

Santiago, ocho de abril de dos mil catorce.

VISTOS:

En estos autos N° 32-2011, rol del Juzgado de Aviación, por sentencia de dos de enero de dos mil trece, escrita a fojas 2890, se sobreseyó total y definitivamente la causa, de conformidad a lo dispuesto en el artículo 408 N° 5° del Código de Procedimiento Penal, por aparecer de los antecedentes que la eventual responsabilidad penal culposa de los pilotos, la Comandante de Vuelo Teniente Carolina Fernández Quinteros y el piloto al mando Teniente Juan Pablo Mallea Lagos se encuentra extinguida con su muerte, de acuerdo al artículo 93 N°1 del Código Penal y no existen otras personas respecto de las cuales proceda hacer efectiva responsabilidad criminal culposa o dolosa por los hechos investigados.

Luego de impugnada esa decisión, la Corte Marcial, por sentencia de veintiuno de marzo de dos mil trece, a fojas 3042, la confirmó íntegramente.

En contra de ese último fallo, los abogados Sres. Alfredo Morgado Travezán, por las partes perjudicadas Carlos Renzo Irrázabal Faggiani, Karina Fernanda San Martín Caro, Jacqueline Norma Pino Miranda, Patricia Pamela Henríquez Toro en representación de su hija Valentina Javiera Lizama Henríquez, y Marlys Yolanda Delgado Carrillo, en representación de su hijo Eduardo Andrés Lizama Delgado; don Cristián Arias Vicencio, en representación de los perjudicados Mario Párraga San Román, por sí y en representación de los hijos de Galia Díaz Riffo; y don Maximiliano Delgado González, por las familias perjudicadas Fernández Quinteros, Núñez Valderrama, Jones Mardones y Estrada Muñoz, formalizaron sendos recursos de casación en el fondo, los que se ordenaron traer en relación por decreto de fojas 3111.

CONSIDERANDO:

PRIMERO: Que el recurso deducido a fojas 3044 por el abogado don Alfredo Morgado Travezán, se funda exclusivamente en la causal sexta del artículo 546 del Código de Procedimiento Penal, denunciándose error de derecho por falta de aplicación de los artículos 1, 2, 14, 15 N° 1, 490 N° 1 y 492 del Código Penal, 299 N° 3 del Código de Justicia Militar y 408 Nros. 2 y 5 del Código de Procedimiento Penal, este último en relación al artículo 93 N° 1 del Código Penal, por falsa aplicación.

Se sostiene por el impugnante que el sobreseimiento definitivo debió ser parcial, únicamente referido a los ejecutores que perdieron la vida en el accidente, pero no extender sus efectos a otros inculcados en el hecho ilícito por su propia responsabilidad en las fases previas a la ejecución del vuelo, como ocurre con el Comandante del Comando de Combate General de Aviación Luis Ili Salgado; el Jefe del Estado Mayor del Comando de Combate, Coronel de Aviación Guillermo Castro Guzmán; el Comandante en Jefe de la V Brigada Aérea, General de Brigada Aérea Julio Frías Pistono; el Jefe de la V Brigada Aérea, Coronel de Aviación Aldo Carbone Frugone, y el Comandante del Grupo de Aviación N° 8, Comandante César Pineda Troncoso, sobreseyéndolos, además, del delito de incumplimiento de deberes militares que les fuera imputado, extendiendo la causal de sobreseimiento fundante de la sentencia a imputados no comprendidos en ella, declarando implícitamente que no han incurrido en conductas constitutivas de delito, por lo que aplicó falsamente el artículo 408 N° 2 del Código de Procedimiento Penal.

Plantea que los antecedentes de la causa demuestran que la muerte de las personas que iban en el vuelo no sólo es imputable a una maniobra imprudente de la Comandante de la aeronave y del piloto, sino que además es posible atribuir responsabilidad penal concomitante como autores de cuasidelito de homicidio y del delito de incumplimiento de deberes militares

respecto de los cinco inculcados antes mencionados, por su intervención en el proceso previo a la ejecución y materialización del vuelo.

Indica que la investigación determinó que esos imputados, teniendo el deber de reglamentar las acciones que debían ejecutar los pilotos de la aeronave, lo incumplieron, pues de haberlo acatado el vuelo se habría desarrollado en condiciones de seguridad que habría impedido el resultado conocido, particularmente si los protocolos de seguridad a que refiere la sentencia relativos a la aproximación a la pista y zonas de vuelo excluidas por razones de seguridad, sólo existen con posterioridad al evento, condiciones en las que el accidente era previsible y evitable, categorías penales de atribución de responsabilidad por culpa. En tal entendimiento, la inobservancia de deberes precisos para establecer procedimientos que contuvieran disposiciones específicas para la operación, con aspectos de detalle a considerar en la planificación y ejecución del vuelo, cartas de aproximación y aterrizaje visual, circuito a realizar, altitudes mínimas y zonas restringidas o peligrosas, constituye el delito de incumplimiento de deberes militares que sanciona el artículo 299 N° 3 del Código de Justicia Militar y el cuasidelito de homicidio con resultado múltiple previsto en el artículo 490 N° 1 en relación al artículo 492 del Código Penal, ilícitos en los que corresponde a los inculcados participación en calidad de autores.

Finaliza solicitando que se invalide el fallo recurrido y se dicte acto continuo otro en su reemplazo que declare que el sobreseimiento dictado sólo ha tenido efectos parciales, y se ordene reabrir el sumario para el efecto de hacer efectiva la responsabilidad penal de quienes no debieron quedar comprendidos en él.

SEGUNDO: Que, enseguida, el abogado don Cristián Arias, a fojas 3058, dedujo recurso de casación en el fondo asilado en la causal contenida en

el ordinal sexto del artículo 546 de Código de Procedimiento Penal, dados los errores de derecho que estima se advierten del fallo de alzada, por falta de aplicación de los artículos 1, 2, 14 y 15 N° 1, 490 N° 1 y 492 del Código Penal; 299 N° 3 del Código de Justicia Militar, y falsa aplicación del artículo 408 Nros. 2 y 5, este último numeral en relación al artículo 93 N° 1 del Código Penal.

Los aspectos fundamentales del recurso son los mismos que los esgrimidos en el medio de impugnación antes relacionado, destacando dentro de sus argumentos que la sentencia estableció como hecho probado la existencia de una maniobra imprudente que generó la caída del avión, la que atribuye a los pilotos, y como contribución al resultado letal, la falta de procedimientos y protocolos para una aeronavegación segura, cuestión que no exime de responsabilidad a los pilotos, pero respecto de lo cual no hay otras personas en las cuales se podría hacer efectiva la responsabilidad.

Argumenta el recurso que la falta de protocolos que comprendan circuitos de vuelo que debían quedar excluidos, en particular en el sector denominado "el canal", entre las islas Santa Clara y Robinson Crusoe, es un hecho establecido en la sentencia, por lo que constituye un error de derecho marginar del reproche penal las conductas consistentes en dejar de reglamentar adecuadamente los circuitos y alturas que habrían apartado a la aeronave de la zona del canal, lo que lo lleva a concluir que el resultado fatal era evitable.

La infracción por falsa aplicación en la sentencia de los numerales 2° y 5° del artículo 408 del Código de Procedimiento Penal, en relación al artículo 93 N° 1 del Código Penal, se produce, atendiendo a los hechos acreditados, cuando extiende los efectos de un sobreseimiento a quienes no correspondía por la causal invocada, dada la responsabilidad que les atañe en las fases previas a la ejecución del vuelo, de modo que tal sobreseimiento sólo pudo ser

parcial, que es lo que pide se declare en el fallo de reemplazo tras la invalidación del pronunciamiento de segundo grado.

TERCERO: Que, por último, a fojas 3071, el abogado don Maximiliano Delgado González, dedujo recurso de casación en el fondo asilado en la causal sexta del artículo 546 del Código de Procedimiento Penal. Considera que el fallo infringió los artículos 108, 401, 410, 413 del Código de Procedimiento Penal y 132 del Código de Justicia Militar, en relación al artículo 408 N° 5 del Código de Procedimiento Penal.

Plantea que este proceso se instruyó a fin de averiguar las causas y circunstancias del accidente y el eventual incumplimiento de deberes militares, como consta de la denuncia agregada a fojas 1786, la que dice relación con las obligaciones y responsabilidades que recaen en oficiales de la Fuerza Aérea vinculadas a los factores contribuyentes de la caída de la nave, esto es, la falta de procedimientos de vuelo y la discordante información meteorológica entregada a los pilotos en relación a la situación existente en la pista del aeródromo de la isla al momento de la aproximación para el aterrizaje, factores que se han dado por establecidos con las pericias evacuadas en la causa. De esta forma, la causal de sobreseimiento que funda el fallo no es concordante con todos los hechos que fueron materia de la investigación, porque no se incorporó en la sentencia todos los delitos denunciados y todos los procesados a los que se extendieron las averiguaciones.

Identifica el recurso otros factores contribuyentes a la pérdida de control del avión, tales como la ausencia de procedimientos de aproximación al aeródromo, tipos de circuitos y mínimos de altura que deben ser observados en los diferentes tramos, lo que advierte tanto el fabricante de la nave como la Junta Investigadora de Accidentes. En relación a esos factores contribuyentes,

señala, se acreditó quienes son mandatados al interior de la Fuerza Aérea para cumplir con tales obligaciones.

En síntesis, concluye que a la luz de los hechos denunciados, calificados en el recurso como incumplimiento de deberes militares por parte de oficiales de la Fuerza Aérea de Chile, no es atendible el razonamiento y causal de sobreseimiento del fallo, por cuanto su actuar y/u omisión, es independiente del accionar de los pilotos. En tales condiciones no se han agotado todas las diligencias necesarias para determinar con precisión las responsabilidades de dichos oficiales, de manera que de aplicarse correctamente el derecho, el sobreseimiento debió ser parcial.

CUARTO: Que a fojas 3112 informó la Sra. Fiscal Judicial de esta Corte señalando que los hechos que el fallo da por establecidos no contienen alusión alguna a la carencia de protocolos de seguridad necesarios para el aterrizaje en la zona donde ocurrió el accidente, situación que constituye el fundamento fáctico de las alegaciones de los recurrentes, de modo que sin modificar los hechos probados, no sería posible acoger los recursos. Sin embargo, respecto de la eventual responsabilidad de terceros, refiere que en la causa se determinó las que atañen al piloto y la comandante, descartándose que otras personas hubieren tenido responsabilidad penal a título de dolo o culpa en la producción de ese hecho. Considera que yerran los recurrentes al pretender atribuir responsabilidad en un cuasidelito a personas que no tenían el dominio de la realización de las acciones personales, las que debían haberse llevado a la práctica con el cuidado debido por quienes tenían el mando y conducción de la aeronave, de modo que no existe una causalidad natural que se pueda verificar en los actos u omisiones desplegados por esas otras personas y los resultados producidos, ni tampoco puede atribuírseles objetiva o subjetivamente que aquellos comportamientos administrativos tengan conexión

directa con la exigencia del cuidado debido en la realización de las conductas desplegadas por el piloto y la comandante, pues no existe la posibilidad de atribución de culpa a personas distintas de quienes infringieron el deber de cuidado, como son la comandante y el piloto.

En lo que atañe al delito de incumplimiento de deberes militares, señala que respecto del accidente existió una causa penal y otra de índole administrativa. En relación a la responsabilidad penal de oficiales de la Fuerza Aérea por la falta de reglamentación, las partes perjudicadas solicitaron al señor Ministro en Visita que sometiera a proceso a esas personas por el delito de incumplimiento de deberes militares, petición que fue denegada por resoluciones de fojas 2551, 2552 y 2553, confirmadas por la Corte Marcial a fojas 2626, declarándose que no existen antecedentes que permitan tener por justificada la existencia de ilícito con motivo de los hechos materia de la investigación, por lo que ahí, implícitamente, se negó a los supuestos incumplimientos de deberes militares la trascendencia para estimar que pudieren ser constitutivos de delito.

QUINTO: Que, como es posible advertir, todos los recursos deducidos giran en torno a dos premisas comunes, cuales son que la investigación se encuentra incompleta y que se extendieron los efectos de un sobreseimiento definitivo por muerte de los responsables a otros inculcados -no fallecidos-, constituyendo para ellos una causal improcedente, atendidas las responsabilidades perseguidas, por lo que el decretado en autos sólo pudo ser parcial.

SEXTO: Que del análisis del proceso es conveniente destacar que a fojas 67 y 68, por resolución del Pleno de la Corte Marcial, de ocho de septiembre de dos mil once, se acogió la solicitud del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea y se procedió a la designación de un Ministro en Visita

Extraordinaria para investigar el accidente aéreo que se produjo el dos de septiembre de ese año y que afectó al avión CASA C-212 N° FACH 966 y para que se aboque al conocimiento y fallo de la causa.

El 30 de abril de 2012, el abogado don Jaime Moraga Carrasco, solicitó extender las indagaciones a funcionarios de la Fuerza Aérea de Chile por su eventual responsabilidad en el cuasidelito de homicidio de las víctimas del accidente y en el delito de incumplimiento de deberes militares, petición que fue denegada en la misma fecha, a fojas 1558, en atención a la naturaleza y objetivos de la investigación, argumento que se reiteró en sucesivas otras resoluciones, como se verá.

En efecto, el mismo letrado, como se desprende de fojas 1751, dedujo denuncia ante el Juzgado de Aviación a fin de investigar la eventual existencia del delito previsto y sancionado en el artículo 299 N° 3 del Código de Justicia Militar y del cuasidelito de homicidio de Eduardo Edison Estrada Muñoz -uno de los pasajeros del avión siniestrado-, y la posible participación como autores, cómplices o encubridores de diversos oficiales de la Fuerza Aérea de Chile, entre ellos el General de Brigada Aérea Julio Frías Pistono, el General de Aviación Luis Ili Salgado, el Comandante de Grupo César Pineda Salgado, el Coronel de Aviación Aldo Carbone Frugone y el Coronel de Aviación Guillermo Castro Guzmán, denuncia que se remitió al señor Ministro en Visita, como aparece de fojas 1786, por corresponderle su conocimiento y resolución. Sin embargo el señor Ministro, a fojas 1789, no da curso a dicha presentación, remitiéndose a su decisión de fojas 1558, aduciendo nuevamente como argumento, la naturaleza y objetivos de la investigación en curso.

En tal estado, la parte perjudicada acudió a la Corte Marcial, dictándose resolución en los autos administrativos Rol 306-2012, el 17 de mayo de 2012, como se lee a fojas 1937, por la que se instó a esa parte a realizar sus

presentaciones y ejercer sus derechos con relación al accidente ocurrido en el Archipiélago Juan Fernández ante el señor Ministro en Visita, atendiendo a los términos de su designación, no obstante lo cual, el tribunal mantuvo las decisiones antes aludidas, de fojas 1558 y 1789.

A fojas 2376, la parte perjudicada, teniendo como antecedente la denuncia, en uso de los derechos procesales que le confiere el procedimiento penal militar y para efectos de determinar la eventual participación de funcionarios de la Fuerza Aérea de Chile en los sucesos, solicitó se procediera a citarlos, lo que se rechazó, por resolución de fojas 2382, dada la naturaleza y objetivos de la investigación, mismo argumento que se usó para fundar el rechazo de las diligencias pedidas tendientes a ese fin a fojas 2398, 2431 y 2496.

Por último, a fojas 2505, 2524 y 2543, las partes perjudicadas solicitaron someter a proceso a los inculpados Luis Ili Salgado, Guillermo Castro Guzmán, Julio Frías Pistono, Aldo Carbone Frugone y César Pineda Troncoso, por su posible responsabilidad en el delito de homicidio culposo y en el de incumplimiento de deberes militares, requiriéndose además, por una de ellas, recabar sus declaraciones en calidad de inculpados, todo lo cual el tribunal rechazó, arguyendo, una vez más, que lo impedía la naturaleza y objetivos de la investigación, como se refiere en el considerando cuarto precedente.

SÉPTIMO: Que la causal invocada en el recurso es la señalada en el N° 6° del artículo 546 del Código de Procedimiento Penal, y se basa en haberse decretado el sobreseimiento total y definitivo de la causa incurriendo en error de derecho al calificar las circunstancias previstas en el número 5 del artículo 408 del código citado, que dispone su procedencia en aquellos casos en que se haya extinguido la responsabilidad penal del procesado por alguno de los

motivos establecidos en los números 1°, 3°, 5° y 6° del artículo 93 del Código Penal, en este caso, por la muerte de los responsables.

OCTAVO: Que, no obstante apreciarse que existe una investigación rigurosa respecto al cuasidelito de homicidio, del análisis de los recursos, aparece que lo que los reclamantes en definitiva censuran al tribunal de la instancia es haber excluido toda posibilidad de investigar la eventual comisión del delito de incumplimiento de deberes militares y la responsabilidad que se denunciaba respecto de terceros en esos hechos, no incluidos en la tripulación de la nave siniestrada, al negarse reiteradamente a realizar las diligencias de investigación pertinentes para el logro de esas pretensiones, como le indicó la Corte Marcial a fojas 1937.

NOVENO: Que aparece de manifiesto que la denuncia deducida y las diligencias pedidas por los perjudicados, en el legítimo ejercicio de sus derechos, se extendieron a personas diversas de la Teniente Carolina Andrea Fernández Quinteros (Q.E.P.D.) y del Teniente Juan Pablo Ignacio Mallea Lagos (Q.E.P.D.), respecto de quienes se emitió sobreseimiento definitivo por su muerte, situación que claramente no acontece en relación a aquellos otros imputados, mencionados en los recursos, y respecto de hechos ajenos a la operación de la nave, que no pueden ser comprendidos en la única causal de sobreseimiento que sostiene el fallo, pues para ellos es improcedente.

DÉCIMO: Que también resulta relevante considerar la multiplicidad de hechos que la sentencia tuvo por probados. Así se lee de los fundamentos Segundo, Tercero y Cuarto del fallo de primer grado, que el de alzada reproduce íntegramente, que: El 2 de septiembre de 2011, a las 13:51 hora local y 16:51 UTC, despegó desde la pista del Aeropuerto Arturo Merino Benítez, en Santiago, con rumbo a la isla Robinson Crusoe, en el Archipiélago Juan Fernández, el avión CASA 212-300 matrícula 996 de la Fuerza Aérea de

Chile. La aeronave contaba con todas sus reparaciones periódicas y se encontraba en buenas condiciones mecánicas. El avión despegó de Santiago con los depósitos llenos de combustible y con un peso estimado de 8.264 kilos, lo que implica un sobrepeso respecto al máximo peso de despegue autorizado de 8.100 kilos. La causa del accidente de la aeronave en el archipiélago Juan Fernández es la pérdida de control del avión como consecuencia de haberlo volado la tripulación a una altura peligrosamente baja, no superior a 650 pies=198,12 metros, por debajo de la altura de las más altas cumbres de la Isla Santa Clara (1226 pies=373,68 metros) mientras realizaba el tramo de viento en cola a través del canal existente entre las islas Robinson Crusoe y Santa Clara durante el circuito de aproximación a la pista (o sea, en la orientación 320°), teniendo presente que en ese momento y a esa altura se produjeron condiciones meteorológicas muy adversas, con cizalladuras de viento (wind shear) que expusieron a la tripulación a una situación extrema de vuelo. Estas circunstancias estuvieron caracterizadas, en el lugar preciso del accidente, por una inestabilidad generada por los fuertes torbellinos contrarrotatorios que se forman transversales al canal aludido para vientos del sur suroeste, a sotavento de la isla Santa Clara, que dan lugar a movimientos alternativos descendentes y ascendentes de la masa de aire en muy poca distancia, a lo que debe agregarse una atmósfera muy inestable y cambiante, con niveles de turbulencia fuertes y posiblemente poderosas ráfagas descendentes derivadas de la presencia de celulares abiertos después del paso de un frente, con movimientos verticales convectivos de masas de aire en toda la zona de las islas lo que se combinó finalmente con la exposición a fuertes vientos cruzados y arrachados, muy variables en su intensidad y dirección en muy cortos períodos de tiempo. El escaso nivel de altura sobre el nivel del mar de la nave en la zona del canal hizo que el avión fuera mucho más vulnerable a las

descendencias referidas, sin dejar margen de acción a la tripulación atravesando a esa altura la zona de cizalladura y alta inestabilidad, cuyo efecto se disipa rápidamente con la altura, desapareciendo a una altura superior a las más altas cumbres de la mencionada isla, esto es 1.226 pies=373,68 metros, de manera que para evitar el accidente investigado bastaba hacerse el aludido circuito de vuelo a una altura superior a los 1.226 pies. De hecho, las dos aeronaves que aterrizaron en el aeródromo de la isla Robinson Crusoe ese día 2 de septiembre de 2011, con las mismas circunstancias meteorológicas, lograron hacerlos sin novedad: el avión pilotado por don Nicolás Rodrigo Vidal Hamilton-Toovey (Q.E.P.D.), sobrevoló la isla a 3000 pies y efectuó un giro precisamente por encima del estrecho que se forma entre la isla Robinson Crusoe y la isla Santa Clara, o sea, por el mismo lugar donde se estrelló el casa 212, pero a una altura de 3000 pies, que es 914,4 metros, para posteriormente dirigirse nuevamente a la pista, la que enfrentó semicruzado, en contra del viento, logrando arribar sin ningún contratiempo. El avión pilotado por Ricardo Enrique Schafer Graf (Q.E.P.D.) hizo un vuelo de reconocimiento a la pista y luego intentó aterrizar en contra del viento a la pista 320 grados al norte magnético (pista 32), y debido al fuerte viento se desplazó a su derecha motivo por el cual debió frustrar girando hacia su derecha sin pasar sobre el canal y lo más apegado a la pista posible con un viraje rápido y escarpado para intentar el segundo aterrizaje, el que resultó exitoso, aunque desmontó el neumático derecho de la nariz en el proceso de aterrizaje producto de los fuertes vientos arrachados sobre la pista. En consecuencia, la decisión de la tripulación, esto es el piloto al mando y la comandante de vuelo, de volar a tan baja altura en el sector del canal que separa las islas Robinson Crusoe y Santa Clara, en las adversas condiciones climáticas señaladas, tuvo como consecuencia la pérdida de control de la aeronave y su posterior caída al mar.

Es cierto que se ha señalado también en los informes periciales que es causa contribuyente del accidente el hecho que el aeródromo de la isla no tiene publicado ningún procedimiento de aproximación destinado a las tripulaciones en donde se especifiquen los posibles tipos de circuito a realizar y los mínimos de altura que deben ser observados en sus diferentes tramos, sin embargo nunca ha existido este tipo de procedimientos de aproximación y eso no libera a los pilotos de respetar la seguridad en el vuelo y de tomar todas las precauciones según las circunstancias meteorológicas del momento, debiendo volar a una altura adecuada a éstas. De hecho el documento denominado Manual de Fase del Avión Casa 212 serie 300, se especifica bajo el título “planificación” que en cualquier tipo de vuelo que se efectúe es importante tener en consideración los distintos escenarios en los cuales se puede desarrollar una misión. Por ello, la planificación a efectuar debe ser de manera que no quede ninguna duda para la fase de ejecución de ésta y debe considerar todos los parámetros y variables posibles que afecten la operación de la aeronave, mencionándose entre dichos parámetros la meteorología del aeródromo de destino, señalándose también que es de suma importancia verificar si la aeronave puede o no operar en ciertas condiciones. El mismo documento, en relación a la selección de la ruta y nivel de vuelo consigna que teniendo los parámetros anteriores y las capacidades de la aeronave, se debe seleccionar la ruta y nivel de vuelo, considerando las mejores condiciones meteorológicas. Luego, la falta de protocolos de aproximación y de fijación de circuitos y de altura mínima, de ninguna manera exime a la tripulación de su obligación de lograr el objetivo de seguridad del vuelo, teniendo en cuenta todas las circunstancias existentes en un momento dado, geográficas y meteorológicas.

UNDÉCIMO: Que como puede advertirse, es posible que los hechos que se han tenido por demostrados incluyan una causa contribuyente del accidente, a la cual apuntaban las indagaciones por las que instaban las partes perjudicadas, que aun cuando no libere de responsabilidad a los pilotos fallecidos, como resuelve el fallo, no aclara la situación de los terceros denunciados, a quienes no se ha podido extender los efectos de un sobreseimiento invocando una causal que para ellos es ajena.

DUODÉCIMO: Que sin entrar al fondo, ni se pueda entender que ello representa una imputación de responsabilidad a terceros, no se puede dejar de ponderar que de todo lo razonado aparece en forma inequívoca que la sentencia de alzada, al mantener la decisión de primer grado, incurrió en error de derecho al calificar las circunstancias que constituyen la causal de sobreseimiento definitivo contemplada en el artículo 408 N° 5 del Código de Procedimiento Penal, en relación al artículo 93 N° 1 del Código Penal, dada la falta de un supuesto básico, cual es la muerte de todos los responsables. También se infringió el artículo 413 del Código de Procedimiento Penal, pues los hechos denunciados buscaban deslindar responsabilidad en terceras personas, a quienes se extendió los efectos de un sobreseimiento por una causal improcedente, por lo que corresponde acoger los arbitrios de nulidad planteados por las partes perjudicadas de autos.

DÉCIMO TERCERO: Que atendiendo a las reflexiones que anteceden, los efectos anulatorios no se extenderán a lo decidido respecto de la Teniente Carolina Andrea Fernández Quinteros (Q.E.P.D.) y del Teniente Juan Pablo Ignacio Mallea Lagos (Q.E.P.D.) en relación al cuasidelito de homicidio investigado.

Y visto lo dispuesto en los artículos 535 y 546 N° 6 del Código de Instrucción Penal y 764, 765, 767 y 785 del Código de Procedimiento Civil,

teniendo además en consideración la opinión de la señora Fiscal Judicial emitida a fojas 3112, **se acogen** los recursos de casación en el fondo deducidos en lo principal de fs. 3044, 3058 y 3071 por los abogados Sres. Alfredo Morgado Travezán, Cristián Arias Vicencio y Maximiliano Delgado González, respectivamente, en contra de la sentencia de veintiuno de marzo de dos mil trece, escrita a fojas 3042, la que por consiguiente es nula y se la reemplaza por la que se dicta a continuación, y sin nueva vista, pero separadamente, con la salvedad señalada en el considerando Décimo Tercero.

Regístrese.

Redacción a cargo del Auditor del Ejército Sr. Martínez.

Rol N° 1997-13.

Pronunciado por la Segunda Sala integrada por los Ministros Sres. Milton Juica A., Hugo Dolmestch U., Carlos Künsemüller L., Lamberto Cisternas R., el abogado integrante Sr. Jorge Lagos G. y el Auditor General del Ejército Sr. Waldo Martínez C. No firman el Ministro Sr. Cisternas y el abogado integrante Sr. Lagos, no obstante haber estado en la vista de la causa y acuerdo del fallo, por estar en comisión de servicios y ausente, respectivamente.

Autorizada por la Ministro de Fe de esta Corte Suprema.

En Santiago, a ocho de abril de dos mil catorce, notifiqué en Secretaría por el Estado Diario la resolución precedente, como asimismo personalmente a la señora Fiscal Judicial de la Corte Suprema, quien no firmó.

SENTENCIA DE REEMPLAZO

Santiago, a ocho de abril de dos mil catorce.

En cumplimiento de lo ordenado por el fallo de casación que antecede y lo prescrito en los artículos 535 y 544 del Código de Procedimiento Penal, se dicta la siguiente sentencia de reemplazo.

VISTOS Y TENIENDO ADEMÁS PRESENTE:

Que como aparece de autos, en el curso del procedimiento se denunciaron diversos hechos delictivos y que atañen a varios inculpados, circunscribiéndose la resolución apelada sólo a la responsabilidad que correspondió a la Teniente Carolina Andrea Fernández Quinteros (Q.E.P.D.) y al Teniente Juan Pablo Ignacio Mallea Lagos (Q.E.P.D.) en el cuasidelito de homicidio investigado; manteniéndose sin decisión la situación procesal que atañe a los demás denunciados, por lo que el sobreseimiento definitivo decretado, por la única causal en que se funda, no ha podido extenderse a todos ellos.

Por estas consideraciones y visto, además, lo dispuesto en los artículos 514 y 527 del Código de Procedimiento Penal, **se confirma** la sentencia apelada de dos de enero de dos mil trece, escrita de fojas 2890 a 2990, **con declaración** que el sobreseimiento decretado es parcial definitivo, quedando circunscrito en los términos recién señalados, debiendo continuarse la tramitación del asunto por el juez no inhabilitado que corresponda, en relación a todos los delitos que se han denunciado en este proceso y demás personas a quienes se les imputa responsabilidad penal en dichos hechos.

Regístrese y devuélvase con sus agregados.

Redacción a cargo del Auditor del Ejército Sr. Martínez.

Rol N° 1997-13.

Pronunciado por la Segunda Sala integrada por los Ministros Sres. Milton Juica A., Hugo Dolmestch U., Carlos Künsemüller L., Lamberto Cisternas R., el abogado integrante Sr. Jorge Lagos G. y el Auditor General del Ejército Sr. Waldo Martínez C. No firman el Ministro Sr. Cisternas y el abogado integrante Sr. Lagos, no obstante haber estado en la vista de la causa y acuerdo del fallo, por estar en comisión de servicios y ausente, respectivamente.

Autorizada por la Ministro de Fe de esta Corte Suprema.

En Santiago, a ocho de abril de dos mil catorce, notifiqué en Secretaría por el Estado Diario la resolución precedente, como asimismo personalmente a la señora Fiscal Judicial de la Corte Suprema, quien no firmó.