

Alberto Pulido Cruz

Árbitro Arbitrador en cuanto al Procedimiento y de Derecho en cuanto al Fallo

Fecha Sentencia: 28 de abril de 2008

ROL 645

MATERIAS: Contrato de prestación de servicios y garantía – alcance de la garantía – compraventa de una aeronave – elementos esenciales del contrato de compraventa – causa del accidente aéreo – vicios redhibitorios – interpretación de un instrumento que adolece de defectos de redacción – materias dentro de la competencia del Árbitro – tachas de testigos

RESUMEN DE LOS HECHOS: La sociedad extranjera XX interpuso en contra de la sociedad ZZ una demanda de cumplimiento del contrato de prestación de servicios y garantía, solicitando la indemnización de los perjuicios ocasionados por la destrucción del helicóptero objeto de garantía.

LEGISLACIÓN APLICADA:

Código de Procedimiento Civil: Artículos 254 número 4, 358 números 4, 6 y 7, 628.

Código Civil: Artículos 1.546, 1.547, 1.551, 1.553, 1.559, 1.837, 1.857, 2.314 y siguientes.

Código Aeronáutico: Artículo 52 inciso 4.

DOCTRINA:

Se observa, antes que nada, que la parte actora, al señalar los fundamentos de derecho en que se apoya la demanda –como lo prescribe el Artículo 254 N° 4 del Código de Procedimiento Civil– cita los Artículos 2.314 y siguientes del Código Civil. En el cuerpo del escrito, la demandante no invoca ninguno de estos preceptos como fundamento de alguna pretensión suya; tampoco lo hace en el escrito de réplica. Se sabe que las disposiciones citadas gobiernan la responsabilidad del que ha cometido un delito o cuasidelito que ha inferido daño a otro, como expresamente se lee en el Artículo 2.314 del Código Civil. De allí que cualesquiera pretensiones que tengan fuente en delito o cuasidelito civil necesariamente quedan fuera de esta causa y de la jurisdicción del Árbitro, la que existe solamente para conocer divergencias que tienen una fuente diversa: el contrato de Prestación de Servicios y Garantía de fecha 18 de agosto de 2005, y no un delito o cuasidelito (Considerando N° 5, en cuanto al fondo).

Ahora bien, puestos en paralelo ambos contratos, se aprecia de inmediato que ZZ y TR1, que son empresas estrechamente relacionadas, incluyen en sus respectivos contratos, celebrados con la misma contraparte, estipulaciones respecto de la garantía de una misma aeronave: ZZ contrae la obligación de garantizar la aeronave a la vez que TR1 estipula que ella no prestará tal garantía. Atendido que ZZ es parte del primer contrato, y que presta su mediación como corredor o asesor mercantil a las partes directas para convenir el segundo contrato (la posterior compraventa), para nada es absurdo concluir que la garantía a que se obliga ZZ es básicamente la misma garantía de que se libera TR1. En suma, la intención de las partes ha sido que la obligación de saneamiento de la cosa vendida, que es cosa de la naturaleza del contrato de compraventa, en vez de quedar radicada en un vendedor domiciliado en el extranjero, se contraiga a título de contrato de garantía por la sociedad relacionada que tiene su domicilio y desarrolla operaciones en Chile. La obligación de garantizar la aeronave, entonces, tiene el contenido y los efectos que expresan los Artículos 1.837 y 1.857 y siguientes del Código Civil (Considerando N° 18, en cuanto al fondo).

Resulta que el motor del helicóptero está excluido de la obligación de garantía contraída por la demandada, por lo que –si las cosas quedaran allí– mal podría hacerse lugar a la demanda. En efecto, si la

obligación de garantía de la demandada no se extiende al turbomotor de la aeronave, y lo ocurrido tiene como antecedente inmediato precisamente una falla del motor, entonces sería forzoso concluir que no existe el incumplimiento en que radica la causa de pedir de la demanda.

Es por ello que, aun dando un amplio alcance a la obligación de garantizar la aeronave, como es el convencimiento de este Árbitro según se ha señalado en los Considerandos decimotercero a vigésimo de esta resolución, la demanda solamente puede prosperar si el Árbitro adquiere la convicción, fundada en los antecedentes de autos, que existió algún otro vicio de la aeronave, ahora uno que sí esté comprendido en la obligación de garantía, y que ese vicio –además de existir– habría tenido una relación causal con el accidente sufrido (Considerando N° 22, en cuanto al fondo).

DECISIÓN: Se rechaza en todas sus partes la demanda. No se condena en costas a la demandante por haber tenido motivos plausibles para litigar.

SENTENCIA:

Santiago, 28 de abril de 2008.

VISTOS:

1. Que, a fs. 1 de autos comparece don L.V. en representación legal de XX, Sociedad de las Islas Vírgenes Británicas, ante el Centro de Arbitraje y Mediación de la Cámara de Comercio de Santiago solicitando la designación de Árbitro de conformidad con la cláusula VII del Contrato de Prestación de Servicios y Garantía celebrado en Santiago de Chile con fecha 18 de agosto de 2005, para que éste resuelva la eventual controversia surgida entre ésta y la empresa ZZ en relación con el cumplimiento del contrato antes mencionado.
2. Que, mediante resolución de fecha 16 de junio del señor Presidente de la CCS, escrita a fs. 15 de autos, se me designa Árbitro Arbitrador en cuanto al Procedimiento y de Derecho en cuanto al Fondo para que me aboque a conocer y resolver la controversia existente en torno a la aplicación del contrato de prestación de servicios y garantía celebrado en Santiago de Chile con fecha 18 de agosto de 2005.
3. Que, con fecha 11 de julio de 2006 se produjo mi aceptación de dicho cargo, ocasión en que juré desempeñarlo fielmente en el menor tiempo posible.
4. La resolución de fecha 2 de agosto de 2006, escrita a fs. 19 de autos en que se tiene por constituido el compromiso y se cita a las partes a primer comparendo de fijación de bases de procedimiento.
5. El acta de fs. 21 y siguientes, que da cuenta de las bases de procedimiento acordadas por las partes el 17 de agosto de 2006.
6. Que, a fs. 37 don L.V., abogado, en representación de XX Sociedad de las Islas Vírgenes Británicas, interpuso demanda de cumplimiento de contrato con indemnización de perjuicios en contra de ZZ representada por don B.B.
7. Que, a fs. 58 los señores abogados AB1 y AB2, en representación de ZZ, contestan la demanda interpuesta por XX, Sociedad de las Islas Vírgenes Británicas, solicitando el rechazo de la misma en todas sus partes, con expresa condena en costas.

- 8.** Que, mediante resolución de fecha 12 de diciembre de 2006, escrita a fs. 105 de autos, y en virtud de lo dispuesto en el Artículo 33 del Reglamento Procesal de Arbitraje del Centro de Arbitraje y Mediación de Santiago, se prorrogó el plazo para dictar el Laudo Arbitral por un nuevo período de seis meses, contados desde el 11 de enero de 2007.
- 9.** Que, a fs. 131 consta acta de audiencia de conciliación celebrada con fecha 21 de marzo de 2007, la que no prosperó.
- 10.** Que, a fs. 132 se recibió la causa a prueba fijándose los hechos pertinentes sustanciales y controvertidos en los que debía recaer. Interlocutoria de prueba que fue complementada a solicitud de las partes, por la resolución de fs. 142 y siguientes.
- 11.** A fs. 150 las partes de común acuerdo solicitan la prórroga del período probatorio y prorrogan la jurisdicción del Árbitro por un plazo de seis meses.
- 12.** La parte demandante acompañó la siguiente prueba documental: 1) Copia del Manual de Vuelo y del complemento del Manual de Vuelo del helicóptero marca ZZ modelo AS 350 B3, 2) Copia de un Recurso de Reposición y Jerárquico en subsidio presentado por don J.O., ante el señor Director de Prevención de Accidentes de la Dirección General de Aeronáutica Civil y sus documentos anexos, 3) Copia de un Recurso de Reposición y Jerárquico en subsidio, de fecha 13 de diciembre de 2006, presentado por don H.B., ante el señor Director de Prevención de Accidentes de la Dirección General de Aeronáutica Civil, 4) Disco Compacto o CD denominado "ZZ Seminario AS-350B3 & EC-130B4, Valle Escondido 15 de abril" 5) Copia de varias diapositivas o imágenes contenidas en el disco compacto que se acompañó en el número 4 anterior, impresas, 6) Suplemento de Ediciones Especiales del diario El Mercurio, denominado "helicópteros" con copia de la página 5 y 7 de dicho suplemento, que se refieren a los productos y servicios de ZZ, 7) Copia de la página extraída del sitio de Internet del Ministerio de Defensa de Brasil en el que se lee el Reporte de los accidentes aeronáuticos ocurridos en el año 2000, en el que aparece con el número 46 el accidente que tuvo el helicóptero de autos, 8) Hoja de colores de Características Técnicas y promoción de la turbina Arriel 2B/2C, 9) Copia del documento denominado "Investigation Servicios Aéreos Arriel 2B N° 22102 Tarnos April 18th and 19th, 2006", 10) Copia de una fotografía de una descarga de información del VEMD de la aeronave, 11) Dos copias de la hoja E3 de la bitácora de la aeronave en que consta el accidente que sufrió el helicóptero materia de autos en Brasil, 12) Copia impresa del correo electrónico de don C.R. a don H.B., al cual se adjunta Memorando Primera Calificación de Helicóptero CC-CDN y Relación de Hechos, 13) Copia de carta de fecha 27 de enero de 2006 enviada por don H.B. a BO1, conjuntamente con copia de correo electrónico enviado por M.P. con fecha 26 de enero de 2006 a N.M. copiado a don F.A.; copia de correo electrónico de fecha 26 de enero de 2006 enviado por F.A. a doña M.P.; copia de correo electrónico de fecha 26 de enero de 2006 enviado por N.M. a F.A. y copia de correo electrónico de fecha 23 de enero de 2006 enviado por F.A. a doña N.M., 14) Copia de declaración de fecha 25 de enero de 2006 prestada por don H.B. ante la Dirección General de Aeronáutica Civil, 15) Copia del contrato de compraventa del Helicóptero Ecureil AS 350 B3 N/S 3238 Matrícula PT-YCG celebrado entre TR1 y XX y sus anexos, 16) Documento denominado ZZ AS350 B3 Technical Data, 17) Copia de Declaración de Admisión Temporal para Aeronaves Civiles Extranjeras con Fines No Comerciales emanada del Servicio Nacional de Aduanas/Chile, 18) Copia de Extracto y antecedentes legales de TR1, 19) Copia de los antecedentes de la aeronave matrícula CC-CDN que dicen relación con la primera certificación presentados en el Departamento de Aeronavegabilidad, el cual fuera enviado mediante oficio N° 08/2/1530 por el Subdepartamento de Aeronavegabilidad de la Dirección General de Aeronáutica Civil a don H.B., 20) Copia de los informes relativos al accidente que sufriera la aeronave ZZ AS-350 matrícula CC-CDN elaborado por TR2, TR3 y ZZ, remitidos por el Director de Prevención de Accidentes a don H.B., 21) Expediente de informe final de accidente de aviación No. 1412 XP de la Dirección General de Aeronáutica Civil, 22) Contrato de Prestación de Servicios y Garantía celebrado con fecha 18 de agosto de 2005 entre XX y ZZ.

13. La demandante solicitó la Inspección Personal del Tribunal, diligencia que se llevó a efecto, según consta de acta agregada a fs. 235, con fecha 4 de julio de 2007.

14. A fs. 202 la parte demandada acompañó la siguiente prueba documental: 1) Poder general de XX a H.B., P.B. y A.B., otorgado con fecha 7 de abril de 2005, ante el notario panameño don NT1, 2) Contrato de arrendamiento de la aeronave celebrado entre XX como arrendador y TR4, como arrendataria, con fecha 1 de diciembre de 2005, 3) Technical Document, VEMD examination, emanado de TR3 y su respectiva traducción, 4) Documento enviado por Y.N., Accident Investigation Manager del Accident Investigation Group del Support and Services Department de ZZ, a E.D., de TR3 y su respectiva traducción, 5) Investigation Report, REF: T06-CR00359A-1, emanado del Operator Support Department de TR2 y su respectiva traducción, 6) Orden de trabajo e inspección N° CDN/06-03, emanada del ZZ, cuyas fechas de inicio, de término de propuesta y de término real, son todas el 15 de febrero de 2006, hecha a petición de la DGAC en orden a que se movieran el motor VMED y DECU de la aeronave, 7) Orden de trabajo e inspección N° CDN-05-01, emanada de ZZ cuyas fechas de inicio, de término de propuesta y de término real, son el 29 de noviembre, 23 de diciembre y 30 de diciembre, respectivamente, todas de 2005, 8) Orden de trabajo e inspección N° CDN-06-02, emanada de ZZ cuyas fecha de inicio, de término de propuesta y de término real, son el 12 de enero, 18 de enero y 18 de enero, respectivamente, todas del 2006, 9) Orden de trabajo e inspección N° CDN-06-01, emanada de ZZ cuyas fecha de inicio, de término propuesta y término real, son 12 de enero, 18 de enero y 18 de enero, respectivamente todas de 2006, 10) Contrato de Servicio de Mantenimiento, celebrado entre ZZ –representada por B.B.– y TR4 –representada por don H.B.–, de fecha 19 de enero de 2006, 11) Certificado de mantenimiento, de fecha 26 de diciembre de 2005, firmado por don H.B., Gerente General de TR4; B.B., Gerente General de ZZ; y R.T., Gerente de Operaciones de ZZ y en que aparece también el pie de firma de A.F., Representante Técnico de TR4, 12) Certificado de matrícula, de fecha 16 de diciembre de 2005 y certificado de aeronavegabilidad, de fecha 20 de enero de 2006, 13) Bitácora del helicóptero de XX, compuesta de cuatro sets signados con letras A,B,C y D, 14) Factura N° 00790 emitida por ZZ a TR1, por “prestación de asesoría comercial”, por valor de \$ 25.496.808, 15) Contrato de compraventa de helicóptero, celebrado entre TR1, representada por sus directores, como vendedora, y XX c/o TR5, representada por don H.L., como compradora, de fecha 12 de diciembre de 2005 y sus anexos I, configuración del helicóptero objeto del contrato; II, Status Report del helicóptero; y III Protocolo de aceptación y de transferencia de propiedad, 16) Invoice (factura) emitida por TR1 por la venta del helicóptero a XX c/o TR5 y su anexo 01, Pro forma Invoice N° 2650/2005, 17) Contrato de asesoría comercial celebrado entre ZZ y don C.B., de fecha 1 de octubre de 2005, 18) Boleta de honorarios emitida por don C.B. por asesoría comercial en la venta del helicóptero, de fecha 28 de diciembre de 2005, 19) Affidávit, suscrito por G.R., Direction Juridique, Secrétariat de la Société, ZZ société par actions simplifiée, 20) Impresión obtenida de la página web brasilera www.TR6.com.br y su traducción, 21) Impresión obtenida de la página web brasilera www.TR1.com.br y su traducción, 22) Impresión obtenida de la página web www.ZZ.com y su traducción, 23) “Ficha cadastral”, emitida por TR1, actualizada al 30 de noviembre de 2006, 24) Finiquito entre don C.B. y ZZ otorgado con fecha 21 de octubre de 2004, 25) 3 boletas de honorarios otorgadas por don C.B. con posterioridad al finiquito mencionado en el número precedente, que llevan los números 074,075 y 079, 26) Currículo de los supervisores e instructores técnicos señores C.B., L.D., M.F. y J.C., 27) Listado de honorarios de los pilotos contratados por ZZ para efectuar mantención, instrucción y vuelos demostrativos desde el año 2001 a la fecha, con sus respectivas boletas de respaldo, 28) Facturas emitidas por ZZ a sus clientes por concepto de cursos de instrucción, 29) “Certificado N° 6”, “Certificado sobre honorarios y participaciones o asignaciones a Directores pagados por sociedades anónimas”, por servicios prestados por don J.O. durante el año 2006, de fecha 27 de marzo de 2007 y cada una de las boletas que lo respaldan emitidas por el señor J.O. y el resumen de vuelos efectuados a ZZ que origina la correspondiente boleta, suscrito por el señor J.O. y por don R.T., Gerente de Operaciones de ZZ, 30) Certificado cuyo número no se alcanza a leer, “Certificado sobre honorarios y participaciones o asignaciones a Directores pagados por sociedades anónimas”,

por servicios prestados por don J.O. durante el año 2005, de fecha 4 de abril de 2006 y cada una de las boletas que lo respaldan, emitidas por el señor J.O. y el resumen de vuelos efectuados a ZZ, 31) "Certificado N° 5" "Certificado sobre honorarios y participaciones o asignaciones a Directores pagados por sociedades anónimas", por servicios prestados por don J.O. durante el año 2004, de fecha 7 de marzo de 2005 y cada una de las boletas que lo respaldan, emitidas por el señor J.O., 32) "Certificado N° 2" "Certificado sobre honorarios y participaciones o asignaciones a Directores pagados por sociedades anónimas", por servicios prestados por don J.O. durante el año 2003, de fecha 18 de febrero de 2004 y cada una de las boletas que lo respaldan, emitidas por el señor J.O., 33) "Certificado N° 4" "Certificado sobre honorarios y participaciones o asignaciones a Directores pagados por sociedades anónimas" por servicios prestados por don J.O. durante el año 2002, de fecha 11 de julio de 2006 y cada una de las boletas que lo respaldan, emitidas por el señor J.O. y el resumen de vuelos efectuados a ZZ que origina la correspondiente boleta, 34) "Certificado N° 4" "Certificado sobre honorarios y participaciones o asignaciones a Directores pagados por sociedades anónimas" por servicios prestados por don J.O. durante el año 2001, de fecha 11 de julio de 2006 y la boleta que lo respalda, emitida por el señor J.O., 35) Cartilla de vuelo de prueba del helicóptero de propiedad de XX, durante el proceso de certificación ante la DGAC, 36) Contratos diversos celebrados entre ZZ y TR1, 37) Carta de fecha 2 de febrero de 2006 dirigida a ZZ por el señor H.B., en representación de Servicios Aéreos TR4.

15. A fs. 319 se citó a las partes a oír sentencia.

Considerando:

EN CUANTO A LAS TACHAS DEDUCIDAS A TESTIGOS

Primero: Que la parte demandante presentó como testigos, entre otros, a los señores H.L., J.O., P.B., L.Sch., quienes han asistido a los comparendos de fechas 5, 6 y 7 de junio de 2007.

Segundo: Que la parte demandada a fs. 304 ha tachado al testigo señor H.L. por la causal número 4 del Artículo 358 del Código de Procedimiento Civil, por prestar habitualmente servicios retribuidos a don H.B., socio principal y representante de la sociedad demandante, ya que el testigo reconoció que es abogado de diversas empresas de don H.B. También fue tachado por la causal número 6 del citado artículo carecer de la imparcialidad necesaria para declarar en el juicio por tener en el pleito interés directo o indirecto, ya que, sin perjuicio del interés indirecto que el testigo pueda tener en el pleito por ser abogado de diversas empresas del señor H.B., tiene un interés directo toda vez que actuó como mandatario con representación tanto en el contrato de compraventa del helicóptero siniestrado como en el contrato de arrendamiento del mismo, contratos ambos que han servido de fundamento a la actora para demandar indemnización de perjuicios en estos autos.

Tercero: Que la parte demandante solicita el rechazo de la tacha por ser ésta improcedente en razón del foro arbitral en el cual se desarrolla la litis y por tratarse de un conocido abogado que ejerce su profesión en forma independiente, señalando que jamás ha sido dependiente de XX ni mucho menos ha recibido una retribución de la misma.

Cuarto: Que, en cuanto a la relación de dependencia alegada por la demandada de autos respecto del testigo señor H.L. con la demandante XX, ésta deberá desestimarse por cuanto a juicio de este sentenciador la prestación de servicios profesionales de manera independiente a distintos y numerosos clientes, entre los cuales se encuentran algunos relacionados con el socio principal de la parte que los presenta no es bastante para suponer la dependencia que inhabilita la declaración de tal testigo conforme los dispone el número 4 del Artículo 358 del Código de Procedimiento Civil.

Quinto: Que, en relación con el interés requerido por la ley para inhabilitar a un testigo, la jurisprudencia y la doctrina han estimado que éste debe manifestarse en un interés pecuniario, cierto, directo o indirecto, que éste tenga en el resultado del juicio, y que tal interés sea suficiente para transformar a dicho testigo en parcial.

Sexto: Que no habiéndose acreditado la existencia de alguna relación entre el testigo y la parte que lo presenta del cual se desprenda que existe algún tipo de interés pecuniario, directo o indirecto, derivado de honorarios impagos por servicios prestados a la demandante o alguna empresa relacionada con ésta por medio del señor H.B., también deberá desestimarse la tacha opuesta.

Séptimo: Que a fs. 305 la parte demandada ha tachado al testigo señor J.O. por la causal establecida en el número 6 del Artículo 358 del Código de Procedimiento Civil. Funda la tacha opuesta en el hecho de que si en estos autos queda acreditado que el helicóptero destruyó por fallas de pilotaje y, estando acreditado en autos que el señor J.O. era el piloto instructor durante el vuelo en que capotó la aeronave, será precisamente el testigo quien resulte responsable de las consecuencias civiles y, en general, legales del accidente, lo que le resta toda imparcialidad por su evidente interés en que se demuestre que el accidente no se debió a esta causa.

Octavo: Que la parte demandante solicita el rechazo de la tacha por ser ésta improcedente ya que el señor J.O., en forma alguna, tiene interés directo o indirecto en la presente litis, en cuanto se trata de un tercero ajeno a la misma, y cuya responsabilidad no se ve afectada por los resultados que puedan derivarse en la sentencia definitiva dictada en la misma.

Noveno: Que, se acogerá la tacha deducida por cuanto uno de los puntos de prueba del presente juicio se refiere, precisamente, a la causa o causas que habrían producido el siniestro de fecha 24 de enero de 2006 y, siendo una de las posibles causas un error o falla de pilotaje, el testigo, piloto de la aeronave al momento del siniestro, carece de la imparcialidad necesaria para declarar en tal calidad conforme lo establecido en la ley.

Décimo: Que a fs. 306 la parte demandante ha tachado al testigo señor P.B. por la causal número 6 del Artículo 358 del Código de Procedimiento Civil argumentando que el testigo ha contestado que es representante y socio de TR4, compañía explotadora del helicóptero y que además, en virtud del contrato de arrendamiento celebrado con la demandante, XX, es responsable por pérdidas, robos, daños o destrucción de la aeronave, cualquiera sea su causa. Agrega que el testigo es, además, mandatario con representación de la empresa demandante, XX, por lo que debe ser considerado parte en este pleito.

Undécimo: La demandada solicita el rechazo de la tacha opuesta señalando que la presente litis se sustancia a la luz de la directa responsabilidad que la contraria tendría en los hechos que originaron el accidente sobrevenido, siendo únicamente partes en el presente juicio las sociedades XX y ZZ y, por lo mismo, solamente afecta a éstas los efectos de la eventual sentencia definitiva que se dicte en autos.

Duodécimo: Que se acogerá la tacha deducida en contra del testigo señor P.B. por cuanto, si bien es cierto la sociedad TR4 no es parte del presente juicio y la sentencia que se dicte no tendrá carácter vinculante respecto de ella, no lo es menos que dicha empresa tiene un interés indirecto en el resultado del juicio en su carácter de explotadora del helicóptero siniestrado y como responsable de la pérdida del mismo. Asimismo no es posible desconocer que, según lo expresado por el propio señor P.B., él tiene la calidad de representante de la sociedad demandante, por lo que no puede ser considerado como un tercero ajeno al juicio.

Decimotercero: Que a fs. 306 la demandante ha tachado al testigo señor L.Sch. por la causal número 7 del Artículo 358 del Código de Procedimiento Civil, por cuanto interrogado específicamente si tiene

amistad íntima con don H.B., socio principal de XX y de TR4, el testigo responde afirmativamente sin perjuicio de que ya en preguntas anteriores podía deducirse esta misma clase de amistad ya que son socios en la propiedad de un fundo y vuelan habitualmente juntos.

Decimocuarto: La demandante solicita el rechazo de la tacha opuesta por cuanto el señor L.Sch. ha declarado en juicio respecto de hechos de los cuales ha tenido directo conocimiento y en forma alguna se vinculan o se encuentran relacionados con la amistad sostenida con el señor H.B.

Decimoquinto: Que sin perjuicio de encontrarse reconocida por el testigo la relación de amistad existente por el señor H.B., la parcialidad o imparcialidad del testigo debe ser apreciada privativamente en el juicio del Tribunal y, el comportamiento del testigo causó en el Tribunal la impresión de ser una persona profesional e imparcial que se limitó a declarar sobre hechos que le resultaban notoriamente conocidos en cuanto se referían a hechos por él mismo ejecutados por lo que no existe razón alguna para inferir su parcialidad en la declaración realizada ante este Tribunal razón por la que no procede acoger la tacha opuesta por la demandada respecto del testigo L.Sch.

EN CUANTO AL FONDO

Primero: Que a fs. 37 don L.V., en representación de XX, interpuso demanda de cumplimiento de contrato con indemnización de perjuicios en contra de ZZ, solicitando se condene a la demandada a cumplir el contrato de prestación de servicios y garantía celebrado en Santiago de Chile con fecha 18 de agosto de 2005 y, a indemnizar a la demandante los graves daños sufridos por la sociedad propietaria con ocasión de la destrucción del helicóptero tipo Ecureil, marca ZZ, modelo AS 350 B3, turbina TR2 Arriel 2B, matrícula CC-CDN, con expresa condena en costas.

Sostiene que en el año 2005 don H.B. estaba analizando diferentes alternativas de modelos de helicópteros con el objeto de que la sociedad XX procediera a efectuar la compra de una aeronave del tipo señalado, decidiendo que adquiriría un helicóptero marca ZZ mono motor modelo AS-350 B3. Señala que dispuesto a adquirir un helicóptero seleccionado fue contactado por un agente de la sociedad demandada, don C.B., quien le ofreció un helicóptero modelo AS-350 B3 que era un demostrador de ZZ con 440 horas "total time" en Brasil. Señala que, en esa oportunidad, el señor C.B. le explicó la ventaja de comprar un helicóptero directamente en la empresa ZZ, en este caso la filial de la empresa con sede en Brasil, sobre el de un particular, pues contaría con la garantía de la empresa fabricante y su representante en Chile. Finalmente la compra se perfeccionó adquiriéndose el helicóptero de la filial de ZZ en Brasil, la empresa TR1.

ZZ otorgó garantía sobre el helicóptero adquirido por un plazo de seis meses o 500 horas de vuelo, lo que ocurriera primero. Además ZZ se obligó a instalar un filtro de arena en la aeronave y se hizo cargo de trasladarla con pilotos de su dependencia a Chile, entregándose en Santiago. Manifiesta que dicho acuerdo consta en el contrato de Prestación de Servicios y Garantía celebrado en Santiago de Chile el 18 de agosto de 2005 entre XX y la demandada de autos ZZ.

Expone que, mientras el helicóptero se certificaba, don H.B., don P.B. y don L.Sch., iniciaron el curso teórico a cargo de don C.B., durante 26 horas en las instalaciones de ZZ y con el apoyo del software desarrollado por la sociedad matriz o madre de ZZ.

El paso siguiente para habilitar a estas personas era la instrucción práctica. Para este efecto, los ejecutivos de ZZ indicaron y asignaron esta labor a don J.O., Coronel de Carabineros (R), piloto de mucha experiencia en el material y quien ha actuado como representante de ZZ en varias oportunidades.

Relata en su demanda que en el cuarto vuelo de instrucción, volviendo del Área de Instrucción Delta 12 (ubicada sobre la zona de Pirque) hacia el Aeródromo de Tobalaba, el instructor don J.O. le señaló a don H.B. que iban a efectuar una falla simulada del gobernador, maniobra habitual en vuelos de instrucción. Manifiesta que al momento de efectuar la falla, el ejecutivo de XX constató que se produjo una baja en las revoluciones del rotor, las que cayeron a un valor peligroso para el vuelo. Atendida esta circunstancia de inmediato iniciaron un descenso para aumentar las revoluciones del rotor y dieron inicio a una maniobra de auto-rotación al suelo. En el paleo (auto-rotación) don H.B. le consultó al instructor don J.O. si iban a efectuar un aterrizaje de auto-rotación, pero éste le señaló que no lo harían pues no había indicación de “engine out”, por lo que hizo una aproximación de aterrizaje. Al aproximarse al suelo a una altura de 10 a 15 metros del terreno, el instructor procedió a subir el colectivo, lo que en condiciones normales habría producido el quiebre del planeo que se conoce como “flare” y un aterrizaje normal. Sin embargo, ello no aminoró la velocidad de 40 kilómetros por hora y con una fuerte razón de descenso de aproximadamente 1.500 pies por minuto, produciéndose un fuerte impacto contra el suelo –un choque–, lo que trajo como consecuencia que se destruyera la aeronave, su rotor principal, el rotor de cola y sus demás componentes.

Agrega que el accidente ocurrió por una falla en los equipos de software y mecanismos de la aeronave, por lo que habiéndose producido por una falla atribuible al helicóptero procede que ZZ responda por la garantía que entregó para la aeronave.

Continúa exponiendo que ZZ ha pretendido excepcionarse de su responsabilidad atribuyéndola a una falla de pilotaje, y que aún en el caso que lo fuera ZZ es igualmente responsable ya que el piloto al mando de la aeronave era un instructor asignado por la demandada para la instrucción práctica en el material.

A todo lo anterior se agrega que el helicóptero siniestrado era objeto de un contrato de mantenimiento entre ZZ y se mantenía hangarado en sus instalaciones, es decir, el helicóptero sólo salió de los hangares de ZZ para efectuar los cuatro primeros vuelos de instrucción y que en el cuarto vuelo, con apenas dos horas de vuelo en Chile, se produjo el siniestro en que se realizó una emergencia de gobernador simulada, conforme a las instrucciones del manual de operaciones de la aeronave, y que ésta falló, todo lo que sucedió después es consecuencia de lo anterior.

Manifiesta la demandante que posteriormente han sabido que la propia fábrica de ZZ ha pretendido hacer la investigación del accidente, que ZZ retiró la aeronave siniestrada del lugar del accidente y lo hangaró en sus instalaciones sin garantías de objetividad razonables, que intervino en los computadores, los que pueden entregar datos falsos si los sensores o las líneas que los comunican con los equipos tienen problemas, agregando que ninguna persona independiente revisó estas conexiones.

En cuanto al derecho, fundamenta su demanda en que, conforme a las reglas generales, ZZ debe cumplir sus obligaciones, lo que implica responder por la garantía. Sostiene que el incumplimiento de ZZ infringe las disposiciones del título XII del Código Civil “Del Efecto de las Obligaciones”, y que en especial su conducta transgrede lo dispuesto por el Artículo 1.546.

Señala que las obligaciones deben cumplirse en forma íntegra y oportuna, según lo ordenan los principios generales de derecho y el Código Civil y, que ZZ no ha cumplido sus obligaciones en la forma señalada. Que en la especie, de acuerdo al Artículo 1.547 del Código Civil, ZZ es responsable de culpa leve ya que se trata de un contrato que se hizo para beneficio recíproco de las partes, que ZZ se encuentra en mora de ejecutar sus obligaciones, y que conforme al Artículo 1.553 del Código Civil, XX puede pedir, junto con la indemnización de la mora, a su elección, que se apremie al deudor para la ejecución del hecho convenido o, que se le autorice a él mismo para hacerlo ejecutar por un tercero a expensas del deudor o, que el deudor le indemnice los perjuicios resultantes de la infracción del contrato.

Denuncia que en la especie ZZ actuó con grave negligencia en el incumplimiento contumaz de sus obligaciones, por lo que es responsable de todos los perjuicios que fueron una consecuencia inmediata o directa de no haberse cumplido la obligación o de haberse demorado en su cumplimiento, agregando que en el caso de las obligaciones en dinero se deben además los intereses corrientes conforme al Artículo 1.559 del Código Civil.

Su representada hizo fe que adquiriría una aeronave segura, con equipos redundantes, software y mecanismos en perfecto estado y que no se le había omitido o silenciado ninguna circunstancia que pudiera poner en peligro a sus tripulantes. Basada en estas circunstancias es que se convino la celebración del contrato de compraventa de la aeronave. Sin embargo, la demandada vendió un helicóptero defectuoso y frustró de esa forma las proyecciones que esta parte tenía al celebrar el contrato. En otras palabras la demandada actuando en forma desleal y con grave negligencia respecto de sus obligaciones, vendió a XX una aeronave que en definitiva no cumplía con las condiciones necesarias para funcionar adecuadamente. Es por ello que debe ser la demandada quien deba probar ante el Tribunal si el helicóptero adquirido estaba en condiciones de ser operado sin riesgo para sus tripulantes y que sus equipos, software y mecanismos se encontraban en perfecto estado.

En relación con los daños la demandante solicita por concepto de daño emergente que la demandada sea condenada a restituir el valor pagado por XX a la demandada por la aeronave, suma que asciende a la cantidad de US\$ 1.450.000 la que debe ser pagada en dicha moneda. A dicha suma se debe agregar US\$ 47.000 pagados conforme al contrato de garantía. Por concepto de lucro cesante manifiesta que la demandada debe ser condenada a pagar la suma de US\$ 81.000 que corresponden a las rentas de arrendamiento que legítimamente habría obtenido hasta la fecha de la demanda, más la suma de US\$ 15.000 mensuales que corresponden a las rentas futuras que legítimamente habría percibido por el arriendo del helicóptero hasta enterar 144 meses. Además debe ser condenada a pagar los intereses corrientes para operaciones en moneda extranjera desde la fecha en que debieron haber sido pagadas las sumas demandadas, es decir, el daño emergente desde la fecha del siniestro de la aeronave y el lucro cesante desde la fecha en que se devenga cada una de las rentas de arrendamiento que lo componen, más las costas del juicio. En subsidio de lo anterior la demandada debe ser condenada a las sumas que SS. estime convenientes.

Segundo: Que a fs. 58 comparecen los señores R.L. y C.V., ambos en representación de ZZ quienes contestando la demanda interpuesta por XX solicitan su rechazo en todas sus partes, con expresa condena en costas.

Señalan, en grandes líneas, que en el caso de autos hay una total falta de causalidad entre los hechos que se invocan por la actora, el supuesto incumplimiento del Contrato de Prestación de Servicios y Garantía y, los perjuicios reclamados. Al respecto exponen que un elemento que no puede faltar en la responsabilidad por incumplimiento contractual es la perfecta relación de causalidad entre el incumplimiento y el daño que se ha producido al contratante diligente por el cual se reclama el cumplimiento o resolución del contrato, en ambos casos más la indemnización de perjuicios pertinente.

ZZ no ha incumplido de manera alguna el Contrato de Prestación de Servicios y Garantía celebrado con la demandante, ya que la obligación de garantía de ZZ consistía en que, por un plazo de 6 meses o 500 horas de vuelo, lo que ocurriera primero, contado a partir de la entrega del helicóptero en Brasil, ZZ debía reparar en sus talleres o reemplazar las piezas presuntamente defectuosas, a elección de ZZ, que hubiesen sido enviadas por el cliente dentro del límite de tiempo señalado precedentemente.

Como XX nunca efectuó su reclamación por ninguna pieza del helicóptero, resulta imposible que ZZ haya incumplido su obligación de garantía. No habiendo sido requerida ZZ hasta el día de hoy para

reparar o reemplazar piezas defectuosas del helicóptero, resulta también imposible que se encuentre en mora de cumplir con su obligación conforme al Artículo 1.551 del Código Civil y, aún en el evento que ZZ hubiese sido requerida para reparar o reemplazar piezas defectuosas del helicóptero antes del accidente, de la única manera que pudiera ser responsable por los daños sufridos en virtud del accidente, sería que el mismo se hubiera producido por una mala reparación de las piezas o por el reemplazo de éstas por otras defectuosas. No habiendo sido nunca requerida por XX para la reparación o reemplazo de las piezas, resulta imposible que exista relación de causalidad entre un incumplimiento de ZZ y los daños sufridos por el accidente.

Cualquiera haya sido la causa del accidente, –fallas de la aeronave o de alguna de sus piezas, fallas de pilotaje, o cualquier otra causa ya emane ésta de la naturaleza, de un tercero o de los propios pilotos– ella no guarda relación alguna con un eventual incumplimiento de la obligación de garantía que el Contrato de Prestación de Servicios y Garantía impone a ZZ. Estableciendo, en todo caso, que no ha habido incumplimiento alguno de ZZ de la obligación de prestar la garantía.

Señala que si el helicóptero tenía fallas o defectos ocultos de aquellos que, según el Código Civil, dan derecho a pedir la rescisión del contrato de compraventa o la indemnización de los perjuicios –según sea la magnitud de los vicios al tenor de los Artículos 1.857 y siguientes del referido Código– la actora debió demandar a su vendedor, esto es, a TR1, y nada puede pedir a quien le garantizó la reparación o reemplazo de piezas defectuosas debidamente reclamadas en tiempo y forma, al tenor del único contrato que vincula a XX con ZZ, cual es el Contrato de Prestación de Servicios y Garantía.

Si el accidente se debió a defectos ocultos, vicios redhibitorios de la aeronave que no le fueron revelados al momento de la venta, de ello deberá responder la vendedora TR1 y no la demandada. Si el accidente se produjo por falla de pilotaje, será responsable aquel de los pilotos que se determine por los organismos competentes. Pero por ninguno de ellos puede responder ZZ en virtud del Contrato de Prestación de Servicios y Garantía, que es el único sometido al conocimiento de SS.

La demandada manifiesta que existe una falta de coherencia al demandar el cumplimiento del contrato y al mismo tiempo la indemnización compensatoria por el supuesto incumplimiento. Al respecto señala que cuando se demanda una obligación de hacer, como la que emana del Contrato de Garantía, consistente en reparar o reemplazar piezas defectuosas, ello sólo puede derivar –si se pide el cumplimiento del contrato– en pedir precisamente que se haga tal reparación o reemplazo, con la correspondiente indemnización por la mora. Pero si se quiere pedir la indemnización de perjuicios compensatoria de la obligación de hacer no cumplida –como se ha pretendido en autos– es necesario demandar la resolución del contrato, así fluye de lo establecido en el Artículo 1.553 del Código Civil. Señala por otra parte la demandada, que XX parece haber confundido, en la especie, un contrato de garantía por piezas defectuosas para una determinada aeronave, con un contrato de seguro por accidentes sufridos por una aeronave. Lo anterior queda de manifiesto cuando demanda, a título de daño emergente, el valor total de la compra de la aeronave. Señala que ello, obviamente, jamás podría representar el valor de piezas que, por la garantía, ZZ se pudo haber visto obligada a responder, si hubiese sido requerida para tal efecto.

Manifiesta que la demandante también reclama a título de daño emergente los US\$ 47.000 que pagó con ocasión del Contrato de Prestación de Servicios y Garantía, de los cuales –de acuerdo al contrato– US\$ 30.000 corresponden a la instalación del filtro anti-arena y los US\$ 17.000 restantes, corresponderían, en conjunto, al traslado del helicóptero desde Brasil a Chile y al pago por la garantía. Esto último sencillamente resulta incomprensible, porque además pretende la actora que, por vía de indemnización, se le devuelva el precio del contrato que ella misma invoca para solicitar su cumplimiento y demandar los perjuicios.

Hace presente la demandada que con fecha 20 de enero de 2006, esto es, cuatro días antes de que ocurriera el accidente del helicóptero, la aeronave recibió el certificado de aeronavegabilidad que otorga la Dirección General de Aeronáutica Civil, que es el documento que, según el Código Aeronáutico, permite a una aeronave volar. Para ello debe acreditarse ante la citada Dirección que el aparato está en condiciones técnicas de hacerlo.

Precisa la demandada que entre ZZ y TR1 no existió mandato ni comisión de ninguna especie, asimismo señala que es enteramente falso que el señor C.B. sea agente de ZZ, como lo ha pretendido la demandante, manifestando que el señor C.B. dejó de ser empleado de ZZ en el año 2004 y la compra del helicóptero se perfeccionó en el año 2005. Señala también que ZZ no ocultó ningún accidente previo que pudiera haber afectado a la aeronave. XX procura hacer aparecer a ZZ como ocultando un accidente del helicóptero adquirido por la demandante en Brasil lo que no es efectivo por dos razones i) ZZ no necesitaba ocultar ningún accidente que pudo haber tenido la aeronave que XX adquirió de TR1, ya que de manera alguna tendría que responder por ello toda vez que no vendió el helicóptero ni actuó como mandataria a título alguno de la vendedora y, ii) porque el accidente ocurrido en Brasil consta en el historial del helicóptero por medio del registro de cambio de componentes que se efectuó debido al mismo.

ZZ no practicó la instrucción a los pilotos de XX. La actora trata de dar a entender que ZZ efectuó la instrucción –tanto teórica como práctica– de los pilotos de XX, señalando que C.B. y J.O. habrían sido asignados por ZZ para hacer las instrucciones. Lo anterior, en palabras de la demandada, carece de toda veracidad, desde que, a la fecha del accidente ZZ no estaba en condiciones de prestar el servicio de instrucción a pilotos. Este servicio, que debe ser autorizado por la Dirección de General Aeronáutica Civil dejó de ser prestado por ZZ en el año 2004, en la actualidad ZZ sólo está autorizada para la instrucción de técnicos. Por último, de ninguna cláusula del Contrato de Prestación de Servicios y Garantía se puede colegir que ZZ se hubiera obligado a efectuar la instrucción de los pilotos.

Por tanto, en mérito de lo expuesto solicita tener por contestada la demanda deducida por XX Sociedad de las Islas Vírgenes Británicas, rechazándola en todas sus partes con expresa condenación en costas.

Tercero: El presente procedimiento arbitral se ha constituido para resolver las diferencias ocurridas entre XX Sociedad de las Islas Vírgenes Británicas y ZZ, en relación con el cumplimiento de un contrato denominado Contrato de Prestaciones de Servicios y Garantía, celebrado por las partes con fecha 18 de agosto de 2005, emanando de éste la jurisdicción del Árbitro para conocerlas y fallarlas.

Cuarto: Corresponde al Árbitro en primer término y para ajustar su actuación a los términos en que las partes le han otorgado competencia, estimar si las causas de pedir de la demanda tienen cabida en el contrato del que emana su jurisdicción. En otras palabras, es preciso relacionar las causas de pedir de la demanda con las obligaciones contraídas por la demandada en el contrato de autos: si la actora demanda el cumplimiento de una obligación contractual, tendrá el Árbitro competencia para conocer de la controversia y dictar la sentencia que la decida; si, por el contrario, se demandare el cumplimiento de alguna obligación que no tuviera como su fuente a este específico contrato, el Árbitro debe abstenerse de juzgarla.

Quinto: Se observa, antes que nada, que la parte actora, al señalar los fundamentos de derecho en que se apoya la demanda –como lo prescribe el Artículo 254 N° 4 del Código de Procedimiento Civil– cita los Artículos 2.314 y siguientes del Código Civil. En el cuerpo del escrito, la demandante no invoca ninguno de estos preceptos como fundamento de alguna pretensión suya; tampoco lo hace en el escrito de réplica. Se sabe que las disposiciones citadas gobiernan la responsabilidad del que ha cometido un delito o cuasidelito que ha inferido daño a otro, como expresamente se lee en el Artículo 2.314 del

Código Civil. De allí que cualesquiera pretensiones que tengan fuente en delito o cuasidelito civil necesariamente quedan fuera de esta causa y de la jurisdicción del Árbitro, la que existe solamente para conocer divergencias que tienen una fuente diversa: El contrato de Prestación de Servicios y Garantía de fecha 18 de agosto de 2005, y no un delito o cuasidelito.

Sexto: En segundo término, en varios acápites de sus escritos principales la actora hace referencia a la responsabilidad del vendedor de la aeronave, considerando que la demandada ZZ por los motivos que expresa en esos escritos, pudiera tener tal calidad. Sin embargo, y tenga o no XX causas de acción en contra de la sociedad que le vendió el helicóptero, este Árbitro estima que ellas –de existir– son ajenas a su competencia, la que está circunscrita a un contrato que no es de compraventa, sino de una naturaleza jurídica bien diferente. Si el contrato de autos tiene o no un contenido que pudiera ser similar, en parte, a alguna obligación del vendedor en un contrato de compraventa, será cosa que se dilucidará mediante la interpretación del contrato de autos, pero ello no significa que entre las partes, esto es XX y ZZ, haya existido un contrato de compraventa cuyas controversias estén sometidas a la decisión de este Árbitro.

Séptimo: Sin perjuicio de ser efectivo que el instrumento que contiene el contrato de autos expresa en su primer párrafo la frase “vienen en celebrar el siguiente contrato de compraventa” y que en los párrafos 4.2, 4.5, 5.6 [debería decir 4.6] y 4.9 se hacen repetidas referencias al “Comprador”, es evidente que esa frase y esas referencias son técnicamente equivocadas. En efecto, el instrumento no contempla las cosas esenciales de la compraventa, que son la cosa y el precio, ni las obligaciones que se estipulan en él son las propias de esa convención. Como se verá más adelante, sin embargo, las referencias a un contrato de compraventa y a un comprador no resultan ociosas.

Octavo: El hecho de que ZZ hubiere podido actuar como agente o mandatario de alguna de las partes para la venta o compra del helicóptero tampoco emana del Contrato de Prestación de Servicios y Garantía, y por lo tanto también escapa de la jurisdicción de este Árbitro.

Noveno: Luego, la actora hace ver que, a su juicio, la demandada también sería responsable por los hechos del piloto instructor, como lo afirma a fs. 42 y 49 del escrito de demanda. No corresponde a este Tribunal Arbitral dilucidar si esa supuesta responsabilidad existiría o no, ya que los servicios personales relacionados con la instrucción de pilotos no tienen cabida alguna en la Cláusula IV del contrato de autos, ni se divisa cómo ellos pudieran estar comprendidos en las estipulaciones –que sí tienen por objeto la prestación de servicios– sobre el traslado de la aeronave de Brasil a Chile (Cláusula II del contrato) o la instalación en el helicóptero de cierto filtro (Cláusula III del contrato). Siendo el servicio de instrucción ajeno al contrato, las controversias a su respecto son también ajenas a la competencia de este Árbitro.

Décimo: Siguiendo en esta línea de análisis, debe el Árbitro hacerse cargo de las numerosas referencias a un supuesto ilícito civil que la actora imputa, a veces a la demandada, a veces a la vendedora de la aeronave, y que se hace valer como un fundamento de su pretensión de ser indemnizada por los perjuicios que habría sufrido. Este supuesto ilícito civil habría consistido en la violación del deber de información en que habrían incurrido, la demandada o la vendedora o ambas, respecto de lo que la actora califica a fs. 43 como un “grave accidente” que tuvo lugar en Brasil antes de la compra de la aeronave, el que habría sido “silenciado” por la demandada. A fs. 44, la actora escribe textualmente lo siguiente: “Si mi representada hubiera conocido la circunstancia del accidente ocurrido en Brasil, y los datos que había sufrido el helicóptero, no habría adquirido este helicóptero”.

Undécimo: La circunstancia expresada también escapa a la jurisdicción de este Tribunal, toda vez que la debida información sobre el objeto vendido es un deber propio que emana del contrato de compraventa o de un contrato de mandato o agencia entre la demandante y la demandada o entre esta última y TR1

como vendedora del helicóptero, pero tal obligación de información no forma parte ni emana del Contrato de Prestación de Servicios y Garantía, única fuente de la competencia de este Tribunal.

Duodécimo: Por otra parte, y aun cuando en la realidad el accidente en Brasil hubiere tenido relación causal con el accidente ocurrido a la aeronave en Chile, los antecedentes probatorios acompañados a los autos no permiten arribar a tal conclusión. Por el contrario, en el informe sobre el accidente en Chile, evacuado por la Dirección General de Aeronáutica Civil, que rola en el cuaderno de documentos acompañados por la parte actora, se reconoce (hoja 9, párrafo 1.6.5) que en el accidente en Brasil la aeronave sufrió “daños estructurales y de motor, de gran envergadura... y se agrega: Debido a lo señalado anteriormente, se revisaron los antecedentes de la reparación, encontrándose sin observaciones. Este accidente no tiene relación con los hechos investigados actualmente”. No se ha acompañado a los autos prueba alguna que desvirtúe dicha aseveración.

Decimotercero: Al cerrar este itinerario se concluye que la causa de pedir de la demandante, para pretender éxito en su pretensión procesal ante este Tribunal, solamente puede encontrar fundamento en la Cláusula IV del contrato de autos, que las partes han denominado Garantía.

Las estipulaciones del contrato sobre esta Garantía pueden entenderse de tres modos principales:

1° La obligación de ZZ se restringe a la reparación o reposición de piezas defectuosas o dañadas, sujeto a que XX se lo solicite en tiempo y forma; 2° La obligación de la demandada, además de lo anterior, se extiende a obtener para la actora el certificado de navegabilidad de la aeronave; y, 3° La obligación de ZZ, además de las anteriores, comprende garantizar la aeronave, como lo expresa el primer párrafo de la Cláusula I del contrato de autos.

Decimocuarto: La actora no imputa a ZZ incumplimientos de lo expresado en el N° 1 o en el N° 2 del considerando precedente. El fundamento de su pretensión lo hace consistir en que la demandada no habría cumplido la obligación de garantizar la aeronave, a cuyo alcance se refiere en la demanda y en la réplica.

Decimoquinto: La demandada otorga un alcance restringido a la obligación de garantía, circunscribiéndola únicamente a los defectos de fabricación de las piezas y equipos, los que ZZ deberá reparar o reemplazar, todo ello condicionado al cumplimiento por XX de los plazos de comunicación de los defectos detectados y del envío de las piezas para su reparación o reemplazo, según proceda.

Decimosexto: Las circunstancias del contrato están suficientemente ilustradas en autos. Ellas consisten en una vinculación estrecha de dos convenciones respecto de la misma cosa (el helicóptero), celebradas ambas convenciones por una sociedad (XX) y con la participación como la respectiva contraparte de dos sociedades relacionadas (ZZ y TR1). De estas dos últimas partes, ZZ actúa como parte contratante en el contrato de autos y como corredor respecto del contrato de compraventa (la factura por su remuneración hace referencia a una “Asesoría Comercial”).

Decimoséptimo: En el tiempo, el contrato de autos es anterior en algunas semanas al contrato de compraventa, y esto –como antes se vio en relación con otro aspecto de la causa– tiene su importancia.

La obligación sustantiva que contrae ZZ –en lo que importa para los efectos de esta causa– se expresa estipulando las partes que El Prestador [se refiere a ZZ] se compromete a garantizar la aeronave por un plazo de (06) seis meses u [sic] 500 horas, el que ocurra primero, contados a partir de su recepción en Itajubá –MG– Brasil.

ZZ se obliga a garantizar una aeronave que aún no es del dominio de XX sino que XX tiene la intención de comprar en virtud del contrato de compraventa que en ese momento está negociando con TR1, mediando la correduría de ZZ. Esta intención de compra existe respecto de una cosa de alta tecnología y mucha complejidad, una de aquellas cosas en que el adquirente habitualmente goza –según los usos del tráfico– de diversas seguridades en las que confía para poder hacer de la cosa lo que sea su uso natural.

Decimoctavo: Ahora bien, puestos en paralelo ambos contratos, se aprecia de inmediato que ZZ y TR1, que son empresas estrechamente relacionadas, incluyen en sus respectivos contratos, celebrados con la misma contraparte, estipulaciones respecto de la garantía de una misma aeronave: ZZ contrae la obligación de garantizar la aeronave a la vez que TR1 estipula que ella no prestará tal garantía. Atendido que ZZ es parte del primer contrato, y que presta su mediación como corredor o asesor mercantil a las partes directas para convenir el segundo contrato (la posterior compraventa), para nada es absurdo concluir que la garantía a que se obliga ZZ es básicamente la misma garantía de que se libera TR1. En suma, la intención de las partes ha sido que la obligación de saneamiento de la cosa vendida, que es cosa de la naturaleza del contrato de compraventa, en vez de quedar radicada en un vendedor domiciliado en el extranjero, se contraiga a título de contrato de garantía por la sociedad relacionada que tiene su domicilio y desarrolla operaciones en Chile.

La obligación de garantizar la aeronave, entonces, tiene el contenido y los efectos que expresan los Artículos 1.837 y 1.857 y siguientes del Código Civil.

Decimonoveno: Esta conclusión considera que los contratos de garantía y de compraventa han formado parte de una sola relación de negocios, caracterizada porque una misma persona celebra dos convenciones que están separadas, pero que no son independientes una de la otra, con contrapartes que integran un mismo grupo empresarial. Las relaciones de esta especie, así como las situaciones jurídicas que se crean a partir de ellas, son de ordinaria ocurrencia en el mundo mercantil, particularmente en el ámbito de las transacciones internacionales. Es en el ámbito de esta realidad que la razón del derecho hace necesario aplicar en la materia de autos el Artículo 1.546 del Código Civil teniendo en cuenta todos los antecedentes de que ha dispuesto este Árbitro, incluyendo los efectos jurídicos que la buena fe prescribe a las sociedades relacionadas en sus actuaciones hacia una misma contraparte por negocios estrechamente relacionados entre sí.

Vigésimo: Es cierto que alguna frase del instrumento en que consta el contrato pudiera apuntar en una dirección contraria a la calificación contractual a que llega el sentenciador, pero ello no será óbice para mantener la calificación que se ha dicho, porque el instrumento de autos adolece de tantos defectos de técnica jurídica y de redacción que pretender hacer de él una interpretación meramente literal sería hacer burla de la función de juzgar. Es más, el texto del instrumento parece haber sido propuesto por ZZ a su contraparte, por lo que asilarse en sus deficiencias no se compadecería ni con la ley ni con la seriedad de los negocios jurídicos.

Vigésimo primero: Establecido lo anterior, y antes de entrar a ponderar la prueba rendida, corresponde establecer a cuál de las partes corresponde el peso de la prueba.

XX ha sostenido que, atendida la obligación de garantizar la aeronave contraída por la demandada, es a ella a quien le corresponde probar que el accidente se ha debido a causas ajenas al cumplimiento de su obligación.

Pues bien, hay dos elementos en esta causa que permiten responder la cuestión que formula la actora. El primero está en que, contando la aeronave con un certificado de aeronavegabilidad vigente otorgado

por la Dirección General de Aeronáutica, ZZ se ha asilado en la presunción del Artículo 52, inciso cuarto, del Código Aeronáutico, esto es que la aeronave reúne las condiciones técnicas para volar. La segunda consideración, y que es un hecho debidamente acreditado en autos, consiste en que el antecedente inmediato del accidente, una falla del motor de la nave en vuelo producido por su recalentamiento, cualquiera que sea el momento en que dicho recalentamiento se produjo, tiene relación con el preciso componente del helicóptero al que no se extiende la obligación de garantía. Dados aquella presunción y este último hecho, cuyas consecuencias en materia probatoria obran ambas en favor de la demandada, es inevitable concluir que la carga de acreditar la real existencia y el vigor causal de vicios del helicóptero, de aquéllos comprendidos en la obligación de la demandada, ha revertido a la parte actora.

Vigésimo segundo: Ahora bien, los únicos hechos sustanciales en que existe acuerdo entre los litigantes son los dos siguientes: (i) la ocurrencia del accidente de fecha 24 de enero de 2006, y (ii) el antecedente inmediato del accidente fue una falla del motor de la aeronave en vuelo.

Resulta que el motor del helicóptero está excluido de la obligación de garantía contraída por la demandada, por lo que –si las cosas quedaran allí– mal podría hacerse lugar a la demanda. En efecto, si la obligación de garantía de la demandada no se extiende al turbomotor de la aeronave, y lo ocurrido tiene como antecedente inmediato precisamente una falla del motor, entonces sería forzoso concluir que no existe el incumplimiento en que radica la causa de pedir de la demanda.

Es por ello que, aun dando un amplio alcance a la obligación de garantizar la aeronave, como es el convencimiento de este Árbitro según se ha señalado en los considerandos decimotercero a vigésimo de esta resolución, la demanda solamente puede prosperar si el Árbitro adquiere la convicción, fundada en los antecedentes de autos, que existió algún otro vicio de la aeronave, ahora uno que sí esté comprendido en la obligación de garantía, y que ese vicio –además de existir– habría tenido una relación causal con el accidente sufrido.

Vigésimo tercero: La parte actora, en la demanda y en la réplica, solamente se refiere al tema en términos generales, tales como el accidente ocurrió... por una falla de los equipos, software y mecanismos de la aeronave y una falla atribuible al helicóptero y la aeronave falló y la aeronave se destruyó por una falla de sus elementos, como se escribe a fs. 42, 46 y 92.

Es en su escrito de observaciones a la prueba que la actora, ahora en forma específica, sugiere dos posibles vicios que, a su juicio, reunirían los requisitos mencionados precedentemente. Uno de ellos sería que el ciclo de partida automática falló, dicho en fs. 250, y el otro sería una falla de los instrumentos, al afirmar en fs. 253 que si aceptamos la inverosímil hipótesis que sostiene que “inadvertidamente” la tripulación movió el twist grip y la temperatura se excedió; ello debió haber sido indicado por el VEMD y por múltiples señales de alarma.

Vigésimo cuarto: En lo que dice relación con las fallas del motor y/o de los indicadores del funcionamiento de la aeronave y/o de los elementos de maniobrabilidad y gobierno del helicóptero –entre ellos el gobernador y el “twist grip”, que son los únicos puntos que interesan atendido lo expresado en los considerandos décimo a undécimo, ambos inclusive, la actora acompañó los informes técnicos elaborados por: (a) TR3, organismo dependiente del Ministère des Transports, de L'Équipement, du Tourisme et de la Mer de Francia.; (b) TR2, empresa fabricante del motor; y (c) ZZ, sociedad anónima francesa (en adelante “ZZ Francia”), empresa matriz de la demandada y de TR1, esta última, fabricante y vendedora del helicóptero siniestrado.

La actora acompañó, además, el Informe Final del Accidente emitido por el Departamento de Prevención de Accidentes de la Dirección General de Aeronáutica Civil (en adelante, “DGAC”), el cual se basa en

los mismos tres informes técnicos antes enumerados y en el informe del Ingeniero Aeronáutico señor J.R., incluido como Apéndice N° 5 al Anexo A del Informe Final de la DGAC.

Vigésimo quinto: TR3 se limitó a examinar el instrumento conocido con el nombre VEMD, siglas que corresponden a “Vehicle and Engine Multifunction Display”, esto es la Pantalla de Visualización Multifuncional del Vehículo y Motor, según definición que se incluye en el Informe Final de la DGAC. El examen por parte de TR3 tuvo por objeto recuperar la información almacenada en el VEMD y él se realizó frente a representantes de la DGAC, TR2 y ZZ Francia, además del representante de TR3, sin que se consigne la presencia de algún representante de XX.

Las pericias realizadas en TR3 indican fallas de sobre-temperaturas reportadas ocurridas a los 52 minutos y 56 segundos en que alcanzó el motor 1020° C; a los 52 minutos y 56,5 segundos, en que alcanzó 1025° C; a los 52 minutos y 59 segundos, en que alcanzó 1068° C; y finalmente a los 53 minutos y 9 segundos, en que alcanzó 1174° C.

Vigésimo sexto: TR2 examinó el instrumento conocido con el nombre DECU, siglas que corresponden a Digital Engine Control Unit, esto es la Unidad de Control Digital del Motor, según definición que se incluyen en el Informe Final de la DGAC. Examinó también TR2 el instrumento conocido con el nombre de HMU, siglas que corresponden a Hydro-Mechanical Unit, esto es Unidad Hidromecánica que entrega combustible medido al motor, según definición contenida en el Informe Final de la DGAC y, además, examinó el motor.

Las pericias efectuadas por TR2 se realizaron frente a representantes de TR3, de la DGAC, de ZZ Francia y del representante de XX señor J.P. y ellas señalan que el vaciado del DECU no reveló ninguna discrepancia de operación del motor antes del accidente y que la HMU, conjunto de válvula ajustada y arnés eléctrico cumplan con las especificaciones de TR2.

El informe de TR2 hace referencia a los sobre-límites de temperatura contenidos en el informe de TR3 sobre el VEMD, expresando que el desarme del motor no mostró ninguna discrepancia aparte del daño por sobre-temperatura extrema pasado la cámara de combustión (álabes de la turbina generadora de gas, álabes de turbina libre y álabes guía fijos de la tobera quemados). Esas observaciones coinciden con las sobre-temperaturas registradas por el VEMD.

Vigésimo séptimo: En cuanto al informe elaborado por ZZ Francia, se omite un análisis detallado del mismo por cuanto, además de arrojar conclusiones semejantes a los informes ya analizados, él emana de la matriz de la propia demandada, por lo que este Árbitro estima que podría carecer de la objetividad necesaria.

Vigésimo octavo: Finalmente, es importante consignar los siguientes párrafos contenidos en el análisis efectuado por el ingeniero aeronáutico señor J.R., que, como se ha dicho, constituye el Apéndice 5 del Anexo A del Informe Final de la DGAC.

1. En cuanto al resguardo de antecedentes dicho documento señala: Con el propósito de que la data registrada en el VEMD se mantuviera inalterada, los investigadores mantuvieron la custodia del VEMD, DECU y Motor y no fueron devueltos para poder realizar las pericias necesarias. Los datos registrados en el VEMD fueron fotografiados en las instalaciones de ZZ, lugar donde fue guardada esta aeronave, posterior al accidente. Se procedió a tomar fotografías de cada una de las pantallas de datos del VEMD, donde se evidenciaban los reportes de sobre-límites y fallas. Posteriormente y en presencia el señor J.P., abogado del dueño de la aeronave y antes de despachar tanto el VEMD, DECU y Motor a Francia para los peritajes respectivos, se volvió a revisar los datos registrados en el VEMD, donde se

pudo comprobar que eran los mismos observados al inicio de esta investigación, se sellaron las cajas y se entregaron a la aduana, para su traslado. [Lo destacado es del Árbitro].

Posteriormente en las instalaciones de TR3 francesa, se realizó igual maniobra para comprobar que los datos eran los mismos. Este chequeo realizado por tercera vez y que resultó sin observaciones, dan la confianza necesaria que los datos en la VEMD no fueron alterados por terceras personas.

Lo mismo se puede establecer respecto de los sellos instalados en los contenedores del VEMD, DECU y Motor, los cuales fueron removidos por este investigador en las instalaciones de TR3, para el VEMD y en las instalaciones de TR2 para el DECU y Motor.

Por último, también se puede establecer que los datos del VEMD eran los mismos que se encontraron en el DECU. La data del DECU sólo puede ser extraída desde este componente mediante equipo especial que sólo posee la fábrica, tarea que se realizó en esta instalación en presencia de este investigador y del Jefe del Departamento de Prevención de Accidentes de la Dirección General de Aeronáutica Civil de Chile.

A través del señor E.D., como investigador encargado por parte de TR3 francesa para este accidente y la participación directa en las tareas de peritajes de este investigador y del Jefe del Departamento de Prevención de Accidentes de la Dirección General de Aeronáutica Civil de Chile, en las instalaciones de TR3 para el peritaje del VEMD y en la fábrica TR2 para los peritajes del DECU y Motor, se puede establecer que todas las pericias fueron controladas en todo momento.

2. En relación a las pericias realizadas en los instrumentos VEMD y DECU, el análisis continúa señalando lo siguiente: Las pericias realizadas en TR3, indican que se registraron “falla detectada y sobrelímite detectado”. Los mismos resultados se obtuvieron cuando se efectuó la pericia del DECU en TR2.

Los sobre-límites registrados ocurrieron durante la fase de puesta en marcha y también en vuelo, los valores registrados se encuentran en los Apéndices “1”, “2” y “3”, que son los reportes enviados por TR3 francesa y TR2, respectivamente.

Las indicaciones de fallas también entregan información clave para poder describir lo ocurrido. Todas las fallas registradas ocurrieron en la última fase del vuelo. La primera de las cuatro fallas registradas ocurrió a los 52 minutos y 56 segundos de vuelo y la última a los 53 minutos y 9 segundos de vuelo. El tiempo total de vuelo fue de 53 minutos y 11,5 segundos.

De la tabla de fallas del análisis de los datos descargados desde el VEMD, se desprende que conforme a los códigos de fallas descritos en este informe, el helicóptero al momento de producirse las fallas en vuelo, estaba siendo ocupado en procedimiento de entrenamiento de falla del gobernador DECU.

3. En lo que dice relación con la pericia del motor, el análisis expresa lo que sigue: El desarme de cada uno de los módulos del motor, sus pericias así como también la de los componentes, se efectuó en presencia de este investigador, del Jefe de Prevención de Accidentes y del abogado del dueño del helicóptero señor J.P., el investigador de TR3 señor E.D., investigador de ZZ señor Y.N. y representantes de TR2. La sección fría del motor no presenta mayores daños y la concentración de daños se observa en el área caliente del motor. El desarme efectuado sólo demostró daños por sobre-temperatura desde el sector de la cámara de combustión hacia la parte trasera de motor, como los álabes de la turbina productora de gases, álabes de la turbina libre y toberas de álabes guías, los cuales se encontraron todos muy dañados por efecto de esta sobre-temperatura. Se puede establecer que la sobre-temperatura

sobre los álabes de ambas turbinas fue tan severa que éstos se fundieron, quedando trazas de esta fusión en la parte interior de la carcasa del motor en el sector donde ellos van instalados y en el cono de escape y que sólo quedaron adheridas a las ruedas de turbina una pequeña porción de éstos.

4. En lo que se refiere a la pericia de los componentes el análisis indica lo siguiente: Uno de los aspectos relevantes para poder efectuar el mejor diagnóstico de la causa del accidente eran las pericias que se debían efectuar a los componentes, entre los que se destacan la pericia al HMU, ya que por efecto de un AD este componente debía de haber sido revisado y aplicado una modificación relacionada directamente con el control de flujo de combustible (Cápsula P3), que se pudo verificar físicamente que se había aplicado, tal como lo indicaban los historiales de componente respectivos. Además de lo anterior este componente fue probado en los modos manual y automático sin encontrar observaciones. También se verificó el filtro de entrada a la HMU que se encontró limpio y sin muestras de contaminación en el combustible que contenía. Hay que recordar que también se realizó la prueba de contaminación de combustible del helicóptero a través de una muestra tomada el día del accidente y que ésta se encontró sin observaciones.

Otro componente importante de periciar era la válvula de partida/parada, para verificar que estuviera dentro de las especificaciones de la fábrica, pues un mal funcionamiento de ella (filtración de combustible) podría indicar que cabría la posibilidad de que se hubiera acumulado combustible en la cámara de combustión lo que podría haber provocado una partida caliente. La válvula en cuestión se encontró sin observaciones en el banco de pruebas.

También se efectuó revisión del arnés eléctrico del motor y se encontró sin observaciones, de acuerdo a las especificaciones.

El arnés T4 de indicación de temperatura se encontró con probetas de temperatura quemadas, debido a la sobre-temperatura experimentada por el motor.

Los inyectores de partida también se encontraban en buenas condiciones. Se efectuó el check de permeabilidad del distribuidor de inyección de combustible el cual se encontraba dentro de los parámetros establecidos.

5. Por último, en lo que se refiere el Análisis al Sistema de Seguro de la Palanca del Colectivo del Piloto (twist grip), el análisis indica que “Se pudo comprobar que el seguro funcionaba correctamente, lo que indica que no hubo falla de este elemento. Para más seguridad, también se revisó que la luz ámbar del panel de advertencia funcionara adecuadamente.

Finalmente se puede establecer que en base a las pericias realizadas al seguro de la palanca del acelerador y la luz ámbar de advertencia, al momento del accidente se encontraban funcionando sin problemas”.

6. El análisis concluye expresando que conforme a los antecedentes analizados es posible determinar que la falla del motor no se debió a un mal funcionamiento de éste o de alguno de sus componentes.

Vigésimo noveno: El Informe Final de la DGAC concluye que “en la puesta en marcha del motor, debido probablemente a una falla de operación, se excedió el límite de temperatura que indica el Manual de Vuelo”; y agrega que “el vuelo tuvo una duración de 53 minutos 11,50 segundos y en éste se excedieron las temperaturas del motor, que indica el Manual de Vuelo; más adelante señala que el motor de la aeronave tuvo una falla en vuelo producto del desprendimiento de los álabes de las turbinas, como consecuencia de una puesta en marcha en la que se excedió la temperatura, probablemente agravado

al simular una falla del gobernador en vuelo; y termina indicando como la causa del accidente más probable una falla del motor de la aeronave en vuelo, como consecuencia de los daños sufridos por un exceso de temperatura en la secuencia de puesta en marcha del motor, provocada por una inadecuada operación de su tripulación (partida caliente).

Trigésimo: Que resulta especialmente esclarecedor para este Árbitro las respuestas dadas por don H.B., en su calidad de uno de los dos únicos ocupantes de la aeronave, a las preguntas que le formulara el Árbitro, dentro de las medidas para mejor resolver que decretara y que se leen en fs. 329 a 333.

Indica en ellas claramente el señor H.B. como causa del siniestro una falla del instructor don J.O. En efecto, expresa textualmente... el instructor me sugirió simular una falla del gobernador. Yo le expresé que era mejor hacerlo en la tarde pero me explicó que era una falla simple y no requería de mayor tiempo. En esto hay una cosa que es importante, en este tipo de simulación normalmente se hace previamente un briefing en tierra, que en este caso no se hizo. Esto no es una falla simple, es algo complejo que yo jamás había hecho”. Y más adelante señala “en los helicópteros a pistón las revoluciones van de 0 a 2.200 a 2.500, en una turbina es de alrededor entre 40.000 y 60.000 revoluciones, uno entendiendo con esto que al acelerar la turbina la posibilidad de sobre-revolucionar el motor son enormes, pasan dos cosas: Se sobre-revoluciona y la llama de la cámara de combustión se alarga quemando los álabes [sic].

A mi juicio no simularía jamás esta falla en un helicóptero a turbina. En casi todos los helicópteros a turbina no existe la posibilidad de aceleración manual. Sobre todo para una persona que tiene dos horas en el helicóptero”.

Preguntado para que responda si la simulación de la falla del gobernador consiste en acelerar manualmente la turbina en vez de hacerlo en forma automática como ocurre normalmente, respondió “sí, eso es”. Frente a la pregunta sobre si puede tener relación una sobre-aceleración del gobernador con el calentamiento de la turbina, responde “Absolutamente. Una turbina normal si la aceleras más de dos centímetros de vuelta del colectivo se quema”.

Más adelante niega fundadamente la partida caliente; señala que sólo miró, por instrucciones del señor J.O., el marcador de revoluciones del motor y no otros indicadores; y por último indica las razones por las que habría preferido un aterrizaje por auto-rotación en vez del aterrizaje por aproximación con precaución que fue el que llevó a efecto el instructor señor J.O.

No puede dejar de mencionarse que don H.B., además de ocupante de la aeronave en calidad de alumno de don J.O., es un experimentado piloto y uno de los ejecutivos de la demandante.

Trigésimo primero: Los antecedentes consignados en los considerandos precedentes, son coincidentes en que la causa de la falla del motor o turbina fue su sobrecalentamiento por causas ajenas al funcionamiento intrínseco del motor. El origen o causa inmediata de tal sobrecalentamiento puede ser la sobre-aceleración manual por el piloto al momento de la partida (partida caliente); o bien la sobre-aceleración manual al momento de simular la falla del gobernador; o en ambas oportunidades.

Trigésimo segundo: En lo que dice relación con el funcionamiento de los instrumentos indicadores de la temperatura excedida, los informes técnicos acompañados al juicio dejan constancia de su correcto funcionamiento, sin que se haya aportado prueba alguna que los contradiga, limitándose la actora y dos de sus testigos presentados, señores N.E. y T.B., a objetarlos con suposiciones y conjeturas que pueden parecer plausibles y no exentas de lógica pero que carecen del soporte técnico y de elementos de certeza que permitan dejar sin efecto las conclusiones a que llegan los investigadores de TR2 y de la DGAC.

Trigésimo tercero: Los informes técnicos traídos a colación no explicitan si la sola sobre-aceleración al momento de simular la falla del gobernador ocurrida pocos momentos antes del siniestro, pudo por sí sola producir el sobrecalentamiento del motor y la fundición de sus álabes, o si es requisito para que ello sucediera que el motor hubiese sido sobreacelerado a la partida.

A este sentenciador, sin perjuicio de no ser experto en la materia, para nada le repugna que el sobrecalentamiento del motor sea sólo producto de la sobre-aceleración manual al simularse la falla del gobernador, compartiendo lo expresado por don H.B. en las declaraciones suyas que más arriba se reprodujeron, adicionado lo anterior con lo experimentado por este Árbitro en la diligencia de inspección personal del Tribunal en cuanto a lo forzado que resulta para un piloto acelerar, en forma involuntaria, manualmente el helicóptero al momento de la partida.

Trigésimo cuarto: Sin embargo, y cualquiera que sea la realidad de lo ocurrido, tanto en el caso de la partida caliente como en el de la sobre-aceleración con motivo de la simulación de la falla del gobernador, o en ambos, unidos a un aterrizaje por un método aparentemente no el más adecuado, cabe concluir que la acción ocasionadora del accidente fue una falla humana sin que la actora haya logrado probar, desvirtuando los informes técnicos en contrario, que los elementos indicadores del funcionamiento del motor no funcionaron impidiendo al piloto corregir los errores cometidos o actuar en consonancia con los daños ya ocurridos. Una falla humana, como se ha expresado más arriba, no queda cubierta dentro de los términos y alcances del Contrato de Prestación de Servicios y Garantía, objeto del presente juicio y del cual, como tantas veces se ha ya dicho, emana la jurisdicción de este Árbitro.

Por estas consideraciones y visto, además, lo dispuesto en las normas legales citadas y en los Artículos 628 y siguientes del Código de Procedimiento Civil,

RESUELVO:

- 1°. Que se acogen las tachas formuladas por la demandada, ZZ, a fs. 305 y 306 de autos en contra de los testigos señores J.O. y P.B. y que se rechazan las demás, por los fundamentos ya expuestos.
- 2°. Que se rechaza, en todas sus partes la demanda de cumplimiento de contrato con indemnización de perjuicios interpuesta por XX sociedad de las Islas Vírgenes Británicas en contra de ZZ.
- 3°. Que no se condena en costas a la parte demandante por haber tenido motivos plausibles para litigar. Los honorarios del Árbitro así como los derechos del Centro de Arbitraje y Mediación de la Cámara de Comercio de Santiago, serán pagados en la proporción de un 50% por cada parte.

Autorícese por un Ministro de Fe y notifíquese por cédula a los apoderados de las partes del juicio. Alberto Pulido Cruz, Juez Árbitro.