

Santiago, veintiséis de septiembre de dos mil diecinueve.

Dando cumplimiento a lo ordenado en la sentencia de casación precedente, se dicta el siguiente fallo de reemplazo.

Vistos:

Se reproducen los fundamentos de la sentencia de casación que antecede.

Y se tiene, además, presente:

1°) Que por las razones expuestas en el fallo de casación que antecede, los vicios invalidantes del procedimiento de evaluación ambiental y del acto administrativo terminal, constituido por la Resolución N° 1146 que materializa el Acuerdo N° 8 del Comité de Ministros, que fueron reclamados en la acción y acogidos por el Primer Tribunal Ambiental, no se configuran en los términos acusados por el titular del proyecto.

2°) Que en atención a que el pronunciamiento del referido tribunal se vinculó sólo a la existencia de los vicios del procedimiento de evaluación ambiental y a aquellos relacionados al acto administrativo, todos de carácter formal, sin que se emitiera pronunciamiento de fondo respecto de la materia vinculada en la reclamación de Andes Iron SpA al carácter completo de los antecedentes del proyecto y evaluación del mismo y a la refutación de los



argumentos técnicos que fundaron el rechazo del proyecto, es que esta Corte ordenará remitir los antecedentes al referido tribunal para que se pronuncie respecto de aquellas materias que fueron omitidas.

3°) Que, la decisión expuesta, se sustenta en que el inciso sexto del artículo 26 de la Ley N° 20.600, suprimió la facultad de esta Corte para invalidar de oficio una sentencia que se conozca por vía de apelación, consulta o casación, prevista en el artículo 775 del Código de Procedimiento Civil, norma que además dispone que si el defecto que se advierte es la omisión del fallo sobre alguna acción o excepción que se haya hecho valer en el juicio, el tribunal superior podrá limitarse a ordenar al de la causa que complete la sentencia, dictando resolución sobre el punto omitido, y entre tanto, suspenderá el fallo del recurso, disposición reiterada en el inciso final del artículo 768 del mismo Código.

Pues bien, teniendo en consideración que no resulta aplicable el artículo 775 antes referido, esta Corte se vio impedida de remitir los autos en forma previa al Tribunal Ambiental para que complementara la sentencia, emitiendo pronunciamiento respecto de aquellas materias que no fueron resueltas, razón por la que era imprescindible que previamente se analizaran los recursos y se emitiera la sentencia de casación que invalida el fallo, como también la



presente sentencia de reemplazo que rechaza los vicios de carácter formal acusados en la reclamación deducida por Andes Iron SpA, para proceder a requerir que se complete el pronunciamiento del Primer Tribunal Ambiental, cuestión que, por lo demás, se justifica en atención a la naturaleza de los vicios constatados en la sentencia impugnada.

4°) Que, en atención a que los sentenciadores, en los fundamentos octogésimo primero a octogésimo segundo, exponen una serie de consideraciones que, aun cuando señalan que no influye en lo dispositivo del fallo, indudablemente condicionan el pronunciamiento respecto de los capítulos relacionados con el carácter completo de los antecedentes del proyecto y su evaluación y la refutación de los argumentos técnicos que fundaron el rechazo del proyecto, toda vez que se cuestiona la procedencia de exigir una línea base para medio marino, si no se cuenta con una guía metodológica para tales efectos; asimismo se cuestiona la formación, capacitación y desempeño de los miembros de la Comisión de Evaluación Ambiental y, finalmente, expone la falta de claridad de competencias entre órganos del Estado para pronunciarse en materias ambientales vinculadas al medio marino, especialmente en lo relacionado a las competencias de la CONAF, razón por la que sería necesario "una interpretación oficial y acertada del ordenamiento jurídico, acerca del alcance de las competencias sobre el



medioambiente marino", todas declaraciones que, en principio, reflejan un prejuzgamiento de materias claves que, como se señaló, no fueron analizadas.

Por estas consideraciones y en atención a lo dispuesto en los artículos 25 y 26 de la Ley N° 20.600, se decide:

I.- Se rechaza el segundo capítulo de la reclamación deducida por Andes Iron SpA, vinculados a la denuncia de vicios formales en la tramitación de las reclamaciones administrativas y en el pronunciamiento del Comité de Ministros.

II.- El Primer Tribunal Ambiental, a través de Ministros no inhabilitados, conocerá y decidirá el fondo del asunto debatido, vinculado a las materias respecto de las cuales se omitió pronunciamiento, esto es, el carácter completo de los antecedentes del proyecto y la estricta evaluación ambiental del mismo y la refutación de los antecedentes técnicos esgrimidos por el Comité de Ministros para rechazar el proyecto "Dominga".

Se previene que el Ministro señor Muñoz concurre a la decisión que antecede, teniendo además presente que los arbitrios acogidos en el fallo de casación que antecede no desarrollan las materias vinculadas a las materias cuya resolución fue omitida, por lo que la Corte no se encuentra en condiciones procesales de resolverlas.



Acordada la decisión de remitir los antecedentes al Tercer Tribunal Ambiental con el **voto en contra** del Ministro señor Blanco, quien fue del parecer de cumplir la exigencia prevista en el artículo 785 del Código de Procedimiento Civil dictando la correspondiente sentencia de reemplazo que analice los capítulos de la reclamación, cuya decisión fue omitida y, en tal labor, fue de la opinión de rechazar íntegramente la reclamación deducida en autos, fundado en las siguientes consideraciones:

1°) Que, en lo medular, los acápites de la reclamación que no fueron resueltos, sostienen la suficiencia de los antecedentes del proceso de evaluación ambiental, cuestionando los razonamientos del acto impugnado en relación a una materia trascendental, esto es, la suficiencia de la línea de base para el medio marino, en concordancia con la evaluación de las rutas de navegación, materia trascendental, toda vez que es la insuficiencia de la referida línea la que determina la imposibilidad de establecer la suficiencia de las medidas propuestas en cuanto a la existencia de efectos que puedan constituir impactos e incluso condiciona la determinación vinculada a la significancia de aquellos.

2°) Que, en efecto, la evaluación de impacto ambiental es un sistema de carácter preventivo dispuesto por nuestro legislador, con el objeto de predecir el efecto que tendrá



determinado proyecto y/o actividad en el medio ambiente, de modo de establecer, *a priori*, los impactos que generará, adoptando las medidas correspondientes para mitigarlo o compensarlo.

En este aspecto, el carácter preventivo y precautorio, es lo que constituye realmente que la evaluación ambiental sea integral, determinando todas aquellos componentes que se encuentren dentro del área de influencia del proyecto que puedan verse afectados, comprendiendo, además, todas las etapas del mismo, todo ello con miras a establecer la existencia de impactos causados la actividad, cuestión que implica un estudio exhaustivo más allá del entorno inmediato.

La importancia de la línea de base, que conforme al artículo 2 letra 1) de la Ley N° 19.300 es la descripción detallada del área de influencia de un proyecto o actividad, en forma previa a su ejecución, radica en que a través de ella se conoce el estado previo de los elementos ambientales en que se inserta el proyecto, ayudando, además, a determinar el área de influencia del mismo.

Conforme con el artículo 18, letra e), del Decreto N° 40, la línea de base, deberá describir detalladamente el área de influencia del proyecto o actividad, a objeto de evaluar posteriormente los impactos que pudieren generarse o presentarse sobre los elementos del medio ambiente.



Así, dispone que deberán describirse aquellos elementos del medio ambiente que dan origen a la necesidad de presentar un Estudio de Impacto Ambiental, los atributos relevantes, su situación actual y, si es procedente, su posible evolución sin considerar la ejecución o modificación del proyecto o actividad.

Describe la disposición el contenido: a) En relación con el medio físico, que incluirá, la caracterización y análisis de los aspectos asociados a la atmósfera, litósfera, hidrósfera, los glaciares; b) Ecosistemas terrestres; c) Ecosistemas acuáticos continentales; Ecosistemas marinos; e) Elementos naturales y artificiales que componen el patrimonio histórico, arqueológico, paleontológico, religioso y en general, los que componen el patrimonio cultural; f) El paisaje; g) Las áreas protegidas y sitios prioritarios para la conservación; h) Los atractivos naturales o culturales y sus interrelaciones, que atraen flujos de visitantes o turistas; i) El uso del territorio y su relación con la planificación territorial; j) El medio humano.

3°) Que, asentado el carácter esencial de la línea de base, se debe enfatizar que el titular del proyecto insiste en su reclamación que la línea de base es completa y suficiente, fundado en la información que consta en relación al medio marino. Sin embargo, es un hecho indiscutido que la



actividad de navegación, vinculada al transporte desde el lugar de acopio en Totoralillo hasta en Puerto de Coquimbo, no fue considerada inicialmente en el proyecto, toda vez que sólo se incorporó a través de la Adenda N° 3, presentada el 17 de octubre de 2016, en circunstancias que el proyecto inició su evaluación el 13 de septiembre de 2013.

Lo anterior reviste la máxima relevancia, toda vez que si bien el titular en el periodo anterior a la presentación de esta adenda incorporó una serie de estudios para confeccionar una línea de base, ella se refería sólo al impacto asociado a la construcción de las obras del puerto. En efecto, el proceso de evaluación da cuenta de 11 campañas estacionales realizadas entre los años 2011 a 2013, en la Bahía de Totoralillo Norte; 3 campañas realizadas en otoño, invierno y primavera de 2013, complementarias a las anteriores; 1 campaña en el año 2014; 1 campaña en enero de 2014 en la misma bahía; 6 campañas complementarias en relación a los Pingüinos de Humboldt, realizadas en los años 2013 y 2014; 2 campañas de cetáceos efectuadas en el verano de 2014 y una campaña complementaria de Yunco en la misma fecha.

Es así que el titular, al presentar la referida Adenda N° 3, acompaña estudios que se sustentan en una sola campaña de dos días, al principio del mes de septiembre, que se lleva a cabo en el sector que podría ser impactado por la



actividad de navegación. El déficit de esta información fue observado por la CONAF -que tiene la tuición de la Reserva Nacional de Pingüino de Humboldt- durante el periodo de evaluación, toda vez que aquello es insuficiente, pues no refleja la estacionalidad que indudablemente afecta a la población marina, por lo que en tales condiciones, no se puede establecer que exista una línea de base suficiente, pues no hay información íntegra respecto de la cantidad y comportamiento de los componentes del medio marino, especialmente relativo a los cetáceos, especie protegida que tiene hábitos estacionales.

Así, los estudios vinculados a la realización de obras en la bahía, no son representativos de la biodiversidad existente en el sector impactado por las rutas de navegación, cuestión que no puede ser soslayada, pues si para evaluar el impacto asociado a las obras de la Bahía se necesitó el referido números de estudios, efectuados a partir de campañas de muestreo practicadas en distintas estaciones del año, no se advierte la razón por la que se debiera estimar que para las citadas rutas bastaría una sólo campaña en una época de invierno tardío.

Si el titular del proyecto pretende proponer que la información contenida en el proceso de evaluación, vinculada, como se dijo, a los impactos por la realización de obras en la bahía, es suficiente porque incorporó



información de campañas ligadas al sistema externo a la bahía, necesariamente se tendría que llegar a la conclusión que la línea de base confeccionada para la Bahía, no es representativa de ella, cuestión que evidenciaría un erróneo proceder en la determinación del impacto de las obras en el sistema de vida marina circundante a aquella.

En consecuencia, está en lo cierto el Comité de Ministros al establecer que, efectivamente, como lo asentó la COEVA, la línea de base vinculada la actividad de navegación es insuficiente, razón por la que no se puede evaluar el impacto que genera aquella en el medio marino afectado por el tránsito de las naves.

4°) Sostiene la sociedad reclamante, que la información sobre la cual se confecciona la línea de base es al menos equivalente al del proyecto Cruz Grande, que fue calificado favorablemente, alegación que debe ser descartada no sólo porque la evaluación ambiental es individual respecto de cada uno de los proyectos, que contienen variables específicas, sino porque aquella soslaya la obligación incumplida por el titular, esto es, la evaluación de los efectos sinérgicos, cuestión que deriva de la insuficiencia de la línea de base. En efecto, en la evaluación de ambos proyectos existe una diferencia fundamental, y es que Cruz Grande fue calificado favorablemente a través de la RCA N° 10, de 30 de enero de 2015, rechazándose las reclamaciones



administrativas por Resolución Exenta N° 106, de 29 de enero de 2016. Así, el sólo transcurso del tiempo determina no sólo la diferencia de información y sino que, justamente, en la evaluación de "Dominga", se deben considerar los impactos y las medidas adoptadas en el proyecto "Cruz Grande", pues se debe sopesar la existencia de un proyecto ya autorizado que genera efectos medioambientales, que deben ser considerados, toda vez que impactos sinérgicos y/o acumulativos, surgen de la operación de ambos proyectos en sectores próximos, cuestión que debió enfrentarse en la evaluación de "Dominga", por la aprobación previa de Cruz Grande.

En esta materia se debe enfatizar la relevancia de las materias que debieron ser evaluadas en relación al efecto sinérgico y que se vinculan con la insuficiencia de la información del medio marino, esto es, la introducción de especies exóticas por aguas de lastre, colisión de cetáceos y ahuyentamiento de fauna marina en el aérea de navegación, modificación de corrientes locales, sin perjuicio del impacto asociado a la construcción de ambos puertos.

5°) Que las circunstancias expuestas son suficientes para rechazar la reclamación de Andes Iron SpA, sin que sea necesario analizar el resto de los aspectos que fueron cuestionados por el Comité de Ministros en relación al acogimiento parcial de las reclamaciones de los observantes



PAC, vinculadas a deficiencias del proyecto que no se relacionan con la línea de base del medio marino, toda vez que la insuficiencia de esta última, por sí sola, impide evaluar los efectos de la actividad de navegación, no permite establecer su significancia, y menos aún la suficiencia de las medidas propuestas, configurándose la causal de rechazo de los proyectos contemplada en el artículo 16 de la Ley N° 19.300, por lo que es innecesario analizar si efectivamente el proyecto incumple, además, las exigencias vinculadas a la evaluación del resto de las variables medioambientales.

En efecto, cualquiera que fuera la decisión que adoptara esta Corte respecto del resto de las materias reclamadas ante el Comité de Ministros por los observantes PAC y acogidas por éste, incluso en el evento que se estimara que efectivamente aquellas fueron adecuadamente evaluadas, por lo que el Comité debería haber rechazado tales reclamaciones, igualmente el proyecto seguiría con la RCA desfavorable, pues se debería ratificar la decisión de rechazar la reclamación de Andes Iron SpA y el acogimiento de las reclamaciones PAC, vinculadas a la insuficiencia de la línea de base e imposibilidad de determinar el impacto en el medio marino afectado por las rutas de navegación.

Acordada con el **voto en contra** del Ministro señor Prado, quien estuvo por no emitir pronunciamiento en



relación a los vicios formales acusados en la reclamación de Andes Iron SpA como tampoco disponer el reenvío al tribunal de base, sobre la base de lo reseñado en su disidencia del fallo de casación que antecede, que determina que sea improcedente revisar las cuestiones resueltas por la sentencia impugnada

Redacción a cargo del Ministro señor Muñoz y de las disidencias, sus autores.

Rol N° 12.907-2018.

Pronunciado por la Tercera Sala de esta Corte Suprema integrada por los Ministros (a) Sr. Sergio Muñoz G., Sra. María Eugenia Sandoval G., Sr. Ricardo Blanco H., Sr. Arturo Prado P. y Sra. Ángela Vivanco M. No firman, no obstante haber concurrido a la vista y al acuerdo de la causa, la Ministra señora Sandoval por estar con permiso y el Ministro señor Blanco por estar con licencia médica. Santiago, 26 de septiembre de 2019.



En Santiago, a veintiséis de septiembre de dos mil diecinueve, se incluyó en el Estado Diario la resolución precedente.

