mismas dos razones, rechazaba la cobertura, lo que constituye incumplimiento de la obligación de indemnizar que impone el contrato de seguro, debido a que ninguna de las dos razones que motivaron el rechazo del pago solicitado son efectivas.

A continuación la demandante explica que el daño que sufrió la grúa asegurada significó la pérdida total de dicho equipo y asciende a la suma de \$480.000.000. Agrega que no obstante ello, el contrato de seguro materia de esta demanda, establece como monto máximo a indemnizar la suma de UF. 21.000 por evento, con un deducible por daños propios y responsabilidad civil de 20% de la pérdida, esto es, un máximo de UF. 16.800, siendo esta suma inferior a la pérdida del equipo, pero por las razones contractuales ya expresadas, se limita el monto demandado a esta cantidad menor.

Solicita la demandante que se declare la obligación de la demandada de pagar a su representada la indemnización correspondiente al seguro de que da cuenta la póliza que motiva esta demanda y que asciende a UF. 16.800, por haber ocurrido el siniestro por ella cubierto, en la forma y condiciones convenidas por las partes y, además, su obligación de indemnizar los perjuicios ocasionados, reservándose el derecho a determinar su naturaleza, especie y monto para la ejecución del fallo, con costas.

En cuanto a los fundamentos de derecho la demandante sostiene que mediante la presente demanda se pretende exigir el cumplimiento de la obligación que la demandada tiene para con su representada, consistente en la indemnización del daño sufrido por ésta en el equipo asegurado, y que tiene su origen dicha obligación en el contrato de seguro a que se refiere la Póliza N° 41019651, el que fue válidamente celebrado entre las partes, sin afectarle vicio alguno y, por lo tanto, se encuentra en la situación a que se refiere el artículo 1545 del Código Civil, es decir, dicho contrato constituye una ley para la demandante y para la demandada.

Reitera la demandante que no son efectivos los hechos que constituyen las supuestas razones por las cuales la demandada se ha negado a cumplir el contrato de seguro, señalando que así, está simplemente incurriendo en el

incumplimiento de la obligación que le imponen, tanto el artículo ya citado, como también el N° 2) del artículo 529 del Código de Comercio.

Establece la demandante que el contrato de seguro es un contrato bilateral, lo que según el inciso segundo del artículo 1489 del Código Civil, da derecho a su parte a pedir el cumplimiento forzado de la obligación que de él ha nacido para la demandada. Agrega que por su parte, el artículo 1556 del Código Civil permite a su parte el cobro de la indemnización que ha demandado, así como también de aquellos perjuicios cuya determinación se ha reservado para la ejecución del fallo.

Finalmente concluye el escrito de demanda afirmando que las razones esgrimidas por la demandada para no dar cumplimiento a la obligación que le imponía el contrato, se basan en hechos que no son efectivos, lo que determina que el incumplimiento de la demandada sea ilegal y sin fundamento jurídico alguno, por lo que procede que se acoja la presente demanda en todas sus partes, con costas, y se condene a la demandada a pagar la suma equivalente en moneda nacional a UF. 16.800, tomadas éstas en su valor al día del cumplimiento efectivo de la obligación; y de indemnizar a su representada los perjuicios ocasionados, perjuicios cuya determinación en especie y monto se reserva para la ejecución del fallo, todo ello, con costas.

SEXTO:

A fojas 83 y siguientes del expediente arbitral rola escrito de contestación de demanda, en el que se expone que la relación contractual que vincula a las partes y que motiva la presente controversia, se origina el día 21 de Agosto del año 2014, con la suscripción de la propuesta para el ramo de equipo móvil de contratista N° 355822, a fin de asegurar un camión grúa marca Krupp, modelo KMK 6.200, año 1991, con una capacidad de carga de 200 toneladas, placa única de patente CJSJ 67-1, que tendría una vigencia anual desde el 21 de Agosto del 2014 hasta el 21 de Agosto del 2015. Indica que éste se utilizaría en el trabajo de montaje de vigas de hormigón para la empresa Besalco, en un viaducto ubicado en la ciudad de Puerto Montt. Se explica que el camión grúa antes individualizado fue certificado por la empresa ABS Consulting Inc. Agencia en Chile, lo que

consta del certificado N° ABSC-2014-571 de fecha 12 de Agosto del 2014, emitido el 8 de Agosto del 2014, con vigencia hasta el 8 de Agosto del 2015. Afirma que el certificado está firmado por el Inspector señor Carlos Ramos y el Gerente General de ABS Consulting (Chile) señor Sergio Ostornol, estableciendo que el referido certificado acredita que el equipo especificado se encuentra apto para trabajar según los parámetros establecidos en su tabla de carga, incluidos accesorios de carga e izaje, en su manual de fabricación y de acuerdo a procedimiento de inspección de equipos de izaje y levante de ABS Consulting.

Se hace presente por la demandada que la propuesta para el ramo de equipo móvil de contratista N° 355822, fue presentada ante la aseguradora el día 25 de Agosto del 2014, la que, luego de ser evaluada y aceptada, dio origen a la póliza de seguro equipo móvil N° 41019651, emitida en la ciudad de Rancagua el día 28 de Agosto del 2014, con vigencia desde las 12 horas del día 21 de Agosto del 2014 hasta las 12 horas del día 21 de Agosto del 2015.

En cuanto a los hechos constitutivos del siniestro reclamado, la demandada da cuenta que el día 25 de Abril del 2015, alrededor de las 12:40 horas, en circunstancias que el equipo materia de este seguro - amparado por la póliza de equipo móvil N° 41019651 emitida por la aseguradora - estaba trabajando en el Viaducto Chamiza, Cepa N° 2, de Puerto Montt, por encargo de la empresa mandante Besalco Arrigoni para el Consorcio Viaducto Chamiza S.A., en los instantes en que se disponía a realizar la maniobra de montaje de la viga cimbra N°5 en el tramo 2 de la obra, con apoyo de una grúa de 75 toneladas, al momento de iniciar el izaje de dicha estructura sufre un colapso la estructura de la pluma de la grúa de 200 toneladas, específicamente, se quiebran simultáneamente $\frac{3}{4}$ partes del perímetro de la sección N° 3 de la pluma del referido equipo asegurado, quedando soportados los dos tramos de pluma que estaban extendidos, izados y desplegados sobre la viga cimbra sita aún a piso y sujeta por la mencionada grúa de 75 toneladas. Se agrega que lo anterior queda reflejado y se desprende de los informes evacuados por el señor Isaias Bórquez

Pérez, Jefe del Departamento de Seguridad y Salud Ocupacional del Consorcio Viaducto Chamiza S.A., el mismo día del siniestro, y por los señores Carlos Monsalve Espinoza, Héctor Rojas Castillo, Isaías Bórquez Pérez y Carlos Astudillo Varas con fecha 28 de Abril del 2015, señalándose que el chofer que estaba operando el camión grúa al momento de ocurrir el accidente, señor Winston José Carrasco Payez, dejó constancia en la 2a Comisaría de Puerto Montt de Carabineros de Chile el día 25 de Abril del 2015, del acaecimiento del siniestro.

En cuanto a la razón por la que se quebró o colapsó la pluma de la grúa del equipo móvil asegurado, señala la demandada que existirían tres hipótesis: a) que la grúa podría haber estado expuesta a un exceso de carga, lo que por diversas razones que señala la demandada descarta. b) Que los daños reclamados tendrían su origen en que la grúa habría sido sometida a condiciones de riesgo excesivo para el desarrollo seguro de la maniobra que estaba ejecutando, a raíz de las cuales el equipo móvil asegurado podría haber soportado en la ejecución de ella tensiones o esfuerzos desmedidos, lo que también descarta. c) Acto seguido manifiesta la demandada, que queda una tercera y última hipótesis, la que tiene como fundamento que los daños reclamados tendrían su origen en el hecho de que, con anterioridad al siniestro reclamado, la grúa habría sufrido daños estructurales en la pluma de izaje, en el mismo punto donde colapsó esta vez, los que fueron defectuosamente reparados para mantener el equipo en operación. Señala que esta hipótesis la sostienen tanto el liquidador de siniestro señor Cristián Carrasco Sánchez, como la empresa consultora SIGA Ingeniería y Consultoría S.A., quienes investigaron el siniestro y emitieron sus respectivos informes, señalando que de lo expuesto en ellos, queda en evidencia que la causa del siniestro que afectó a la grúa de 200 toneladas es la reparación defectuosa a que fue sometida su pluma hidráulica con anterioridad al siniestro reclamado.

A continuación la demandada explica en detalle las cláusulas de la póliza que en su opinión justifican el rechazo del siniestro reclamado, explicando con detalle el fundamento de su posición, concluyendo en que se rechazó el pago de este siniestro, por las múltiples contravenciones a las condiciones generales de la póliza de seguros contratada en la que incurrió la

demandante y que son las siguientes: 1.- Que el equipo móvil asegurado había sufrido un siniestro anterior al reclamado en este juicio, el que afectó la misma parte que colapsó en este último accidente, esto es la pluma de su grúa hidráulica. 2.- Que el equipo estaba trabajando sin un certificado de "apto para trabajar" idóneo, por cuanto -luego del primer accidente que le afectó y reparación posterior- no fue recertificado, con lo cual el certificado con que contaba emitido por la empresa certificadora se encontraba de hecho caducado. 3.- Que el equipo móvil asegurado -al momento de sufrir el siniestro de autos- estaba trabajando en la misma operación en forma conjunta y simultánea con otra grúa sin haber comunicado este hecho a la aseguradora ni contar con una aprobación previa de esta última a este respecto. 4.- Que el asegurado no entregó la bitácora de mantenimiento del equipo, la que le fue solicitada por el Liquidador de Siniestros en el curso del proceso de liquidación.

En cuanto a los fundamentos de derecho, la demandada hace referencia a los artículos 512, 513 letra i), 513 letra s), 513 letra b) y 513 letra a) del Código de Comercio. Agrega que para que opere el contrato de seguro y el asegurador cumpla su obligación de pagar la indemnización correspondiente al siniestro cubierta por la póliza, (Artículo 529 n° 2 del Código de Comercio); el asegurado está obligado - durante la vigencia del seguro - entre otras obligaciones, a emplear el cuidado y celo de un diligente padre de familia para prevenir la ocurrencia del siniestro, a no agravar el riesgo y dar noticias al asegurador sobre las circunstancias que lleguen a su conocimiento y reúnan las características señaladas en el artículo 526 del Código de Comercio, (Artículo 524 N° 4 y N° 5 del Código de Comercio).

Hace presente que en relación con lo antes expuesto, el artículo 526 del Código de Comercio señala, en su inciso 1°, que el asegurado deberá informar al asegurador los hechos, o circunstancias que agraven sustancialmente el riesgo declarado, y que sobrevengan con posterioridad a la celebración del contrato, dentro de los cinco días siguientes de haberlos conocido, siempre que por su naturaleza, no hubieran podido ser conocidos de otra forma por el asegurador. Agrega que en este caso específico y en lo relativo al agravamiento del riesgo, el asegurado no informó al asegurador que el camión

grúa asegurado, había sufrido con anterioridad un siniestro que afectó la pluma hidráulica del mismo y que fue reparado para dejar el equipo operativo, con lo cual se agravó indudablemente el riesgo de un colapso de dicha estructura sin que se le hubiere informado de ello antes de la ocurrencia del siniestro a la demandada, con el agravante que tal reparación fue defectuosa y de mala calidad, con lo cual la aseguradora quedó exonerada de su obligación de pagar la indemnización respecto de las coberturas del seguro contratado por expresa disposición legal.

A lo expuesto, la demandada afirma que además, hubo un agravamiento del riesgo e infracción contractual, al no haber informado y haber obtenido la aprobación previa de la aseguradora demandada sobre la operación simultánea de dos grúas durante la ejecución de la maniobra de elevación que estaba realizando, y en el transcurso de la cual ocurre el colapso de la pluma hidráulica del equipo asegurado, con lo cual la aseguradora demandada quedó también exonerada de su obligación de pagar la indemnización respecto de las coberturas del seguro contratado.

Finalmente, manifiesta la aseguradora que el asegurado está obligado durante la vigencia del seguro, a emplear el cuidado y celo de un diligente padre de familia para prevenir la ocurrencia del siniestro, lo que la demandante incumplió.

Concluye el escrito, solicitando se rechace la demanda en todas sus partes con costas por carecer de todo fundamento.

SÉPTIMO:

En el primer otrosí, del escrito de contestación a la demanda "Compañía de Seguros Generales PENTA S.A." reconviene a la "Sociedad Faenas Industriales Limitada", a fin de que se declare nulo de nulidad absoluta el contrato de seguros celebrado entre su representada y la sociedad reconvenida, el que consta de la Póliza de Equipo Móvil N° 41019651, emitida en la ciudad de Rancagua el día 28 de Agosto del 2014, atendido que el camión grúa marca Krupp, modelo KMK 6.200, año 1991, con una capacidad de carga de 200 toneladas, placa única de

patente CISI 67-1, materia de contrato de seguros de que da cuenta la póliza de equipo móvil N° 41019651, con una fecha anterior a la ocurrencia del siniestro que le afectó el día 25 de Abril del 2015, tuvo un siniestro que afectó la pluma hidráulica de la grúa del equipo móvil asegurado, consistente en el colapso o quebradura de la sección N°3 del mecanismo de extensión de dicha estructura. Agrega que conforme lo señalado en el artículo 521 inciso final del Código de Comercio, son nulos absolutamente los Contratos de Seguro que recaigan sobre objetos que ya han corrido el riesgo.

Se hace presente que el colapso o quebradura de la pluma hidráulica ocurrido con anterioridad al 25 de Abril del 2015, que afectó y dañó estructuralmente la grúa del equipo móvil asegurado, queda en evidencia por la presencia de soldadura que no es original; por oxidación en dicha soldadura no original, producto de una mala aplicación de la misma; y porque presenta porosidades en los cordones de reparación y fisuras longitudinales con presencia de óxido. Indica que de ello quedó constancia en el "Informe Suceso Grúa de 200 Toneladas", elaborado por el señor Isafas Borquez Pérez, el mismo día 25 de Abril del 2015. Afirma que, en igual sentido, se pronuncia el informe del Liquidador de Siniestros señor Cristián Carrasco Sánchez, que señala que la pluma hidráulica del camión grúa asegurado evidencia una reparación mal ejecutada y que ésta colapsa en el mismo sector reparado anteriormente.

La aseguradora manifiesta que conforme lo anteriormente expuesto, el equipo móvil asegurado ya había corrido el riesgo y por lo mismo la póliza emitida N° 4101965, por expresa disposición legal, es nula de nulidad absoluta y así debe declararse.

OCTAVO:

A fojas 114 y siguientes del expediente arbitral róla réplica de la demandante en la que ratifica en todas sus partes la demanda y reitera la solicitud de que ésta se acoja, con costas, en virtud de las siguientes consideraciones: hace presente que la faena de izamiento durante la cual la grúa se accidentó, no constituía un izamiento en tandem, y que este hecho no constituye una causal

válida para rechazar el siniestro por parte de la Compañía demandada.

Señala que si el supuesto accidente hubiese ocurrido antes de la contratación del seguro, está claro que la grúa no pereció en ese imaginario primer accidente, no hubo pérdida total de la grúa y que, tanto es así, que ésta pasó sin problemas la inspección de ABS Consulting, según consta en el certificado respectivo y luego trabajó sin problemas durante 8 meses.

Afirma la demandante que el supuesto primer accidente que refiere la demandada nunca ocurrió, lo que deja sin sustento las alegaciones de la demandada en cuanto a que habría habido de parte de la demandante, agravación del riesgo o falta de cuidado de la cosa y otros que intenta sustentar a partir de ese inexistente accidente anterior.

Manifiesta la demandante que su representada reitera los hechos, los argumentos y las razones de derecho que contiene su demanda, lo que unido a lo señalado en esta réplica, la lleva a reiterar en orden a acoger su demanda, con costas.

NOVENO:

En el otro sí del escrito de réplica, la demandante contesta la demanda reconvenicional deducida en contra de su representada, la Sociedad Faenas Industriales, solicitando el rechazo de ella en todas sus partes, con costas, por no ser efectivos los hechos en que ella se fundamenta y porque respecto de los hechos que efectivamente ocurrieron, no se dan los supuestos jurídicos necesarios para la procedencia de la acción de nulidad intentada, lo que demostrará.

Indica que la demanda se funda en hechos que no son efectivos y que, en torno a ellos se pretende construir toda una argumentación jurídica que carece de todo sustento. Se agrega que en la demanda reconvenicional pretende fundarse en un supuesto vicio de nulidad absoluta que afectaría al contrato de seguro, teniendo dicha nulidad su origen en el artículo 521 inciso final del Código de Comercio, que dispone: "Son nulos absolutamente también, los contratos que recaigan sobre objetos de ilícito comercio y sobre aquellos no expuestos al riesgo o que ya lo hayan corrido."

Explica que es evidente que la nulidad alegada pretende fundamentarse en la última de las tres hipótesis de la norma transcrita, esto es, que la grúa asegurada ya había corrido el riesgo, debido a que en una oportunidad anterior a la fecha del siniestro reclamado en estos autos, esa misma grúa, habría sufrido un accidente de características semejantes a las del siniestro reclamado. A este respecto afirma que lo que la norma quiere decir es que no se generará un contrato de seguro válido, si pretende asegurarse la cosa respecto de un siniestro que ocurrió con anterioridad a la contratación del seguro, acotando que es evidente que esa misma cosa puede válidamente asegurarse respecto de todos aquellos otros siniestros nuevos que ocurran después de la entrada en vigencia del seguro.

Sostiene que el hecho en que se funda la demanda de nulidad no es efectivo. Dice que en varias partes de la contestación de la demanda y también en la demanda reconvenzional, la Compañía ha sido extremadamente vaga e imprecisa al señalar que con anterioridad al día 25 de abril del 2015, fecha en que ocurrió el siniestro reclamando en estos autos, la misma grúa habría sufrido un accidente de similares características a las de este siniestro. Se pregunta la demandante: ¿Cuándo habría ocurrido eso? ¿Un año antes, diez años antes? Se afirma que la demandada se cuida mucho de ser imprecisa, con lo que deja a su parte en la indefensión respecto de este punto. Agrega que durante todo el tiempo que la grúa ha estado en su dominio, nada semejante a lo alegado por la demanda ha llegado a ocurrir, agregando que antes de comenzar a prestar los servicios en los cuales la grúa se accidentó, ésta había obtenido la certificación obligatoria para hacer estos trabajos, según consta del certificado N° ABSC-2014-571, emitido por la empresa ABS Consulting, con fecha 14 de agosto de 2014, que se encuentra acompañado a estos autos, precisando que nada da a entender que la grúa hubiera tenido las reparaciones a que alude la Compañía. A mayor abundamiento, sostiene que claramente la propia póliza reconoce la licitud de la contratación de un seguro por varios siniestros que afecten a una misma cosa a partir de la entrada en vigencia de la póliza.

En seguida se refiere a la falta de legitimación activa de la demandante reconvenzional, atendido que el artículo 1683 del Código Civil le niega la posibilidad de alegar la nulidad absoluta, aun teniendo interés en ella, "a quien

ha ejecutado el acto o celebrado el contrato sabiendo o debiendo saber el vicio que lo invalidaba."

Se pregunta la actora: ¿En qué situación se encuentra, respecto de esta norma, la Compañía de Seguros Generales PENTA S.A.? agregando que su parte no cree que la Compañía haya sabido de ese supuesto vicio al momento de celebrar el contrato, debido a que tal vicio parece provenir sólo del ingenio y buena voluntad de un liquidador de seguros, mucho más tarde, pero sí cree su parte que la afecta la segunda parte de la norma: "o debiendo saber el vicio que lo invalidaba."

Hace presente la demandada reconvencional las siguientes circunstancias:

Una compañía de seguros es un ente especializadísimo en un negocio específico como lo es el rubro de los seguros y ese constituye su giro exclusivo.

La ley les exige evaluar los riesgos que asumen y para ello les da todas las facultades necesarias para obtener del asegurado toda la información necesaria para decidir si toma a su cargo un determinado riesgo, pero si la compañía no es diligente en esta materia, la ley le prohíbe reclamar con posterioridad.

Resulta evidente, dice la demandante, que el Código de Comercio considera a las compañías de seguros lo suficientemente capaces como para decidir qué riesgos asumen, y les da las facultades para solicitar la información relevante en esta materia que su responsabilidad determine que es necesaria.

Se pregunta la demandante si un vicio de tan grande magnitud como el reclamado en esta demanda reconvencional pudo haber pasado desapercibido para una compañía de seguros? ¿Qué hizo la Compañía demandante en esta materia? Se auto responde la actora, señalando que la demandada se limitó a pedir el mencionado certificado de ABS Consulting, nada más.

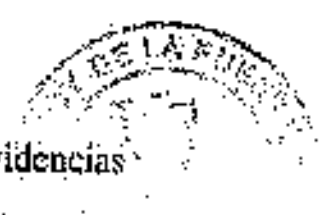
Concluye señalando que así, de acuerdo al artículo 1683 del Código Civil y 525 del Código de Comercio, la Compañía de Seguros Generales PENTA S.A. se encuentra impedida de ejercer la acción que se contesta, porque debió saber el vicio que afectaba al contrato de seguro, por lo que respecto de la demanda reconvencional deducida en estos autos, no se da ninguno de los supuestos jurídicos necesarios para su procedencia, razón por la cual deberá rechazarse en todas sus partes, con costas.

DÉCIMO:

A fojas 128 y siguientes de los autos arbitrales seña escrito de dúplica de la parte demandada y demandante reconvenzional, por el cual solicita el rechazo de la demanda deducida en contra, con expresa condenación en costas. Hace presente que la parte demandante no controvierte ni refuta el hecho que incumplió su obligación contractual de proporcionar todos los informes y documentos que se le soliciten por la aseguradora o por el liquidador —en este caso fue por el liquidador— ya que no entregó la bitácora de mantenimiento del equipo asegurado cuando fue requerido, documento que resultaba fundamental para acreditar las mantenciones periódicas y reparaciones a que había sido sometido el bien asegurado hasta la fecha del accidente, infringiendo así la actora lo dispuesto en el artículo 19.4 de las Condiciones Generales del contrato de seguro equipo móvil n° 41019651, lo que le hace perder todo derecho a indemnización conforme lo señala el mismo artículo 19 de dichas Condiciones Generales en su inciso penúltimo.

Sostiene la demandada, que está acreditado en autos, por reconocerlo ambas partes y no ser éste un tema controvertido dentro del juicio, que en la maniobra de izamiento de una viga de hormigón para la empresa Besalco, en el viaducto Chamiza, de la ciudad de Puerto Montt estaban operando dos grúas en forma conjunta, lo que deja precisamente fuera de cobertura los daños o pérdidas que sufra la grúa mientras esté trabajando bajo esta condición, salvo que se haya obtenido el consentimiento previo y por escrito de la aseguradora para operar de la forma antes dicha. Cita al efecto el artículo 6.6 de las Condiciones Generales del contrato de seguro equipo móvil n° 41019651. Agregando que la parte demandante niega que la grúa asegurada hubiere sufrido un accidente anterior que haya afectado la misma zona que colapsó en este siniestro.

Se afirma por la demandada, que atendido el informe del liquidador, el informe del señor Isaias Bórquez Pérez, Jefe del Departamento de Seguridad y Salud Ocupacional del Consorcio Viaducto Chamiza S.A., evacuado el mismo día del siniestro, y lo informado por la empresa SIGA Ingeniería y Consultoría



S.A., reiterando que existen en los restos de la grúa siniestrada evidencias suficientes que acreditan inequívocamente que ésta fue sometida a una reparación previa para solucionar un colapso anterior sufrido por ella, el que afectó la misma zona que colapsó en este siniestro reclamado por esta vía judicial, tales como soldaduras defectuosas y mal aplicadas, utilización de material diferente que generó diferencias de potencial que favorecen la corrosión, mala preparación de superficie y revestimiento, etc., todo lo cual demuestra inequívocamente que la grúa asegurada sufrió un siniestro anterior que afectó la misma zona y que fue reparado en forma deficiente, mal lograda y en donde no se ocuparon materiales idóneos, aumentando así el riesgo de colapso hasta el límite de la certeza, tal como efectivamente aconteció. Concluye señalando que esta severa alteración del riesgo (la reparación deficiente y mal lograda) no informada al asegurador, constituye evidentemente una agravación del riesgo que deja este accidente fuera de toda cobertura de seguro, por lo que la demanda debe rechazarse en todas sus partes, con costas.

DECIMO PRIMERO:

En el otrosí del escrito de fojas 12 la demandante reconvenzional procede a evacuar el trámite de la réplica de la demanda reconvenzional, solicitando se dé lugar a ella, con expresa condenación en costas, por las circunstancias que señala. Reitera los argumentos ya desarrollados en relación al colapso de la grúa y sus consecuencias jurídicas consistentes en la nulidad absoluta de la póliza.

Afirma que en cuanto a que el bien asegurado contaba con una certificación de la Empresa ABS Consulting que lo declaraba apto para trabajar según los parámetros establecidos en su tabla de carga, incluidos accesorios de carga e izaje, en su manual de fabricación y de acuerdo a procedimientos de inspección de equipos de izaje y levante de ABS Consulting, cabe señalar que no hay ningún elemento o antecedente que permita inferir que dicha empresa certificadora hubiere sido informada sobre la reparación a la que fue sometida la pluma hidráulica de la grúa del equipo asegurado, información de suyo relevante ya que, en la parte final del certificado de inspección aludido, la

entidad certificadora incorpora una cláusula en que formula la siguiente prevención:

"Cláusula: En caso que el equipo sufra alguna modificación o cambio estructural, de uso, manipulación de terceros, presente deterioros, fallas, éstas deben ser notificadas a ABS Consulting, Inc. para efectuar la respectiva recertificación." Agrega que al haberse omitido la información sobre el trabajo de reparación que fue objeto la pluma hidráulica de la grúa a la empresa certificadora, el certificado por ella emitido carece de todo valor.

En cuanto a supuesta falta de legitimación activa indica que omite el demandado reconvenicional señalar que la evaluación y asunción del riesgo por parte de la aseguradora se hace única y exclusivamente con la información que proporciona el asegurado sobre el estado y condiciones en que se encuentra el bien asegurado, todo ello sobre la base de la buena fe que rige este tipo de relaciones comerciales. Explica que su parte, antes de celebrar el contrato, no vio ni inspeccionó el equipo móvil a asegurar y se basó única y exclusivamente en la información que le proporcionó el asegurado contratante para hacer la evaluación del riesgo que se le estaba proponiendo asumir, aceptarlo y emitir la póliza correspondiente. Acota la demandante reconvenicional, que es indudable que una información como la de que el bien asegurado habría tenido un siniestro anterior que le ocasionó graves daños estructurales a la pluma hidráulica de la grúa es de suma relevancia para evaluar el riesgo a asumir y su extensión, por lo que omitir tal antecedente no es un hecho menor y de todas maneras vicia el consentimiento que dio origen a la póliza.

Se hace presente además que la empresa certificadora ABS Consulting también es un ente especializado y profesional en su rubro y sin embargo otorgó el certificado de apto para trabajar respecto del equipo móvil asegurado porque, en definitiva, nadie le informó sobre la reparación de que fue objeto la pluma hidráulica de la grúa asegurada, luego del colapso que sufrió con anterioridad a la inspección y que le ocasionó serios daños estructurales.

DECIMO SEGUNDO;

A fojas 140 y siguientes del expediente arbitral, la demandante evacúa la réplica

en la demanda reconvenzional, reiterando la solicitud de su parte contenida en la contestación de la demanda y pide que se rechace totalmente y con costas. Hace presente que reitera todas las alegaciones y excepciones contenidas en la contestación de la demanda reconvenzional, en orden a que no son efectivos los hechos que pretenden servir de fundamento a la demanda y que dicho libelo carece de todo fundamento jurídico. Agrega que su parte no ocultó ni a la Compañía de Seguros ni a la empresa ABS Consulting la existencia de aquel siniestro anterior, porque éste no ocurrió nunca a partir de la fecha en que la grúa fue adquirida por ella, desconociendo su parte si ese eventual accidente pudo haber ocurrido con anterioridad a aquella fecha, y en tales condiciones, mal podría haber ocultado un hecho que desconocía.

Hace presente la demandada reconvenzional que es de interés recordar que el artículo 525 del Código de Comercio señala en su inciso segundo lo siguiente:

"Convenido el contrato de seguro sin que el asegurador solicite la declaración sobre el estado del riesgo, éste no podrá alegar los errores, reticencias o inexactitudes del contratante, como tampoco aquellos hechos o circunstancias que no estén comprendidos en tal solicitud."

Insiste en que desconoce la existencia del "accidente anterior", de modo que le era imposible informar sobre eso a la Aseguradora, acotando que ésta tampoco requirió específicamente esa información, de modo que a su respecto se aplica la norma recién citada, lo que pone a la Compañía en la situación a que se refiere el artículo 1683 del Código Civil en aquella parte que dice: "o debiendo saber el vicio que lo invalidaba," concluyendo que esto determina la falta de legitimación activa de la demandante reconvenzional.

DECIMO TERCERO:

A fojas 147 del expediente arbitral rola resolución de fecha 26 de Septiembre de 2016 que cita a las partes a un comparendo de conciliación.

A fojas 149 del expediente arbitral rola resolución de fecha 27 de diciembre de 2016, que da cuenta que no habiendo prosperado las gestiones de conciliación se ordena dar curso progresivo a los autos.

DECIMO CUARTO:

A fojas 153 y 154 de los autos arbitrales, rol interlocutoria de prueba que fijó como hechos sustanciales, pertinentes y controvertidos los siguientes:

- 1.- Efectividad que la grúa asegurada marca Krupp, modelo KMK6200, con fecha 25 de Abril de 2015, durante la vigencia del contrato de seguro, sufrió un accidente imprevisto y repentino, mientras se encontraba ejecutando labores en el viaducto Chamiza, Cepa Nº 2, en Puerto Montt, actividad comprendida y cubierta por la póliza de seguros.
- 2.- Efectividad que la Sociedad Faenas Industriales Limitada comunicó oportunamente la ocurrencia del siniestro a la Compañía Aseguradora demandada, así como también a la Segunda Comisaría de Carabineros de Puerto Montt.
- 3.- Efectividad que el siniestro consistió en que mientras la grúa asegurada se encontraba realizando faenas de elevación de una estructura denominada viga cimbra, de 35 toneladas de peso sufrió un colapso en la sección III de su pluma, quedando ésta completamente dañada e inútil.
- 4.- Efectividad que la estructura que se estaba izando pesaba 35 toneladas y que la grúa siniestrada tiene una capacidad para levantar hasta 200 toneladas.
- 5.- Efectividad que al momento del siniestro, la operación de izamiento no fue un izamiento en tándem, sino simplemente un izamiento en el que una grúa levantaba la carga y otra grúa de menor capacidad evitaba que esa carga se moviera o se desestabilizara.
- 6.- Efectividad que al momento del siniestro, la operación de izamiento la estaba efectuando sólo la grúa siniestrada.
- 7.- Efectividad que el accidente sufrido por la grúa asegurada, no ocurrió durante un izamiento de tándem.
- 8.- Efectividad que respecto de la grúa asegurada, el siniestro se hubiera producido por una fatiga de material o porque estuviera ésta en malas condiciones o que hubiera tenido las reparaciones a que alude la demandada.
- 9.- Efectividad que la parte de la Compañía de Seguros, dejó de cumplir con la obligación que le imponía el contrato, no existiendo razones para eximirla del cumplimiento de su obligación.

10.- Naturaleza y monto de los daños sufridos por la grúa asegurada;

11.- efectividad que la pluma de la grúa siniestrada del equipo móvil asegurado se quebró o colapsó como consecuencia directa e inmediata del debilitamiento de la estructura producto de una reparación defectuosa realizada en ella para superar un colapso y rotura anterior que afectó la misma sección tercera de dicha pluma hidráulica,

12.- Efectividad que el debilitamiento de la estructura, se vio agravada por estar trabajando este equipo en los límites de su capacidad de carga para la configuración que utilizaba en la faena que estaba desarrollando;

13.- Efectividad que el camión grúa de 200 toneladas asegurado, tuvo con anterioridad al siniestro un accidente de similares características al reclamado en el presente juicio arbitral, evento previo en donde colapsó la pluma hidráulica de la grúa, sufriendo ésta un evidente daño estructural.

14.- Efectividad que el asegurado incurrió en múltiples contravenciones a las condiciones generales de la póliza de seguros contratada, y en que consistieron éstas.

15.- Efectividad que el equipo móvil asegurado habría corrido el mismo riesgo con anterioridad a la fecha del siniestro, esto es el 25 de abril de 2015.

DECIMO QUINTO:

En cuanto a la prueba rendida, este juez árbitro deja constancia que ambas partes acompañaron a la carta de solicitud de arbitraje, una copia de la póliza de seguro materia de este arbitraje.

La parte demandante y demandada reconvencional rindió la siguiente prueba documental, la que no fue objetada por la contraparte:

a) A fojas 70 de autos acompaña los siguientes documentos:

1.- Copia del Informe Preliminar del liquidador don Cristián Carrasco Sánchez, de fecha 1 de octubre de 2015.

2.- Copia del Informe Final del mismo liquidador, de fecha 22 de octubre de 2015.

3.- Copia de carta de fecha 29 de octubre de 2015, por medio de la cual la demandada comunicó a su representada su rechazo al pago de la indemnización.

que le fue solicitada.

4.- Cópia del certificado N°ABSC-2014-571, emitido por la empresa ABS Consulting, con fecha 14 de agosto de 2014.

b) A fojas 165 de autos, la demandante acompaña el siguiente documento:

5.- Revisión de Antecedentes Estudio 15/037, evento colapso camión pluma 200T, emitido por el ingeniero civil mecánico don Gonzalo Vázquez Rossi.

DECIMO SEXTO:

La parte demandada y demandante reconventional rindió la siguiente prueba documental a fojas 168 de autos, la que no fue objetada por la contraparte:

1.- el Informe de Liquidación Ramo Equipo Móvil N°46.833/2015, de fecha 7 de octubre de 2015, elaborado por don Cristián Carrasco Sánchez, en su calidad de Liquidador Oficial de Seguros, respecto del siniestro materia de autos que afectó la póliza de seguros 41019651 emitida por su representada.

2.- Peritaje técnico realizado con ocasión del siniestro que afectó al camión grúa Krupp MK 6200, de propiedad de la demandante, elaborado por la empresa Siga Consultores S.A., de fecha agosto de 2017.

DECIMO SEPTIMO:

La parte demandante rindió la siguiente prueba testimonial

A fojas 192 comparece el testigo Excelsio Denis Soto Herrera, técnico en combustión interna, quien depone al punto de prueba N°1 señalando que los hechos ocurrieron un día sábado. Relata que estaban en sus oficinas en Rancagua, cuando el operador los llama al celular indicándoles que la sección dos de la grúa telescópica se había fracturado. Indica que esta grúa estaba operando en Puerto Montt y que, inmediatamente, le preguntaron si había lesionado o algún daño a otro tipo de equipo. Refiere que el operador les dijo que solamente era el paño de la grúa y la botella hidráulica que trabaja por dentro de la grúa. Dice que con esa información llamaron al corredor de seguros y le preguntaron los pasos a seguir. Señala que el corredor les indican que tienen que hacer la denuncia ante Carabineros de Puerto Montt y que esperaran el traslado, y no movieran el equipo del lugar del trabajo, donde se accidentó. Relata que el viajó el domingo inmediato en camioneta que manejó

todo el día y estuvo en la obra el día lunes a primera hora.

Presentado al punto de prueba N° 2, indica que éste está en parte contestado en la respuesta anterior y señala que la denuncia a la compañía aseguradora la realizó don Augusto Elizondo Díaz.

Presentado al punto de prueba N° 3, responde que es efectivo lo que se le pregunta y que el daño fue en la sección dos y no tres como se le pregunta. Explica que la confusión puede ser porque los paños se enumeran de adentro hacia afuera y son cuatro, y que si el que los contó lo hizo desde afuera hacia adentro, daría como fracturado el paño número tres.

Presentado al punto de prueba N° 4, dice que es efectivo lo que se le pregunta y que lo sabe porque la tabla de carga de la grúa indica que es para 200 toneladas máximo. Explica que le consta porque cuando llegaron a Puerto Montt les presentaron un estudio de cálculo de la viga cimbra, en el cual decía que pesaba 35 toneladas y que todo esto ellos lo aclararon para el tema de las maniobras.

Presentado al punto de prueba N° 5, responde que hay una confusión en cuanto a término, ya que los equipos pueden trabajar en tándem pero lo que las grúas no pueden hacer es izamiento conjunto. Indica que la grúa de 200 toneladas toma la carga de su centro y la grúa menor de un extremo, ello sólo para controlar los vaivenes y dejarla en posición vertical al piso. Luego, al momento de realizar el traslado de la viga cimbra, la grúa de 200 toneladas la suelta al piso y la grúa menor la mantiene sujeta. Señala que esto es trabajo en tándem, pero no izamiento conjunto. Dice que esto le consta o lo sabe porque era un movimiento repetitivo dentro de la obra, el cual lo venían realizando alrededor de siete meses aproximadamente. Afirma que él iba todos los meses a la obra o dos veces al mes, a realizar mantenimiento o solamente a ver la obra.

Presentado al punto de prueba N° 6, responde que sí, que el día lunes, cuando él llegó a la obra, se dirigió inmediatamente al equipo y tomó todas las fotografías de rigor. Sostiene que dentro de esas fotografías, hay una de la parte superior, donde se ve claramente que las maniobras de la grúa de 200 toneladas, tenían la viga tomada de su centro de carga con cuatro estrobos o maniobras, y la grúa menor de un extremo y con dos estrobos. Refiere que eso indica que el izamiento de la viga lo estaba realizando la grúa de 200 toneladas; al tomar la carga del centro y que es imposible que una grúa menor pudiera levantar la

estructura solamente de un extremo.

Presentado el testigo a la pregunta N° 7 siete señala que se remite a la respuesta anterior.

Contrainterrogado para que diga el testigo si las dos grúas pertenecían a la Sociedad Faenas Industriales y de no ser efectivo si recuerda quién era el dueño de la grúa menor. Responde que la grúa de 200 es de propiedad de la demandante y que la grúa menor pertenece a Naviera Paredes de Puerto Montt y que esta grúa menor estaba desde el principio del proyecto.

Presentado al punto de prueba N° 8, responde, que es imposible de saber si fue por una fatiga de material, ya que para eso habría que mandar a realizar un estudio metalográfico y agrega que nadie le hace un estudio de estas características a un equipo que está operativo, por lo demás, indica, si el equipo no hubiera estado en buenas condiciones no tendría dos certificaciones en las cuales se les realiza una prueba de carga y se chequean todo sus sistemas de seguridad y estas son empresas independientes.

Preguntado por el tribunal sobre el tiempo que llevaba operando la grúa en ese trabajo responde que siete meses, realizando la misma labor siempre, subía las vigas y después sobre las vigas instalaban unos premoldajes de hormigón. Sostiene que el trabajo que realizó la grúa durante este período consistió en montar las vigas y después, sobre éstas, los moldajes premoldeados. Señala que ello se realizó en todo el proyecto, desde la altura menor que fueron ocho metros, hasta la altura del momento del accidente, que estaba en veintiocho metros, que eran cinco vigas por sección y debían haber estado en la novena sección.

Contrainterrogado para que diga el testigo si a mayor altura de colocación de la viga hay un mayor esfuerzo en la pluma de la grúa, responde que eso es efectivo, y que a mayor altura se pierde capacidad de levante. Explica que esto implica en un mayor esfuerzo, pero que todo está controlado por la tabla de carga y los sistemas de seguridad, los que no le permiten trabajar fuera de los rangos que indica la tabla de carga.

Presentado al punto de prueba N° 13, responde que con ellos no y que tenían la grúa desde el año 1998.

A fojas 197 de autos comparece el testigo de la demandante, don Augusto Benedicto Elizondo Díaz, empresario.

Presentado al punto de prueba N° 1, responde que efectivamente, sí. Agrega que el día del siniestro se enteró por el operador que lo llamó desde el lugar donde estaba la grúa, informándole de lo que le había ocurrido, que era la fractura o quebradura de la pluma, y que él se encontraba en la oficina en Rancagua y que no viajó a Puerto Montt, que quién viajó fue don Denis Soto Herrera.

Presentado al punto de prueba N° 2, responde que está totalmente seguro de que el trámite se realizó, porque lo hizo personalmente. Explica que el único trámite que no hizo personalmente, fue en Carabineros, porque se encontraba en Rancagua, gestión que hizo el operador y toda la documentación exigida para el trámite o constancia ante la compañía de seguros fue entregada en los plazos que la compañía les puso, la que les dijo lo que había que hacer y los plazos se cumplieron.

Presentado al punto de prueba N° 3, responde que, efectivamente, tal cual.

Presentado al punto de prueba N° 4, responde que sí, que le consta que el peso de la viga era de treinta y cinco toneladas, por la información entregada por la obra; y que la grúa es para una capacidad de 200 toneladas, según la información que tienen de ella, tales como tabla de carga del fabricante.

Presentado al punto de prueba N° 5, responde que sí, y que tal como lo indican las fotografías, esa maniobra se venía realizando periódicamente, por un plazo de seis meses, aproximadamente, la misma maniobra y queda reflejado que no es un izamiento en tandem.

Contrainterrogado para que diga el testigo si la labor realizada por ambas grúas es un trabajo en tandem, responde que se trabajaba con dos grúas, y que el significado de tandem, por todo lo que ha pasado en este tema, entiendo que puede estar equivocado, pero es izar un elemento con dos grúas de la misma capacidad. Afirma que él no estaba en la faena, pero se izaba la estructura desde el centro con la grúa de 200 toneladas y con una grúa de 70 toneladas se apoyaba uno de los extremos de la viga.

Requerido para que aclare de su respuesta a qué fotografías se refiere, responde que ellos registraron todas las maniobras con fotos, las cuales han estado siempre en los informes presentados, indica que se refiere a las fotos presentadas

en el informe del liquidador.

Presentado al punto de prueba N° 6, responde que sí, que le consta porque esta operación se viene realizando durante un período aproximado de seis meses y fue el motivo para el cual fue contratada la grúa, pero que él a esta faena no concurrió.

Presentado al punto de prueba N° 8, responde que lo que puede responder es que no pueden aludir a una falla de material o a una reparación, por no haber pruebas de ello. Indica que las pruebas que existen de eso son dos certificaciones que fueron exigidas por Besalco para poder realizar el trabajo en Puerto Montt.

Presentado al punto de prueba N° 13, responde que no, que la verdad es que no le consta ninguna reparación anterior porque el equipo fue comprado en el año 2008 y antes de la faena de Puerto Montt tuvo una certificación anterior.

DECIMO OCTAVO:

La parte demandada rindió la siguiente prueba testimonial:

A fojas 205 de autos comparece el testigo de la parte demandada, don Pedro Eleodoro Veloso Lizama, ingeniero civil estructural, a quien se le exhibe el informe elaborado por Siga Consultores S.A. y se le pregunta si ese informe lo realizó él, a lo que responde que sí, que ese informe lo elaboró él y que lo ratifica.

Presentado al punto de prueba N° 11, responde que es clara la situación respecto de la falla, pues ocurrió con cargas inferiores a la carga de diseño del brazo de la grúa y que al inspeccionar las dos partes del brazo fracturado encontraron señales claras de corrosión en la sección de falla y, adicionalmente, en una de las partes, que era el brazo de la grúa que se encontraba en Rancagua, se evidenció intervención de corte y relleno que modificó la sección de corte original. Agrega que, posteriormente, al inspeccionar personalmente la otra sección de la grúa que se encontraba almacenada en un terreno de Frutillar pudo inspeccionarse y verificar el sector de falla sin intervención y encontrar señales evidentes de una rotura anterior al siniestro pues habían orificios y falta de material en la sección pura de la grúa y, adicionalmente, se encontraron evidencias de soldaduras que no correspondían a la fabricación original del brazo. Indica que todo lo anterior permite concluir que es probable que ese

brazo fuera reparado anteriormente y que la reparación no tenía la calidad requerida para mantener la garantía del fabricante. Señala que lo anterior se verificó posteriormente, cuando pudieron obtener el informe de terreno de la Empresa Constructora Besalco, elaborado para atender el incidente, que llegaba a las mismas conclusiones.

Repreguntado para que diga el testigo qué es lo que decía este informe de la Empresa Besalco, responde que ese informe decía que la grúa tenía una falla anterior, lo que era evidente con las fotografías que acompañaban dicho informe, pues mostraban con claridad las secciones de falla del brazo de la grúa, sin intervención alguna, con evidentes signos de corrosión dentro de la sección resistente del acero y oquedades que mostraban la falta de material resistente. Agrega que se evidenciaban las soldaduras adicionales distintas a las de fábrica y que este informe concordaba con sus conclusiones.

Repreguntado para que diga el testigo si los rastros de soldadura no originales que observó en la pluma siniestrada correspondían a un trabajo de soldadura bien hecho. Responde el testigo que hay dos aspectos que señalar: el brazo de una grúa de estas características para garantizar su resistencia, la soldadura es efectuada mediante soldadura automática. Es decir, con maquinaria, lo que permite asegurar una calidad continua de los cordones, en cambio, indica, los sectores intervenidos claramente correspondían a soldadura manual. Y como era imposible repasar los cordones interiores del brazo, para unir las dos partes dañadas, se observa claramente las rebabas de la soldadura interior, lo que no ocurre en la soldadura automática, que se hace con maquinaria. Adicionalmente, señala, en el sector dañado en sus costados, se evidencia claramente un corte que no corresponde al brazo original y que se efectúa exclusivamente para poder soldar las dos partes.

Repreguntado para que diga el testigo si las soldaduras posteriores que él observó en la pluma explican la corrosión que evidenciaba el equipo, responde que en la inspección del brazo que estaba en Rancagua al momento de la primera inspección, todos los sectores intervenidos con cortes y relleno de soldadura de la sección que había tenido el siniestro después del accidente, no mostraban signos de corrosión. En cambio, la revisión de las fotos al momento del accidente y la revisión del resto del brazo que estaba en Frutillar, mostraba

claramente señales de corrosión al interior del metal. Explica que esto ocurre solamente cuando por efecto de fatiga del acero, empieza a agrietarse, y con el tiempo falla toda la sección que es la causa probable del accidente. Agrega que se podía observar la falta de metal en algunas partes de la sección del brazo de la grúa y que esto ocurre debido a que la sección reparada no alcanzó a cubrir toda la sección necesaria para tomar la carga de diseño del brazo. En consecuencia, ese metal empezó a trabajar con cargas superiores a su capacidad de resistencia lo que trajo posteriormente fatiga y rotura.

Repreguntado para que diga el testigo si la fatiga del acero, falta de material y demás problemas que evidenciaba la pluma indicados anteriormente en su declaración, son atribuibles a la reparación del colapso anterior sufrido por ésta, responde que, efectivamente, la falla ocurre por una reparación defectuosa que no fue capaz de recuperar la superficie necesaria de metal resistente (sección) y además, la resistencia de la soldadura y la calidad de su colocación que al utilizar metales de diferente calidad aceleran los procesos corrosivos. Indica que cuando se examinó la superficie de falla del brazo de la grúa echó de menos la superficie de acero de refuerzo, en ciertas partes del brazo donde quedaron oquedades. Indica que las fotos del accidente muestran que el brazo de la grúa se quebró en forma inclinada, esto se debe a que faltaba material resistente en la parte superior del brazo de la pluma por las oquedades ya señaladas. Sostiene que el trabajo de la pluma en las condiciones posteriores a la reparación genera un trabajo discontinuo de la sección, sobrecargando secciones del brazo que no estaban preparadas para ello, y que esto generó microfisuras que fueron aumentando en el tiempo a medida que se usaba la grúa, agravando el problema al disminuir la sección útil resistente del brazo por un lado; y generando corrosión en las grietas, por otro.

Repreguntado para que diga el testigo si las reparaciones que constató eran recientes o antiguas; responde que para que estuvieran con esas condiciones de corrosión deben haber tenido, estimativamente, más de cuatro años, pero que no puede decir a ciencia cierta el plazo de la reparación.

Contrainterrogado el testigo para que diga si la inspección que realizó del equipo siniestrado fue una inspección visual o si utilizó algún tipo de equipo o instrumentos, responde que la inspección fue visual, documental y con modelos.

de simulación estructural, y que, adicionalmente, se midió la superficie, pero los resultados no generaban más que demostraban que habían pedazos faltantes del brazo que se extrajeron con corte al oxígeno.

Contrainterrogado para que diga el testigo a qué se refiere con la expresión "modelos de simulación estructural", responde que para el cálculo de las tensiones en una estructura o en el brazo de la pluma, la ingeniería proporciona modelos, que permiten el cálculo de las tensiones o esfuerzos del acero en este caso, y que, una manera de verificar el tipo de fallas, es generar simulaciones hasta encontrar modelos de fallas similares al real.

Presentado al punto de prueba N° 13, responde que se remite a lo ya declarado.

Presentado al punto de prueba N° 15, responde que sí, que efectivamente, las condiciones que tenía el brazo, estructuralmente, señalaban que iba a fallar de un momento a otro. Sostiene que, según su parecer la falla original, antes de la presente, que originó la eventual reparación, debe haberse producido por sobrecarga, es decir, por usar la grúa más allá de sus capacidades de diseño, y que esto ocurre porque la industria de las grúas toma grandes precauciones para que su instrumental no falle por los altos riesgos y costos involucrados. Agrega que es habitual que ante una falla de la grúa, intervenga el fabricante de la grúa para investigar el motivo de la falla y deslindar responsabilidades que afecten su prestigio. Afirma que en este caso, nunca actuó el fabricante.

A fojas 212 comparece el testigo de la parte demandada don Cristián Alfredo Carrasco Sánchez, liquidador oficial de seguros.

El tribunal le exhibe el informe de liquidación número 46833 del año 2015, de fecha 7 de octubre de 2015, para que señale si fue elaborado por él y si su contenido es el que se le exhibe, a lo que responde que sí, que fue elaborado por él y que lo ratifica.

Preguntado el liquidador para que diga si para la elaboración de su informe contrató a la empresa Constructora Siga Ingeniería y si puede indicar la razón para solicitar dicho informe técnico, responde que sí, que solicitó la asesoría profesional de esa empresa, y que la razón de ello fue para tener una segunda opinión de lo que había visto al momento de la inspección.

Preguntado el liquidador para que diga qué es lo que había visto como para

solicitar una segunda opinión, responde que lo tenido a la vista al momento de inspección, fue que el brazo telescópico del equipo asegurado presentaba reparaciones anteriores, que hacían presumir que éste se había fracturado producto de una fatiga de material y que la respuesta de la empresa Siga fue evidente y está indicada en su informe de liquidación.

DECIMO NOVENO:

Que en el otrosí del escrito de fojas 168 la parte demandada y demandante reconventional solicitó citar a una audiencia de designación de peritos ingenieros mecánicos a fin de que emitan informe respecto de las causas que ocasionaron el siniestro y una serie de otros aspectos que detalla:

A fojas 170 rola resolución que cita a las partes a una audiencia para los efectos de lo dispuesto en el artículo 414 del Código de Procedimiento Civil.

A fojas 174 se designó como perito a don Ernesto Quirós Müller, ingeniero civil mecánico a efectos que emita un informe al Tribunal respecto de las materias que en la resolución se indican.

A fojas 177 compareció el perito aceptó el cargo y juró desempeñarlo fielmente.

A fojas 183 Consta que se llevó a efecto la audiencia de reconocimiento y los documentos entregados al perito.

A fojas 264 se tuvo por evacuado el Informe Pericial, el que no fue observado por las partes.

VIGÉSIMO:

A fojas 229 de autos rola peritaje de don Ernesto Quirós Müller mediante el cual emite opinión respecto de las materias que se indican a fojas 174 y que son las siguientes:

1.- En cuanto a las causas que ocasionaron el colapso de la grúa asegurada, el perito señala lo siguiente:

"(...) aunque no fue posible corroborar documentalmente si el peso de diseño indicado por el mandante era el real de la viga enibra en cuestión, incluso en la memoria de cálculo de ella, computador del sistema de seguridad de la grúa debió actuar en el caso de una eventual sobrecarga.

Si el peso de la viga cubra o su radio de operación hubieren sobrepasado en cualquier momento lo indicado en la Tabla de Carga, sistema habría bloqueado los movimientos de la grúa.

Y conforme al diseño de las grúas, dicho bloqueo en operación solo se podría haber superado cuando se mejorara la condición, en este caso levantando la pluma para disminuir el radio de giro.

Sin embargo y dado que por diseño para estos montajes grúa operaba al límite de su capacidad máxima, sin duda que existió siempre la posibilidad de que se hubiere sobrepasado en operación dicha capacidad máxima.

De hecho, los análisis efectuados por las empresas asesoras de las partes, SIGA y Simulab (resumidos en el punto 6 de este informe), mostraban que en el momento del colapso habría estado sobrepasada la carga máxima indicada en la Tabla de Carga del fabricante.

Cualquier operación como la derivada de los análisis mencionados, podría haberse producido también por algún error humano, como sería por ejemplo el haber introducido en el computador un dato erróneo de uno de los parámetros que comandan las instrucciones de bloqueo (anexo 28).

O incluso que el computador que controla la carga, hubiere quedado eventualmente en "off" en lugar de "on", por error humano u otra razón.

A pesar de que los fabricantes de grúas diseñan sus equipos con diversos factores de seguridad, la eventual repetición de operaciones que por estar al límite sobrepasaran en varias ocasiones los valores máximos de las tablas, eventualmente podrían influir a la larga en reducir la vida útil de algunos componentes (anexos 29,30,31).

Conforme a lo acordado según Orden de Arriendo, habría sido responsabilidad de la empresa mandante el dirigir y controlar cualquier operación que pudiese haberse salido de lo "normal" y hubiere podido contribuir a afectar la vida útil de algunos de los componentes de la grúa.

Y por otra parte, habría sido responsabilidad de la empresa propietaria el no haber atendido algún eventual aviso de síntoma