

Árbitra: Alejandra Aguad Deik
Calidad del Tribunal Arbitral: Mixto
Rol CAM A-3719-2019

Santiago de Chile, a dieciséis de diciembre de dos mil veintiuno.

VISTOS,

I. PARTE EXPOSITIVA.

A. CONSTITUCIÓN DEL ARBITRAJE Y NORMAS DE PROCEDIMIENTO.

1. El presente procedimiento arbitral se ha constituido para conocer y resolver las diferencias ocurridas entre XX y ZZ, en relación al Contrato de Prestación de Servicios [...] Transporte de Minerales de: Mina-DML 1; Mina-DML 2; DML 3-DML 2”, suscrito el 20 de mayo de 2014, de los cuales emana la competencia y jurisdicción del Árbitro para conocerlas y fallarlas.
2. A fojas 34 del expediente electrónico consta la designación de la suscrita como Árbitro Mixto y a fojas 36 la aceptación y el juramento de desempeñar el cargo fielmente, teniéndose por constituido el compromiso.
3. Con fecha 03 de junio de 2019, con asistencia de los apoderados de ambas partes, se llevó a efecto el comparendo en que se fijaron las normas de procedimiento. En el Acta correspondiente, que rola a fojas 47 de autos, se dejó constancia del objeto y naturaleza del arbitraje, y se estableció que las partes del juicio son /a/ XX, representada por M.G., quien designó como abogado patrocinante a don AB y como apoderado a don AB1, y /b/ ZZ, representada por E.O., quien designó como abogados patrocinantes y apoderados a don AB2, y a don AB3, y como apoderado a don AB4.

B. DEMANDA.

A fojas 59 comparece don M.G., en representación convencional de XX, interponiendo demanda de cumplimiento de contrato e indemnización de perjuicios en contra de ZZ.

Señala que desde el año 2007 su representada, XX, viene desarrollando la actividad de transportista de carga y asesoría en el transporte. En dicho contexto, en el mes de enero de 2014, tomó contacto con don T.N., dependiente de ZZ, para explorar la posibilidad de prestarle servicios de transporte logístico. Agrega que luego de un intercambio de correos electrónicos, con fecha 20 de marzo de 2014, sostuvieron una reunión a la que asistieron por parte de ZZ el señor D.P. y P.R., gerente y subgerente de transporte, y por parte de XX asistieron sus representantes E.R., el Gerente de Negocios señor F.R., además del asesor señor P.M.

De esta reunión surgió el interés de ambas partes de celebrar un contrato de transportes, para lo cual su representada, a través del asesor P.M., formuló a D.P. y P.R. de ZZ una serie de consultas técnicas por correo electrónico a fin de poder preparar una propuesta, las que fueron respondidas por H.A. en los siguientes términos: 1.- *Disponen de algún plano de las rutas que nos pueda enviar? Se adjuntan imágenes de rutas de la región, no cuento con planos.* 2.- *Kilometraje de cada ruta. Adjunto Excel.* 3.- *Año de antigüedad máximo de los camiones? 15 años de antigüedad máximo, incluyendo año de fabricación.* 4.- *Tiempos promedios de espera de carga y descarga de los camiones? Proceso de despacho (tara, carguío, pesaje y despacho) entre 35 minutos y 75 minutos.* 5.- *Transporte se realiza durante las 24 hrs y por 7 días a la semana? Jornada. Disponibilidad de despacho las 24 horas, los 7 días de la semana. En cuanto a jornada de trabajo de acuerdo a normativa legal aplicable al transportes terrestre interurbano.* 6.- *Mina se refiere al del desierto? Así es,... se refiere a la Mina ubicada en la región de [...].*

Al día siguiente, con esta información surgieron otras consultas que P.M. le formuló al señor H.A. por correo electrónico de 21 de marzo de 2014 y que fueron respondidas por el señor H.A. por correo electrónico de fecha 24 de marzo, entre las cuales se incluye la siguiente: 4.- *Tiempo de espera para la descarga de los camiones en destino final? 45 minutos a 115 minutos.*

Agrega, el actor, que las consultas formales y por escrito que se le formularon a ZZ eran de la esencia de la propuesta que se les efectuó, pues son elementos del contrato de transportes que se acordó con posterioridad. De este modo con fecha 31 de marzo de 2014, se envió la "PROPUESTA TÉCNICO - ECONÓMICA SERVICIO DE TRANSPORTE DE MINERAL [...] PARA ZZ" a D.P. y a P.R. de ZZ, que consideraba 3 potenciales rutas de transporte, entre las que se cuentan: Trayecto Ida y Regreso DML 3 – DML 2 – DML 3 (428 km); Mina – DML 2 – Mina (604 km); Mina – DML 1 – Mina (808 km).

Continúa el actor explicando que en la propuesta se explicitó, entre otras cosas, que en el cálculo de la tarifa fueron consideradas: (i) las distancias en kms informada por ZZ para cada trayecto, de manera que si se produjeran diferencias por sobre el 10% al informado en un trayecto, XX informaría a ZZ de tal manera de ajustar la tarifa al nuevo escenario; (ii) el uso de la flota de un 100% de la disponibilidad de la misma; (iii) El tiempo informado para el proceso de carga, considerando tara de equipo, carga, pesaje y despacho, de entre 35 y 75 minutos; (iv) El tiempo de descarga de entre 45 y 115 minutos; y (v) un plazo mínimo de 4 años de duración del contrato.

Agrega, el actor que, efectuada la propuesta, y luego de algunas consultas, el día 30 de mayo de 2014 recibió un primer borrador de carta de adjudicación del servicio de transporte para los 3 destinos presupuestados y al mismo precio propuesto por su representada. Sobre ella, se hicieron observaciones, en particular sobre el plazo de duración que en lugar de los 4 años propuestos, señalaba un plazo de 2 años renovable en forma automática por un período de 2 años. Pero con un párrafo que establecía el derecho de ZZ de poner término al contrato en cualquier tiempo con aviso de 30 días.

Finalmente, en la carta de adjudicación de fecha 9 de junio se corrigió un poco el plazo, quedando a 2 años renovables y aviso de 180 días. Señala el actor que, aun cuando esto no era lo que se había conversado, y dejaba a su parte en una posición muy frágil, se les aseguró que era una cláusula estándar de ZZ pero que la idea era generar una relación a largo plazo, por lo que XX decidió aceptar esta condición.

Señala que el primer borrador del documento denominado "Contrato de Prestación de Servicios "[...]" "Transporte de Minerales de: Mina -DML 1; Mina -DML 2; DML 3-DML 2" se le hizo llegar el 13 de

junio de 2014 y contenía las mismas cláusulas de la carta adjudicación y otras adicionales que en nada modificaban el acuerdo logrado en la propuesta y adjudicación. Dicho borrador fue observado por el actor pero ninguna de sus observaciones fue aceptada. El texto final del contrato se firmó por su parte en agosto de 2014 aun cuando el documento tiene fecha 20 de mayo de 2014. El primer transporte de material se realizó el 22 de julio de 2014.

En cuanto a las modificaciones del contrato, refiere el actor que al poco andar de la prestación del servicio de transportes, se detectó los incumplimientos de los parámetros informados por ZZ tanto en tiempos de espera como en uso de los equipos, por lo que habiendo ya incurrido en la inversión de 28 camiones se buscó la forma de disminuir el impacto negativo que el servicio de transportes estaba causando a su empresa, derivado principalmente por el exceso en los tiempos de espera.

Para ello se negoció con ZZ el aumento de la flota como forma de bajar los costos fijos, incorporándose 12 camiones adicionales entre marzo y abril del año 2015, y luego aumentando la flota a un total de 65 camiones a finales del año 2015. Agrega que con la incorporación de estos últimos 27 camiones se modificó la cláusula de duración del contrato, pero nuevamente en los términos impuestos por ZZ. Sobre el particular, el demandante argumenta que para recuperar la inversión de los 65 camiones y sus bateas, por un monto de \$8.500.000.000 y una utilidad de mercado, se requería un plazo de duración del contrato no inferior a 4 años. Ello tomando en consideración, además, que los camiones y sus bateas están especialmente diseñadas para el Transporte de Minerales. Su valor después de su uso es muy bajo, pues no hay mercado en Chile para reutilizarlo.

Continúa el actor relatando que el transporte desde la Mina hasta DML 4, agregado en septiembre de 2015, así como el transporte desde DML 3 a DML 2, fueron muy poco relevantes y la mayor parte del servicio en estos destinos no se ejecutó. Agrega que XX facturó a ZZ la suma de \$28.209.820.616 más IVA durante toda la vigencia del contrato, precisando, más adelante, que de esta suma, \$18.795.862.405.- más IVA corresponde a transportes efectuados desde la Mina a DML 1 con un total de 47.526 viajes o cargas a ese destino; y \$9.021.957.977.- más IVA corresponde a transportes efectuados desde la Mina a la Planta DML 2 con un total de 26.090 viajes o cargas a ese destino.

Luego el actor se refiere al término unilateral del contrato por parte de ZZ. Señala que a principios del año 2018, se le dio aviso que se pondría término al contrato con fecha 30 de noviembre de 2018, lo que fue una gran sorpresa para XX pues su contrato era hasta el 30 de noviembre de 2019.

Frente a dicho aviso, y dada la existencia de aproximadamente 150 trabajadores dependientes del contrato con ZZ que había que finiquitar y la vigencia de los contratos de leasing por los camiones, XX propuso vías alternativas, como la disminución parcial de la flota, lo que no fue aceptado por ZZ, por lo que no le quedó más alternativa que poner término a las faenas, despedir a los trabajadores, e intentar devolver los camiones a las empresas de leasing.

A continuación, el actor precisa los incumplimientos que imputa a la demandada, exponiendo y argumentando lo siguiente:

- a) ZZ no cumplió con los tiempos de carga y descarga: Precisa que durante los años 2015 y 2016 hubo tiempo en exceso por 66.956 horas y durante los años 2017 y 2018 hubo tiempo en exceso

por 85.373 horas. Es decir, un total de 153.329 horas en exceso que deben ser pagadas por el demandado; lo que avalúa en la suma total de \$1.766.009.946 más IVA.

Explica que los perjuicios por exceso de tiempo en carga y descarga con destino DML 2 han sido estimados en su totalidad como ingresos esperados para este destino, calculados sobre la base del número de horas en exceso (57.487) y multiplicado por el ingreso por hora de ese destino (\$14.408), lo que arrojaría un total de \$828.288.678 más IVA. Señala que el valor hora del transporte con destino DML 2 se obtiene dividiendo la facturación total a ese destino (\$49.021.957.977 más IVA) por el número de viajes con destino a Planta DML 2 (26.090), dividido por 24 horas.

En el caso del transporte a DML 1, el cálculo del perjuicio, en cambio, se ha realizado en base al costo fijo incurrido por la actora en las horas de exceso, considerado como el 60% del valor hora (\$9.887), multiplicado por las horas de exceso de dicho destino (94.842), lo que arrojaría un total por este concepto de \$937.721.269 más IVA. Al igual que en el caso anterior, el valor hora del transporte con destino DML 1 se obtiene dividiendo la facturación total a ese destino (\$18.795.862.405 más IVA) por el número de viajes con destino a DML 1 (47.526), dividido por 24 horas. Para fundar esta forma de cálculo, argumenta el actor que en la modificación del contrato de fecha 16 de noviembre de 2015, se incorporó una cláusula de evaluación anticipada de los perjuicios que sufriera XX por la no operatividad de los equipos por causas atribuibles a ZZ, y que se refiere a los costos directos de la operación, que ZZ pagó en reiteradas oportunidades, cuando no se ocuparan equipos de XX por responsabilidad de ZZ. Agrega que este monto que se fijó en 40% de la tarifa promedio, al poco de implementarla se aumentó a 60%, y que ZZ pagó por esta vía a XX durante toda la vida del contrato la suma total de \$617.713.506.

- b) ZZ no cumplió con la ocupación comprometida: Afirma en su demanda que ZZ ofreció que los camiones destinados al contrato estarían ocupados en la operación las 24 horas durante los 7 días de la semana, es decir, un 100% de ocupación, lo que no habría sido cumplido por la demandada, afectando la rentabilidad esperada. Agrega que este daño se produce porque hubo camiones que estando disponibles para trasladar material, no lo hicieron porque el demandado no tenía material para transportar. Respecto de esta partida, reclama, como perjuicio, la suma de \$1.633.655.292 más IVA, monto que resultaría de multiplicar el número total de camiones o vueltas sin ocupar (7.210) por el 60% del ingreso promedio facturado por camión o vuelta durante toda la vigencia del contrato, que correspondería al valor acordado por las partes como evaluación anticipada de perjuicios.
- c) ZZ no cumplió con la duración del contrato: Al respecto, la actora argumenta que aunque la redacción del contrato no lo refleje adecuadamente, el acuerdo era que el contrato se extendía por 4 años, y que la demandada unilateralmente le puso término con fecha 30 de noviembre de 2018, es decir, un año antes del plazo de vigencia acordado. Por este concepto, reclama la suma de \$1.612.666.339 más IVA o lo que el tribunal determine conforme al mérito de la prueba, correspondiente al lucro cesante que habría obtenido la actora de haberse cumplido con la vigencia pactada. Agrega que este perjuicio ha sido calculado como el 20% de los ingresos esperados para ese año.

Luego, refiriéndose al derecho aplicable, la actora razona en general sobre la base de la formación del consentimiento y la ejecución de buena fe del contrato. Argumenta que resulta importante destacar que el precio aceptado por ZZ es idéntico al ofertado en la propuesta de XX y que este precio se "construyó" en base a la información proporcionada por el demandado. Agrega que la oferta y la aceptación, cuando ellas coinciden en el sentir, es decir, cuando la aceptación es el reflejo de la oferta, en términos que ambas coinciden, nace el contrato. No se trata, en la especie, de la existencia de un error, como vicio del consentimiento, sino que de la formación de un consentimiento sobre la base de la información proporcionada por el obligado al pago, cuyo incumplimiento, se tradujo en un perjuicio a su representada.

C. CONTESTACION DE DEMANDA.

A fojas 514, comparecen dentro de plazo don AB2; AB4 y AB3, abogados y en representación judicial de ZZ, solicitando el rechazo en todas sus partes de las acciones deducidas, con costas.

Sostiene que XX para construir su demanda y fundamentar sus pretensiones deconstruye la realidad de los hechos y realiza un montaje que no se aviene con el contrato celebrado entre las partes.

Así, comienza realizando una exposición de la demanda y señala, en lo pertinente, que la demandante pretende entender que en base a las respuestas dadas por ZZ y que mencionó en su propuesta técnico-económica, ZZ habría garantizado que sus camiones iban a estar funcionando las 24 horas del día los 7 días de la semana y que la carga y descarga demoraría como máximo 75 y 115 minutos, respectivamente.

Señala que la actora reconoce que las condiciones bajo las cuales ZZ estuvo dispuesta a adjudicarle el contrato no fueron las mismas que las incluidas en la propuesta técnico-económica. De esta forma, en la adjudicación se estableció un plazo de 2 años prorrogables por otros 2 años, salvo que ZZ comunicara su decisión de ponerle término al vencimiento del plazo con una anticipación no inferior a 180 días, lo que fue aceptado por XX y en definitiva incluido en el Contrato.

Agrega que XX hace referencia a dos modificaciones del contrato. En primer lugar, en enero de 2015 donde se incorporaron 12 camiones adicionales a la flota y, en segundo lugar, a fines de 2015 donde se acordó un nuevo aumento de flota de 27 camiones. Como contrapartida de esta última modificación, XX reconoce que se aumentó la duración del contrato hasta el 30 de noviembre de 2018 pudiéndose renovar por un año más salvo que ZZ comunicare su intención de no prorrogar el contrato con una anticipación no inferior a 30 días respecto del vencimiento. De esta manera, el Contrato pasó de tener un plazo a todo evento de 2 años, a un plazo a todo evento de 4 años y medio (de 6 de junio de 2014 a 30 de noviembre de 2018). Asimismo, se pactó una compensación de los equipos no operativos por más de 24 horas por causas atribuibles a ZZ (falta de minerales para transporte), consistente en el pago de un lucro cesante por equipo el cual correspondería al 40% de la tarifa calculada de manera diaria y el tonelaje promedio transportado por equipo detenido por causas atribuibles a ZZ (en adelante, "Compensación por Detención Imputable a ZZ").

Continúa, la demandada, exponiendo sobre la improcedencia de las pretensiones de la demandante para lo cual desconoce y controvierte todos los hechos expuestos por XX que no sean expresamente reconocidos en la contestación y rechaza todas las acciones y pretensiones de la contraria. Señala que las

acciones presentadas serían un temerario intento por obtener un enriquecimiento ilícito y sin causa a costa de ZZ.

Posteriormente, sobre la gestación y verdaderos acuerdos del contrato, junto con reconocer el intercambio de correos electrónicos de 20, 21 y 22 de marzo de 2014 rechaza el alcance que la actora pretende atribuirle a las respuestas dadas por ZZ. En particular, sostiene que XX olvida mencionar que la primera propuesta fue presentada el 25 de marzo de 2014, la cual no fue aceptada por ZZ por no considerar todas las rutas. De esta forma, con fecha 31 de marzo de 2014, XX habría enviado una nueva propuesta que es la que acompaña en su demanda.

ZZ niega que se hubieren aceptado los términos y condiciones de la segunda propuesta, por lo que nunca se habría formado el consentimiento en torno a ella. En tal sentido, de la lectura de la segunda propuesta, de la carta de adjudicación y del contrato, se puede confirmar que ZZ solo aceptó los precios ofrecidos por XX para los distintos trayectos, los camiones ofrecidos y el método de resolución de controversias. En todo lo demás, la propuesta habría sido rechazada por ZZ.

Señala que si antes de la firma del contrato hubo algún consentimiento entre las partes, fue respecto de los términos y condiciones señalados en la carta de adjudicación de ZZ de 6 de junio de 2014 y que jamás hubo un acuerdo en los términos de la propuesta de XX de 31 de marzo de 2014, la cual ni siquiera fue considerada como parte integrante de la adjudicación.

Continúa señalando que don M.G., representante de XX, no tuvo mayores observaciones al primer borrador del contrato enviado a mediados de junio. En particular, sólo habría objetado el nombre firmante, el nombre de la empresa que debe ser notificada y el punto 4.4 respecto a la retención del 5%. En consecuencia, no tuvo reparo alguno a la cláusula de duración de 2 años que, por cierto, habría sido latamente negociada antes de esa fecha.

Expone que, aun cuando el texto del contrato es claro en relación con los términos y condiciones acordados por las partes: i) no se incluyó ninguna garantía de uso, ni factor de ocupación, ni compensación alguna por no cumplimiento de alguna tasa o factor de ocupación; ii) no se hizo referencia alguna a los tiempos de carga y descarga ni tampoco se estableció compensación por demora; y iii) se estableció claramente que el contrato no tendría una duración fija de 4 años, sino que duraría 2 años, pero que se podría renovar por otros dos, salvo que ZZ manifestara su intención de no renovar el contrato mediante aviso escrito enviado a los menos con 30 días de anticipación. Señala que los términos y condiciones acordados por las partes se consignaron así en el contrato, datándolo el 20 de mayo de 2014 y fijando como fecha de inicio de su plazo el 6 de junio de ese año.

Con relación a las modificaciones del contrato, refiere que en septiembre de 2015 se suscribió un primer adendum para incorporar el tramo “Mina – DML 4”. De igual forma, en noviembre de 2015 se suscribió un segundo adendum a través del cual se amplió la flota a 65 camiones con una disponibilidad mínima de 59 camiones y se incorporó la denominada Compensación por Detención Imputable a ZZ. Asimismo, se extendió la vigencia del contrato hasta el 30 de noviembre de 2018 con una renovación automática por 1 año más salvo aviso en contrario de ZZ. Por último, en agosto de 2017, se suscribió un tercer adendum para incorporar el tramo “Mina – DML 5”.

Agrega que, al momento de suscribir las modificaciones, en septiembre y noviembre de 2015, ya había transcurrido un año y medio de contrato, plazo durante el cual ZZ jamás pagó ni fue requerido por XX para pagar compensaciones, lo cual es indicativo que ello no estaba incluido en el contrato. Además, en las modificaciones no se incluyeron garantías por esos conceptos, salvo una muy específica: la Compensación por Detención Imputable a ZZ.

Sobre la Compensación por Detención Imputable a ZZ, señala que por expreso acuerdo de las partes era una compensación que sólo se hacía efectiva si un equipo por tales causas atribuibles a ZZ permanecía detenido por más de 24 horas. Si las partes pactaron dicha compensación es forzoso concluir que no existía antes y que jamás pactaron una compensación para detenciones que duraran menos de 24 horas ni para otras hipótesis.

Continúa argumentando sobre los incumplimientos del contrato alegados por XX. En ese sentido, sostiene que para que exista incumplimiento de una obligación contractual es requisito previo e indispensable que tal obligación exista y, para que exista, se requiere un acuerdo de voluntades de las partes. Así, señala que las obligaciones cuyo incumplimiento se alega no existen pues nunca fueron pactadas ni son elementos que deban entenderse incorporados al contrato en virtud de la ley o la costumbre, ni emanan de la naturaleza de las obligaciones pactadas en el contrato, todas las cuales fueron íntegra y oportunamente cumplidas por ZZ.

Destaca que la pretensión de cobro de XX por falta de ocupación de los camiones se funda, en primer lugar, en las preguntas realizadas al señor H.A. por correo electrónico. Sobre el particular, sostiene que la contraria realiza una interpretación de mala fe pues sería imposible decir que todos los camiones se utilizarían 24/7, ya que el nivel de uso, mantenimiento y la cantidad de conductores lo impediría. Además de aquellas indisponibilidades por condiciones climáticas, accidentes, certificaciones, etc. En definitiva, señala que ningún operador se desempeña 24/7 y, en consecuencia, lo que se quiso decir fue que la faena de la mina se lleva a cabo 24/7 por lo que la necesidad de los camiones es constante.

Reitera que el contrato, desde su suscripción inicial, nunca incluyó una garantía de utilización de sus camiones 24/7 a una tasa de compensación del 60% de la tarifa pactada. La Compensación por Detención Imputable a ZZ fue pactada un año y medio después para casos específicos y muy distintos a los que pretende XX.

Sobre lo anterior, explica que la compensación (pactada a partir de noviembre de 2015) le garantizaba a XX que cada uno de sus camiones operativos no permanecerían inactivo por un período superior a 24 horas por causas atribuibles a la falta de material para cargar. Ello era aplicable solamente a los camiones que estuvieran en la faena a la espera de poder ser cargados y no se consideraban como disponibles para operar los camiones que se encontraban en mantenimiento, sin chofer, o que por motivos distintos a una detención informada por ZZ se encontraban en la base de XX.

Las causas por las que ZZ podía no necesitar el transporte eran múltiples, entre ellas: a) condiciones climáticas que impedían la operación; b) accidentes ocasionados por terceros que, por protocolo, implicaban una paralización total de faenas; y c) la falta de material para transportar. De esta forma, sólo cuando se producía esta tercera causal y ella duraba más de 24 horas se activaba la compensación y sólo respecto de los camiones disponibles no utilizados. Por este concepto ZZ pagó \$617.713.506.- más IVA a XX, pagos que jamás fueron objetados.

Agrega que lo que hace XX es simplemente el ejercicio de asumir, para cada día de contrato y de manera totalmente arbitraria y unilateral, una supuesta disponibilidad de flota y contrastarla con los viajes diarios realizados por camiones de la demandante; con ello llegan a un total de 8.443 camiones sin utilizar. Luego, aunque no lo explica, resta los camiones compensados con los pagos hechos por nuestra parte por concepto de Compensación por Detención Imputable a ZZ, y llega a una suma de 7.210 camiones por compensar durante toda la vigencia del contrato a lo que le aplica la tarifa excepcional de febrero de 2018.

Así, señala que la manera en que XX pretende extender la Compensación por Detención Imputable a ZZ es equivocada y no se ajusta al contrato, pues: (i) nunca se pagó por no uso de equipos antes de noviembre de 2015; (ii) desde esa fecha la tarifa usada para la compensación era de 40% y sólo para un evento puntual y excepcional se subió en febrero de 2018 a 60%; (iii) XX se conformó con esa aplicación de la cláusula y emitió las facturas correspondientes que le fueron completamente pagadas por un total de más de 600 millones de pesos; (iv) jamás XX solicitó, requirió o reclamó pagos adicionales ni mucho menos efectuó cobros o facturó por compensaciones adicionales a las efectivamente facturadas a ZZ por la suma antes señalada y (v) XX jamás dio siquiera atisbo de cumplimiento, por su parte, a la -supuesta- obligación correlativa de contar con la dotación de choferes para operar toda su flota comprometida 24/7.

En subsidio, la demandada argumenta que si se llegare a establecer que sería procedente algún tipo de compensación por no uso de equipos operativos, estaría extinguida por prescripción toda y cualquier supuesta obligación de ZZ respecto de cualquier período que anteceda en más de 4 años a la fecha de notificación de la demanda de autos, conforme al artículo 822 del Código de Comercio.

Ahora bien, con relación al supuesto incumplimiento de los tiempos de carga y descarga señala que el contrato suscrito no incluyó ninguna consideración relacionada a los tiempos de espera en carga y descarga ni menos una obligación vinculada a esas circunstancias. Ello pues el hecho que un dependiente de ZZ haya respondido a XX una pregunta relacionada con el tiempo de duración de los procesos de carga y descarga antes de haber recibido ZZ la cotización de XX, no tiene ningún carácter obligatorio o vinculante entre las partes, sobre todo si se considera que ZZ desechó los términos y condiciones que XX ofertó en su cotización y, en su lugar, le propuso nuevos términos y condiciones que no incluían ninguna referencia, garantía u obligación relacionada con esa materia. Esos nuevos términos y condiciones fueron en definitiva aceptados por XX cuando suscribió el Contrato.

Señala que esas estimaciones fueron: (i) meramente referenciales; (ii) no se dieron con el carácter de obligatorias y su mención no aparecen ligadas a responsabilidad o efecto alguno para ZZ ni cuando se dieron, ni en la cotización, ni mucho menos en el texto del Contrato.

Además, la definición que se dio del concepto “tiempo de carga” es muy diferente a la que evidentemente le da XX. Basta ver que en la respuesta se señala “Proceso de despacho (tara, carguío, pesaje y despacho), entre 35 minutos y 75 minutos.” El tiempo estimado en dicha respuesta para el proceso sólo considera las variables que ZZ puede llegar a conocer algo mejor: tara, carguío, pesaje y despacho. Sin embargo, para considerar los tiempos que la parte de XX reclama, esta última incluye todo el tiempo de estadía en faenas, esto es todo el tiempo de circulación y permanencia entre las garitas de ingreso y los puntos de carga. Lo anterior, incluye el tiempo que toma la circulación por el interior del área de la mina y eso

incluye traslados y detenciones voluntarias (por descansos, colaciones u otras razones). El sólo traslado por los caminos interiores de la faena puede tomar 1 hora y media o más, y esos tiempos no fueron considerados dentro de la definición que el señor H.A. señaló para el “proceso de despacho” al referirse a: “tara, carguío, pesaje y despacho”. Esa diferente nomenclatura utilizada para considerar lo que es tiempo de carga influye en la cuantificación hecha por la demandante. Una cosa similar ocurre con el proceso de descarga en el que la demandante no define los actos o situaciones que se consideran para definir ese proceso. Tampoco lo hace ni la cotización ni mucho menos el Contrato, por lo que mal podría ZZ ser responsable por excesos de tiempo en un proceso para el cual no se han definido los elementos a ser considerados.

Otra cosa que ciertamente XX considera en los tiempos de exceso es el “atochamiento” por el efecto de la llegada de camiones en bloque. Esto es, el efecto de enviar todos los camiones a la faena el mismo momento en lugar de hacerlo ordenadamente. Esto producía atochamientos que ZZ siempre solicitó evitar.

Con relación a los parámetros para fijar la indemnización, la demandada señala que XX decide la forma de avaluar los supuesto perjuicios distinguiendo los transportes desde la Mina hacia la Planta de DML 2 y desde la Mina hacia el Puerto de DML 1. En el primer caso, la demandante señala que los mayores tiempos en carga y descarga le impedían realizar nuevos fletes y obtener ingresos por ello y que, en el segundo caso, los mayores tiempos de espera afectaban a sus costos directos. La diferencia, según la demandada, estaría dada por que el tramo Mina – DML 2 al ser más corto podría haber permitido algún viaje adicional en el día, en cambio, en el segundo al ser más largo no se podrían haber realizado viajes adicionales por lo que se recurre a un concepto arbitrario inventado por ella y no pactado por las partes relativo a indemnizar el “costo fijo”. De esta forma, con un ejercicio artificial y alejado de lo pactado en el contrato XX pretende obtener nada menos que la millonaria suma de \$1.766.009.946.- más IVA en forma adicional de lo ya obtenido por el contrato.

Continúa, la demandada, sosteniendo que, en cuanto al supuesto incumplimiento del plazo del contrato, las partes negociaron inicialmente un contrato que tendría una vigencia de 2 años, prorrogables por otros 2 años a opción exclusiva de ZZ, y que no incluyó consideraciones, garantías u obligaciones respecto a estándares de ocupación ni tiempo de carga y descarga; y que, a un año y medio de su vigencia, las partes acordaron modificar el contrato aumentando la flota a 65 camiones a cambio de prorrogar el plazo del contrato por 3 años a partir de esa fecha (noviembre de 2015), prorrogable a opción de ZZ por uno más.

Para construir la justificación de su pretensión XX argumenta que ese plazo debía ser de cuatro años para poder justificar una inversión de \$8.500.000.000 en que habría incurrido en la adquisición de 65 camiones, negando ZZ la existencia en la negociación del contrato o en sus modificaciones de indicio alguno de que ésta siquiera supiera que XX debía realizar una inversión en la compra de los camiones.

En cuanto al reclamado término unilateral y anticipado del contrato, ZZ sostiene que el fallo citado por la actora en la demanda se refiere a un asunto completamente distinto ya que las partes, una minera y una contratista de transportes, pactaron una prórroga del contrato que los ligaba por un plazo a todo evento de 5 años y la empresa minera hizo uso de su facultad de poner término unilateralmente y sin expresión de causa cuando apenas había transcurrido un año del plazo pactado. En el caso de marras, en cambio, ZZ no ejerció la facultad de poner término anticipado al contrato que contemplaba la cláusula

SÉPTIMO inciso segundo, sino que simplemente ejerció la facultad de no prorrogarlo a su vencimiento que preveía la cláusula SEGUNDO sección SEIS del Addendum 2. Ambas situaciones serían diferentes ya que la primera supone otorgar a una parte la potestad de alterar con su sola voluntad lo acordado en el contrato y, la segunda, supone únicamente el empleo de un mecanismo del contrato que elimina el efecto de la prórroga automática, mediante la manifestación de voluntad en tal sentido.

En cuanto al derecho, ZZ sostiene que la demanda debe ser rechazada pues importa un grotesco desconocimiento y desprecio del efecto vinculante que el artículo 1545 del Código Civil le reconoce a las partes. Asimismo, alega que en relación con el artículo 1546 del Código Civil, las obligaciones que la actora señala como incumplidas nunca fueron pactadas y no emanan de la naturaleza del contrato y tampoco son elementos que la ley ni la costumbre considere en los contratos de transporte como tampoco pueden emanar del cumplimiento de buena fe de lo efectivamente pactado por las partes. Además, según lo dispuesto en el artículo 1698 del Código Civil incumbe a la actora probar las supuestas obligaciones alegadas.

Agrega, la demandada, que las reglas de interpretación sobre aplicación restringida del texto del contrato, armonía de cláusulas e interpretación auténtica, reguladas respectivamente, en los artículos 1561 y 1564 incisos primero y segundo del Código Civil, convencen en el sentido que: (a) el mecanismo de “Compensación por Detención Imputable a ZZ” estipulado en la cláusula SEGUNDO sección CUATRO de la Adenda 2, que la contraria invoca para fundamentar su pretensión compensatoria o indemnizatoria, no se aplica sino a la materia que allí fue específicamente regulada: detenciones imputables a ZZ por la causa y extensión que en dicha cláusula se reguló taxativamente; (b) las modificaciones introducidas en las tres adendas suscritas por las partes se encargaron de dejar expresamente a salvo o inalteradas las restantes disposiciones del Contrato, entre las cuales está: -i- la cláusula CUARTO sección 4.1 y 4.2, conforme a la cual el precio sólo se pagaba por servicio realizado y, asimismo, aquel era la única contraprestación que podía esperar percibir el Contratista de parte de ZZ, con la sola salvedad del mecanismo de compensación referido en el literal (a) anterior, entendiéndose incluidos en dicho precio o tarifa todos los costos y gastos del Contratista; y, además, -ii- la cláusula VIGÉSIMO PRIMERO que obliga a que cualquier modificación debe ser previa, expresa y explícita, nada de lo cual concurre tratándose de las obligaciones supuestamente existentes e incumplidas que aduce la contraria; y (c) la manera como las partes han aplicado el Contrato, antes de que surgiera el presente conflicto, y que se traduce en que jamás la demandante cobró ni pretendió cobrar los conceptos y montos que ahora reclama, refleja que el genuino sentido y alcance de dicha convención es la que señala su parte.

Señala en lo referente a la alegación de la contraria sobre que la conducta de ZZ sería la de imponer contratos de adhesión, que no cabe sino señalar que ninguno de los requisitos exigidos en los artículos 1451 a 1457 del Código Civil concurren en la especie y, en todo caso, no fueron siquiera invocados, máxime si la petitoria de su demanda se limita al cumplimiento del contrato más indemnización de perjuicios y no alega la nulidad relativa o rescisión de dicho acto.

Agrega que el propio relato de la actora deja en evidencia la aplicación práctica del contrato y que esa aplicación implica una interpretación auténtica de la voluntad de las partes conforme al artículo 1566 del Código Civil. De esta forma, la actora al modificar el contrato buscó una compensación al hecho que los parámetros informados por ZZ al negociar no se dieran en la práctica. Ello sería un evidente

reconocimiento que no había pactada una compensación por ese tema y, en dicha modificación, tampoco se pactó otra compensación por este concepto.

Por último, en subsidio, alega y opondrá: (a) excepción de pago, fundada en que en la lógica del contrato, el precio sólo se pagaba por servicio realizado y era la única contraprestación que podría esperar percibir el contratista de parte de ZZ y, además, en lo dispuesto en los artículos 1567 N° 1 y 1568 y siguientes del Código Civil; y, en subsidio, (b) excepción de prescripción extintiva respecto de cualquier supuesta obligación de ZZ de compensar a XX en cualquier período que anteceda en más de 4 años a la fecha de la notificación de la demanda o a la fecha anterior que este tribunal estime ajustada a derecho, conforme a lo dispuesto en el artículo 822 del Código de Comercio.

D. RÉPLICA.

A fojas 550 consta la réplica de la demandante quien, junto con reiterar las argumentaciones de hecho y los fundamentos de derecho expuestos en la demanda, señala que la propuesta “Técnico-Económica” de fecha 31 de marzo de 2014 contiene una serie de elementos esenciales para proponer el precio de los servicios, en base a información que sólo podía proporcionar la demandada, y que de haber sido otra la información entregada el precio hubiera sido distinto, o bien no hubiese existido oferta.

Señala que la carta de adjudicación es parte del contrato y que si esta carta de adjudicación acepta una oferta efectuada por XX, la oferta y sus términos, es, definitivamente parte integrante del contrato. Agrega que en ninguna parte de la carta adjudicación constaría el rechazo de ZZ de lo contenido en el punto 2 de la propuesta y que ZZ lo habría hecho suyo al haber sido aceptado íntegramente el precio de la oferta.

Continúa, la actora, argumentando que “donde existe la misma razón debe existir la misma disposición”. En tal sentido, el cálculo de la evaluación convencional de los perjuicios definida en 2015 debe ser igual al cálculo en la determinación de los perjuicios en estos autos. Agrega que los días parados y pagados por ZZ durante la vigencia del contrato no fueron considerados en la demanda.

Señala que la flota de camiones contó desde el primer día con sistema de monitoreo GPS junto con la utilización de los sistemas TR2; TR3 y TR4. Ello, permitía medir los tiempos de carga y descarga de los camiones.

Agrega la actora que ZZ excedió los tiempos de espera en los procesos de carga y descarga por mucho más allá del límite máximo informado por la demandada. Señala que las ineficiencias de ZZ no pueden ser de cargo de XX.

Sobre la prescripción alegada, señala que por tratarse de un contrato de tracto sucesivo el plazo de prescripción se inicia una vez terminado el contrato.

En relación con el incumplimiento de la obligación de ZZ de ocupar los camiones, sostiene la actora que el demandado pretende que al firmar el contrato y haber invertido inicialmente en 28 camiones y sus bateas, ZZ no estaba obligada a utilizar los camiones. O, que los camiones que adquirió podían estar estacionados sin transportar material, pues solo pagaban por los servicios realizados. Y si no se realizaba

servicio, porque no había material para transportar, XX debía esperar pacientemente asumiendo los costos que ello implica.

Sostiene que en noviembre de 2015 se pactó una norma especial para cuando los camiones estuvieren parados por culpa de ZZ por más de 24 horas, en que se pagaba el 40% de la tarifa promedio como compensación por daños, la cual fue aumentada a 60% en febrero de 2018. Argumenta, exponiendo que la demandada se olvida de la intención de las partes conforme al artículo 1560 y la norma del artículo 1566 del Código Civil, teniendo en consideración que el contrato fue redactado íntegramente por ZZ. Agrega que ZZ se olvida de la modificación de noviembre de 2015 en donde se habría acordado un mínimo de ocupación como obligación para XX. Asimismo, señala que la disponibilidad del 100% de la flota no es para que los camiones estén estacionados a la espera de carga, pues el precio se fijó por tonelada transportada. Es para que estén el máximo de tiempo posible transportando material.

Señala que XX no pretende que los camiones circulen 24/7 sino que el demandado cumpla su obligación de dar material para que los camiones lo transporten y no para que estén estacionados a la espera de que buenamente el demandado los cargue. En cuanto a los perjuicios demandados, en la estimación se incluye una utilización diaria de camiones a razón de vueltas por día, pues la obligación del demandado es que día a día se cargara un camión y sólo se consideran los que estaban disponibles para ser cargados y que no se cargaban por incumplimiento de la demandada.

Expone que, un mínimo de 59 camiones disponibles, 100% de disponibilidad o 24/7, implica transportar material todos los días. Y si ZZ pudiera no necesitar el transporte por falta de material, siendo de ella la responsabilidad de obtenerlo, debe indemnizar a XX quién tenía los camiones a la espera por encargo de ella. Respecto a la determinación de los perjuicios señala, nuevamente, que se debe aplicar el mismo concepto de daño que se utilizó para una circunstancia similar a la que se reclama, esto es, el 60% de la tarifa promedio.

En cuanto a la prescripción alegada por la demandada, reitera que se trata de un contrato de tracto sucesivo y que el plazo de prescripción se inicia una vez terminado el contrato.

Ahora, en relación con el incumplimiento de la obligación de ZZ de respetar el plazo de 4 años de duración, la actora señala que la propuesta técnico-económica de marzo de 2014 es parte del contrato y en la oferta se propuso realizar un servicio de transportes a una tarifa determinada en pesos por tonelada transportada, y con un contrato a un plazo mínimo de 4 años. La segunda oferta se envió con las modificaciones en las rutas, pero con el mismo plazo y la respuesta a ésta fue la carta de adjudicación en la cual se agregaba la facultad de ZZ de poner término al contrato con un aviso de 30 días. XX no estuvo de acuerdo con la cláusula y finalmente, luego de un intercambio de correos, se propone que el contrato sea a 2 años con una renovación automática de 2 años más y la facultad de poner término de ZZ sería con un plazo mínimo de 180 días. Sin embargo, advierte la actora, en conversación telefónica de fecha 2 de junio de 2014 entre las partes se sostuvo que el contrato era a 4 años y que la redacción de la adjudicación era un formato estándar de ZZ.

Señala que XX confió de buena fe en ZZ y que no sería posible pensar en que se haría una inversión de esa magnitud para un contrato a 180 días sino fue porque le aseguraron que era una redacción tipo del contrato y que el contrato sería a 4 años, incluso si fueran 2 sería insuficiente.

Expone que la demandada pretende confundir a este Tribunal Arbitral haciendo creer que el aumento de plazo acordado en noviembre de 2015 fue hecho en compensación al no cumplimiento de los parámetros iniciales. Reitera que a fines de 2014 se vieron los incumplimientos y en enero se acordó la incorporación de 12 camiones adicionales. Sostiene que el aumento de 12 camiones y después de 25 adicionales, nada tiene que ver con una compensación por el incumplimiento de los parámetros informados por ZZ; ese aumento de camiones sirvió para bajar los costos fijos y con ello lograr la utilidad en el servicio.

Sostiene que la modificación del plazo en noviembre de 2015 fue hecha a instancias de XX porque desde el primer momento estaban incómodos con la redacción vigente de 180 días, o incluso de 2 años como erradamente sostiene el demandado, el que, como se dijo anteriormente, estaba asociado al plazo de financiamiento que obtenía XX.

Continúa, la actora, señalando que al momento de presentarse a ZZ en enero del año 2014, XX era una empresa de transportes con 15 años de experiencia y exitosa. Pero con ninguna experiencia en Transporte de Minerales, ello se informó a T.N. en la primera entrevista. Asimismo, señala que también es falso que no se haya mencionado que XX debía comprar camiones para prestar el servicio de transportes que se estaba contratando. En definitiva, ZZ sabía que XX debía invertir al menos \$8.500.000.000 para prestar el servicio de transportes. Ese monto invertido no se hizo por un contrato a 180 días, ni a 2 ni a 3 años. Se hizo con un contrato a 4 años.

Señala que el contrato se renovaba por 1 año (con lo cual se logran los 4 años que siempre se acordó), salvo que la demandada, abusivamente y sin necesidad de expresión de causa decidiera ponerle término. Argumenta, entonces, que el aviso de término de contrato de fecha 12 de octubre de 2018 denota el arbitrario actuar de la demandada, pues sin motivo racional ni justificación alguna, e incluso pretendiendo abstraerse de cualquier responsabilidad, pone término al contrato.

E. DÚPLICA.

A fojas 581 consta el escrito de dúplica de la demandada, que se remite a todo lo expuesto al contestar la demanda y señala que parece inaceptable la postura de la demandante en cuanto a que la oferta técnico-económica formulada por ella en la fase precontractual, en lo que respecta a sus condiciones, debe entenderse íntegramente aceptada por ZZ desde que no fue rechazada expresamente por ella al formular (en su contrapropuesta) los términos de las condiciones bajo las cuales formulaba la adjudicación.

Argumenta que según lo dispuesto en los artículos 101 y 102 del Código de Comercio, la oferta hecha por XX fue rechazada por ZZ desde que en su carta de adjudicación formuló nuevas condiciones bajo las cuales estaba dispuesta a celebrar el contrato con la demandante.

Ahora bien, en cuanto a los supuestos incumplimientos de los usos mínimos de camiones y de los tiempos máximos de demora en labores de carga y descarga señala que resulta inaceptable utilizar como argumento para la indemnización el hecho que a un año y medio de iniciado el contrato, las partes acordaron una modificación a este, estableciendo una fórmula de compensación por camiones no utilizados por causas imputables a ZZ por más de 24 horas. Ello, pues según la contraria dicha modificación constituiría una evaluación convencional de los perjuicios que serviría para determinar eventuales perjuicios anteriores a esa fecha y por hipótesis no reguladas expresamente.

Agrega que antes de 2015 no existía ningún tipo de compensación por no cumplimiento de supuestas obligaciones de ocupación mínima de camiones ni por incumplimientos en los tiempos máximos de carga y descarga. Asimismo, la contraria pretendería aplicar la compensación a situaciones no previstas, de manera retroactiva y no haciendo un análisis camión por camión para determinar si estos estuvieran detenidos más de 24 horas por causas atribuibles a ZZ, sino que sumando todas las horas teóricamente disponibles.

Argumenta, la demandada, que resulta incompatible pensar en introducir en un contrato como el que nos ocupa un concepto de compensación tanto por no uso de flota como por tiempos excesivos de espera en carga y descarga ya que, en realidad, ambos ítems constituyen una misma cosa; se trata de un cobro doble por el mismo concepto por cuanto utiliza, para generarse, el mismo insumo: tiempo en que los camiones no están transportando carga.

Expone, en relación con la demanda por terminación del contrato, que gran parte del argumento de la contraria se construye con la idea de que, en el comienzo, el contrato se pactó a 4 años y no a 2 renovables por otros 2 (como en realidad ocurrió), sin embargo, en la práctica este argumento no tiene ninguna importancia dado que el contrato en realidad duró 4 años y medio.

Agrega que tampoco tiene relevancia el análisis de la actora respecto a la cláusula que permitía poner término anticipado al contrato. Ello, pues esa facultad nunca se utilizó toda vez que el plazo fijo a todo evento de 3 años y opcional de un año más fue aceptado por XX como remedio y compensación suficiente, y por ello si el contrato estuvo plenamente vigente durante esos tres años fijos pactados, entonces, no corresponde que XX reclame ahora que ZZ, al no prorrogar el contrato, lo que hizo fue terminarlo anticipadamente.

Continúa, la demandada, señalando que aun cuando ejerció legítimamente una prerrogativa contractual al manifestar dentro del plazo establecido su intención de no prorrogar el contrato, hace presente que la decisión fue adoptada en base a: i) evaluación de desempeño de XX la cual no fue óptima para los estándares de ZZ; ii) el costo de XX versus los otros proveedores; iii) el tamaño de XX y la menor entrega de seguridad; y iv) las condiciones de mercado y la necesidades de reducir la operación.

F. CONCILIACIÓN.

Con fecha 26 de septiembre de 2019, conforme a las Bases de Procedimiento, se celebró la audiencia de conciliación con la asistencia de los apoderados de las partes. En ella se convino suspender la audiencia de conciliación tras lo cual, con fecha 9 de octubre de 2019, se celebró una nueva audiencia de conciliación, sin embargo, ésta no prosperó.

G. PRUEBA.

Por resoluciones de fechas 14 de octubre y 29 de octubre de 2019, se recibió la causa a prueba, fijándose como hechos controvertidos, substanciales y pertinentes, los siguientes:

1. Existencia, vigencia, estipulaciones y alcance de los derechos y obligaciones contraídas por las partes en el Contrato de Prestación de Servicios [...] sobre Transporte de Minerales de: Mina –

- DML 1; Mina – DML 2; DML 3 – DML2 celebrado mediante instrumento privado de fecha 20 de mayo de 2014, y sus modificaciones, en adelante el “Contrato”.
2. Efectividad de haberse incorporado al Contrato una obligación, garantía o condición relativa a los tiempos de carga y descarga de los camiones para la ejecución de los servicios de transporte comprendidos en él. En su caso, alcance de dicha estipulación y cumplimiento de los tiempos comprometidos.
 3. Efectividad de haberse incorporado al Contrato una obligación, garantía o condición relativa a cierta tasa o porcentaje de ocupación mínima de la flota de camiones disponibles para la ejecución de los servicios de transporte comprendidos en él. En su caso, alcance de dicha estipulación y cumplimiento de la ocupación comprometida.
 4. Hechos constitutivos del incumplimiento que la actora atribuye a la demandada respecto al plazo pactado para la vigencia del Contrato.
 5. Existencia, naturaleza y monto de los perjuicios reclamados por la demandante. Relación causal entre los incumplimientos que imputa a la demandada y los perjuicios cuya indemnización reclama.

Que, para acreditar sus respectivas alegaciones, las partes rindieron y aportaron al juicio las siguientes probanzas:

[Atendida la extensión de la prueba referida en el laudo arbitral, se suprime la individualización detallada de ella]

- a. **PRUEBA DOCUMENTAL DE LA DEMANDANTE**
[...]
- b. **PRUEBA DOCUMENTAL DE LA DEMANDADA**
[...]
- c. **EXHIBICIÓN DE DOCUMENTOS EN PODER DE TERCEROS.**
[...]
- d. **PRUEBA TESTIMONIAL DEMANDANTE.**

Por la parte demandante depusieron en autos los siguientes testigos, todos los cuales fueron juramentados y legalmente examinados, a saber:

1. Sr. G.M., ingeniero civil mecánico, domiciliado en [...].
2. Sr. J.S., ingeniero civil, domiciliado en [...].
3. Sr. F.R., ingeniero civil químico, domiciliado en [...].
4. Sr. A.V., contador público, domiciliado en [...].
5. Sr. M.S., ingeniero civil industrial, domiciliado en [...].
6. Sr. P.C., ingeniero civil industrial, domiciliado en [...].

- e. **PRUEBA TESTIMONIAL DEMANDADA.**

Por la parte demandada depusieron en autos los siguientes testigos, los cuales fueron juramentados y legalmente examinados, a saber:

1. Sr. H.A., cédula de identidad N° [...], ingeniero en ejecución en minas, domiciliado en [...].
2. Sr. P.R., cédula de identidad N° [...], ingeniero civil industrial, domiciliado en [...].
3. Sr. R.J., cédula de identidad N° [...], ingeniero civil industrial, domiciliado en [...].
4. Sr. A.E., cédula de identidad N° [...], ingeniero civil industrial, domiciliado en [...].
5. Sr. M.O., cédula de identidad N° [...], ingeniero civil industrial, domiciliado en [...].
6. Sr. C.S., cédula de identidad N° [...], ingeniero, domiciliado en [...].
7. Sr. T.C., cédula de identidad N° [...], ingeniero en administración logística, domiciliado en [...].
8. Sr. J.M., cédula de identidad N° [...], ingeniero en construcción e ingeniero civil industrial, domiciliado en [...].
9. Sr. D.P., cédula de identidad N° [...], ingeniero comercial, domiciliado en [...].
10. Sr. J.C., cédula de identidad N° [...], ingeniero, domiciliado en [...].
11. Sr. A.D.; cédula de identidad N° [...], ingeniero ejecución metalúrgica, domiciliado en [...].
12. Sr. C.C., cédula de identidad N° [...], ingeniero comercial, domiciliado en [...].

f. ABSOLUCIÓN DE POSICIONES.

Con fecha 5 de marzo de 2020, y como consta en acta que rola a fojas 866, comparece don **M.G.** en representación de XX quien presta declaración al tenor del pliego de posiciones acompañado en autos.

g. PERITAJES.

A solicitud de la demandante, se decretó y evacuó un peritaje, con los fines y objetos definidos en el comparendo celebrado con fecha 2 de diciembre de 2019, cuya acta rola a fojas 655, y para cuyo propósito, a fojas 759, el tribunal designó a **PE**, quien con fecha 2 de marzo de 2020 aceptó el cargo y juró desempeñarlo fielmente, y cuyo informe fue agregado a fojas 869.

A solicitud de la parte demandada, se decretaron y evacuaron dos peritajes, con los fines y objetos definidos en el comparendo celebrado de fecha 31 de enero de 2020, cuya acta rola a fojas 859, y para cuyo propósito, a fojas 830, el tribunal designó a los siguientes profesionales: a) perito ingeniero industrial con especialidad en transportes, **PE1**, quien con fecha 28 de enero de 2020 aceptó el cargo y juró desempeñarlo fielmente, y cuyo informe pericial fue agregado a fojas 2170. La respuesta a las observaciones formuladas por las partes rola a fojas 2337 y 2343, y el informe pericial complementario, decretado a solicitud de las partes, fue agregado a fojas 2509; y b) perito ingeniero con especialidad en geomensura, **PE2**, quien con fecha 28 de enero de 2020 aceptó el cargo y juró desempeñarlo fielmente y cuyo informe pericial fue agregado a fojas 1382. La respuesta a las observaciones formuladas por las partes rola a fojas 2348 y 2362, y el informe pericial complementario, decretado a solicitud de las partes, fue agregado a fojas 2483.

Se sostuvieron dos audiencias de consulta con los peritos designados en autos, cuyas actas rolan a fojas 2336 y 2535.

h. INSPECCIÓN PERSONAL DEL TRIBUNAL

A fojas 720, la demandada solicitó como prueba la inspección personal del Tribunal en la faena de ZZ ubicada en la Mina, con la finalidad que este tribunal pudiera constatar, in situ y de primera fuente, el proceso de carga y descarga de camiones, entre otros hechos materia del juicio. Con fecha 2 de diciembre de 2019 se decretó la diligencia de inspección personal del tribunal, la cual tuvo lugar el 26 de agosto de 2021 en la faena Mina [...] según consta en acta que rola a fojas 2551.

Con ocasión de esta diligencia, se exhibieron y luego se agregaron al expediente, los siguientes documentos:

- a. Informe Operacional de Carga de Equipos en Mina [...] elaborado por el señor G.S. con fecha 11 de marzo de 2020 (fojas 2542)
- b. Documento denominado “Itinerario Propuesto” entregado en las oficinas de ZZ que contiene un plano de la faena de la Mina [...] (fojas 2541)
- c. Presentación en herramienta Power Point efectuada por don G.S. al inicio de la diligencia de inspección personal del tribunal del día 27 de agosto de 2021 (fojas 2555).

i. OBSERVACIONES A LA PRUEBA Y CITACIÓN A OÍR SENTENCIA.

A fojas 2589 y siguientes, rola el escrito de observaciones a la prueba presentado por la parte demandante, y a fojas 2653 y siguientes el escrito de observaciones a la prueba presentado por la parte demandada.

Con fecha 25 de octubre de 2021 se escucharon los alegatos de clausura ofrecidos por las partes, según consta del acta de fojas 2698.

Con fecha 02 de noviembre de 2021 se citó a las partes a oír sentencia.

II. PARTE CONSIDERATIVA

PRIMERO: Que, mediante presentación de fecha 29 de noviembre de 2019, la parte demandada ZZ objetó, por las causales que se indicarán, los siguientes documentos:

- (a) “Copia del contrato de fecha 01 de febrero de 2013 suscrito por ZZ y Transportes TR. para el transporte de minerales”; por falta de integridad y falta de autenticidad.
- (b) “Copia del contrato de prestación de servicios de fecha 01 de agosto de 2017, suscrito entre XX y la sociedad TR1; por la causal de falta de integridad.
- (c) “Copia del documento denominado “INFORME FINAL” emitido con fecha 4 de abril de 2019 por la empresa TR2, suscrito por el gerente general de la empresa señor J.S.”; por la causal de falta de integridad.
- (d) “Archivo NN, emanado de ZZ respecto a los tiempos de espera de los camiones en planta de DML 2”; por la causal de falta de autenticidad.
- (e) “Impresión de la página web de los camiones marca [...]en donde garantizan que estarán en la carretera cuando se necesite: 100% del tiempo.”; por falta de integridad.
- (f) Documentos denominados “CONTRATO [...] XX 2 Marca [...] (aparejado bajo el archivo denominado “BO1””, “Nº[...] CONTRATO PRIVADO 7 Bateas (aparejado bajo el archivo denominado “BO2””, “Nº[...] Servicios Logísticos XX (aparejado bajo el archivo denominado “BO3”)” y “Nº[...] Modificación Servicios Logísticos XX (aparejado bajo el archivo denominado “BO3”)”; todos ellos por la causal de falta de integridad.

Que, según consta de la presentación de fecha 05 de diciembre de 2021, XX contestó el traslado que le fuera conferido con fecha 2 de diciembre del mismo año, solicitando el rechazo de las objeciones señaladas, dejándose la resolución de las objeciones referidas para el momento de dictarse sentencia definitiva, tal como consta de la resolución de fecha 09 de diciembre de 2021.

Sin perjuicio de lo anterior, cabe hacer presente que, en relación al documento señalado en la letra a) precedente, esto es, “Copia del contrato de fecha 01 de febrero de 2013 suscrito por ZZ y Transportes TR. para el transporte de minerales”, durante la tramitación del proceso se abrió un término probatorio incidental respecto a la objeción deducida; término durante el cual la parte de XX se allanó a la objeción formulada y solicitó tener por no presentado el instrumento en cuestión. Así fue resuelto y declarado mediante resolución de fecha 19 de diciembre de 2019, la que actualmente se encuentra firme y ejecutoriada. Por lo anterior, en lo sucesivo se resolverán únicamente las objeciones pendientes.

Uno. En cuanto al documento individualizado en la letra b) precedente, esto es, la denominada “Copia del contrato de prestación de servicios de fecha 01 de agosto de 2017, suscrito entre XX y la sociedad TR1, la parte demandada objetó dicho documento por falta de integridad, por *“no contener los Anexos A y B a que se hacen referencia en su cláusula TERCERA. Por lo anterior, el documento no es completo al faltarle piezas al mismo para que pueda producir algún efecto en juicio.”*

Al contestar el traslado, la parte de XX acompañó a los autos los citados Anexos A y B, los que se tuvieron por acompañados, con citación, mediante resolución de fecha 09 de diciembre de 2021, sin que dentro del plazo de citación conferido se hayan objetado los Anexos referidos.

Al respecto, y como bien es sabido, la falta de integridad importa, en estricto rigor, que el instrumento en cuestión no sea completo, faltando al mismo todas o alguna de sus partes. En el caso de marras, si bien es cierto el documento fue, en principio, acompañado de manera incompleta, luego XX enmendó su omisión incorporando al proceso los Anexos propios del contrato en cuestión, dotando así de integridad al documento.

Por lo anterior, y considerando que no existió oposición alguna de parte de ZZ a los Anexos incorporados, se rechazará la objeción deducida a este respecto, tal como se declarará en la parte resolutive del fallo, todo lo cual se entiende sin perjuicio del valor probatorio que esta sentenciadora le asigne.

Dos. En cuanto al documento señalado en la letra c), esto es, la “copia del documento denominado “INFORME FINAL” emitido con fecha 4 de abril de 2019 por la empresa TR2, suscrito por el gerente general de la empresa señor J.S.”, ZZ sostiene que dicho documento carecería de integridad, toda vez que *“el mismo no contiene ni los documentos, planillas, procedimiento ni datos de coordenadas geográficos utilizados para arribar a sus conclusiones que allí se indican”*.

Al contestar el traslado, la parte de XX sostuvo que *“el documento y los antecedentes requeridos por la contraria en su objeción, se encuentran todos y cada uno de ellos acompañados en el pendrive que está en poder de la demandada”*.

Analizado el documento en cuestión y particularmente el pendrive que lo contiene, puede concluirse que el instrumento en comento no carece de integridad, pues el mismo ha sido acompañado en formato

digital con todos sus antecedentes, especialmente una carpeta que contiene la planilla Excel que incluye todos los datos utilizados por TR2 para emitir el informe señalado. De esta manera, siendo el documento, a juicio de esta sentenciadora, suficiente y completo, la objeción deducida deberá ser rechazada, tal como se dirá en la parte resolutive.

Tres. Respecto al documento señalado en la letra d), ZZ sostiene que dicho documento carecería de autenticidad, toda vez que el mismo no emanaría de su parte, sino que del señor F.R., quien a la sazón era Director y Representante Legal de XX.

Contestando el traslado, la parte de XX sostuvo que dicho documento no carecería de autenticidad, pues emanaría efectivamente de ZZ.

Con todo, según se puede leer de la presentación de fecha 5 de diciembre de 2019, XX reconoce que la generación del documento fue efectivamente realizada por el señor F.R., ello a través de las credenciales de acceso que ZZ le habría otorgado a la plataforma de control denominada TR4. En otras palabras, lo que se desprende de los dichos de XX es que el documento en cuestión fue elaborado por el Sr. F.R. con la información obtenida desde el sistema TR4, con el que trabaja ZZ.

Así, atendida la confesión realizada por XX, y considerando que la falta de autenticidad tiene lugar cuando el documento no ha sido realmente otorgado y autorizado por las personas y de la manera que en el mismo instrumento se expresa, no cabe sino concluir que dicha objeción deberá ser acogida, toda vez que el documento en cuestión no emana de ZZ, sino de la propia parte que lo presenta en juicio, aun cuando hubiere sido confeccionado con la información obtenida desde la plataforma que dispone ZZ; todo ello sin perjuicio de la valoración que eventualmente pudiera darse al documento en cuestión conforme a las reglas de la sana crítica.

Cuatro. En cuanto a la “Impresión de la página web de los camiones Marca [...]”, la parte objetante sostiene que el instrumento en cuestión carecería integridad por cuanto no le *“consta que sea un documento completo ni que se baste a sí mismo.”*

Al respecto, cabe señalar que dicha objeción, en los términos planteados, habrá de ser rechazada debido a que su fundamento no dice relación con las causales establecidas a tal efecto en la letra d) del numeral 7 de las Bases del Procedimiento fijadas con fecha 3 de junio de 2019. Así, cuando se alude a las causales por las cuales un documento puede ser impugnado como elemento de convicción, sólo se refiere a falta de integridad o de autenticidad de los mismos, pero nada se dice respecto a “no constar su integridad” a la parte en contra de quien se presentan los documentos; no pudiendo esta sentenciadora subsumir aquella alegación en alguna de las causales antes referidas, cuando no han sido legalmente invocadas por quien pretende restar valor probatorio a dichos documentos.

Cinco. Finalmente, en relación a los documentos indicados en la letra f), ZZ funda su objeción en la falta de integridad, argumentando que se trataría de *“un mero borrador de documento, sin firmas ni otra forma de identificación de sus otorgantes”*.

A pesar de sus dichos, la objeción no se funda en la falta de autenticidad (por no ser documentos suscritos por quienes aparecen otorgándolos), sino en la falta de integridad.

Como se ha señalado, la causal de falta de integridad dice relación con que el instrumento sea incompleto, o no esté compuesto por todas sus partes, lo que no se observa en la especie. Por el contrario, los documentos acompañados a este respecto por XX son íntegros y cuentan con todas sus páginas, de manera tal que la objeción deducida, en los términos planteados, y en atención a la causal invocada, deberá ser rechazada, tal como se dirá en la parte resolutive del fallo.

SEGUNDO: Que, de otro lado, mediante presentación de fecha 16 de diciembre de 2019, XX objetó, en el numeral 2 b) de la presentación en comento, el documento acompañado bajo el numeral 15 de la presentación de ZZ de fecha 28 de noviembre de 2019, denominado “Correo electrónico enviado por don J.R., Asesor en Prevención de Riesgos de ZZ, con fecha 23 de agosto de 2018, bajo el asunto Alerta de Seguridad 29 / XX.”

Al respecto, XX sostiene que el documento carecería de integridad *“toda vez que el mismo se refiere a Alerta de Seguridad N° 29, pero no se incluye el resto de los numerales ni existe indicio del contexto de dicho documento o documento matriz del cual emana.”*

Contestando el traslado que le fuera conferido mediante resolución de fecha 19 de diciembre de 2019, ZZ solicitó el rechazo de la objeción, señalando que el documento *“es íntegro y completo porque (...) ese correo electrónico no es parte de una cadena que haya sido cercenada, y su documento adjunto fue precisamente aparejado bajo el numeral 16) de nuestro de pruebas (sic) de fecha 28 de noviembre de 2019, por lo que difícilmente puede hablarse de un documento parcial o que carezca de todas sus partes como para que la objeción documental formulada pueda prosperar.”*

Pues bien, del análisis del documento en cuestión es posible advertir que el correo electrónico acompañado por la parte demandada es un documento electrónico completo, que no aparece como intervenido ni cortado, de manera tal que todo su texto consta íntegramente en el expediente. Del mismo modo, el documento adjunto de dicho correo fue también acompañado al proceso, sin que el mismo fuera objetado de contrario.

Así las cosas, más allá de la denominación del instrumento en cuestión, y considerando que el documento no carece de integridad, se rechazará la objeción deducida a este respecto, tal como se declarará en la parte resolutive del fallo, todo lo cual se entiende sin perjuicio del valor probatorio que esta sentenciadora le asigne.

TERCERO: Que la recapitulación de las cuestiones controvertidas planteadas por las partes en los escritos del fondo, resumidas en lo expositivo, es la siguiente: (a) Si ZZ se obligó o garantizó a XX un plazo mínimo de 4 años de duración de los servicios de transporte contratados y, de existir dicha obligación, si ésta fue o no cumplida por la demandada; (b) Si ZZ se obligó o garantizó a XX que el 100% de la flota dispuesta por ésta para la prestación de los servicios contratados sería utilizada por ZZ las 24 horas durante los 7 días de la semana y, de existir dicha obligación, si ésta fue o no cumplida por la demandada; y (c) Si ZZ se obligó o garantizó a XX ciertos tiempos máximos de espera de carga en la Mina y de descarga en DML 2 y en DML 1; y de existir tal obligación o garantía, cuál es su alcance, y si se verificó o no el cumplimiento de la misma por parte de la demandada.

CUARTO: Que la relación contractual que ligó a las partes corresponde a un contrato de servicio de Transporte de Minerales que se gestó a partir de las negociaciones sostenidas por ellas en el mes de marzo del año 2014 y que culminó con la suscripción del Contrato de Prestación de Servicios [...] “Transporte

de Minerales de: Mina – DML 1; Mina – DML 2; DML 3 – DML 2" fechado al 20 de mayo de 2014 y sus posteriores adendas.

Antes de abocarnos al análisis de los antecedentes probatorios recaídos sobre los aspectos controvertidos, preciso es referirse a las principales estipulaciones/declaraciones contenidas en los documentos emanados de las partes desde las tratativas preliminares hasta la conclusión del servicio, y que se detallan a continuación:

- (a) Propuesta Técnico-Económica de fecha 31 de marzo de 2014 presentada por XX a ZZ / la “Propuesta”:
 - a. Contempla 3 potenciales rutas de transporte correspondientes a: (i) DML 3 – DML 2 – DML 3 (428 km por vuelta) con una tarifa de \$8.088 por tonelada transportada; (ii) Mina – DML 2 – Mina (604 Km por vuelta) con una tarifa de \$10.802 por tonelada transportada; y (iii) Mina – DML 1 – Mina (808 Km por vuelta) con una tarifa de \$13.800 por tonelada transportada.
 - b. Bajo el numeral 2, la Propuesta estipula las condiciones que fueron consideradas por XX para calcular la tarifa de cada ruta, entre ellas: distancias en kms informadas por ZZ para cada trayecto; uso de la flota de un 100% de disponibilidad de la misma; flota de 28 camiones, además de 1 camión de back-up en faena; tiempo para el proceso de carga, considerando tara de equipo, carga, pesaje y despacho, entre 35 y 75 minutos; tiempo de descarga entre 45 y 115 minutos. Además, dentro del clausulado de la Propuesta, específicamente en su cláusula quinta: Duración del Contrato, se contempla un plazo mínimo de 4 años de duración, sin perjuicio que las partes acuerden negociar un plazo mayor.
- (b) Carta de adjudicación de fecha 06 de junio de 2014 [...] de ZZ /la “Carta de Adjudicación”:
 - a. Objeto: Se adjudica a XX el servicio denominado “Transporte de Minerales de: Mina – DML 1; Mina – DML 2; DML 3 – DML 2”.
 - b. Duración: Se establece un período de 2 años desde el día 06 de junio de 2014, renovables automáticamente por un período de dos años más, a menos que ZZ comunique su decisión de ponerle término al vencimiento del plazo en vigor, mediante carta enviada a la empresa con una anticipación no inferior a 30 días respecto del vencimiento. Adicionalmente, se estipula que ZZ podrá poner término anticipado total o parcialmente a la vigencia del contrato, en cualquier tiempo, sin necesidad de expresar causa alguna, mediante un aviso por escrito al contratista con al menos 180 días de anticipación a la fecha en que se requiere poner término efectivo al Contrato.
 - c. Precio: Las tarifas estipuladas en la Carta de Adjudicación corresponden a las mismas tarifas ofertadas para cada ruta por XX en la Propuesta.
- (c) Contrato de Prestación de Servicios [...] “Transporte de Minerales de: Mina-DML 1; Mina – DML 2; DML 3 – DML 2”, fechado al 20 de mayo de 2014 / el “Contrato”:
 - a. Objeto: Servicio de “Transporte de Minerales de: Mina-DML 1; Mina – DML 2; DML 3 – DML 2” para ZZ y sus sociedades relacionadas.
 - b. Documentos integrantes del Contrato: Sistema de Gestión Integral de Salud y Seguridad en el Trabajo ZZ; Reglamento para Empresas Contratista y Subcontratistas de ZZ; Procedimiento “Certificación de vehículos y equipos automotores”; y Carta de Adjudicación.
 - c. Precio: El precio pactado en el Contrato corresponde a las mismas tarifas ofertadas para cada ruta por XX en la Propuesta.

- d. Plazo: Se establece un período de 2 años desde el día 06 de junio de 2014, renovables automáticamente por un período de dos años más, a menos que ZZ comunique su decisión de ponerle término al vencimiento del plazo en vigor, mediante carta enviada a la empresa con una anticipación no inferior a 30 días respecto del vencimiento. Adicionalmente, se estipula que ZZ podrá poner término anticipado total o parcialmente a la vigencia del contrato, en cualquier tiempo, sin necesidad de expresar causa alguna, mediante un aviso por escrito al contratista con al menos 180 días de anticipación a la fecha en que se requiere poner término efectivo al Contrato
 - e. Solución de controversias: Arbitraje ante árbitro mixto de acuerdo al Reglamento Procesal de Arbitraje vigente del CAM.
- (d) Addendum -1 - al Contrato, de fecha 15 de septiembre de 2015 / “Primera Adenda”, por la cual se incorporó al alcance de los servicios el tramo “Mina – DML 4”.
- (e) Addendum -2 - al Contrato, de fecha 16 de noviembre de 2015 / “Segunda Adenda”, donde se incorporaron las siguientes modificaciones al Contrato:
- a. Se amplió la flota total de 38 camiones a 65 camiones que debían estar disponibles a partir del 19 de diciembre de 2015 (cláusula segunda, numeral uno).
 - b. Se estableció una disponibilidad mínima de 59 camiones, es decir, un 90% de la flota total (cláusula segunda, numeral tres).
 - c. Se incorporó una cláusula de lucro cesante / “Compensación por Detención Imputable a ZZ” / para el caso que se tuvieran equipos no operativos por causas atribuibles a ZZ (falta de sales de transporte), en cuyo evento *“ZZ pagará a XX el lucro cesante por equipo, el cual corresponderá al 40% de la tarifa calculada de manera diaria y al tonelaje promedio transportado por equipo detenido por causas atribuibles a ZZ. Esta compensación se hará efectiva cuando un camión se encuentra detenido por más de 24 horas”* (cláusula segunda numeral cuatro).
 - d. Se extendió la vigencia del contrato hasta el 30 de noviembre de 2018 con una renovación automática por 1 año más, salvo aviso en contrario de ZZ con 30 días de anticipación al respectivo vencimiento (cláusula segunda numeral seis).
- (f) Addendum – 3 – al Contrato, de fecha 25 de agosto de 2017, / “Tercera Adenda”, por la cual se incorporó al alcance de los servicios el tramo “Mina – DML 5”.
- (g) Carta de fecha 12 de octubre de 2018, por la cual ZZ comunicó a XX su voluntad de no renovar el Contrato, de manera de que el término del mismo se producirá el 30 de noviembre de 2018, de conformidad a la cláusula segunda numeral seis de la Segunda Adenda.

QUINTO: Que la actora funda sus pretensiones y, particularmente, la existencia de las obligaciones que estima incumplidas, en las condiciones tenidas en vista para calcular las tarifas acordadas con ZZ para el servicio de Transporte de Minerales y que fueron incorporadas explícitamente a la Propuesta formulada por ella, sobre la base de la información que le fue proporcionada por la demandada en la etapa precontractual relativa a los procesos operacionales al interior de la faena, información que sólo era y podía ser de conocimiento de ZZ. Argumenta, al efecto, que el precio aceptado por ZZ es idéntico al ofertado en la Propuesta de XX y que como el precio se construyó en base a la información proporcionada por el demandado, y éste fue finalmente convenido en el mismo valor ofertado, no cabe sino concluir que hubo consentimiento también respecto de los presupuestos tenidos en vista para su tarificación.

Al respecto, se rindió en autos suficiente prueba documental y testimonial para acreditar que, durante las tratativas preliminares, existió un intercambio de información sobre la base de preguntas de XX y

respuestas de ZZ referentes, entre otras, a kilometraje de cada ruta; tiempos promedios de espera en los puntos de carga (faena en Mina) y descarga (DML 2 y DML 1) y disponibilidad de despacho. De ello dan cuenta los correos electrónicos acompañados a los autos (**documento G.a.2**) intercambiados entre el 18 y el 24 de marzo de 2014, en los que participan, entre otros, como emisores y destinatarios don P.M. (de XX) y D.P., P.R. y H.A. (de ZZ), documentos reconocidos por los tres últimos en sus respectivas declaraciones testimoniales. Así don **H.A.**, quien otrora se desempeñaba como jefe del Área de Despacho de la Mina, frente a la pregunta formulada por XX acerca de los tiempos promedios de espera de carga y descarga de los camiones, la respuesta del señor H.A. fue: *“Proceso de despacho (tara, carguío, pesaje y despacho) entre 35 minutos y 75 minutos”*. Por su parte, frente a la pregunta de XX acerca de si el transporte se realiza durante las 24 hrs y por 7 días a la semana, la respuesta del señor H.A. fue del siguiente tenor: *“Disponibilidad de despacho las 24 horas, los 7 días de la semana. En cuanto a jornada de trabajo de acuerdo a normativa legal aplicable al transporte terrestre interurbano”*. Finalmente, ante la pregunta sobre los tiempos de espera para la descarga de los camiones en destino final, la respuesta de ZZ fue: *“45 minutos a 115 minutos”*.

Por su parte, la demandada junto con reconocer el intercambio de correos electrónicos de marzo de 2014 rechaza el alcance que la actora pretende atribuirle a las respuestas dadas por ZZ. Sostiene que jamás hubo acuerdo en los términos de la Propuesta de XX, pues dicha oferta no fue aceptada pura y simplemente, sino que con modificaciones por contener condiciones diversas, de manera que la respuesta de ZZ, manifestada en la Carta de Adjudicación, constituye una oferta del todo distinta (“contraoferta”). Agrega que la Propuesta de XX ni siquiera fue considerada como parte integrante de la Carta de Adjudicación y que el texto del Contrato es claro en relación con los términos y condiciones acordados por las partes: i) no se incluyó ninguna garantía de uso, ni factor de ocupación, ni compensación alguna por no cumplimiento de alguna tasa o factor de ocupación de los camiones; ii) no se hizo referencia alguna a los tiempos de carga y descarga ni tampoco se estableció compensación por demora; y iii) se estableció claramente que el contrato no tendría una duración fija de 4 años, sino que duraría 2 años, pero que se podría renovar por otros dos.

SEXTO: Que de cara a la primera de las cuestiones controvertidas que han sido referidas en el considerando tercero, esto es, en relación al plazo de duración del Contrato, sostiene la actora que, aunque la redacción del contrato no lo refleje adecuadamente, el acuerdo con ZZ era que el contrato se extendía por 4 años, y que la demandada unilateralmente le puso término con fecha 30 de noviembre de 2018, es decir, un año antes del plazo de vigencia acordado. Argumenta que, para recuperar la inversión de los 65 camiones y sus bateas, por un monto de \$8.500.000.000 y una utilidad de mercado, se requería de un plazo de duración del contrato no inferior a 4 años, y que la demandada estaba en conocimiento, tanto a la fecha de negociar el Contrato como al acordarse la ampliación de la flota, que XX debía realizar una importante inversión en la compra de los camiones.

Por su parte, la demandada afirma que las partes negociaron inicialmente un contrato que tendría una vigencia de 2 años, prorrogables por otros 2 años a opción exclusiva de ZZ, y que, a un año y medio de su vigencia, las partes acordaron modificar el contrato aumentando la flota a 65 camiones a cambio de prorrogar el plazo del Contrato por 3 años a partir de esa fecha (noviembre de 2015), prorrogable a opción de ZZ por un año más. Agrega que ZZ no puso término anticipado al Contrato, sino que simplemente ejerció la facultad de no prorrogarlo a su vencimiento de conformidad a la cláusula segunda numeral 6 de la Segunda Adenda. Niega, además, haber estado en conocimiento de la inversión que debía realizar XX para la compra de los camiones.

SÉPTIMO: Que, conforme a las declaraciones de las partes contenidas en sus respectivos escritos de litis, y a las probanzas rendidas en autos, se tendrá por establecido que: (i) si bien el Contrato fue datado con fecha 20 de mayo de 2014, este fue suscrito con posterioridad a la Carta de Adjudicación; que la vigencia del Contrato se pactó a contar del 6 de junio de 2014; y que el primer servicio de transporte objeto del mismo se prestó a mediados del mes de julio de 2014. Así lo dan cuenta los registros [...] (plataforma de registro de proveedores de servicios) (**documento G.c.4**), el informe pericial elaborado por PE (**documento G.g**) y los Estados de Pago, Órdenes de Compra y facturas acompañadas a los autos (**documentos G.a.21**); (ii) que entre los meses de marzo y abril de 2015 se incorporaron a la flota inicial para la prestación de los servicios de transporte otros 12 camiones nuevos adquiridos por XX mediante leasing otorgado por la empresa LEASING S.A. (**Respuesta a posición 12 del acta de Absolución de posiciones de M.G.; declaraciones contestes de los testigos A.V. y F.R., y contratos de leasing/documentos G.a.25**); y (iii) que el Contrato terminó el 30 de noviembre de 2018 por decisión de ZZ de no prorrogar su vigencia por un año más (**documento G.b.4**).

En consecuencia, y sin entrar todavía a juzgar sobre la procedencia de la pretensión indemnizatoria por término anticipado del Contrato, debe precisarse que al menos en relación a los 28 camiones inicialmente contemplados para el servicio de transporte, el Contrato se extendió efectivamente por más de 4 años (julio 2014 a noviembre 2018). En este sentido, el testigo de XX, don **F.R.**, declaró que el Contrato se cumplió *“pero solamente para los primeros 28 camiones, yo después tuve ingreso de camiones que fueron 12 camiones en marzo de 2015 y los otros 25 camiones ingresaron en enero de 2016, entonces no, al menos para los últimos dos... ingresos no se cumplió el plazo”*. Ergo, la pretensión del actor bajo este capítulo debe acotarse a la Segunda Adenda pactada en el mes de noviembre de 2015 por la cual se formalizó y acordó el aumento de la flota total a 65 camiones y una extensión del plazo de vigencia del Contrato hasta el 30 de noviembre de 2018, con una prórroga automática de un año, salvo que ZZ manifieste su voluntad de no prorrogarlo mediante un preaviso de 30 días al vencimiento del plazo pactado.

OCTAVO: Aclarado lo anterior, conviene ahora precisar cuál es el alcance y sentido de la estipulación contractual relativa a la vigencia de los servicios contratados.

Del tenor de los documentos singularizados en el considerando cuarto precedente, no objetados de contrario, aparece manifestada explícitamente en la Propuesta la voluntad del oferente, XX, de pactar una vigencia no inferior a 4 años. Por su parte, los contratos de leasing acompañados (**documentos G.a.25**) dan cuenta de operaciones celebradas por XX con diversas empresas entre junio de 2014 y diciembre de 2015 para el financiamiento de equipos nuevos (tracto camiones, semiremolques y camionetas), en los que se pactaron cuotas de entre 37 a 60 meses, siendo la gran mayoría de ellos a 4 años plazo, todo lo cual sugiere que la vigencia propuesta por XX para los servicios a ZZ se justifica en la intención del proponente de recuperar la inversión comprometida en equipos para la ejecución del Contrato, tal como lo relata en el libelo pretensor.

Por su parte, de los dichos de la actora contenidos particularmente en su escrito de réplica, aparece que la condición relativa al plazo de vigencia del contrato fue discutida por las partes, no sólo en las tratativas preliminares a la celebración del Contrato, sino también durante su ejecución, según fue declarado por los propios testigos de ZZ. Así, don **P.R.** declaró: *“Buena, claramente XX siempre quiso, siempre insistía en un período más largo, pero -de nuevo-, en el fondo nosotros siempre somos precavidos y así lo hemos hecho por lo menos en mi período, de tener contratos de no tan largo plazo...”*, y **D.P.** corroboró: *“... sí M.G. traía siempre en la mesa de negociaciones el tema del plazo, para tratar de alargarlo y nosotros siempre, obviamente nuestra posición era ir*

paulatinamente evaluando cómo era el desempeño de la compañía para ver si lo alargábamos después...”. En este sentido, refiere la actora que en la primera carta de adjudicación de ZZ se contemplaba un contrato a dos años plazo, renovable únicamente por un año más, pero con una cláusula de salida que facultaba a ZZ a poner término al mismo en cualquier tiempo con un preaviso de 30 días. Luego, frente a la insistencia de XX, ZZ habría modificado la cláusula relativa al plazo, contemplando un período inicial de dos años renovables por períodos sucesivos de dos años, y con una cláusula de salida a favor de ZZ con preaviso de 180 días. Junto con lo anterior, se habría asegurado a XX que el contrato era a 4 años y que la redacción de la adjudicación correspondía a un formato estándar del mandante.

En este sentido, el absolvente, señor **M.G.**, gerente general de XX, contestando a la pregunta n°1 del pliego de posiciones, manifestó “...ellos nos invitaron a este Transporte de Minerales y para este Transporte de Minerales nosotros no teníamos los equipos, no teníamos las tolvas, las bateas y tampoco teníamos los camiones porque eran camiones distintos a los camiones que nosotros teníamos ... y por lo tanto, lo teníamos que plantear sobre cuatro años porque por un tema de la compra de los equipos”. Agregó más adelante, que cuando se discutió el tema del plazo en el Contrato - ya habiéndose acordado el servicio y comprado los camiones - y también cuando se acordó la Segunda Adenda, los señores P.R. y D.P. de ZZ le dijeron que no se preocupara por el plazo pero que no podían colocar cuatro años o más porque tendría que haber sido una licitación y no una adjudicación directa, “por eso iban a colocar 2+2 y después por eso también colocaron 3+1, que siempre sumaba cuatro”.

Con todo, por mucho que esa haya sido la férrea intención o deseo manifestado por XX a ZZ tanto en las tratativas preliminares como durante la ejecución del Contrato, lo cierto es que tanto la Carta de Adjudicación (que forma parte integrante del Contrato) como el Contrato y la Segunda Adenda, que se refieren explícitamente al plazo de vigencia de los servicios, expresan una voluntad común-consentimiento- diversa a la pretendida por el actor, y no hay razones o consideraciones de peso que permitan desatender su tenor literal ni antecedentes probatorios que acrediten haberse acordado alguna modificación al plazo establecido, ya sea expresa o tácita, o que se derive de la aplicación práctica del Contrato. En efecto, conforme a la cláusula séptima del Contrato, éste se pactó con una vigencia original de 2 años contados desde el 6 de junio de 2014, prorrogable automáticamente por otros 2 años más. Luego, en la Segunda Adenda al Contrato, las partes acordaron modificar la duración pactada, extendiendo su vigencia al 30 de noviembre de 2018, prorrogable automáticamente por un año más.

NOVENO: De otro lado, si bien la actora ha manifestado en sus escritos de litis que XX no tuvo posibilidad real de negociar las cláusulas contractuales, no se alegó por ésta la nulidad o ineficacia de esta disposición contractual ni fue materia de esta controversia la naturaleza del Contrato, en cuanto a haberse formado el consentimiento por adhesión al modelo impuesto por ZZ. Siendo así, la labor hermenéutica exige al intérprete buscar o develar la *intención común* de los contratantes detrás de una declaración o estipulación contractual. A su turno, la primera regla de interpretación -en tanto contrato libremente discutido- acorde con el art. 1560 del Código Civil, debe ser la de la primacía de las estipulaciones expresas de las partes, entendiendo que el texto del contrato refleja su verdadera intención o voluntad. En este sentido, la Corte Suprema ha declarado que “la labor interpretativa de los actos y contratos radica en conocer los puntos en que ha confluído la intención de los contratantes, la voluntad que han expresado al celebrar el acto o convención de que se trata, es decir, aquello en lo que han consentido, uniéndolos y determinándolos a contratar. El artículo 1560 del Código Civil presupone que la prevalencia de la intención de los contratantes por sobre lo literal de las cláusulas o términos de su acuerdo queda supeditada a que aquélla se conozca “claramente”, es decir, de un modo palmario o manifiesto, descartando cualquier ambigüedad sobre el particular, en tanto que la norma del artículo 1564 de dicho ordenamiento exige al intérprete la consideración de la totalidad de las cláusulas de la convención al efectuar la exégesis del contrato, con la

*finalidad de identificar el sentido que "mejor convenga" al mismo en su conjunto, pudiendo recurrirse, incluso, a los términos de otros acuerdos entre las partes sobre la materia y a la aplicación práctica que hayan hecho de las estipulaciones de que se trata". "Que en estas condiciones aparece como obvio, y así se desprende de lo dispuesto en el artículo 1560 del Código Civil, que el primer aspecto básico a considerar es la especificación de lo pactado, vale decir, el texto en que se plasma la convención"*¹.

Siguiendo con este razonamiento, quien pretenda sostener que las partes quisieron decir algo diferente a lo que pactaron expresamente en el texto del contrato debe acreditarlo de manera suficiente, por ejemplo, mediante confesión de parte o por la vía de la interpretación auténtica, es decir, demostrando una ejecución práctica del contrato que desmienta la letra del mismo. En la especie, tratándose de la cláusula de vigencia, no hay antecedente alguno aportado al proceso que permita inferir de ZZ una voluntad semejante a la intención manifestada por XX en la Propuesta y/o diversa a la pactada expresamente en el Contrato y en la Segunda Adenda. Por el contrario, las declaraciones contestes y fundadas de los testigos señores **P.R.** y **D.P.**, dan cuenta que, por tratarse de un operador nuevo y por haberse adjudicado el servicio por trato directo, ZZ no quería obligarse a un contrato de largo aliento, estando, sin embargo, dispuesto a prorrogarlo en la medida que XX demostrara un buen desempeño y las condiciones de mercado y del producto lo permitieran.

DÉCIMO: Con lo razonado en los considerados precedentes, no cabe sino concluir que al suscribir la Segunda Adenda, XX asumió sobre sí el riesgo de que ZZ pusiera término a los servicios con fecha 30 de noviembre de 2018. En efecto, aun cuando se tenga por establecido que a la fecha en que se discutió la cláusula relativa al plazo del Contrato ya se había acordado entre las partes la contratación del servicio, en los términos incorporados a la Propuesta, y se habían comprado por XX los camiones con los que dio inicio al transporte, lo cierto es que cuando la actora accedió a aumentar su flota a 65 camiones, en el mes de noviembre de 2015, lo hizo entonces a sabiendas que ZZ solo estaba dispuesto a extender la vigencia del contrato por 3 años a contar de la Segunda Adenda, con una posible prórroga de un año más, es decir, consciente de que ZZ estaba facultada a poner término a los servicios antes de que se cumplieran 4 años desde la celebración del respectivo acuerdo. No obstante, decidió realizar la inversión. Evidencia lo anterior el correo electrónico de fecha 16 de mayo de 2018 enviado por el señor M.G., gerente general de XX, a R.J. de ZZ (**documento G.b.7**), en el que le solicita expresamente que *"nos des la extensión del contrato por el año restante"*.

Cabe hacer notar además que, a diferencia de lo pretendido por la actora en su demanda, la comunicación del término del Contrato por parte de ZZ no constituye el ejercicio de la facultad de poner término "anticipado" al mismo, sino simplemente la manifestación de la voluntad en orden a no prorrogar su vigencia, conforme lo estipulado en la cláusula segunda numeral seis de la Segunda Adenda.

Luego, sin necesidad de juzgar las causas por las cuales ZZ decidió prescindir de los servicios de XX, ya que era libre para hacerlo, los antecedentes aportados al proceso permiten descartar que la facultad de no prorrogar el Contrato haya sido ejercida por la demandada de forma abusiva. En este sentido, aun cuando no se consideren factores asociados a niveles de desempeño y riesgo financiero del contratista como detonantes de la decisión de ZZ de no prorrogar el Contrato, lo cierto es que ambas partes y sus testigos están contestes en que una de las principales razones del término del Contrato se debió a un cambio en

¹Corte Suprema, 21/12/2020, Rol: 21351-2019, *Constructora Ingenieros Asociados Limitada con Ministerio de Obras Públicas*, Rol 38189-2016. Thomson Reuters CL/JUR/175640/2020.

el plan de negocios del mandante que llevó a una reducción en la producción de mineral empujada por el aumento en la explotación del mineral, al punto que el servicio de transporte que prestaba XX no fue reemplazado con otro operador, es decir, se trató de una decisión fundada en una legítima razón de negocio, lo que excluye la idea de ilicitud de la conducta. Así, el testigo **R.J.** que participó del proceso de salida de XX de la faena de ZZ, explicó “...lo que ocurrió es que nosotros tenemos que realizar básicamente un menor transporte de producto total el año 2019 y, por ende, en el fondo se veía que nosotros teníamos que llevar una disminución de flota en el total de nuestro sistema y en ese sentido no había espacio para que Transportes XX en el fondo, o nosotros accediéramos a renovar o acceder a ese año adicional, ni tampoco para que ingresase otro transportista al sistema para reemplazar a XX sino que simplemente no había carga para poder extender estos 65 equipos, ni 40, ni 30, ni 20 durante el año siguiente o en los años siguientes. Y cuando comento que en el fondo ese proceso de disminución de disponibilidad de productos se presentó incluso antes de noviembre, es porque nosotros sí nos vimos afectados como gerencia Logística para poder darle carga en el fondo a todos los transportistas, hicimos varios esfuerzos para poder en el fondo generar cosechas y producción y disponibilidad para que empresa XX pudiese en el fondo hasta el último de ese contrato, transportar productos...”.

Adicionalmente, según testimonios contestes de **A.E., C.C. y R.J.**, y que son coincidentes con el correo electrónico de fecha 10 de septiembre de 2018 enviado por A.V. de XX a C.C. de ZZ (**documento G.b.5**), las partes acordaron un plan de salida para no detener el servicio de XX y maximizar su operación hasta el término de la vigencia pactada (noviembre 2018), no obstante no contar con carga suficiente desde el mes de septiembre de 2018, lo que es demostrativo de una conducta de ZZ tendiente a minimizar el impacto que para la actora podía causar el término del contrato, particularmente en relación a los costos asociados a la desmovilización.

Por los razonamientos expuestos, no se visualiza el incumplimiento en razón de la vigencia pactada que, a este respecto, la actora atribuye a la demandada.

DÉCIMO PRIMERO: Tocante, ahora, a los otros dos incumplimientos que XX imputa a ZZ relacionados con una tasa mínima de ocupación de camiones y tiempos de carga y descarga, preciso es hacer notar que en las cláusulas contenidas en el Contrato no existe mención alguna a estos elementos como obligaciones, condiciones o garantías expresamente estipuladas, lo que no necesariamente resulta suficiente para descartar su aplicación de la conducta exigible a las partes. Así, a diferencia de la pretensión relativa al plazo del Contrato, donde sí existe estipulación expresa de contrario, la determinación de la existencia de una eventual obligación de ZZ relativa a un porcentaje mínimo de ocupación de camiones y tiempos máximos de carga y descarga, obliga a esta sentenciadora a juzgar su existencia, sentido, alcance y cumplimiento a la luz de su correspondencia con un estándar de conducta debido conforme a las exigencias de la buena fe (art. 1546 del Código Civil), ejecución práctica del contrato, deberes secundarios de conducta, propósito práctico y equilibrio prestacional.

En efecto, la modernización del derecho de las obligaciones y la reconstrucción del contrato desde el dogma de la autonomía de la voluntad a la idea de un intercambio de prestaciones entre dos patrimonios ha traído consigo importantes conceptos como el de *justicia contractual*, fundamento del denominado

*equilibrio prestacional*². Esta tendencia la podemos observar en los códigos civiles más modernos³, instrumentos de *soft law*⁴, doctrina nacional⁵ y, en ciertas disposiciones de nuestro ordenamiento jurídico⁶. En general, el equilibrio prestacional ha sido elevado por la dogmática comparada a la categoría de principio, y ha concitado el interés y la atención de un importante sector de la civilística nacional. De esta forma, su utilización se vería justificada normativamente con miras a integrar una laguna legal, interpretar el acuerdo negocial o justificar la procedencia de una institución que no tiene reconocimiento normativo expreso.

Por su parte, la determinación o restablecimiento del equilibrio prestacional debe estar orientada al propósito práctico del contrato, lo cual además tendrá impacto en la determinación del ámbito de protección del contrato y la indemnización de perjuicios⁷. En este sentido, el juez, en su operación jurídica de integración, debe establecer las obligaciones que implícitamente se derivan del contrato en razón de su finalidad⁸, lo que nos reconduce al principio general de la buena fe⁹.

En nuestro medio, la noción de buena fe objetiva, en tanto arquetipo de una conducta elevada a la condición de norma, y presente en todo el *iter* contractual, cumple diferentes funciones. La denominada *función integradora* de la buena fe permite identificar ciertos deberes especiales de conducta exigibles en los términos del artículo 1546 del Código Civil, pues emanan de la naturaleza de la obligación, de la ley o de la costumbre. Se trata, en fin, de obligaciones que no estando explícitamente previstas en el contrato

² La doctrina nacional lo ha definido como “*aqué en virtud del cual las desproporciones significativamente importantes acaecidas durante la conclusión del contrato o durante su ejecución deben ser corregidas y sancionadas*”. LÓPEZ, Patricia (2015), “El principio de equilibrio contractual en el código civil chileno y su particular importancia como fundamento de algunas instituciones del moderno derecho de las obligaciones en la dogmática nacional, *Revista Chilena de Derecho Privado*, N° 25, p. 165.

³ Reforma del *Code* y arts. 423, 157, 478 a 480 del Código Civil brasileiro.

⁴ Artículos 75 (2) y 37 de los PLDC; arts. 4.103 a 4.109, 6.111 y 9.101 a 9.510 de los PECL; arts. 7:201 y 7:215 del capítulo vii del libro ii y art. 1:101 del capítulo i del libro iii del DCFR; arts. 3.4 a 3.11, 6.2.2 a 6.2.3 y 7.2.1 a 7.4.12 de los PCCI.

⁵ LÓPEZ, Patricia (2015); DE LA MAZA, Íñigo (2007); PIZARRO, Carlos (2011); WALKER, Nathalie (2017), MUNITA, Renzo (2021), entre otros.

⁶ Letra g) del art. 16 de la Ley N° 19.496 sobre Protección de los Derechos de los Consumidores como mecanismo de control de los contratos de adhesión.

⁷ DE LA MAZA, Íñigo y VIDAL, Álvaro (2014), “Propósito práctico, incumplimiento contractual y remedios del acreedor. Con ocasión de tres recientes sentencias de la Corte Suprema”, *Revista Ius et Praxis*, núm. 1, año 2014. p. 16.

⁸ En palabras de Morales “*el negocio jurídico debe ser entendido, siguiendo la idea de Castro, no simplemente como un mecanismo de creación, modificación o extinción de relaciones jurídicas, aunque también le cabe ese cometido, sino como algo más complejo y de más amplio alcance: como un medio para organizar los particulares sus propios intereses. Extrayendo las consecuencias que pueden derivarse es este enfoque, resulta que todo negocio jurídico, en sí mismo considerado, justifica en quienes lo ha celebrado un determinado interés, que razonablemente aspiran a ver satisfecho, y que, también, por múltiples causas, unas imputables a la conducta de la otra parte y otras no imputables a ella, puede quedar sin satisfacción*”. MORALES, Antonio (2018), Claves de la modernización del derecho de los contratos, en *Estudios de Derechos de los Contratos: formación, cumplimiento e incumplimiento*, año 2018, pp. 80-81.

⁹ Para mayor profundidad sobre la vinculación entre buena fe y propósito práctico ver ALCALDE (2008) y BARAONA (1998). Citados por DE LA MAZA Y VIDAL (2014).

emanan de la finalidad buscada al contratar¹⁰, o bien, del propósito práctico del contrato, y que están encaminadas a posibilitar el cumplimiento de la prestación, tales como los deberes de colaboración e información.

En este sentido, cabe consignar que el testigo de XX, señor **M.S.**, dando testimonio de los usos y costumbres en la industria, explicó: *“Una de las cosas importantes en lo que es un transporte de minerales, tiene que ver con las obligaciones de ambas partes, yo me obligo como transportista a poner los equipos para transportar tu producto y tú como generador de la carga, te obligas a tener la carga, horarios, tiempos de carguío, equipos para cargar porque en el caso que ninguno... cualquiera de las dos partes no cumpla se hace improductivo el contrato. Y eso nos lleva a que en la evaluación cuando uno presenta una oferta económica todas las características del contrato, van indexadas a la tarifa que yo propuse como dólar por tonelada”*.

Con todo, en la exégesis del acuerdo negocial la determinación de los deberes especiales o secundarios de conducta que emanan de la buena fe y que están orientados a la finalidad o propósito práctico del contrato, deben en opinión de esta sentenciadora, superar el *test de razonabilidad*, en términos tales que sólo podrían integrarse, como deberes secundarios, aquellos que las partes razonablemente entendieron o pudieron entender que eran parte del contrato¹¹. Adicionalmente, es importante señalar que dicha integración sólo podrá invocarse en donde no hay una previsión contractual o lo previsto no es armónico, adecuado o coherente con las circunstancias de hecho que rodean su ejecución.

DÉCIMO SEGUNDO: Que en sus escritos de litis XX ha reclamado que la información proporcionada por ZZ durante las tratativas preliminares acerca de la ocupación de los camiones e incorporada en la Propuesta como condición de uso del 100% de la flota, constituye una obligación para la demandada incorporada al Contrato en orden a utilizar diariamente la totalidad de la flota de XX durante las 24 horas, los 7 días de la semana, lo que habría sido incumplido por ZZ. Funda la existencia de esta obligación tanto en la formación del consentimiento, sobre la base de la información proporcionada por el obligado al pago, como en el imperativo de la buena fe.

ZZ, por su parte, niega la existencia de esta obligación. Aduce que no se incluyó en el Contrato ninguna garantía de uso, ni factor de ocupación, ni compensación alguna por no cumplimiento de alguna tasa o factor de ocupación de los camiones de XX y que, en general, las obligaciones que la actora señala como incumplidas nunca fueron pactadas, no emanan de la naturaleza del contrato, ni constituyen elementos que la ley o la costumbre considere en los contratos de transporte. Agrega que conforme a la cláusula vigésimo primero del Contrato cualquier modificación debe ser previa, expresa y explícita, nada de lo cual concurre tratándose de las pretendidas obligaciones.

La demandada también afirma que la contraria realiza una interpretación de mala fe pues sería imposible decir que todos los camiones se utilizarían 24/7, ya que el nivel de uso, mantenimiento y la cantidad de conductores lo impediría. Además de aquellas indisponibilidades por condiciones climáticas, accidentes, certificaciones, etc. En definitiva, señala que ningún operador se desempeña 24/7 y, en consecuencia, lo

¹⁰ ELORRIAGA, Fabián (2018), “Manifestaciones y límites de la buena fe objetiva en la ejecución de los contratos. Criterios jurídicos para la resolución de situaciones contractuales difusas”, *Revista de Ciencias Sociales*, N° 73, 2018, p. 74.

¹¹ PIZARRO, Carlos (2012), “El derecho de los contratos en Latinoamérica”, Fundación Fernando Fueyo, pp. 20 y 118.

que se quiso decir fue que la faena de la mina se lleva a cabo 24/7 por lo que la necesidad de los camiones es constante.

De lo anterior se deduce que para juzgar la pretensión de la actora relativa al uso del 100% de la flota, preciso es dilucidar el sentido y alcance de la voluntad negocial, a la luz de (i) la declaración formulada por ZZ durante las tratativas preliminares, (ii) su correspondencia con la condición incorporada a la Propuesta; y (iii) la forma en que las partes entendieron y ejecutaron sus obligaciones.

DÉCIMO TERCERO: Que la información proporcionada por ZZ, responde a la pregunta formulada por XX acerca de si el transporte se realiza durante las 24 hrs y por 7 días a la semana y cuál es la jornada. La respuesta de ZZ fue textualmente la siguiente: *“Disponibilidad de despacho las 24 horas, los 7 días de la semana. En cuanto a jornada de trabajo de acuerdo a normativa legal aplicable al transportes terrestre interurbano”* (documento G.a.2).

Tanto la pregunta de XX como la respuesta de ZZ parecen encaminadas a conocer la continuidad de la operación de despacho de la faena minera, es decir, si ésta funciona en horario continuo durante todo el año. La respuesta a esta pregunta fue positiva, lo que supone que en cualquier horario en que un camión disponible ingrese a la faena para cargar producto, ésta estará operativa y podrá prestar el servicio de transporte. De contrario, no parece afirmarse, como lo pretende la actora en su demanda, que la totalidad de los camiones de XX deban estar rodando las 24 horas los 7 días de la semana. De hecho, el propio gerente general de XX, **M.G.**, se ocupó de aclarar el alcance de esta declaración en la diligencia de absolución de posiciones: *“Las 24 horas, no significa que el camión ande las 24 horas, las 24 horas se refiere a que tú dentro de las 24 horas puedes hacer tus ejercicios, o sea, puedes ir a cargar dentro de las 24 horas y aquí o sea se establece, por ejemplo, en el caso de DML 1, pongo DML 1 porque es el máximo recorrido, en el caso de DML 1 ahí se llega al extremo, en donde esa vuelta completa dura 23 coma y tantas horas, pero considerando las 8 horas de descanso, las horas de colación y todo ese tipo de cosas, por lo tanto no es que el camión esté rodando las 24 horas, no es así, el camión en lo máximo podría llegar a rodar 12 horas, por la ley ¿ah? 11 y tantas horas era lo que manejaban con relación a lo que se demoraban a DML 1 y se ocupaban 23 coma y tantas horas porque se consideraban, considerando como 3 horas de carga sobre el rango porque es considerando lo que en la realidad estaba sucediendo...”* Y más adelante agregó: *“... nunca buscamos una productividad del 100%, de hecho, en la productividad máxima que podíamos lograr era del 50% ¿por qué?, porque teníamos un solo conductor en el camión, no había dos conductores por camión, si hubiera tenido dos conductores por camión podríamos estar hablando del 100% de productividad, aquí estamos hablando como máximo del 50% de productividad, para eso se trabajaba y ese 50 es el que se transfiere en el 100% que es lo que estamos hablando, pero nunca se consideró el hecho de tener dos conductores por camión”*.

En este mismo sentido, el testigo de XX, señor **F.R.**, afirmó que *“no es que nosotros hubiésemos malentendido el tema de que se trabajaba 24/7, o sea, en ningún caso yo podría haber tenido trabajando un camión las 24 horas del día, los siete días de la semana porque podría tener un accidente muy grave, muy probablemente, entonces, en estos casos, existían tiempos que también están en la Ley del Tránsito, según el artículo 25 bis, que el conductor no puede manejar un total mayor de 12 horas, por lo tanto, el camión prácticamente está el 50% del día trabajando, a menos que hubiésemos tenido dos conductores por camión”*. Contestado con esta explicación, el testigo de XX, señor **A.V.**, precisó: *“La ocupación de los equipos consiste principalmente en que si hay restricciones horarias en los cuales XX pueda presentar sus equipos a prestar el servicio, lo que se nos responde por escrito ahí, es que los equipos pueden ir a cualquier hora del día y a cualquier día de la semana, o sea, lo que comúnmente se conoce como 24/7, o sea, siempre que haya, que XX lleve sus equipos o tenga a disposición los equipos de ZZ ellos van a tener carga sin ningún tipo de interrupción, ni barreras de ingreso...”*.

Aclarado lo anterior, que es coincidente con las declaraciones de los testigos de ZZ, tampoco parece razonable entender que la demandada asumió una obligación en orden a utilizar a diario el 100% de la flota de XX, y ello por un doble capítulo: (i) porque, como ha quedado dicho, no fue eso lo que ZZ pretendió significar al informar a XX que la faena para efectos del servicio de transporte operaba 24/7, por lo que mal podría interpretarse una voluntad encaminada a obligarse en un sentido diverso al manifestado; y (ii) porque las mismas partes, en la Segunda Adenda pactaron, de contrario, que era XX quien debía mantener siempre un mínimo de 59 camiones disponibles para el Servicio de Transporte de Minerales, lo que ponía de cargo de la actora la responsabilidad y el deber de cumplir con una tasa mínima de disponibilidad del 90% de su flota total. Así lo dan cuenta, además, las cadenas de correos electrónicos intercambiados entre las partes entre los meses de octubre y noviembre de 2017 bajo el asunto Re: “Cumplimiento de Flota / XX” y en el mes de junio de 2018 bajo el asunto Re: “RV: Baja de equipos XX (documentos G.b.106, G.b.107 y G.b.108)”, en los que XX justifica, en cada caso, a requerimiento de ZZ, las razones de la baja de camiones operativos o disponibles en la faena, las que en su mayoría se debían a reparaciones en taller y cambios de turno.

DÉCIMO CUARTO: Lo que sí parece razonable entender, como parte integrante de las obligaciones o deberes de ZZ a la luz de la ejecución de buena fe del Contrato - pues es consustancial a la idea de continuidad operacional de la faena, y se condice con una interpretación lógica y armónica de las estipulaciones contractuales, de la naturaleza de los servicios contratados y del propósito práctico del contrato -, es que ZZ debía cargar con producto los camiones disponibles u operativos de XX, entendiendo por “camión operativo” o “camión disponible” aquel que ingresaba a faena para carga y despacho. En este sentido, el testigo señor **J.M.**, quien se desempeña en el área de Transporte Terrestre y Logística de ZZ, afirmó en su declaración: “[u]n camión que esté disponible es un camión que genera guía, que va a buscar carga a Mina eso es un camión disponible. Un camión disponible es que ingresa a Mina, generó una guía y al otro día yo lo veo en el reporte...”. En la misma línea, el testigo señor **T.C.**, de ZZ, indicó: “un camión que estaba en la base no está disponible, un camión que iba en tránsito, no está disponible, un camión que llegó a la garita y se quedó esperando, no está disponible, un camión que está disponible es un camión que llegó a faena, se dispuso, se presentó para ser operado y despachado, o sea, ese es un camión disponible”.

Analizada esta obligación bajo la lógica económica del Contrato, resulta que lo gravitante para la adecuada resolución del asunto sometido a conocimiento de este tribunal no es el hecho de que se pactó en el contrato que se pagaría por tonelada efectivamente transportada, puesto que ello no está en discusión, ni se basa en la sola existencia de diferencias entre el número de camiones disponibles y el número de camiones efectivamente ocupados, puesto que estas diferencias eran esperables. El elemento determinante para juzgar el cumplimiento de este deber por parte de ZZ está en la cuantía y magnitud de estas diferencias.

En efecto, el contrato establece para XX, a partir de la celebración de la Segunda Adenda, una obligación de cumplir con una tasa mínima de disponibilidad de su flota total, pero, a su turno, no consigna una obligación para ZZ de utilizar diariamente una cantidad mínima de camiones de XX. Sin embargo, al mismo tiempo en que se consagra la obligación de la actora de mantener un mínimo de 59 camiones disponibles, ZZ se obliga a pagar una compensación por camión operativo detenido por más de 24 horas, lo que es justamente demostrativo de que sobre ésta pesaba la obligación de cargar con producto los camiones disponibles de XX. Se trata, pues, de un mecanismo de compensación por detenciones atribuibles a ZZ (falta de minerales para transporte) que se incorporó al Contrato con la Segunda Adenda

de fecha 16 de noviembre de 2015, en cuyo evento “ZZ pagará a XX el lucro cesante por equipo, el cual corresponderá al 40% de la tarifa calculada de manera diaria y al tonelaje promedio transportado por equipo detenido por causas atribuibles a ZZ. Esta compensación se hará efectiva cuando un camión se encuentra detenido por más de 24 horas”.

Ahora, resulta evidente que mientras más vueltas dieran los camiones de XX y, por ende, mientras más camiones transportaran diariamente carga, mayor sería la utilidad o beneficio esperado para XX, debiendo ZZ colaborar con lo que era de su cargo para satisfacer el legítimo interés del acreedor. Para ZZ, en cambio, que pagaba una tarifa por tonelada transportada, la maximización del beneficio económico del Contrato parece más bien encaminada a optimizar la administración de sus recursos logísticos, considerando la totalidad de los transportistas en la faena minera.

De lo anterior se sigue que la ejecución del contrato de buena fe demanda que las discordancias entre camiones disponibles y camiones utilizados (i) no pueda quedar al arbitrio de la parte demandada; y (ii) no pueda exceder el margen o umbral de tolerancia pactado o el razonable, en su caso. Respecto de esto último, las partes estipularon que solo daba derecho a compensación las detenciones de camiones operativos por más de 24 horas. Este es un primer umbral de tolerancia consentido y expresamente previsto por las partes, lo que implica que si la detención de la operación de despacho, aun por falta de sales, se extiende por un tiempo menor a 24 horas, el riesgo debe ser soportado por el transportista.

DÉCIMO QUINTO: De los razonamientos contenidos en los considerados precedentes, se sigue que: (i) ZZ no comprometió una garantía ni asumió una obligación de ocupación de una tasa mínima de la flota total de XX; (ii) A contar de la celebración de la Segunda Adenda, ZZ se obligó a indemnizar a XX por la no ocupación de camiones operativos por causas atribuibles a ZZ; y (iii) Existe un deber general de colaboración de ZZ en orden a posibilitar la ejecución del servicio de transporte comprometido y satisfacer el interés de XX, cargando con producto los camiones que se presentaban a la faena para carga y despacho (camiones disponibles).

Establecido lo anterior, cabe preguntarse si ZZ cumplió con su obligación de operar o, en su caso, de compensar por el no uso de camiones disponibles de XX.

De cara a lo segundo, ya hemos dicho que las partes convinieron la causa que daba origen al derecho de compensación: camión operativo detenido por más de 24 horas por causa atribuible a ZZ (falta de minerales para transporte), y la fórmula para calcular el monto a pagar. No incorporaron al Contrato, una compensación retroactiva por eventuales detenciones ocurridas con anterioridad a la celebración de la Segunda Adenda, ni hay entre los antecedentes aportados al proceso, información alguna relativa a reclamos de XX por este concepto, si no solo a partir del mes de marzo de 2016 (correo electrónico de A.V. de XX a O.B. de ZZ de fecha 31 de mayo de 2016 en referencia a “Detenciones minerales Marzo y Abril-XX”/ **documento G.b.100**).

Conforme a las liquidaciones, estados de pago, órdenes de compra y facturas acompañadas por ZZ (**documentos G.b.113-644**), y también de acuerdo a los correos electrónicos acompañados por XX, todos relativos a las detenciones de los meses de enero y febrero 2018 (**documentos G.a.23**), se encuentra acreditado en autos que durante la ejecución del Contrato ZZ pagó a XX por concepto de compensaciones la suma total de \$735.079.073 (IVA incluido), con ocasión de detenciones ocurridas en los meses de marzo y abril 2016 (por un monto total de \$55.601.815), junio 2016 (\$69.510.522),

noviembre 2016 (\$34.356.463), primera quincena de enero 2018 (\$269.765.168), segunda quincena enero 2018 (\$287.749.514) y primeros días de febrero 2018 (\$18.095.591).

De otro lado, la discusión habida entre las Partes en relación a la forma de aplicar el mecanismo compensatorio incorporado al Contrato, según se desprende del intercambio epistolar sostenido entre ellas durante su ejecución (**documentos G.a.23 y G.b.6**), dice relación exclusivamente con lo que debía entenderse por “equipos no operativos”, para efectos de la aplicación de la cláusula de compensación por detenciones, donde ZZ afirmaba debía calcularse en base a 59 camiones (disponibilidad operativa mínima) e XX replicaba debía calcularse sobre la totalidad de la flota (65 camiones). Nada hay aquí que sugiera la existencia de un desacuerdo entre las partes o pretensión de compensación por otras situaciones distintas de aquellas que estaban siendo cubiertas y disciplinadas por el Contrato.

A mayor abundamiento, conforme al Contrato, la compensación pactada se activaba solamente cuando la detención se extendía por más de 24 horas (umbral de tolerancia) - lo que guarda coherencia con la variable considerada para el cálculo de la tarifa (número de vueltas que el camión alcanzaba a dar en un día) - y siempre que el camión que ingresaba a faena a cargar o estaba operativo para despacho no pudiera prestar el servicio por falta de minerales para transportar (falta de producto) o por cualquier otra causa atribuible a ZZ. Sin embargo, este mecanismo de compensación se extendió, en la práctica, a casos en que la imposibilidad de prestar el servicio se debió a eventos climáticos, es decir, a hipótesis ajenas al hecho o culpa del deudor, que podrían entenderse, entonces, constitutivas de fuerza mayor, y cuyo riesgo fue asumido en parte por ZZ.

En efecto, el testigo, señor **J.C.**, quien se desempeñó como subgerente de transporte terrestre en ZZ desde enero del 2016 hasta febrero del 2018, lo explicó en los siguientes términos: *“durante el tiempo que yo estuve se incorporó una compensación asociada a los momentos en los cuales, a lo que se podía entender como responsabilidad de ZZ y no se pudo cargar y eso tenía que ver con, principalmente eventos climáticos que fueron creciendo en el tiempo, lluvia, marejadas, en los cuales... la, durante el año 2016, cuando ocurrió..., que sufrimos la consecuencia de un aluvión grande del 2015 y durante algunas lluvias que fueron, yo diría fuera de lo normal de ese año, al año 2017 ZZ cedió a compensar en parte el riesgo que asumía el contratista por todos estos eventos climáticos...”* y más adelante agregó: *“Una cosa que no es controlable es el clima, es evidente, pero también nos pasaba que en ocasiones el producto por efectos de clima tenía excesiva humedad o alguna de las rutas quedaba imposibilitaba que le pasaran ruta alternativa y tampoco se controla 100% lo que pasa con las Comunidades, hay ocasiones en que la Comunidades pueden cortar un camino, en DML 1 a nosotros nos pasó que por un problema con la revisión técnica los taxistas deciden cortar el camino, los pirquineros deciden cortar el camino en la Cuesta [...], que es una cuesta bien cerrada y deciden parapetarse ahí dentro de la mina, esas cosas no las controlábamos, algunas de ellas sí. En esta compensación que formulamos terminamos diciendo, bueno, en este caso particular entendemos que no hay ninguna posibilidad, no hay cargas de ninguna parte por lo que ZZ va a asumir por este día, este día y este día un costo fijo asociado al 40% para darte cierta certeza, pero yo creo que ese mismo punto es el que da a entender que las otras certeza, las otras incertezas eran las que corrían por cuenta de XX...”*

En un sentido similar, y repreguntado sobre el alcance de la cláusula de compensación, el testigo señor **R.J.**, declaró: *“... ya se presentaban en el fondo algunas situaciones en la cual, climáticas, operacionales o por necesidad de la gerencia Logística por la situación de la operación que a veces había que tener flota y se incorporó en el fondo este mecanismo de compensación que el ajuste que estaba calculado en base en el fondo a la distribución de costos y esa fue la razón por la cual se incorporó en el fondo esta cláusula de lucro cesante...”* Por su parte, el propio absolvente, señor **M.G.**, confesó que *“la mayoría de las compensaciones que se pagaron era por el tema de las marejadas...”*

Refiriéndose también al alcance de la cláusula de compensación por detenciones, el testigo de XX, señor **A.V.**, explicó que el espíritu de la cláusula de compensación por lucro cesante era que aplicara a hipótesis de detención parcial de camiones operativos, lo que implicaba que el resto de la flota seguía trabajando, pero que, en enero de 2018, cuando se produjo una detención total de la faena por parte de ZZ, se aplicó igualmente pero con una alícuota diferente (60%). “...no puede ser equivalente de tener o no ocupar 5 equipos, 10 equipos a no ocupar los 65 equipos, los impactos son totalmente distintos, o sea, con el objeto de mantener la relación es que uno está dispuesto a sacrificar parte de eso, pero no el 100% de lo que uno espera obtener del contrato, ceder un poquito, pero es distinto cuando uno tiene que cederlo ya todo”, lo que es concordante con el tratamiento excepcional que las partes dieron a esta compensación en los correos electrónicos intercambiados entre ellas en el mes de enero de 2018 (**documentos G.a.23 y G.b.141-153**).

Por otra parte, el informe pericial evacuado en autos por **PE**, a solicitud de la actora, establece una tasa promedio de camiones utilizados durante el primer año y medio de contrato del 86% aprox. en relación a la flota acordada, la que entre diciembre 2015 a noviembre 2018 bajó al 77% (promedio de 50 camiones diarios de una flota total de 65 camiones)¹². Sin embargo, el peritaje no establece, pues no estaba dentro de su alcance y/o propósito, la causa de la no utilización del 100% de la flota acordada. Es decir, no discrimina si los camiones no operativos o detenidos estaban realmente disponibles (en condiciones de cargar producto y despachar). En esta línea, debe tomarse en consideración los múltiples factores que inciden en la disponibilidad y ocupación de los camiones, muchos de ellos de cargo, riesgo y responsabilidad del propio transportista, tales como mantenciones o reparaciones en talleres y cambios de turno. Así se desprende claramente de las cadenas de correos electrónicos intercambiados entre las partes entre los meses de octubre y noviembre de 2017 bajo el asunto Re: “Cumplimiento de Flota / XX” y en el mes de junio de 2018 bajo el asunto Re: “RV: Baja de equipos XX (**documentos G.b.99-112**).

No hay de contrario prueba rendida por la actora en orden a haber efectuado cobros o reclamos a ZZ por equipos disponibles y no utilizados por la demandada para el Transporte de Minerales, con la sola excepción de aquellos que fueron efectivamente compensados. De hecho, el testigo de la actora, señor **F.R.**, refiriéndose a la tasa de ocupación de camiones, afirmó que el promedio de ocupación de camiones durante la ejecución del contrato fue del orden del 90%: “la tasa de ocupación, como la mencioné en un principio, era para nosotros tenía que ser la más alta, de hecho, el promedio del tiempo que estuvimos fue alrededor del 90% y, de hecho, el mejor año fue el último que hubo alrededor del 92% - 93%, pero en promedio fue 90%, o sea, siempre existían equipos que por los excesos que se estaban produciendo en la Mina no eran cargados y pasaban al otro día...”

En conclusión, (i) las partes disciplinaron sus derechos y obligaciones en torno a la problemática de la falta de uso de camiones operativos o disponibles en el Contrato, y también la forma de distribuir el riesgo asociado a eventos que impactaran en su productividad, y no se ve razón alguna para prescindir de aquel entendimiento; y (ii) en concepto de esta árbitro, y conforme a la prueba rendida, ZZ dio cumplimiento al deber de utilizar la flota operativa o disponibles de la actora durante la ejecución de los servicios de transporte.

¹² Este promedio se ha obtenido de la Tabla 1 del Informe Pericial de PE que contiene el promedio mensual del número de camiones diarios utilizados por XX para prestar el servicio de transporte. Se ha prescindido de lo indicado en la Tabla 6 que claramente contiene un error en el número promedio de camiones utilizados para el período del 08/12/15 - 26/11/18 (dice 60 debiendo decir 50).

DÉCIMO SEXTO: Resta todavía por juzgar la procedencia de la pretensión indemnizatoria asociada a los tiempos de exceso de carga y descarga reclamados por XX en su demanda.

Como se ha dicho en esta sentencia, durante la etapa precontractual, ZZ informó a XX los tiempos que tomarían las labores de carga y de descarga de productos en los camiones de XX. La actora elaboró una propuesta económica en base, entre otros factores, a los tiempos informados por ZZ, tarifa que fue aceptada y acordada entre las partes, celebrándose el Contrato.

XX sostiene que ZZ habría incumplido el Contrato toda vez que los tiempos de carga y descarga fueron ampliamente superiores a los informados y que, si bien la obligación de cumplir con los tiempos informados no se expresó en el contrato, se encontraría integrada a éste en virtud del artículo 1546 del Código Civil. En ese sentido, señala que los tiempos informados por ZZ constituyeron la base sobre la cual se elaboró la Propuesta y en aplicación del principio de buena fe, ZZ estaría obligada a respetarlos. ZZ se defiende alegando que, al igual que en el caso del uso de la flota, no se incorporó al contrato ninguna obligación, condición o garantía respecto de los tiempos de carga y descarga, que los tiempos informados por ZZ durante las tratativas preliminares se circunscriben a ciertas actividades y que, en todo caso, la actora debía haber corroborado los parámetros informados *in situ*.

DÉCIMO SÉPTIMO: Que, al igual que en el caso de la pretensión relacionada al uso de camiones operativos, no existe en el Contrato ninguna estipulación expresa que haga referencia a tiempos de carga y descarga, ni como condición de operación de la flota, ni como compromiso o garantía del mandante, ni como factor de indexación o ajuste de precios, lo que lleva a esta sentenciadora a juzgar su existencia, sentido, alcance y cumplimiento a la luz de su correspondencia con un estándar de conducta debido conforme a las exigencias de la buena fe (art. 1546 del Código Civil), ejecución práctica del contrato, deberes secundarios de conducta, propósito práctico y equilibrio prestacional.

Nuevamente estamos frente a una condición declarada por el actor en su propuesta económica, en base a la información proporcionada por la demandada, y que fue considerada como factor para el cálculo de la tarifa que finalmente fue acordada entre las partes. Así consta claramente de la cadena de correos electrónicos intercambiados entre el 18 de marzo de 2014 y el 24 del mismo mes y año donde, en lo pertinente, y frente a la pregunta acerca de los tiempos promedios de espera de carga y descarga de los camiones, el señor H.A. de ZZ declaró a XX lo siguiente: “Proceso de despacho (tara, carguío, pesaje y despacho) entre 35 minutos y 75 minutos”. Y frente a la consulta acerca de los tiempos de espera para la descarga de los camiones en destino final, la respuesta fue “45 minutos a 115 minutos”; tiempos que fueron incorporados expresamente a la oferta del actor bajo los números 2.14 y 2.15 de la Propuesta.

Los testimonios de los deponentes en autos son contestes en el sentido de que uno de los factores que deben considerarse para el cálculo de la tarifa del servicio de transporte, aparte de los costos normales (combustible, repuestos, neumáticos, remuneraciones, etc.) son los tiempos de espera en los puntos de carga y de descarga. Así dan cuenta los testigos señores **G.M. y M.S.**, que se refirieron a los usos y costumbres en la industria, cuyas declaraciones en este sentido son contestes con lo afirmado al respecto por el gerente de finanzas de XX, señor **A.V.** En la misma línea, el documento denominado Propuesta de un Modelo de Tarificación para el Transporte de Carga Terrestre que Opera la Empresa TR5 (**documento G.a.11**), considera estos factores como variables determinantes en la evaluación de costos y cálculo de tarifas.

De esta manera, la declaración precontractual de ZZ relativa a los tiempos de carga y descarga efectuada durante la etapa de cotización de los servicios, constituía una información elemental para poder presupuestar las rutas solicitadas habida cuenta de la asimetría de la información. En efecto, como bien lo señala la actora, se trataba de un antecedente que sólo era conocido por ZZ, pues decía relación con el proceso productivo dentro de la faena controlada por ella. En ese sentido, puede interpretarse que las declaraciones formuladas por ZZ en la etapa precontractual – precisado que sea lo que debe entenderse por “tiempos de carga y descarga”- se proyecta en el contenido del contrato por dos razones: (i) la información está integrada al contrato a través de la buena fe; y/o (ii) XX utilizó la información proporcionada por ZZ para calcular las tarifas del servicio, por lo que dicha información debe entenderse incorporada al menos indirectamente al contrato.

Sin embargo, por los mismos razonamientos expuestos a propósito de la pretensión relativa al uso de flota de XX, no es posible sostener que ZZ haya comprometido, expresa o tácitamente, un resultado o una garantía en torno a tiempos máximos de carga y descarga. Con todo, aun cuando excluyamos la estipulación de los tiempos de espera de la voluntad negocial propiamente tal, ello no implica excluir este elemento del contenido de la relación obligatoria. En este sentido, si bien era XX quien debía disponer de los camiones y transportar la carga de un punto de origen (Mina) a un punto de destino (DML 1 / DML 2 / DML 3), era ZZ quien debía tener carga disponible, contar con equipos para cargar (cargador frontal), y ejecutar el proceso de despacho (tara, carguío, pesaje, despacho) Así lo reconocen los testigos de ZZ, señores **J.C. y R.J.** De esta manera, cada una de las partes, sea acreedora o deudora, tiene la obligación de cooperar para que se satisfaga el interés contenido en el contrato; *“cada una de las partes, en el desarrollo de sus relaciones contractuales, debe tener en cuenta el interés, por ella conocido, de la otra parte, y ajustar su conducta de manera de evitar un menoscabo para la otra”*.¹³

Siguiendo con esta lógica, puede decirse que sobre ZZ pesaba el deber de cumplir diligentemente con el proceso de despacho y, por ende, ajustarse razonablemente a los tiempos informados. La productividad del contrato dependía en gran medida de que se verificaran, en la realidad, las condiciones teóricas tenidas en vista para calcular la tarifa. Así, sería absurdo pensar que, atendido que la tarifa estaba pactada por tonelada transportada, quedara al solo arbitrio de ZZ dejar de cargar producto o detener la faena, máxime si el contrato contemplaba para XX obligaciones asociadas al cumplimiento del programa de transporte mensual y a una tasa mínima de disponibilidad de flota. Es dable suponer que por ello se pactó, como contrapeso en la Segunda Adenda, la cláusula de compensación por lucro cesante.

Ergo, toda vez que la colaboración del acreedor constituye un deber funcional que integra el contenido de la relación obligatoria, su inobservancia constituye un incumplimiento contractual a la luz de nuestro derecho¹⁴.

¹³ BOETSCH GILLET, Cristián (2011), “La buena fe contractual”, Ediciones UC, p. 118. Ya el profesor Fueyo se refería explícitamente a la cooperación del acreedor, no sólo desde la perspectiva de la mora o negativa de recibir el pago, sino del deber de llevar a cabo actos materiales para posibilitar el cumplimiento, como “abrir sus bodegas aun a horas no laborales o en días feriados, proporcionando una cuadrilla de hombres para descargar, disponiendo de una grúa-horquilla, o herramientas o iluminación, etc.” (FUEYO, Fernando., Cumplimiento e incumplimiento de las obligaciones, Editorial Jurídica de Chile, Santiago, 2004, p. 454)

¹⁴ En este sentido, LÓPEZ, Pamela (2016) “La inobservancia al deber de colaboración del acreedor en el derecho chileno: un caso de incumplimiento contractual”, *Revista de Derecho (Valdivia)*, Vol. XXIX-Nº2 – Diciembre 2016, pp.59-83.

DÉCIMO OCTAVO: Establecido lo anterior, corresponde ahora definir los contornos y el alcance que tiene este deber funcional de ZZ respecto del proceso de despacho, particularmente en relación al cumplimiento de los tiempos de carga y descarga declarados por ella, para luego calificar si, conforme a los antecedentes aportados al proceso, la demandada dio cumplimiento al mismo. Para entrar en este análisis, como cuestión previa, es fundamental (i) precisar qué debe entenderse por “tiempos de carga y descarga”, es decir, qué actividades contempla; y (ii) calificar el carácter y/o funcionalidad que debe atribuirse a la información proporcionada por ZZ a XX en la etapa precontractual.

En efecto, una de las cuestiones que ha sido mayormente discutida en torno a esta controversia dice relación con las actividades que contemplan o abarcan los tiempos informados por ZZ. Para XX, los tiempos de carga y descarga deben medirse o contabilizarse desde el control de ingreso de los camiones a la faena minera mediante el sistema [...] (plataforma de registro de proveedores de servicios) en la garita [...]. Para ZZ, en cambio, los tiempos de carga y descarga están circunscritos a las actividades informadas por H.A. en el correo de fecha 20 de marzo de 2014 (tara de equipo, carga, pesaje y despacho). Esta cuestión reviste importancia dado que, particularmente en el punto de origen o carga –la Mina– que es la faena que concentra la mayor cantidad de tiempos de exceso reclamados, los trayectos al interior de la faena minera, particularmente desde el ingreso por la garita [...] hasta las zonas de romana y carga, son extensos, tal como se pudo constatar en la inspección personal del tribunal, en especial si se tiene en consideración la ubicación de la garita [...] al tiempo de la celebración del Contrato (20,5 kilómetros hasta las Romanas 1 y 2 de MOP1 y 33/35,3 kilómetros hasta Romana 3/Romana 4 de MOP 2).

Conforme a los antecedentes aportados al proceso, y de lo que se pudo apreciar directamente en la visita inspectiva a la Mina, y contrariamente a lo sostenido por la actora, esta sentenciadora ha llegado a la convicción de que el proceso de despacho (tiempos de carga y descarga) comprende únicamente las actividades de tara en romana, carga, pesaje y despacho, por lo que deben excluirse de los tiempos informados todos los tiempos de trayecto al interior de la faena minera y detenciones en zonas de parqueo/descanso. Lo anterior se desprende de:

- (i) los términos utilizados por el señor H.A., jefe del área de Despacho y Calidad en Mina, en el correo electrónico de fecha 20 de marzo de 2014 (**documento G.a.2**), replicados literalmente en la Propuesta de XX (**documento G.a.3**), en el que explícitamente se listan las actividades que comprende el proceso de carga (tara, carga, pesaje y despacho);
- (ii) el testimonio prestado por el propio señor **H.A.** sobre el sentido y alcance de lo declarado por él en el citado correo electrónico, que es del siguiente tenor: *“Mira, cuando uno habla del proceso de despacho, habla del momento en que el camión llega a la romana, hace presencia, es decir se anota ahí en la romana, se hace la tara del camión, inmediatamente se le entrega la orden, él va hacia la cancha, carga y luego retorna a la romana para que se pese y finalmente se le entrega la guía de despacho y él se retira. Ese es el ciclo de despacho al que me refiero yo en este correo, esa es la vuelta, esa vuelta es la que nosotros controlamos dentro del ciclo de despacho y eso es lo que le estoy diciendo, entre 35 y 75 minutos eso es de carga en la Mina”*. Y agregó más adelante *“...nosotros controlamos, tenemos la posibilidad de controlar desde que entra a la romana para hacerse presente y entregar los documentos de que efectivamente está ahí ingresarlo al sistema vaya a la cancha, ese ciclo lo controlamos, todo lo que antecede a ese ciclo depende de, básicamente, muchas variables que no manejamos...”* En el mismo sentido, el testigo señor **C.S.**, declaró: *“nosotros el proceso de carga de donde tengo injerencia en la operación es de cuando los equipos llegan a la romana, la báscula de pesaje ¿cierto?, se analiza el peso del equipo vacío, pasa al sector ¿cierto?, a las zonas de carga, luego vuelve a la romana por la*

- emisión del ticket y el pesaje comercial, ticket MOP, eso es el proceso como tal, y del cual yo estoy a cargo de controlar”, lo que es también coincidente con lo declarado por el testigo señor D.P.*
- (iii) el Informe operacional de carga de equipos en Mina, elaborado por el señor G.S. (**documento G.i**) que define el Tiempo de permanencia en la Mina como comprensivo de las actividades de Espera (tiempo en que un camión debería estar realizando una operación, pero no se encuentra realizándola, puesto que se encuentra a la espera de que se desocupe alguna parte del sistema) + Operación (todos los tiempos al interior de faena en que el camión no se encuentra en espera de alguna actividad (carga/descarga, romana, encarpe/descarpe)) + Traslado interno (los tiempos comprendidos entre dos operaciones o entre el ingreso/salida de faena y una operación), por lo que el concepto de “Tiempo de Permanencia” no es equivalente al de “Operación”, sino que este último es comprensivo del primero;
 - (iv) lo anterior se ve corroborado por lo señalado en el correo electrónico de fecha 3 de junio de 2015 (**documento G.a.12**) en el que, en referencia a una solicitud de cotización de transporte de salmuera, ZZ informa al señor M.G., gerente general de XX, que el *tiempo de permanencia* en la Mina es de 3 horas (180 minutos), lo que excede con creces el rango de 35 y 75 minutos informado para los tiempos de carga;
 - (v) la distancia existente entre la garita [...] (ingreso a la faena de la Mina), según su ubicación a la fecha de la celebración del Contrato (graficada en las geocercas incorporadas a los informes periciales evacuados en autos por los peritos PE2 y PE1), y las zonas de despacho (20,5 km a Romana 1 y 2, y 34,15 km en promedio a Romana 3 y 4), considerando, además, la velocidad promedio de 50 km/h en que transitan los camiones al interior de la faena, todo lo cual fue constatado en la diligencia de inspección personal del tribunal, determina que en este solo trayecto, de ida y vuelta, un camión demorase aproximadamente 50 minutos, si cargaba en MOP1, y 82 minutos si cargaba en MOP2, por lo que resulta inconcebible que los tiempos de carga informados por ZZ hayan considerado los trayectos internos; y
 - (vi) la existencia al interior de la faena de la Mina de varias zonas de parqueo/descanso alejadas de las canchas de acopio y carguío, según se pudo apreciar en la inspección personal del tribunal. La detención de camiones para descanso u otras actividades en dichas zonas no está bajo el control de ZZ, ni sería razonable contabilizarlas como tiempos de carga y descarga.

DÉCIMO NOVENO: Ahora, en relación al carácter o funcionalidad que debe atribuirse a las declaraciones precontractuales formuladas por ZZ, es del parecer de esta sentenciadora que los tiempos de carga y descarga informados por la demandada durante las tratativas preliminares tenían un carácter más bien referencial, aun cuando debiese considerarse más precisa para la faena de carga, pues dicho proceso o ciclo (tara, carga, pesaje y despacho) era efectivamente controlado por quien entregó la información, según él mismo declaró, la que, como resulta obvio, sólo podía basarse en el comportamiento histórico del servicio prestado en los años anteriores.

En esta línea, aun cuando XX sostiene no haber podido efectuar un piloto *in situ* para verificar los tiempos de carga y descarga y demás condiciones de operación informadas por ZZ - toda vez que a la fecha en que se negoció el servicio aún no contaba con los camiones-lo cierto es que habría bastado con visitar la faena de la Mina para advertir que los tiempos de carga informados por ZZ claramente no incluían los trayectos internos, lo que desde el estándar de un contratante diligente, resultaba exigible.

Seguidamente, en el correo electrónico de fecha 24 de marzo de 2014 (**documento G.a.2**) por el cual el señor H.A. informa a XX sobre los tiempos de espera para la descarga en destino final (45 minutos a 115

minutos), expresamente advierte que “... la precisión de esta información debe ser recabada por ustedes en terreno”. En su deposición, refiriéndose a este correo electrónico, el señor **H.A.** explicó: “Básicamente hago ese alcance de, hago ese alcance porque yo manejo todos los tiempos que son en el origen, yo cargo, despacho y veo los ciclos, pero lo que es la descarga es un tiempo promedio que le estoy dando yo a conocer, pero que le pido que vea, en este caso P.M., en terreno y lo corrobore”. Sobre la necesidad de efectuar un piloto para verificar en terreno las variables informadas depusieron también en autos, los testigos señores **C.S., D.P., J.M. y P.R.**

Así, el testigo de ZZ señor **P.R.** explicó: “En su minuto se hicieron varias preguntas si es que mal no recuerdo, por el área en este caso de XX, de las cuales nosotros respondimos dentro de los parámetros que nosotros teníamos como parámetros generales y después de eso empezamos con las negociaciones un poco ya más particulares, de tarifas, número de equipos, etcétera. Ahora también se espera dentro de esas mismas negociaciones que quien reciba esa información vaya a terreno y verifique que efectivamente lo que nosotros dijimos está dentro de eso y no hay ninguna diferencia de la cual fuera muy distinto a lo que nosotros conversamos”.

Que, consecuencia lógica de lo anterior, es que las partes no podían dejar de entender la existencia de cierto margen de tolerancia en cuanto a la existencia de diferencias en los tiempos reales de carga y descarga en relación a los que habían sido informados durante las tratativas preliminares. De este modo, la ejecución justa y equilibrada del Contrato, conforme a los estándares de la buena fe, obligaba a la demandante a entender que los tiempos reales de carga y descarga podían exceder los tiempos informados por ZZ. Por otro lado, la demandada, siendo de su cargo el ciclo de despacho u operación, debía ejecutarlo con la debida diligencia para acercarse a los parámetros informados (que razonablemente podía esperarse que fueran cumplidos) y asumir las diferencias que excedieran cierto umbral de tolerancia.

En este sentido, el testigo de XX, señor **M.S.**, frente a la pregunta formulada por este tribunal acerca de sí para el cálculo de la tarifa se contempla algún margen respecto de las variables consideradas para fijarla, el testigo declaró: “Sí, yo... mi empresa me dice que cuando uno hace la evaluación tiene que tener ciertos parámetros de holgura”...” “Pero la holgura, si dicen una hora, le puedo poner una hora y media de carguío, pero no al extremo que sean veinte horas o un día completo”.

Determinado, entonces, que la información proporcionada por ZZ durante las tratativas preliminares y relativa a los tiempos de carga y descarga debe entenderse incorporada al Contrato de manera más o menos referencial, puesto que se hacía necesario que ella -al menos la relacionada con la descarga- fuera confirmada en terreno, y que el pago del precio del servicio sería sobre la base de las toneladas efectivamente cargadas, es razonable considerar un cierto margen o umbral de tolerancia más allá del rango de tiempo informado, de manera que pueda configurarse a su respecto un incumplimiento atribuible a ZZ, siempre y cuando la mayor demora en el proceso de operación se deba a una causa atribuible a la demandada o que esté bajo su control.

VIGÉSIMO: Definidos los contornos y el alcance del deber funcional de ZZ respecto del proceso de despacho, corresponde ahora determinar si se verificaron los tiempos de exceso en los procesos de carga y descarga reclamados por la actora y si los mismos son atribuibles a la demandada, en términos tales que pueda configurarse un incumplimiento a su respecto.

Que, para determinar los tiempos de exceso en los procesos de carga y descarga, la demandante acompañó a los autos los siguientes documentos: (i) “INFORME FINAL” emitido con fecha 4 de abril de 2019 por la empresa TR2, suscrito por el gerente general de la empresa señor P.C. (**documento**

G.a.17), que da cuenta que los tiempos de permanencia en exceso en faena, de acuerdo a los parámetros informados en los requerimientos del informe (75 minutos para carga en Mina y 115 minutos para descarga en DML 2 y DML 1) entre el día 1° de enero 2017 y el 30 de noviembre 2018 (en base a la data GPS) es de 85.372 horas de exceso en las distintas faenas; y (ii) Informe Técnico de Movimiento de Flota de fecha 4 de agosto de 2019, preparado por el señor J.S. (**documento G.a.20**), que analiza el Informe Final del sistema de gestión logística TR2 durante el periodo Mayo del 2016 y Noviembre del 2018 y efectúa extrapolaciones para el periodo comprendido entre Julio del 2014 y Abril del 2016, concluyendo que entre el día 1° de enero 2017 y el 30 de noviembre 2018 hay 85.560 horas de exceso en las distintas faenas y entre julio 2014 y abril 2016 (vía extrapolación pues no hay data de GPS) las horas de exceso serían de 65.564 en las distintas faenas.

Que, por su parte, ZZ acompañó a los autos el informe denominado Análisis Técnico del documento “Informe Final”, elaborado por TR1 con fecha 22 de noviembre de 2019 (**documento G.b.91**), que señala que *“los tiempos por faena obtenidos corresponden al total diario, independiente del número de ingresos y salidas ocurridas en el día en la misma faena, lo que es incompatible con el requerimiento de analizar cada evento individualmente. Por lo tanto la metodología del informe sólo es válida bajo la presunción de que siempre se produzca una única estadía en el día en cada faena y que esté en su totalidad comprendida en el mismo día calendario, pero de no cumplirse esta condición se ocasionará una distorsión en los resultados obtenidos”*; y concluye, *“la metodología aplicada en el Informe final no es idónea para el análisis requerido, lo que implica que los cálculos no son válidos, así como tampoco replicables con la información disponible”*.

Que, de igual manera, los informes periciales decretados en autos, a instancias de ZZ, desacreditan metodológicamente las conclusiones del Informe Final de la empresa TR2, así como el Informe Técnico de Movimiento de Flota preparado por el señor J.S. Así, el perito experto en geomensura, señor **PE2**, refiriéndose al Informe TR2, concluyó (i) no existe una explicación matemática de cómo se obtienen los tiempos de exceso; (ii) no se contiene el respaldo de los distintos procesos aplicados a los datos y menos aún una metodología que valide la obtención de dichos resultados; (iii) no existe referencia alguna a la ubicación específica de los distintos sectores o áreas que conforman las geocercas, ni tampoco si los tiempos de exceso reclamados pertenecen a alguna de estas áreas (p.e. encarpado 3, romana 2, etc.); (iv) el programa reporta resultados de tiempos de exceso, en casos en que la pericia estableció la inexistencia de dichos tiempos de exceso por tratarse de recorridos de camiones que nunca ingresaron a ninguna de las geocercas de las faenas; y (v) algunas de sus estimaciones poseen valores inferiores a los obtenidos matemáticamente por medio del peritaje; mientras que en otras ocasiones XX sobreestima dichos valores. Por su parte, el análisis del Informe TR2 por parte del perito, experto en logística, señor **PE1**, da cuenta que: (i) no se describe y clarifica cómo se soluciona los casos en que un camión ingrese 2 o más veces a una faena dentro de un día; (ii) existe una cantidad importante de registros GPS fuera de las faenas y en ubicaciones que no corresponden a rutas entre faenas de ZZ; (iii) el informe no es replicable, y tiene una gran cantidad de consideraciones que no permiten catalogarlo como un informe válido; y (iv) los tiempos de exceso informados no están debidamente respaldados y las fechas del reporte no coinciden con los datos entregados en los registros GPS ni en las guías de despacho. Por su parte, respecto del análisis del Informe Técnico de Movimiento de Flota elaborado por el señor J.S., el perito señor PE1 concluye: (i) el informe no describe ninguna metodología de cálculo de los registros de GPS; (ii) una parte importante de la cronología de tiempo solicitada en ese análisis no estuvo disponible, y la extrapolación realizada para dicho período no es válida pues no se explica si las faenas se comportaron de forma similar entre año y año.

Que ambos informes periciales son coincidentes en cuanto a descartar las conclusiones del Informe TR2 por contener importantes fallas metodológicas y registros de recorridos de camiones que nunca ingresaron a las faenas o que lo hicieron dos veces en un mismo día. Algo similar puede sostenerse del Informe Técnico de Movimiento de Flota, basado precisamente en el informe TR2.

VIGÉSIMO PRIMERO: Que, en consecuencia, para determinar los tiempos utilizados en los procesos de carga y descarga esta sentenciadora estará únicamente a los informes periciales evacuados en autos, los que serán apreciados conforme a las reglas de la sana crítica, con las siguientes prevenciones:

- (a) estos peritajes fueron solicitados por ZZ con la finalidad de desacreditar los informes acompañados por XX, sin perjuicio de lo cual aportan datos que son útiles para juzgar el conflicto;
- (b) ambos peritajes se basan en la data cruda de los registros GPS de los camiones de XX proporcionada por las empresas que prestaban los servicios de monitoreo de flota de los años 2017 y 2018. No se aportaron a los autos registros de GPS para los años anteriores;
- (c) el informe del perito geomensor señor PE2 se limita al análisis de 2.500 recorridos del año 2017 y 2.500 recorridos del año 2018, seleccionados del universo de datos GPS existente para los años 2017 y 2018, que presentan tiempos de detención superiores a 5 minutos dentro de alguna de las geocercas de las faenas mineras y que corresponden a los mayores tiempos de exceso en minutos reclamados por XX. Este informe, por ende, solo contabiliza en los cálculos a que arriba los tiempos de detención del camión (excluye los trayectos) dentro de las distintas geocercas al interior de la faena;
- (d) el informe del perito experto en logística, señor PE1, considera en su análisis el 100% de los registros o datos GPS para los años 2017 y 2018, pero sus cálculos incluyen o comprenden todo el tiempo de permanencia del camión en faena, es decir, en el caso de la Mina, se contabilizan los tiempos desde que ingresa y hasta que sale el camión por garita [...], por lo que incluye los trayectos y los tiempos de detención al interior de la faena, sin discriminar las zonas de permanencia dentro de cada faena.

Que, conforme a la prueba rendida en autos, se encuentra acreditado que, en las faenas de DML 1 y DML 2, solo se efectuaba la descarga de producto terminado o semiterminado, proveniente del centro productivo de la Mina. Por su parte, el informe del perito señor **PE1**, descarta que hayan existido tiempos de exceso en las labores de descarga en las faenas de DML 1 y DML 2, considerando para tal efecto, los tiempos informados por ZZ (entre 45 a 115 minutos). En efecto, el tiempo de permanencia de los camiones en la faena de DML 2 para los años 2017 y 2018 fue en promedio de 1,28 hrs, que equivale a 77 minutos. Por su parte, el tiempo de permanencia de los camiones en la faena de DML 1 para los años 2017 y 2018 fue en promedio de 0,90 hrs, es decir 54 minutos, por lo que los tiempos de descarga están dentro de los márgenes declarados por la demandada.

Que, de conformidad a la pericia evacuada por el perito señor **PE1**, el tiempo de permanencia en promedio de los camiones de XX al interior de la Mina para el proceso de carga fue de 3,45 hrs / 206,71 minutos el año 2017 y de 3,29 hrs / 197,57 minutos el año 2018, es decir, un promedio de 3,40 hrs., equivalente a 204 minutos, lo que excede en un 13% el tiempo de permanencia en la Mina, informada por ZZ para la solicitud de cotización de transporte de mineral (**documento G.a.12**). Pero el tiempo de permanencia, como ha quedado dicho en el numeral (iii) del motivo décimo octavo, incluye los tiempos de trayecto y las eventuales detenciones en zonas de parqueo desde el ingreso por garita [...] y hasta

sector de romanas. Así, en la inspección personal del tribunal se pudo constatar que en el trayecto desde el ingreso por la garita [...] antigua y hasta la garita [...] nueva, existen 3 zonas de parqueo/descanso y otras 3 zonas más de parqueo/descanso entre la garita [...] nueva y la zona de romanas de MOP1.

Que también, como ha quedado establecido, durante el año 2017, la ubicación de la garita [...] para el ingreso a la faena de la Mina estaba más alejada de las zonas de operación, de forma tal que es posible concluir que los tiempos de trayecto (ingreso y salida de un camión por la garita), considerando las distancias y velocidad promedio de circulación, implicaba que un camión demorase sólo en el trayecto aproximadamente 50 minutos, si cargaba en MOP1, y 82 minutos si cargaba en MOP2 (numeral (v) del motivo décimo octavo), es decir, **un tiempo promedio de trayecto para el año 2017 de 66 minutos**. Por su parte, la distancia entre la nueva ubicación de la garita [...] (que empezó a operar el 17 de enero de 2018) y la zona de despacho MOP 1 (Romana 1 y 2) es de 10,2 km, lo que a una velocidad promedio de 50 km/h implicaba que un camión demorase aproximadamente 26 minutos en el trayecto de ingreso y salida. Y si cargaba en MOP2 (Romana 3 y 4), considerando una distancia promedio de 23,85 km desde la garita, y a una velocidad promedio de 50 km/h, implicaba que un camión demorase aproximadamente 58 minutos en el trayecto de ingreso y salida; es decir, **un tiempo promedio de trayecto para el año 2018 de 42 minutos**; tiempos de trayecto que no pueden ser considerados para efectos de calcular los tiempos de operación declarados por ZZ.

Que, excluidos los tiempos de trayecto de ingreso y salida al interior de la faena de la Mina, resulta necesario también descartar de los tiempos de operación, los tiempos de detenciones de los camiones de XX en zonas no operativas, según se precisó en el motivo décimo octavo.

Si bien el informe del perito señor **PE2** sólo considera del universo de registros, los 5.000 recorridos con mayores minutos de exceso reclamados por la actora, es razonable tomar estos datos para analizar cómo se distribuyen porcentualmente entre zonas operativas y zonas no operacionales. Siguiendo con este razonamiento, el informe arroja para el año 2017, un total de 654.899 minutos de detenciones dentro de las geocercas de la Mina, de los cuales 460.194 minutos corresponden a detenciones en zonas operativas y 194.705 minutos a detenciones en zonas no operativas (se incluyen dentro de las zonas no operativas, las geocercas Mina; Mina–Interior–Parqueo Acceso 1; Mina–Interior–Parqueo Acceso 2; Mina–Interior–Garita [...] Actual; Mina–Interior–Garita [...]; Mina–Interior–Garita [...] Antigua; y Mina–Exterior–Descanso). Para el año 2018, el informe arroja un total de 809.270 minutos de detenciones dentro de las geocercas de la Mina, de los cuales 245.678 minutos corresponden a detenciones en zonas operativas y 563.592 minutos a detenciones en zonas no operativas. En consecuencia, del total de los tiempos de detención registrados en el informe de PE2 para los años 2017 y 2018 (1.464.169 minutos), la cantidad de 758.297 minutos corresponden a detenciones en zonas no operacionales, lo que representa el **51,79% del total de los tiempos de detención en la faena minera**; tiempos de detención que no pueden ser considerados para efectos de calcular los tiempos de operación declarados por ZZ.

Establecido lo anterior, corresponde ahora descontar de los tiempos promedio de permanencia en la Mina, según informe pericial de PE1 (206,71 minutos el año 2017 y 197,57 minutos el año 2018), los tiempos de trayecto de ingreso y salida (66 minutos para el año 2017 y 42 minutos para el año 2018), y los tiempos de detenciones en zonas no operacionales, tomando como referencia el porcentaje que resulta de los registros del informe pericial de PE2 (51,79%), lo que arroja el siguiente resultado:

Año	Tiempo Permanencia	Trayecto	Permanencia - Trayecto	No operación	Operación
2017	206,71	66,0	140,7	72,9	67,8
2018	197,57	42,0	155,6	80,6	75,0

Si bien el análisis anterior no permite descartar que en algunos casos acaecidos durante la ejecución de los servicios los tiempos de operación hayan excedido sobradamente los tiempos máximos declarados por ZZ, también es cierto que en tantos otros casos tales parámetros efectivamente se verificaron, de manera que es factible sostener a *grosso modo*, y desde una mirada comprensiva de toda la operación, que dichos parámetros se cumplieron o, al menos, se acercaron a los tiempos máximos de carga informados por ZZ.

Esto es, por lo demás, coincidente con la declaración prestada por el testigo de XX, señor **A.V.**, quien señaló: *“tenemos que decir que había ocasiones en que no toda la flota, no los 65 camiones o equipos estaban con ese exceso, sino que había una parte de la flota en que era despachada en forma más expedita ¿ya?, o sea, no es que los tiempos de espera siempre afectarían al 100% de la flota, sino que habían circunstancias, desconozco por qué se generaban, pero que sí en determinadas ocasiones habían momentos en que esos tiempos de espera estaban dentro o muy cercanos a los parámetros que habían sido calculados, con el cual se había calculado la tarifa”*. A lo anterior se suma lo razonado en el motivo décimo noveno en cuanto a que las partes no podían dejar de entender la posibilidad de cierto margen de tolerancia en cuanto a la existencia de diferencias en los tiempos reales de carga y descarga en relación a los que habían sido informados durante las tratativas preliminares, y que este margen de variabilidad es también considerado al momento de calcular las tarifas, según lo explicó el testigo de XX, señor **M.S.**

VIGÉSIMO SEGUNDO: Que, a mayor abundamiento, un análisis caso a caso de cada uno de los recorridos de los camiones de XX durante toda la ejecución del servicio de transporte no podría arrojar luces respecto del incumplimiento que la actora atribuye a la demandada desde que las demoras en los procesos de despacho, según se ha acreditado en autos, podían atribuirse a diversas causas o factores, muchos de ellos ajenos al control y/o gestión de ZZ. Lo que sí resulta evidente es que se trataba de un tema importante para la gestión logística de la flota y, por ende, en constante revisión y ocupación por ambas partes.

En cuanto a los diversos factores que influían en los tiempos asociados a los procesos de carga y descarga, el testigo de ZZ, señor **J.C.**, explicó que *“el tiempo de carga y descarga depende de un montón de variables, entre ellas algunas que dependían de ZZ y otras que dependían de XX y otras que eran más o menos combinadas”*, por lo que *“habría sido imposible, muy sinceramente, acordar y pagar tiempos de carga y descarga específicos”*. Entre los factores que dependían de ZZ el testigo se refirió a la disponibilidad de carga y la disponibilidad de equipo para cargar, y entre los factores que no eran de responsabilidad de ZZ aludió a los problemas de congestión. Respecto de esto último constan los testimonios contestes de los deponentes señores **C.S.**, **J.M.** y **H.A.**, quienes explicaron que la llegada en bloque de camiones de XX con el propósito de privilegiar los viajes a DML 1 que, por razones de tarifa, le resultaba más conveniente, generaba atochamiento en las romanas. En este sentido, el testigo señor **C.S.** declaró: *“...nosotros también tenemos poca injerencia porque nos ocurría y nos ocurre ese tema de la llegada de los equipos en bloque generalmente en los cambios de turno, principalmente en los cambios de turno de las empresas donde en oportunidades nosotros tenemos una capacidad de atención de, no sé, 12 camiones aprox., y llegan 20 – 25 camiones...”* y luego agregó: *“...nosotros trabajamos en base a un programa de despacho ¿cierto?, que*

*se realiza en forma diaria entonces ¿qué nos ocurría?, que equipos de XX llegaban en un horario determinado donde nosotros estábamos haciendo carga hacia DML 2 ¿cierto?, a faena DML 2-ZZ y no ingresaban, entonces esos equipos, esos conductores se quedaban esperando en garita, o en sectores cercanos dentro del camino de la operación, y luego cuando nos tocaba la hora de despachar hacia DML 1 ellos hacían ingreso, por la conveniencia, hacían ingreso y eso nos generaba tacom en las romanas, nos generaba tacom en la operación dado, como indicaba recién, la capacidad de atención que teníamos no nos daba para cargar tantos equipos dentro de una obra”. En la misma línea, el testigo **J.M.**, explicó: “Como yo planificaba, yo necesitaba que los equipos se fueran primero a DML 2 para cumplir una cierta cantidad de cuota -1.000 toneladas, que equivalen a 34 equipos- las dos empresas, que podrían ser TR6, TR7 e XX, o las tres, y ellos iban a DML 2 y se esperaban ¿por qué?, porque el supervisor que estaba en ese momento avisaba a los conductores que primero tenían que cumplir una cuota para ir a DML 2, y luego, terminada esa cuota, podrían ir a DML 1, entonces XX siempre fue, por tema de tarifa yo creo, prefería siempre DML 1, entonces los equipos se quedaban afuera, porque prácticamente se podría decir que el supervisor dateaba a los conductores, entonces los conductores se esperaban que la otra empresa, que pasara por el lado, le hiciera la cuota para ellos ir directamente a DML 1, entonces cuando ya se cumplían los 34, la empresa que cumplía los 34 pasaban al segundo plan que era ir a DML 1. La empresa cambiaba el producto y ahí llegaban todos los XX que se habían juntado entre, para juntar 34 equipos o cumplir la cuota más o menos pueden pasar 4 o 5 horas, para juntar 34 equipos para hacer la cuota, se juntaban como 5, entre 5 a 10 equipos, entonces esos, cuando ya cumplían la cuota, entraban los 10 de golpe, entonces, más la otra empresa que a lo mejor podía haber sido TR8 o TR7, que de repente estaba yendo en ese momento a DML 1, llegaban ellos, más 10 de XX, entonces ahí generaban un tacom de unas filas largas y tenían que parquearse ya afuera de la romana...” y el testigo señor **H.A.**, declaró: “...XX, como les decía, se antorregulaba dependiendo de la tarifa que fuera a llegar, generalmente los ciclos, como te decía, los ciclos de carga a DML 2 que tenían una tarifa un poquito más discreta que la de DML 1, ellos esperaban, esperaban y después se dejaban caer, tipo 8 o 9 de la noche cuando ya les llegaba el comentario que se acabó la cuota DML 2, XX metía sus camiones, ya no podíamos mandar más a DML 2 porque DML 2 había llenado su capacidad entonces nos obligaban a cargar XX a DML 1”.*

De otro lado, la documentación acompañada al proceso sólo da cuenta de dos ocasiones en las que XX reclamó por escrito respecto de los tiempos de espera para la carga de producto en la Mina, uno mediante correo electrónico de fecha 28 de junio de 2017 enviado por R.B., de XX, y dirigido a C.S. de ZZ, relativo al Asunto: Demoras en carguío (**documento G.a.18**) por fallas de cargador frontal y romana, y otro mediante correo electrónico de fecha 6 de diciembre de 2017 enviado por R.B., de XX, y dirigido a T.C. y C.S. de ZZ, relativo al Asunto: Tiempos espera Mina (**documento G.a.18 y G.b.89**). Este bajo número de reclamos escritos no se condice con el constante incumplimiento que la actora alega en autos.

A mayor abundamiento, en respuesta al último correo citado, ZZ advierte a XX que “del total de la flota, hasta las 19:30 hrs. habían sacado guía solo 23 equipos, esto quiere decir, que están tratando de sacar guía entre las 19 y las 00 hrs. el 63% de la flota. Les pedimos por favor que la llegada de los equipos sea parcializada durante el día, dentro de los márgenes posibles”, lo que es coincidente con los testimonios antes transcritos, y da verosimilitud a la problemática de la llegada en bloque de los camiones de XX. Ello, además, guarda coherencia con el interés declarado por el propio absolvente señor **M.G.**, y corroborado por otros antecedentes probatorios, en orden a privilegiar los viajes a DML 1, lo que explicaba la retención de la flota hasta que se copara la carga a DML 2.

Por su parte, en los escritos de contestación de demanda laboral presentados por XX en causa caratulada “[...] con XX y otro” RIT [...] -17, del [...]º Juzgado del Letras del Trabajo de Santiago y en causa caratulada “[...] y otros con XX y otro” RIT [...] -19, del Juzgado del Letras del Trabajo de Antofagasta (**documentos G.b.85 y G.b.86**). XX explica que las situaciones de larga espera en la Mina eran

“absolutamente extraordinarias” y que se debían principalmente a falta de producto, cambio de lugar de carga o factores climáticos que impedían el normal despacho de los equipos, todo lo cual, desde un punto de vista probatorio, constituye una presunción grave para acreditar los hechos confesados de conformidad a lo previsto en el art. 398 del Código de Procedimiento Civil, y resulta contradictorio con los hechos que sustentan la pretensión de la actora.

VIGÉSIMO TERCERO: Que, conforme se viene razonando en los motivos precedentes, se ha tenido por establecido que (i) en términos globales, y promediados los tiempos involucrados en la ejecución del contrato durante toda su vigencia, se cumplieron los parámetros declarados por ZZ para el proceso de carga; (ii) que de existir en algunos casos tiempos de espera superiores a los informados por ZZ, se trató de situaciones puntuales; y (iii) que los factores que podían causar demoras en los procesos de carga eran variados, y algunos de ellos de responsabilidad de la propia actora en el manejo de su flota.

Sin perjuicio de lo anterior, también se ha acreditado en autos que durante la ejecución del contrato, y consciente de que los atrasos o demoras en el proceso de carga –con independencia de la recurrencia y de la causa de dichas demoras– impactaba en la operación de XX, se convinieron ciertas “compensaciones” y/o “adecuaciones” a los servicios, diversas a la compensación por detenciones o lucro cesante pactada en la Segunda Adenda, y no reflejadas en el texto escrito del Contrato, que consistieron en (i) privilegiar el destino DML 1 por sobre el destino DML 2, como una forma de minimizar el impacto que pudiera tener las demoras en los procesos de carga; y (ii) aumentar la tarifa Mina – DML 2 en un 11%, por sobre el mecanismo de indexación contemplado en el Contrato; ambas medidas destinadas a reestablecer el equilibrio prestacional del Contrato en función de las variables consideradas por XX para fijar las tarifas.

Refiriéndose a lo primero, el testigo de XX señor **A.V.** declaró que *“como los tiempos de espera estaban muy excesivos y eso principalmente afectaba o pegaba más fuerte en la ruta Mina DML 2, lo que se acuerda -cosa que tampoco está en una modificación escrita en el contrato-, es que nos destinen preferentemente a DML 1 ¿ya?, porque ahí el mayor exceso de tiempo de espera no significa, la distancia de DML 1 es mucho mayor por lo tanto al día sólo das una vuelta, independiente de los tiempos de espera, si fueran de un minuto, si fuera de un minuto igual sólo das una vuelta al día ¿ya?, porque la vuelta completa son 840 kilómetros y en el tiempo en el cual el conductor puede destinar a conducir no puede más porque recordemos que la ley exige que tiene que tener 8 horas mínimas de descanso continuas cada 24 horas ...”*. Y agregó más adelante, *“... si uno ve en el desarrollo total del contrato, la prestación del servicio quedó en todos los años que duró, en una relación 65–35, 65 DML 1, 35 a DML 2, e incluso hubo determinado período en que esa relación era 90-10, 94-6”*.

En el mismo sentido, el absolvente, señor **M.G.**, confesó: *“Cuando nos dimos cuenta del tema de que las métricas no funcionaban, que el 1,35 no se daba y que era una cosa muy peligrosa para nosotros, yo hablé con ellos y se determinó de que nos iban a cargar, con D.P. lo acordamos, de que nos iban a cargar en una relación mínima de 70 a 30, hacia el 70% a DML 1, y 30% a DML 2, porque desde ahí hacia adelante nosotros empezábamos a ver números positivos, o sea, antes no se lograba porque el efecto de lo que ellos tenían de trayecto, de DML 2 a, de Mina a DML 2, que lo tenían en 1,1 al 1,35, ese 0,24% no 0,24%, ese 0,24 vueltas menos significaba la duración del Contrato cerca de 5 mil millones de pesos menos...”*.

Lo anterior es coincidente con la declaración prestada en autos por el testigo de ZZ, señor **R.J.**, quien expresó: *“...había aparentemente un deseo o un deseo de poder mantener una distribución tal de las rutas a las cuales ZZ se le asignó el producto y ahí había una situación de un cierto porcentaje en el fondo entre rutas hacia DML 2 que es la*

intermedia y DML 1 que era la más lejana y ahí efectivamente interactuamos en algunas oportunidades para poder privilegiar el transporte hacia la ruta más larga, que era una ruta que en el fondo entiendo que a XX le acomoda más ...”

Por su parte, los informes periciales de **PE** y de **PE1**, permiten acreditar que efectivamente, al menos durante los años 2015, 2016 y 2017 se privilegió en favor de XX el destino DML 1 por sobre DML 2, conforme al siguiente detalle: (a) Año 2015: total viajes 11.642, de los cuales más del 70% fue destino DML 1; (b) Año 2016: total viajes: 19.980, de los cuales casi el 91% fue destino DML 1; (c) Año 2017: total viajes 21.407, de los cuales el 70% fue destino DML 1.

En cuanto al segundo ajuste o adecuación del Contrato, constan las declaraciones de los testigos **A.V.**, de XX, y **J.C.**, de ZZ. El primero, relata que hubo un alza de tarifas en el año 2017 del material a transportar entre la Mina y DML 2 del 11% del precio pactado, que no fue escriturado. *“El alza de tarifas es que a raíz o en parte de los perjuicios que estaba sufriendo XX por los mayores tiempos de espera, se acuerda hacer un reajuste extra, más allá del reajuste normal que se hacía por el polinomio, se acuerda subir el precio del servicio Mina-DML 2”*. Por su parte, el testigo **J.C.** depuso en autos: *“...me acuerdo de un ajuste de tarifas, con mucha claridad que fue un ajuste de tarifas a DML 2 donde nos señalaban en la empresa que en esta disputa que teníamos de si ellos podían alcanzar o no mejores productividades a DML 2, que ellos no podían alcanzar mejores productividades a DML 2, hicimos un cálculo en ese momento de una productividad creo que era de 1,15 a DML 2 que era algo que alcanzaba con cierta normalidad a otra empresa que era TR7, le dijimos, mira, estos tipos alcanzan 1.15 a DML 2 con normalidad, la tarifa que ustedes nos señalan siempre que es la que los mantiene felices es la de DML 1 a 1 vuelta, bueno, entonces si 1 vuelta a DML 1 cuesta esto y estamos seguros de que es una gestión razonable a DML 2 da 1,15 hicimos un ajuste de tarifas que subió la tarifa de DML 2 para que se pareciera más a una productividad de 1,15...”*

Si bien para el año 2018, según la información proporcionada por los informes periciales ya citados, del total de 17.126 viajes o recorridos, el 76% fue DML 2 y solo el 24% fue con destino DML 1, es posible inferir que el aumento de viajes a DML 2 se explica también en el ajuste de la tarifa pactada en el año 2017 y en el plan de salida ideado para garantizar la continuidad operacional de XX hasta el término del Contrato. En palabras del absolvente señor **M.G.**, *“...cuando ya nos empezaron a desconocer el acuerdo que teníamos, el 70-30, y nos empezaron a colocar sólo a DML 2, yo me junté con ellos y dije que ya no le podía seguir cargando ningún camión más porque me estaban arruinando. Y, por lo tanto, que la tarifa la cambiaban o yo no podía seguir cargando a DML 2. Y me dijeron que yo hiciera una propuesta, y yo hice una propuesta con los números arriba de la mesa donde demostraba con los ratios con todas las cosas, que lo mínimo que tenían que subir la tarifa era un 19%, dieron un sinnúmero de argumentación de que yo era el más caro y toda la cosa y después subieron la tarifa un 11%...”*. Por su parte, el testigo de ZZ, señor **A.E.**, explicó que en el año 2018 había mayor disponibilidad de producto intermedio (que sólo se despachaba a DML 2), por lo que privilegiar la ruta Mina- DML 2 permitía dar continuidad operacional a XX hasta el término de la vigencia del contrato. Dijo el testigo: *“... cuando XX salió teníamos productos que contenían consumo de 400 toneladas por ejemplo que es la [...] (producto mineral), teníamos 45 días de inventario en DML 2, teníamos casi 40-41 días de [...] que es el otro producto que movía XX, es decir, llenamos de este producto en DML 2... y solamente para tratar de garantizar que XX, digamos, tuviese flujo hasta el último día del contrato...”*

Todo lo anterior permite concluir que (i) en términos globales, y promediados los tiempos involucrados en la ejecución del contrato durante toda su vigencia, se cumplieron los parámetros declarados por ZZ para los procesos de carga y descarga; y (ii) que existiendo en algunos casos tiempos de espera superiores a los informados por ZZ y por causa atribuible a ésta, hubo compensaciones destinadas a reestablecer el equilibrio prestacional, además de la Compensación por Detención Imputable a ZZ expresamente

incorporada al Contrato, mediante la Segunda Adenda; razón por la cual tampoco se hará lugar a la pretensión deducida por la actora en relación a los tiempos de espera.

Que el resto de la prueba rendida en autos, en nada altera lo que se viene razonando y lo que se decidirá

III. PARTE RESOLUTIVA

Y **VISTOS**, lo dispuesto en las normas legales ya citadas, artículos 1545, 1546, 1547, 1548, 1557, 1558, 1560 y siguientes, 1698 y 1793 y siguientes del Código Civil, artículos 170 y siguientes del Código de Procedimiento Civil, artículo 223 del Código Orgánico de Tribunales y 341 y siguientes, 628 y siguientes del Código de Procedimiento Civil, Bases de Procedimiento de fojas 47 y siguientes, y demás disposiciones pertinentes, **SE DECLARA:**

- i. Que se **RECHAZAN** las objeciones de documento deducidas por ZZ en la presentación de fecha 29 de noviembre de 2019 respecto a los documentos denominados “Copia del contrato de prestación de servicios de fecha 01 de agosto de 2017, suscrito entre XX y la sociedad TR1, “Copia del documento denominado “INFORME FINAL” emitido con fecha 4 de abril de 2019 por la empresa TR2, suscrito por el gerente general de la empresa señor J.S.”, “Impresión de la página web de los camiones Marca [...]”, CONTRATO Marca [...]”, “CONTRATO BATEAS”, “Servicios Logísticos XX” y “Nº[...] Modificación Servicios Logísticos XX Limitada”; por los argumentos expuestos en los numerales uno, dos, cuatro y cinco del motivo primero.
- ii. Que se **ACOGE** la objeción de documento deducida por ZZ en la presentación de fecha 29 de noviembre de 2019 respecto al documento denominado “Archivo NN, emanado de ZZ respecto a los tiempos de espera de los camiones en planta de DML 2”; por los motivos expuestos en el numeral tres del considerando primero.
- iii. Que se **RECHAZA** la objeción de documento deducida por XX en el numeral 2 b) de la presentación de fecha 16 de diciembre de 2019 respecto al instrumento denominado “Correo electrónico enviado por don J.R., Asesor en Prevención de Riesgos de ZZ, con fecha 23 de agosto de 2018, bajo el asunto Alerta de Seguridad 29 / XX.”, por los argumentos expuestos en el motivo segundo.
- iv. Que se **RECHAZA** la demanda de cumplimiento de contrato e indemnización de perjuicios deducida por XX en contra de ZZ respecto del Contrato de Prestación de Servicios “[...]” “Transporte de Minerales de: Mina – DML 1; Mina – DML 2; DML 3 – DML 2” fechado al 20 de mayo de 2014 y sus posteriores adendas, por los fundamentos ya expuestos.
- v. Que no se condena en costas a la parte demandante, no obstante haber sido totalmente vencida, por estimar esta sentenciadora que ha tenido motivo plausible para litigar, por lo que cada parte pagará sus costas.

Autorícese por la Secretaria General del CAM Santiago y notifíquese personalmente o por cédula a través de receptor judicial a uno de los apoderados de cada una de las partes, entregándoles copia íntegra de la presente resolución. Regístrese y oportunamente archívese.