

Paulina Veloso Valenzuela
Árbitro Arbitrador
Fecha de Sentencia: 4 de junio de 2014
ROL: 1740-2013

MATERIAS: Ley 19.971 Arbitraje Comercial Internacional – Código Aeronáutico resolución de contrato de compraventa de helicóptero con indemnización de perjuicios – consecuencia del retrofit o recall – contrato de adhesión.

RESUMEN DE LOS HECHOS: La actora sostiene que ha habido un incumplimiento del contrato de compraventa celebrado con el demandado para adquirir un determinado helicóptero, en cuanto no se le entregó con las características y prestaciones ofrecidas y definidas en el contrato celebrado entre las partes; y que ello le ha ocasionado perjuicios. Señala que compró la aeronave en virtud de la promoción, ampliamente difundida, sobre la modificación al rotor de cola del avión que otorgaba mayor facilidad de pilotaje, permitiendo bajar los costos de mantenimiento y eliminar un procedimiento de emergencia para los pilotos. Que no se discute la procedencia, oportunidad y obligatoriedad de los boletines de emergencia, pero que el demandado debió asumir las consecuencias patrimoniales de las restricciones establecidas por medio de dichas alertas y boletines. En definitiva, no recibió el producto ofrecido y comprado; solicitando se declare resuelto el contrato de compraventa referido otorgándole una indemnización por los perjuicios causados y las costas de la causa.

LEGISLACIÓN APLICADA:

Código Civil: Artículos 19, 22, 1.438, 1.439, 1.444, 1.445, 1.489, 1.545, 1.546, 1.560, 1.566, 1.793, 1.801, 1.824, 1.857, 1.858, 1.868, 1.871.

Código Aeronáutico: Artículos 6, 52 y 190.

Las reglamentarias que dicta la Dirección General de Aeronáutica Civil, y las normas internacionales que tienen su fuente tanto de las disposiciones de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), como en los Reglamentos de la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos de Norteamérica (FAA) y de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA). Usos y costumbres de la actividad aeronáutica y principios generales de derecho, según disponen los Artículos 6 del Código Aeronáutico, y 28 de la Ley N° 19.971 sobre Arbitraje Comercial Internacional.

DOCTRINA: Aplicando el derecho civil, son requisitos de la acción resolutoria ejercida por la actora, de acuerdo al Artículo 1.489 del Código Civil: que se trate de un contrato bilateral; que haya incumplimiento imputable de alguna obligación; y que el acreedor por su parte haya cumplido o esté llano a cumplir con sus obligaciones.

En un análisis parcialmente distinto, diversos autores subrayan que para que haya lugar a la resolución el incumplimiento ha de revestir cierta gravedad e importancia, ya que sería contrario a la buena fe, que debe presidir el desenvolvimiento de las relaciones contractuales, el que una parte solicitara una medida tan radical y rigurosa como es la resolución del contrato por infracciones de la otra parte que desempeñen un papel

muy secundario dentro de la totalidad de la economía de la relación obligatoria bilateral. Este requisito es algo diferente del anterior, que distingue obligaciones principales y accesorias, ya que aunque ciertamente la exigencia de que el incumplimiento sea de importancia se refiere ante todo a descartar el incumplimiento de las obligaciones accesorias, también puede afectar a la obligación principal, cuando el incumplimiento sea de leve entidad.

En el derecho positivo chileno no existe un precepto que establezca de modo general que para dar lugar a la resolución el incumplimiento deba revestir importancia o gravedad. Sin embargo, existen diversas normas en el Código Civil, a propósito de distintos contratos, que permiten extraer cierto principio, en cuanto a que determinados incumplimientos o más precisamente ciertos defectos o diferente calidad de la cosa en relación a lo pactado, no dan lugar a la resolución sino sólo en vista de su gravedad e importancia. Y en ciertos casos sólo se permite la reducción del precio. En este sentido, los Artículos 1.832, 1.932, 2.046, 2.178, 2.427, todos del Código Civil.

No es posible resolver un contrato cualquiera que sea el incumplimiento, y considerando que las limitaciones o restricciones tuvieron razonable justificación (razones de seguridad), fueron temporales, y no afectaron la aeronavegabilidad de la aeronave; no se da lugar a la demanda de resolución de contrato.

DECISIÓN: Que en mérito de lo establecido no se da lugar a la demanda; y no se condena en costas a la demandante por estimar que hubo motivo plausible para litigar.

SENTENCIA ARBITRAL:

Santiago, a 4 de junio de 2014.

VISTOS:

I CONSTITUCIÓN DEL TRIBUNAL ARBITRAL Y BASES PROCESALES DEL COMPROMISO

Que don XX, el 11 de marzo de 2013, solicita al Centro de Arbitraje y Mediación de Santiago (CAM) que designe un Árbitro con el objeto que resuelva la controversia surgida entre él y la compañía ZZ, representada por don X.A., respecto del Contrato de compraventa de un helicóptero nuevo "MD1", suscrito mediante instrumento privado, fechado el 16 de septiembre de 2011.

El CAM, a fs. 59, en fecha 8 de abril de 2013, designa Árbitro Arbitrador a la abogada señora Paulina Veloso Valenzuela. El 23 de abril de 2013, a fs. 65, el Árbitro designado acepta el cargo. Y en resolución de 30 de abril de 2013, a fs. 66, consta constitución del compromiso. El 20 de junio de 2013 se realiza comparendo de fijación de procedimiento, cuya Acta rola a fs. 77, con asistencia de ambas partes, asistidas por sus respectivos abogados.

II DEMANDA

Que a fs. 89, el 22 de julio de 2013, el señor XX, empresario, domiciliado en DML1, Región Metropolitana, presenta demanda de resolución de contrato con indemnización de perjuicios en contra de la empresa ZZ, representada legalmente por el señor X.A., ambos domiciliados en DML2, Santiago, en atención a lo que

afirma en cuanto serían graves y reiterados incumplimientos en que ha incurrido la demandada respecto de las obligaciones que asumió en el "Contrato de Compraventa de un helicóptero nuevo "MD1"", celebrado en Santiago de Chile con fecha 16 de septiembre 2011.

Como antecedente señala que los helicópteros, por su complejidad, requieren de un exhaustivo sistema de mantenimiento y chequeo periódico, lo que hace que los costos para su operación sean bastante elevados. Es así que, en cada precio que se cobra por hora de vuelo, de cada helicóptero, se debe contemplar un ítem de reserva para mantenimiento, que permita afrontar los costos de su inspección y reemplazo de componentes, piezas y partes.

Las actividades de mantenimiento están plenamente establecidas para cada modelo, en sus respectivos manuales de mantenimiento. Por lo anterior, antes de adquirir un determinado modelo, se adquiere asimismo, de antemano y con pleno conocimiento, un determinado tipo de mantenimiento. En el caso sub-lite, esta ecuación de mantenimiento preestablecido y ofrecido por el fabricante, fue uno de los hechos determinantes para la adquisición de la aeronave, el que ha sido totalmente incumplido por ZZ generándole graves perjuicios.

Agrega que para operar un helicóptero, se requiere además de pilotos, quienes hay que habilitar en el tipo de helicóptero adquirido y, además tener el personal de mantenimiento, también habilitado o, de una empresa que preste dicho servicio. En el caso que estas aeronaves sean operadas comercialmente, se requiere además operadores terrestres, para apoyar las maniobras que generalmente se realizan en lugares difíciles o confinados y de personal administrativo e infraestructura (Helipuertos; Hangares, etc.), a todos se les exige una gran calificación y entrenamiento difícil de adquirir en el entorno civil.

Agrega que el trabajo aéreo tiene una cantidad alta de siniestralidad, generalmente porque sus labores se desempeñan en lugares de dificultades geográficas o confinadas, que lo hacen bastante riesgoso. Dice que en el caso del helicóptero adquirido se dio la alerta un accidente que ocurrió en la ciudad de BB el 2012, el que dio origen a un Boletín de Alerta de Servicio de la propia fábrica de la aeronave.

Dice que la legislación Aeronáutica y la legislación vigente en Chile siguen las pautas internacionales dictadas por la FAA de Estados Unidos o por la Autoridad Aeronáutica Europea EASA. En el caso sub-lite, si la fábrica advierte de una falla en el modelo de la aeronave y señala limitaciones, ellas deben ser incorporadas de inmediato a la aeronave. Y si hay que realizar acciones correctivas de piezas y partes, ellas deben realizarse para mantener la aeronave operativa y en vuelo.

La aeronave nueva cayó en la hipótesis recién planteada. Señala que el mismo día que la aeronave llegó desde el vendedor a sus hangares, se limitaron sus prestaciones, restringiendo con ello en todas sus cualidades esenciales.

Dice que ZZ, antes del año 2011, penetró en el mercado con su modelo "MD2" de última generación adquirido por la mayoría de las empresas chilenas que prestan servicios aéreos. Y la marca europea sorprendió

el año 2011 con su nuevo y último modelo "MD1", el que se caracterizó por tener una mejor potencia y una mejora en el Rotor de Cola, a través de los contrapesos chinos, que permitía bajar los costos de mantenimiento y eliminar un procedimiento de emergencia para los pilotos. Es decir, las características ofrecidas de este nuevo y último modelo permitiría bajar el costo de mantenimiento y eliminar un procedimiento de emergencia para los pilotos, lo que incide en una baja en los costos y precios al cual se ofrecen los servicios de la aeronave, como además una mejor aeronavegabilidad respecto del modelo anterior, esto es el "MD2".

Agrega que la falla en el rotor de cola es una de las más terribles que le puede ocurrir a un piloto, con un alto índice de mortalidad o grandes daños al ocurrir esta emergencia. El piloto cuando tiene una falla en el rotor de cola, debe efectuar varios procedimientos para mantener el control de la aeronave y lo que ofrecía a un piloto una mejor probabilidad de enfrentar mejor esta grave emergencia. En este sentido, una innovación que permite eliminar un procedimiento de emergencia, facilita la labor al piloto quien puede concentrarse en menos procedimientos de emergencias y enfrentar con mayor facilidad una emergencia tan grave como la de rotor de cola.

Dice que la necesidad de su negocio es estar a la vanguardia en el material de vuelo para tener mayores oportunidades de generar trabajos aéreos en helicópteros, lo que se da al tener los últimos modelos de aeronaves como este modelo que se promocionó con evidentes ventajas más allá de su año de fabricación. Anterior al último modelo de aeronave "MD1" le antecedía el modelo "MD2", ampliamente usado por los operadores aeronáuticos nacionales. De hecho, en su empresa existen dos de dichas aeronaves del modelo anterior de la marca ZZ. Este nuevo modelo "MD1", venía con ventajas esenciales; específicamente las supuestas mejoras que se realizaron en el rotor de cola respecto del modelo anterior, y que técnicamente consiste en la eliminación de un sistema de compensación en el circuito hidráulico del servocomando del rotor de cola y la adición de más contrapesos, denominados contrapesos chinos, en la pala de rotor de cola, a fin de reducir las cargas estáticas del rotor y, consecuentemente, mejorar la estabilidad de la aeronave durante una emergencia por pérdida de potencia hidráulica. Esto eliminó además un procedimiento de emergencia, lo que facilita al piloto lidiar con una emergencia tan grave como la pérdida de rotor de cola. Estos elementos, ampliamente difundidos en su publicidad promocional efectuada por el fabricante y el vendedor, hicieron que se decidiera por la compra de este último modelo, el que en cuanto al valor equivale a pagar una suma adicional aproximada de unos US\$500.000 (quinientos mil dólares americanos).

Agrega que con fecha 4 de octubre de 2012, el fabricante ZZ emite un boletín de servicios Alerta N° 02, comunicando que a raíz de un accidente en la ciudad de BB, que costó la vida de un empresario, lo que sumado a varios casos anteriores ocurridos en este modelo, se producía un deterioro prematuro de los cojinetes elastoméricos del rotor de cola. Con posterioridad a ello la EASA, Autoridad Aeronáutica Europea, dicta una Directiva de Aeronavegabilidad de Emergencia AD 09 con fecha 5 de octubre de 2012. Esta Directiva S.S. es mandatoria y obligatoria e introdujeron importantes limitaciones a la aeronave adquirida. Éstas se refieren a limitar la velocidad de vuelo; y en cuanto al mantenimiento, lo que afecta de inmediato las prestaciones que se ofrecían de este nuevo modelo. El Helicóptero quedó restringido a velocidades tan bajas, incluso más bajas que modelos mucho más antiguos e incluso desechados ya por el mercado y sus operadores. La velocidad máxima según la altura que va de los 67 a 100 Nudos, siendo que la aeronave

volaba antes de esta limitación a una velocidad de 155 Nudos. La segunda limitación se refiere a limitar la aeronave con mantenimiento, estableciendo inspecciones a los cojinetes del rotor de cola a un máximo de 3 horas, la que no tenía restricción de vuelos efectuados en el día. Esto naturalmente limita la operación de la aeronave e incrementa los costos de su mantenimiento. Luego de estas tres horas el piloto debía inspeccionar detenidamente el rotor de cola y, si encontraba alguna fisura en alguna elastomérica debía reportar inmediatamente vía radio que no podía volver a volar el helicóptero, pidiendo auxilio a los mecánicos autorizados para reemplazar las piezas fisuradas. Se puede imaginar, ningún piloto quería volar en tales circunstancias.

En síntesis, la mejora que traía el helicóptero respecto de la versión anterior, reemplazaba el sistema hidráulico en el rotor de cola, mejorando su eficiencia y manejo, tanto en altura y como en el evento de una posible falla.

Además del efecto señalado, de reducción de velocidad y la realización de mantenimientos cada 3 horas como máximo, significa que la aeronave no otorga las prestaciones por las cuales se adquirió y además produjo una negativa por parte de los pilotos a volarla por ser muy riesgoso, lo que consecuentemente ocasionó que no pudiera ponerla en el mercado ya que las operaciones para la cual se adquirió esta aeronave era para llevarla a SS y a realizar actividades con la prospección de petróleo en el noreste de ese país. Ello significaba que la aeronave al ser trasladada a largas distancias como SS o a las mineras, debía efectuar vuelos ferry de varias horas de traslado, que encarecían la hora de vuelo y el precio para ofrecerla a los clientes. Esto es, si debía volar en un traslado al norte del país durante 9 horas, cada 3 horas como máximo, debía aterrizar para efectuar las inspecciones y además la velocidad en la que transportaba la aeronave al ser reducida, se incrementaba la operación a distancia aumentando considerablemente las horas de vuelo. Dice que a los clientes se les cobra en la aviación por horas de vuelo, por lo cual esta nueva aeronave, era más lenta que las anteriores, más cara para los clientes y con el riesgo de quedar con una emergencia grave con posibilidades de pérdida de vida si dentro de las tres horas de vuelo llegaba a fallar.

En el contrato de compraventa suscrito el 16 de septiembre de 2011, se estableció un cronograma de pago el que cumplió a cabalidad y, contra la última cuota del mismo, se le entregó el helicóptero con fecha 29 de agosto de 2012, como consta del acta de entrega final y de la factura emitida por la demandada.

Respecto de los hechos señala que con fecha 28 de septiembre de 2012, ocurrió un accidente en BB con el mismo modelo de helicóptero que produjo un muerto y un herido grave. Tal circunstancia provocó que ZZ emitiera un Boletín de Servicio Alerta N° 02, estableciendo una serie de limitaciones en las prestaciones del helicóptero.

En razón del señalado boletín, con fecha 5 de octubre de 2012, la EASA (Autoridad Aeronáutica Europea) emitió una Directiva de Aeronavegabilidad de Emergencia AD 09. Por ser del país de origen de la aeronave esta directiva, se entiende como obligatoria por parte de nuestra Autoridad Aeronáutica (DGAC). No se discute la procedencia y oportunidad de estos boletines y alertas, ya que está en riesgo la vida de las personas, pero, con la misma diligencia que la demandada actuó al establecer esta alerta con las limitaciones consecuentes, debió haber asumido su responsabilidad contractual por tales limitaciones y no trasladar los riesgos

y pérdidas al contratante diligente. Es deber del contratante y vendedor de buena fe, no sólo hacerse cargo de los riesgos de seguridad de la aeronave vendida, sino de sus prestaciones que fueron determinantes no sólo respecto de su precio sino de la elección de su producto. De lo contrario, sólo cabría concluir que el Boletín de Servicio de Emergencia emitido por ZZ, sólo tiene por objeto proteger o limitar su responsabilidad en caso de ocurrir otro accidente en el cual participe el modelo de helicóptero objeto de autos.

Con fecha 23 de octubre de 2012 ZZ envió una carta dirigida a todos sus consumidores que adquirieron los modelos "MD1" como los modelos "MD3", en la que se estableció, desde luego unilateralmente, un cronograma a fin de adecuar y ajustar los aparatos, para en definitiva, eliminar las limitaciones en el andar y performance del helicóptero, cuestión que a la fecha no ha ocurrido.

Atendido que es un modelo nuevo y que se desconocen las causas del accidente, las medidas descritas en la carta, no garantizan que producto de estas intervenciones y ajustes se restablezcan las prestaciones inicialmente ofrecidas y contratadas, como tampoco ofrecen paliar los perjuicios sufridos por sus consumidores producto de las restricciones dispuestas. A mayor abundamiento, como producto del referido accidente y las limitaciones derivadas de las alertas, tanto los pilotos como los pasajeros no quieren volar en el helicóptero, con todos los perjuicios y riesgos que ello conlleva.

De hecho, los ajustes que ofrecen ni siquiera cumplen con los requerimientos mínimos ofrecidos para el modelo vendido.

Las limitaciones antes expuestas reducen la performance y las prestaciones de este modelo en forma muy importante, tanto en velocidad, autonomía, como asimismo el incremento en los costos de mantenimiento. Tales limitaciones y restricciones han producido importantes perjuicios.

Por otro lado, agrega que el contrato de compraventa del helicóptero es un contrato de adhesión.

Dice que ZZ careció de la debida buena fe en el cumplimiento de su contrato al entregar un helicóptero nuevo, recibiendo la totalidad del precio y paralelamente estableciendo limitaciones en sus prestaciones y performances, las que fueron determinantes para adquirir el referido modelo de helicóptero.

Dice que incumplido un contrato por una de las partes, aquel contratante que lo haya cumplido, le asiste el derecho de solicitar al Tribunal competente que resuelva el contrato u ordene su cumplimiento, sea voluntariamente, sea por vía de apremio.

Dice que en el caso de autos es claro que el vendedor establece y genera limitaciones y restricciones que reducen dramáticamente las prestaciones pactadas. La razón es muy válida y por cierto superior, la vida e integridad físicas de las personas, pero soslaya y no se hace cargo de las consecuencias patrimoniales que estas restricciones provocan.

En cuanto al derecho, cita los Artículos 1.489, 1.545, 1.546, 1.547, 1.569, 1.590, 1.793, 1.801, inciso

1º, todos del Código Civil, a los Artículos 12 y 20 de la ley de Protección al Consumidor; así como cita a los autores Fernando Fueyo y Jorge López Santa María.

En consecuencia y estimando que se cumple con los requisitos legales, solicita que se condene al demandado a pagar los perjuicios que cuantifica en el valor del helicóptero, USD\$2.380.000; el gasto de mantenimiento, \$1.000.000, mensuales, suma que asciende a \$10.000.000, más reajustes e intereses; y por lucro cesante, demanda 8.800 Unidades de Fomento, más USD\$2.000, la hora, significando un ingreso de USD\$200.000 mensuales; y agrega por el concepto de daño moral la suma de \$50.000.000.

En definitiva solicita tener por interpuesta demanda de resolución de contrato, con indemnización de perjuicios, en contra de ZZ, acogerla a tramitación, y en definitiva, acogerla en todas sus partes, disponiendo que:

Se declare resuelto, por incumplimiento de las obligaciones asumidas por ZZ en dicho instrumento; que ZZ deberá indemnizar los perjuicios que dicho incumplimiento le ha provocado, por cada uno de los conceptos expresados, debidamente reajustados y con los intereses correspondientes, según los valores expuestos en el cuerpo de la demanda, o bien según los montos de dinero que S.S.A. considere procedentes en derecho; que la demandada deberá pagar las costas de esta causa.

III CONTESTACIÓN DE LA DEMANDA

A fs. 158, el 20 de agosto de 2013, en representación de la demandada, ZZ, sus abogados, contestan la demanda.

Previamente, refutan todos los hechos en que ella se funda. Señalan que el arbitraje está sujeto a la ley Chilena, incluyendo la Ley No. 19.971 sobre Arbitraje Comercial Internacional. Y que, de acuerdo al Artículo 28 (4) de dicha Ley, el litigio debe resolverse de acuerdo a las normas de derecho elegidas por las partes, que es la ley chilena, la ley del contrato, y además, de acuerdo a los usos mercantiles aplicables al presente caso.

Como Antecedentes señala que ZZ SAS, en adelante ZZ, es una sociedad anónima AS, cuyo giro es la venta y distribución de helicópteros para diversos países (TG, VO, LI, SS y AS), y como tal se dedica a la venta de helicópteros, tanto nuevos como de segunda mano.

Explica que en general, los actos jurídicos y los contratos relativos a helicópteros, y en particular la compra-venta de helicópteros, tiene bastantes particularidades que la diferencian respecto de los actos y contratos que recaen sobre otros bienes. Se trata de un bien altamente complejo, tecnológico y personalizado, que a partir de una configuración de base se construye incorporando equipos adicionales para cada cliente en particular, y cuyo plazo de entrega final al comprador por parte del vendedor puede tomar aproximadamente un año, dependiendo del modelo.

En el caso de ZZ, la compra de un helicóptero por un cliente conlleva la adquisición de un slot o cupo de

fabricación para un producto que aún no existe, y que será fabricado y ensamblado de forma exclusiva para quien lo adquiere.

De esta manera, la venta de un helicóptero da inicio a un proceso por el cual el helicóptero que se compra es fabricado en Europa con sus características estándares y la configuración requerida, que luego es desarmado y enviado a Chile para ser ensamblado y personalizado.

Respecto al marco regulatorio aeronáutico, señala que la fabricación, certificación y operación de aeronaves está regulada a través de estrictas normas y procedimientos de orden nacional e internacional que velan por la seguridad de la navegación aérea. Estas normas son generalmente de carácter preventivo, pues su finalidad última es eliminar aquellos factores que puedan afectar la seguridad de la navegación aérea, referida tanto a la propia aeronave como a su operación. Su carácter internacional deriva de la necesidad de uniformidad en la normativa para que las medidas y estándares que se adopten en materia de seguridad aérea sean efectivas.

De esta forma, el régimen jurídico de la seguridad en la aeronavegación está constituido por las normas nacionales de carácter legal contenidas en el Código Aeronáutico, las reglamentarias que dicta la Dirección General de Aeronáutica Civil, y las normas internacionales que tienen su fuente tanto de las disposiciones de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), como en los Reglamentos de la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos de Norteamérica (FAA) y de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA). En lo no previsto por el Código Aeronáutico, o por los convenios o tratados internacionales aprobados por Chile, se aplican las normas del derecho común chileno, los usos y costumbres de la actividad aeronáutica y los principios generales de derecho, según disponen los Artículos 6 del Código Aeronáutico, y 28 de la Ley N° 19.971 sobre Arbitraje Comercial Internacional.

Agrega que este marco regulatorio tiene especial importancia, pues tiene como base común y universal la seguridad en la aeronavegación. Ello determina el contenido que guía los usos aplicables al comercio aeronáutico, incluyendo la compraventa de aeronaves.

La Dirección General de Aeronáutica Civil es la autoridad regulatoria y fiscalizadora en Chile en materia de aeronáutica. La DGAC no sólo tiene la potestad para fiscalizar las actividades aéreas que se realizan tanto en el espacio aéreo de responsabilidad de Chile como las que ejecutan usuarios nacionales en el extranjero; sino para dictar normas que le permitan resguardar la seguridad de la navegación aérea. A la Autoridad Aeronáutica le compete velar por la condición de aeronavegabilidad de las aeronaves, esto es, que ellas cumplan con las características o condiciones exigidas para realizar en forma segura y satisfactoria los vuelos o maniobras para las que han sido autorizadas, lo cual debe ser debidamente certificado por la Autoridad.

Las normas de aeronavegabilidad y certificación de aeronaves que se aplican en nuestro país corresponden a las consignadas en el Anexo 8 sobre Aeronavegabilidad del Convenio de Chicago, suscrito por Chile en 1944.

En este contexto, la DGAC es la autoridad que determina las condiciones de aeronavegabilidad de las aeronaves matriculadas en Chile y de aquellas extranjeras que operen en el país, y dicta Procedimientos, Resoluciones y Circulares relacionadas con la seguridad aérea, las que recogen y aplican las disposiciones de la OACI, así como las normativas de la FAA de Estados Unidos de América, y de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA).

Las normas chilenas sobre aeronavegabilidad se encuentran contenidas en el Código Aeronáutico y en el Reglamento de Aeronavegabilidad DAR 08, aprobado por Decreto Supremo N° 270, del 12 de abril de 1996, cuya última modificación fue aprobada por Decreto Supremo N° 43 del 29 de marzo de 2010.

Toda aeronave matriculada en Chile sólo puede ser operada si se encuentra debidamente certificada, y si ha ejecutado y registrado el cumplimiento de todas las Directivas de Aeronavegabilidad (DA) aplicables.

Las Directivas de Aeronavegabilidad son regulaciones de carácter obligatorio que establecen requerimientos de inspecciones o modificaciones específicas a un producto aeronáutico, componente o accesorio, en el cual existe una condición de inseguridad. Estas Directivas las emite la Autoridad Aeronáutica nacional o extranjera competente, y son reconocidas como válidas por la DGAC.

En cuanto al aspecto normativo, este proceso exige obtener diversos certificados sin los cuales la aeronave no estará autorizada para operar en Chile, y cuya responsabilidad de obtención recae en el explotador de la aeronave, esto es, la persona que utiliza la aeronave por cuenta propia, conservando su dirección técnica. Estos certificados son: **a)** Certificado de Tipo / Convalidación de Certificado de Tipo. Este documento expresa la aprobación de la DGAC respecto del diseño de una aeronave, motor o hélice en el sentido que dicho producto aeronáutico cumple con los estándares de aeronavegabilidad aplicables. En el caso de que el producto aeronáutico posea un Certificado de Tipo emitido por una autoridad extranjera, como es el caso de autos, requiere un proceso de convalidación; **b)** Certificado de Aeronavegabilidad. Es un documento de carácter técnico, mediante el cual la Autoridad Aeronáutica, acredita que a la fecha de su otorgamiento la aeronave está apta para volar y ser utilizada, según las condiciones asociadas a su categoría y clasificación, y con las limitaciones establecidas en su Certificado de Tipo. **c)** Renovación de Certificado de Aeronavegabilidad. Tiene por objeto acreditar que al momento de la renovación, la aeronave se encuentra en condición de aeronavegabilidad.

El helicóptero del demandante se encuentra, desde agosto de 2012, debidamente certificado por nuestra Autoridad Aeronáutica para operar en el país, no habiendo perdido en ningún momento la condición de aeronavegabilidad, así como tampoco su certificación con motivo de los hechos que se invocan en la demanda.

La DGAC certificó que, de acuerdo con los registros y documentos presentados por ZZ, los helicópteros modelos "MD4", "MD5", "MD6", "MD2" y "MD7" corresponden a un diseño, materiales, especificaciones o construcción de adecuado desempeño para una operación segura, y que cumplen con los requisitos establecidos en las normas chilenas de Aviación Civil.

Agrega que el modelo "MD1" corresponde a una denominación de carácter comercial y que alude a "evolución" del modelo "MD2", ya que, al no presentar modificaciones de tipo esencial al modelo "MD2", no conforma un modelo distinto al anterior, conservando sus características esenciales que lo definen como tal. Por dicha razón no se fabrica en paralelo el "MD1" con el "MD2" sino que corresponde a la versión más evolucionada de dicho modelo, que conserva todas sus características identificatorias. En otras palabras, el modelo "MD1" corresponde técnica y formalmente a una nueva versión del mismo helicóptero modelo "MD2", el cual tuvo modificaciones puntuales que no afectaron sus características sustanciales al nivel de requerir una certificación de tipo nueva y distinta.

El Certificado de Aeronavegabilidad Estándar de 2012, establece que se otorga certificado de aeronavegabilidad a la aeronave Matrícula AC fabricado por ZZ, modelo "MD2", Número de Serie 00, Categoría "Normal," de acuerdo con el Convenio de Aviación Civil Internacional de 7 de diciembre de 1944 y el Código Aeronáutico, por considerar que reúne las condiciones de aeronavegabilidad, mientras se mantenga de acuerdo a los requisitos aplicables y se utilice de acuerdo con las limitaciones de operación pertinentes.

Dicho documento fue emitido el 27 de agosto de 2012, y su fecha de expiración es el 26 de agosto de 2014.

Agrega que toda aeronave matriculada en Chile sólo puede ser operada si se encuentra certificada y se ha dado cumplimiento a las Directivas de Aeronavegabilidad emitidas por la DGAC o por los respectivos Estados de Diseño, según lo dispone el Reglamento DAR 39.

El DAR 39 fue aprobado por Decreto del Ministerio de Defensa, el año 2003, siendo su propósito lograr un mayor grado de uniformidad en las normas y estandarizar a nivel global los requisitos de seguridad operacional.

Las Directivas de Aeronavegabilidad especifican las inspecciones o trabajos aeronáuticos que deben llevarse a cabo, las condiciones y las limitaciones que deben cumplirse y cualquier otra acción que deba tomarse para resolver una condición de inseguridad en un producto (aeronaves, motores de aeronaves, hélices y componentes).

Este reglamento dispone que las Directivas de Aeronavegabilidad son normas de carácter obligatorio, emitidas por la DGAC o por una Autoridad Aeronáutica extranjera reconocidas como válidas por la DGAC en Chile, como es el caso de la EASA. Ninguna persona puede operar un producto al que le es aplicable una Directiva de Aeronavegabilidad, a menos que se hayan cumplido los requerimientos que ella establece. El no hacerlo dentro de los plazos establecidos, le hace perder su condición de aeronavegabilidad, y su vuelo en tal condición tipifica el delito contra la seguridad de la aviación civil del Artículo 190 del Código Aeronáutico.

La obligación de conocer, registrar y cumplir con las Directivas de Aeronavegabilidad recae en el explotador de la aeronave, quien debe mantener la aeronave en estado de aeronavegabilidad, esto es, en

condiciones técnicas para efectuar los vuelos y/o maniobras para las cuales ha sido autorizada, en forma segura y satisfactoria.

El carácter obligatorio de las AD está corroborado por la norma DAN 43 sobre Mantenimiento que establece las reglas generales para la realización de mantenimiento. Estas normas evidencian que a las AD se les ha conferido plena autoridad y son imperativas.

Es del caso hacer presente que, dado el carácter complejo y tecnológico de las aeronaves y el alto estándar de seguridad que se exige a la industria, la existencia de AD es de común ocurrencia ya que, por su carácter imperativo, constituye un eficiente mecanismo preventivo. De este modo, la Autoridad emite en forma frecuente estas directivas, a fin de que se adopten oportunamente las medidas que permitan controlar o eliminar cualquier factor de riesgo, incluso si se trate de situaciones en proceso de investigación.

En el marco de la normativa sobre inicio de aeronavegabilidad, y en la normativa sobre continuidad de aeronavegabilidad, ZZ puede tener que corregir un problema que pueda comprometer la condición de aeronavegabilidad del producto, o pudiese provocar una situación de inseguridad.

Estas acciones correctivas son entregadas a sus clientes a través de Boletines de Servicio de Alerta (ASB) o Boletines de Servicio de Alerta de Emergencia (EASB), las que usualmente son seguidas de una Directiva de Aeronavegabilidad (AD) emitida por EASA. Las ASB y EASB son obligatorias para los operadores.

En el caso del helicóptero "MD1", ZZ emitió una EASB el 4 de octubre 2012, que significó algunas limitaciones para la aeronave. Ese Boletín fue seguido, a partir de octubre de 2012 y hasta febrero de 2013, por cuatro Directivas de Aeronavegabilidad, emanadas de EASA. Las acciones correctivas y limitaciones impuestas derivaron directamente de las obligaciones de ZZ como fabricante. Su cumplimiento es obligatorio, y por lo tanto, si un operador o explotador no cumple con ella, la aeronave en cuestión no se considera en condiciones de aeronavegabilidad, y no podrá operar.

En el contexto del marco normativo que regula las AD, y para contribuir al cumplimiento de las obligaciones reglamentarias, el 7 de diciembre de 2012, la DGAC informó a los propietarios y explotadores de helicópteros ZZ modelos "MD2" y otros que se detallan, sobre la emisión de la Directiva de Aeronavegabilidad emanada de EASA AD 06 del 05 de diciembre de 2012. En ella se instruye sobre determinadas acciones que la DGAC ordena sean registradas por el operador, y se le informe sobre las acciones realizadas para el cumplimiento de esta AD.

En conclusión: ZZ está sometido a estrictas normas internacionales (OACI) y europeas (EASA) en lo referente al diseño y fabricación de aeronaves. En su calidad de fabricante de aeronaves, y como titular del Certificado de Tipo, ZZ está obligada a informar a la Autoridad cualquier fallo de funcionamiento, y que haya provocado o pudiera eventualmente llegar a provocar una situación de inseguridad. La continua evolución y desarrollo de la navegación aérea así como la búsqueda permanente de mayores estándares de seguridad, genera la necesidad constante de adecuar las aeronaves a tales estándares, lo cual puede dar lugar a la

emisión de Directivas de Aeronavegabilidad por parte de la Autoridad Aeronáutica tanto nacional como extranjera, y cuya aplicación y cumplimiento es obligatorio en ambos casos. El objeto podría ser el ordenar una modificación en la aeronave (retrofit), lo cual es de común ocurrencia. El Certificado de Tipo del helicóptero "MD1" no fue revocado ni modificado a raíz de la emisión de las EASB ni de las AD, por lo que el "MD1" mantuvo en todo momento su condición y certificación de aeronavegabilidad y su capacidad de volar de forma segura. El Certificado de Aeronavegabilidad del helicóptero del demandante tampoco fue cancelado ni suspendido, lo que hubiese ocurrido si el operador se hubiese negado a dar cumplimiento a la AD en el plazo establecido, cuya aplicación como se ha dicho no es discrecional sino obligatoria.

Agrega que el "retrofit" y el "recall" son dos de muchas obligaciones post-venta que existen en el derecho comparado y chileno. Esas dos obligaciones no cuentan con una definición exacta en algún cuerpo normativo. No obstante, numerosos autores consideran que existe una relación género-especie entre ellas. Así, se ha establecido por ejemplo que "el recall se refiere a un mecanismo muy específico en donde el fabricante, vendedor, importador, distribuidor, retailer u otra entidad en la cadena comercial del producto le avisa al comprador que ciertas acciones o actividades deben emprenderse con respecto al producto". De este modo, el recall puede significar desde una mera advertencia sobre el uso de un producto, hasta su ajuste, retrofit, o reemplazo. El termino retrofit "se usa como un componente del recall, en donde un producto es modificado con nuevas partes o equipamiento que no estaban disponibles en el momento de la producción original". Otros autores usan la palabra recall para referirse expresamente a la acción de retirar un producto del mercado, resolviendo el contrato de compraventa por el cual fue adquirido; en tanto, se refieren al retrofit como la obligación de solucionar un problema o mejorar un producto con posterioridad a su venta. El contrato o la ley regulan quién debe asumir el costo de esta reparación o "upgrade" (mejora).

La necesidad de llamar a un recall, en su sentido amplio, puede surgir por razones muy diversas, pero la doctrina internacional especializada ha buscado generar estándares sobre cuándo se generan estas obligaciones de "post-venta." En general, la necesidad de efectuar un recall nace de una compleja evaluación que abarca "(1) amplitud del riesgo (2) severidad del riesgo (3) examinación de otras alternativas remediales (4) costos financieros y anexos para el fabricante y (5) la logística, management y utilidad de dicha obligación. Es importante notar, sin embargo, que un recall, en cualquiera de sus dimensiones, no origina una obligación para el fabricante distinta a la de efectuar el mismo recall. La doctrina norteamericana se ha pronunciado al respecto señalando que "únicamente porque un producto sea parte de un recall por un defecto, e incluso si el productor está obligado a anunciar que el defecto existe en su carta al comprador, esto no significa necesariamente que existe un defecto sujeto a estatutos de responsabilidad de productos". Esta diferencia parece surgir porque la doctrina entiende que los estándares de seguridad en los productos son quizás los más altos de los sistemas legales, y sin duda, más altos que los estándares que constituyen un vicio en la cosa de una compraventa. La misma CPSC norteamericana ha enfatizado que un defecto regulatorio no es lo mismo que un defecto a nivel de vicio contractual. En efecto, se ha señalado que "los defectos como los discutidos en esta sección y entendidos por la CPSC sirven sólo para interpretar y hacer cumplir la Consumer Products Safety Acts.

En Estados Unidos de América ocasionalmente algunos Tribunales han admitido correspondencia de recall

como evidencia en contra del fabricante, pero la jurisprudencia mayoritaria no lo ha hecho así. En *Landry vs. Adam* (1973) la Corte sostuvo que debía excluirse la carta de recall como evidencia de negligencia; atendido a que la obligación de recall se funda en razones de políticas públicas, ya que de aceptarse dicha evidencia para acreditar responsabilidad o defectos en el producto, los fabricantes se verían disuadidos de adoptar medidas preventivas. Es decir, existiría un verdadero desincentivo hacia el productor para encontrar defectos en los productos vendidos, proceder a su reparación, o incluso mejorar estándares de seguridad, lo que es especialmente relevante en materia aeronáutica, pues la tecnología ha avanzado de manera vertiginosa en las últimas décadas, y los fabricantes la han incorporado en aeronaves antiguas cuando ello es conveniente para mejorar los estándares de seguridad. Nada de ello podría ocurrir –y menos aún el desarrollo de estándares de seguridad cada vez más altos– si se admitiera que, a partir de aquellas situaciones, se puede resolver el contrato de compraventa.

Como se ha señalado, en el derecho comparado la aplicación de un procedimiento de retrofit en un producto no significa responsabilidad contractual en sí mismo. Pero la falta de un retrofit cuando es necesario, sí podría significar una negligencia (independiente, separada y distinta a la posible negligencia de diseño o producción).

La obligación del fabricante de avisar sobre una situación de eventual riesgo o de potenciales peligros de un producto, es distinto del deber legal o contractual de hacer un recall o retrofit del mismo. En definitiva, el procedimiento de recall o retrofit es bastante común en la etapa de post venta, sobre todo en productos caracterizados por poseer una mayor tecnología. Así, por ejemplo, ha ocurrido con bastante frecuencia en el mercado de automóviles.

En materia aeronáutica son usuales estos procedimientos post venta de recall o retrofit, toda vez que, como se señalara previamente, se trata de una tecnología de vanguardia, de permanente avance, en la cual la seguridad es esencial y se va perfeccionando constantemente. .

No es un elemento de la esencia ni de la naturaleza de un contrato de compraventa de aeronaves que ellas no estarán sujetas a posibles "retrofit." Por el contrario: es frecuente que ocurran con la evolución de los modelos de aeronaves, que tienen alguna novedad en su diseño, partes o piezas. Por cierto, precisamente mediante el "retrofit" se hacen los ajustes a las aeronaves para lograr una mejor condición de aeronavegabilidad.

Constantemente, tanto los fabricantes como las autoridades aeronáuticas, dictan boletines o directivas que informan de la ocurrencia de algún incidente de aeronavegación o de alguna circunstancia que hace recomendable o necesaria alguna modificación de las aeronaves que se encuentran en el mercado, o de su forma de operar, a fin de aumentar la seguridad. En el caso de ZZ, se emiten frecuentemente Boletines de Servicio (Service Bulletins) y periódicamente Boletines de Alerta de Servicio (Alert Service Bulletins), práctica total y absolutamente común en este mercado, y que afecta a una gran cantidad de aeronaves.

Si una aeronave no cuenta con las medidas de seguridad mínimas para ser operada, la Autoridad Aeronáu-

tica le privará de la Certificación de Tipo, quedando éstas automáticamente impedidas de volar por perder su condición de aeronavegabilidad.

Nada de ello ocurrió en el caso de los helicópteros "MD1": nunca perdieron su certificación de tipo. Estas aeronaves siempre se encontraron aptas para operar y con plena aeronavegabilidad, si bien con algunas restricciones mínimas y temporales. Luego de realizado el retrofit, tales restricciones dejaron de aplicarse. Más de 200 aeronaves realizaron este retrofit en todo el mundo. En ningún caso, salvo en este arbitraje, se ha pedido la resolución del contrato.

Así entonces, la emisión de boletines o la adopción de alguna medida por las autoridades o el mismo fabricante, así como la realización de un retrofit en un helicóptero, es absolutamente usual en el sector aeronáutico, en el cual permanentemente se realizan modificaciones o mejoras que resultan de las experiencias de vuelo y avances tecnológicos, lo que permite lograr altos estándares de seguridad.

HECHOS:

Referente a los hechos del juicio señala que el 16 de septiembre de 2011, ZZ celebró un contrato de compraventa con don XX, mediante el cual este último adquirió para sí un helicóptero nuevo "MD1" (en adelante, el contrato) y cuya negociación no duró más de una semana.

El 8 de septiembre de 2011 las partes sostuvieron su primera comunicación. En ella, don XX manifestó a ZZ su intención de adquirir una nueva aeronave.

El 9 de septiembre de 2011, se envió la propuesta comercial para la compra del helicóptero, junto con una presentación comparativa respecto a la versión anterior del mismo modelo "MD2".

Fundamental resulta destacar el hecho que en dichas comunicaciones, sólo se enfatizó de esta nueva versión del helicóptero, en comparación con el que le antecedía, la nueva turbina o motor JJ 2D. Luego, el 13 de septiembre de 2011, el actor, en compañía de su hijo don E.X., acudió a las instalaciones de ZZ Chile, con el fin de ultimar los detalles para su adquisición. Así, el mismo día 13 de septiembre, se envía una nueva propuesta comercial actualizada para la adquisición del helicóptero "MD1", además de una propuesta en borrador del contrato de compraventa a celebrarse. Dicho correo se refiere a los principales requerimientos efectuados por el comprador: **1)** La fecha de entrega final del helicóptero; **2)** La extensión de la garantía y, **3)** La instalación de filtros americanos durante el proceso de personalización. Por último, y con fecha 14 de septiembre de 2011, se confirman los acuerdos arribados en relación a los requerimientos señalados. Junto con ello, se le envía nuevamente un borrador de contrato de compraventa actualizado.

En cuanto a las características del modelo "MD1", señala que el nuevo modelo "MD1" es un avance respecto del modelo "MD2", ya que cuenta con ciertas mejoras: **a)** Nuevo diseño interior; **b)** Cambios en el rotor de cola; y **c)** Nueva turbina CB JJ 2D, siendo este último el cambio de mayor relevancia.

Agrega que este nuevo motor tiene una potencia significativamente mayor que el anterior JJ 2B1, y es el

elemento más valioso del "MD1", pues además de su mayor poder, requiere de más horas de vuelo antes de ser sometido a una reparación mayor u "overhaul" ("TBO" o "Time Between Overhaul", que es el número de horas entre cada reparación mayor que debe realizarse a la turbina, lo que tiene un costo importante y debe realizarse según las horas de vuelo que indique el fabricante de la turbina, que en este caso se aumentó en 500 horas).

El "MD1" contemplaba, además, un nuevo sistema de control que opera independientemente de la acción del piloto. Pero era una característica de menor significancia, si es comparada con la mayor potencia de la turbina y el mayor "TBO" de 500 horas de vuelo adicionales. El mayor TBO es un abaratamiento significativo de los costos de mantenimiento y operacionales, pues su costo es de USD300.000 aproximadamente.

Ahora bien, tanto la capacidad de pasajeros como el peso máximo en enganche, la velocidad crucero máxima, la velocidad crucero recomendada y la autonomía de vuelo son exactamente iguales en el "MD2" y en el "MD1". Como se explicó, la diferencia entre los dos modelos es el nuevo motor o turbina JJ 2D, que aumenta considerablemente la potencia del helicóptero, la fiabilidad de la máquina y reduce los costos operacionales, además de entregar información detallada de sus prestaciones con un nuevo sistema digital de recopilación de datos, lo que permite realizar mantenciones más acuciosas y detalladas.

Se agrega que la relevancia del cambio de turbina en el "MD1" es manifiesta si se nota que, en general, las turbinas representan aproximadamente un cincuenta por ciento del precio total de un helicóptero. En cambio, los aspectos relacionados con el rotor de cola son de importancia accesoria o secundaria, y ello se aprecia en el contrato que suscribieron las partes. En dicho contrato se especifican diversas características de la aeronave, incluyendo la cabina, instrumentos, aviónica, turbina, sistema de transmisión, rotores, instalación eléctrica, entre otros. La mención al rotor de cola es media línea de un total de dos páginas.

Respecto de los Boletines de Seguridad relativos al rotor de cola (SB, ASB y EASB) y Directivas de Aeronavegabilidad (AD) señala que en julio del año 2012, ZZ advirtió que algunos semi-soportes o cojinetes laminados del rotor de cola se desgastaban prematuramente, considerando las horas de vuelo de las aeronaves. Ahora bien, en cumplimiento de los plazos estipulados en el contrato de compraventa, con fecha 29 de agosto de 2012, ZZ entregó a don XX el helicóptero "MD1" objeto del contrato de compraventa celebrado. Poco antes de ello, y como se explicara previamente, ZZ había tomado conocimiento de varios casos en los cuales se había observado un desgaste prematuro de los cojinetes elastoméricos del rotor de cola en helicópteros "MD1", como el adquirido por el actor.

Como medida de prevención, el 20 de julio de 2012, ZZ emite el Safety Information Notice N° 013, en adelante SIN N° 013, mediante el cual informa la situación a los operadores, detallando que el deterioro en los cojinetes fue detectado durante los controles programados de los cojinetes o semi-soportes laminados del rotor de cola. Enfatiza que si no se detecta el desgaste durante el mantenimiento programado, con el tiempo puede causar vibraciones en el rotor de cola, que puede sentirse a través de los pedales, debiendo el piloto en tales casos aterrizar como medida de precaución.

ZZ reitera a todos los operadores de "MD1" que deben prestar particular atención a las operaciones de mantenimiento, y especialmente a la inspección visual de la zona del elastómero en conformidad con las instrucciones vigentes, consistente en efectuar siempre el chequeo ALF (After Last Flight), correspondiente al último vuelo del día, sin sobrepasar las 10 horas de vuelo; comprobar el estado general de los cojinetes o semi-soportes laminados, efectuar el examen visual para asegurarse que no hay separación, grieta o desprendimiento; y efectuar la inspección programada correspondiente a las 600 horas o 24 meses.

Luego, el 19 de septiembre de 2012, ZZ emite el Safety Bulletin N° 00, en adelante SB N° 00, documento aprobado por la Autoridad Aeronáutica europea EASA, cuyo propósito es mejorar la inspección visual de los cojinetes o semi-soportes laminados afectados, a fin de precaver cualquier contingencia. Para ello, este boletín de servicio precisa las instrucciones para el mantenimiento de la aeronavegabilidad del helicóptero, específicamente en lo que se refiere al proceso de inspección visual de la zona afectada.

El 28 de septiembre de 2012, ocurre un accidente que afecta un helicóptero "MD1", que capota en BB. Las causas del accidente no son las indicadas en la demanda. La investigación llevada a cabo por la Autoridad Aeronáutica de dicho país, determinó que el responsable de dicho accidente fue el piloto de la aeronave, quien no adoptó las medidas necesarias y obligatorias para operar el helicóptero, especialmente el procedimiento de emergencia que establece el manual de vuelo del helicóptero "MD1", que ordena, en caso de vibraciones, disminuir la velocidad y aterrizar. Ambas obligaciones fueron incumplidas por el piloto.

El 1 de octubre de 2012, ZZ emite el Safety Information Notice N° 01, en adelante SIN N° 01, en el que informa a los operadores sobre el accidente ocurrido en BB en septiembre de 2012. Informa, además, que antes de la ocurrencia del accidente, el piloto sintió una fuerte vibración procedente del rotor de cola, reportando aquella situación.

En dicho boletín se explica que el examen de las condiciones del accidente demuestra la pérdida del rotor de cola. También informa que todos los cojinetes o semi-soportes laminados de la aeronave capotada habían sido reemplazados dos veces, habiendo registrado pocas horas de vuelo.

En definitiva, junto con informar de aquel lamentable hecho, el boletín tenía por objeto reiterar a los operadores sobre el SB N° 00 de 19 de septiembre del año 2012, mediante el cual se informaba los intervalos o límites de tiempo entre inspecciones de los cojinetes laminados, y se establecía un nuevo y más eficiente método de inspección visual. De este modo, y aun estando pendientes los resultados de la investigación que se llevaba a cabo en esos momentos, ZZ instó a sus operadores a cumplir estrictamente con las instrucciones entregadas mediante los referidos documentos, e informar al Servicio Técnico en caso de dificultad o la existencia de preguntas relativas a esta materia.

Luego, el 4 de octubre de 2012, ZZ emite el Emergency Alert Service Bulletin N° 02, en adelante EASB N° 02, mediante el cual se adoptan nuevas medidas de seguridad: **1)** Reduce el límite de velocidad máxima o VNE (Velocity to Never Exceed) a 100 nudos, y **2)** Reduce el intervalo entre revisiones visuales de los cojinetes a un máximo de 3 horas de vuelo. Mejora el procedimiento de inspección visual de los cojinetes e ins-

truye a sus operadores que deben efectuar un chequeo general del rotor de cola que incluía la remoción de los cojinetes inmediatamente después de recibido este boletín. Reitera que, en caso de vibraciones en vuelo, debe procederse a reducir lentamente la velocidad y aterrizar lo antes posible. Las nuevas instrucciones de seguridad contenidas en el EASB N° 02 son recogidas por la EASA a través de la emisión del Emergency Airworthiness Directive N° 03 de fecha 5 de octubre de 2012, en adelante N° 03.

Dice que es fundamental destacar el hecho que todas estas medidas de seguridad adoptadas tenían un carácter eminentemente temporal, tendiente a preservar la seguridad de todos los operadores del modelo "MD1", medidas que durarían mientras se efectuaba la investigación interna de ZZ y hasta adoptar una solución definitiva al tema, lo que finalmente se logró. Además, dichas medidas, tal como se explicará, no modificaron mayormente las condiciones de operación de la aeronave.

El 18 de octubre de 2012, ZZ emite un segundo Emergency Alert Service Bulletin N° 02, llamado "Revisión 1" (en adelante EASB N° 02 REV1) que complementa el anterior. Su finalidad es introducir un nuevo procedimiento para el chequeo periódico de motor llamado EHC (Engine Health Check) y para definir una VNE (Velocity to Never Exceed) en IAS (Indicated Air Speed), es decir, establecer límites de velocidad para vuelos en determinada altura.

Nuevamente, estas instrucciones de seguridad son recogidas por la EASA por medio de la emisión de un nuevo Emergency Airworthiness Directive, llamado EASA AD N° 04, que es emitido por dicha autoridad europea el 19 de octubre de 2012.

En virtud del referido AD N° 04, se llevó a efecto en Chile un curso de capacitación para los operadores nacionales del helicóptero "MD1", a fin de reiterar y explicar las medidas contempladas en dicha Directiva. En dicha capacitación realizada por ZZ, el 31 de octubre de 2012, participó también don XX.

El 2 de noviembre de 2012 se emite un nuevo Emergency Alert Service Bulletin N° 02, ahora "Revisión 2", en adelante EASB N° 02 REV2, mediante el cual ZZ, a raíz de los cambios de diseño efectuados en los helicópteros "MD1", los que significaron la instalación de nuevas piezas en el rotor de cola, hace presente a sus operadores la existencia de estas nuevas piezas y extiende el cumplimiento de las revisiones periódicas a todos los rotores de cola.

Posteriormente, el 26 de noviembre de 2012, ZZ emite el Safety Information Notice N° 05, en adelante también SIN N° 05, mediante el cual extiende la obligatoriedad de la revisión de los cojinetes laminados a toda la flota "MD".

Así entonces, el 26 de noviembre de 2012, ZZ emite una nueva versión del Emergency Alert Service Bulletin N° 00 de 19 de septiembre de 2012, en adelante EASB N° 00 REV1. Este EASB extiende la obligatoriedad de la revisión de los cojinetes laminados del rotor de cola a todos los helicópteros "MD1" Pre Modificación Y1, y establece los criterios para el reemplazo de tales cojinetes. Estas instrucciones son reiteradas por la EASA mediante el Emergency Airworthiness Directive o Directiva de Aeronavegabilidad N° 06 de fecha

7 de diciembre de 2012, en adelante AD 06. Luego, el 19 de diciembre de 2012, ZZ emite una tercera versión del Emergency Alert Service Bulletin N° 00, en adelante EASB N° 00 REV2, esta vez, para hacer extensiva esta revisión a todas las piezas de los cojinetes, y determinar los criterios admisibles para éstos, siempre en relación a los helicópteros "MD1" Pre Modificación Y1. Parece particularmente importante notar que la exigibilidad de estas revisiones de los cojinetes laminados, así como el procedimiento, y los criterios de interpretación de las inspecciones, ya estaba establecida para los helicópteros "MD1" Post Modificación YY, como es precisamente la situación del helicóptero adquirido por el actor. Estos boletines simplemente extendieron la exigibilidad de esas medidas a toda la flota "MD", a fin de precaver cualquier contingencia. Finalmente, luego de la exhaustiva investigación realizada, ZZ desarrolló un procedimiento de ajuste en el rotor de cola que, una vez efectuado, dejaría sin efecto las medidas de prevención adoptadas. En breve, una vez realizado el retrofit diseñado, el helicóptero quedaría sin restricciones en su operación.

De este modo, el 31 de enero de 2013, ZZ emitió el Service Bulletin N° 07, en adelante SB N° 07, mediante el cual estableció la aplicación de un retrofit o procedimiento de ajuste en el rotor de cola, que contempla la sustitución de los pesos adicionales o "pesos chinos" por un compensador de carga en el canal de desvío, para los helicópteros Post Modificación Y1 y equipados con un motor JJ 2D.

La aplicación de dicho procedimiento de ajuste se hizo obligatoria para todos los operadores luego que la autoridad europea EASA emitiera el Airworthiness Directive N° 08 de 8 de febrero de 2013 (en adelante, AD N° 08). En dicho boletín se estableció que, a contar del 1 de marzo de 2013, y a más tardar dentro de los cinco meses siguientes, todos los operadores debían efectuar a sus helicópteros el ajuste establecido en el SB N° 07.

El señor XX tuvo oportuno acceso a tener cabal conocimiento tanto de la emisión de los boletines, como de sus contenidos.

La aplicación de este procedimiento o retrofit, que requiere de un máximo de 15 días corridos para su realización por un centro de mantenimiento de ZZ, deja a la aeronave con sus mismas características y plena operatividad, sin restricciones, incluyendo las limitaciones relativas a la velocidad máxima del helicóptero y a las revisiones visuales por el piloto cada 3 horas. Concretamente, una vez realizado el retrofit, la aeronave recupera sus características de velocidad máxima, operatividad, mantención y el intervalo entre mantenciones o "time between over haul" para sus partes y piezas. La única diferencia radica en que, atendida la instalación de un compensador de carga en el rotor de cola, es necesario efectuar una mantención no contemplada anteriormente, que tiene un costo para el usuario de USD200 anuales.

De este modo, de acuerdo al SB N° 07 de 31 de enero de 2013 emitido por ZZ, y el AD N° 08 de EASA, debía efectuarse el retrofit en todos los helicópteros "MD1", lo que permitía eliminar las medidas de prevención o seguridad que se habían adoptado anteriormente. Este retrofit era obligatorio para efectos de mantener la condición de aeronavegabilidad o airworthiness del helicóptero.

El 31 de enero de 2013 la demandada se reunió con el actor don XX con relación a la implementación del

retrofit contemplado, ofreciéndole realizarlo en marzo 2013. No habiendo confirmación o respuesta, el 2 de abril de 2013 el señor U.O. de ZZ envía al señor XX un correo electrónico insistiendo en la realización del retrofit a su helicóptero, y proponiendo una nueva fecha (15 de abril de 2013).

De dicha comunicación tampoco hubo respuesta. Recién el 3 de julio de 2013, ya iniciado el presente juicio arbitral, y luego de una cuarta comunicación de parte de ZZ, el actor responde aceptando finalmente llevar el helicóptero al centro de mantenimiento de ZZ Chile para que se realice el retrofit, lo que se planifica para fines de julio. El helicóptero del señor XX ha sido el último de los 206 helicópteros en el mundo en aplicar este procedimiento de retrofit.

El 31 de julio de 2013 finalizó completamente el procedimiento de ajuste o retrofit del helicóptero del actor. A contar de esa fecha su aeronave ha quedado sin ningún tipo de limitación o restricción.

En cuanto a los hechos en los que se funda la demanda de autos señala que algunos de ellos son imprecisos; otros son erróneos y finalmente otros son falsos.

Señala que es imprecisa la limitación de la velocidad que menciona la demandada. En definitiva, la limitación de velocidad adoptada como medida de seguridad, que se trataba, como ya señaláramos, de una medida de carácter eminentemente temporal, que se terminaba una vez aplicado el ajuste en el rotor de cola, en la práctica tampoco significaba una diferencia considerable o relevante para la explotación de la aeronave, como erróneamente plantea el actor. Las condiciones de operación de la aeronave en todo momento estuvieron dentro de los parámetros normales de operación y vuelo del helicóptero. Muestra de ello es que ningún otro operador en Chile ha reclamado por tales restricciones temporales, y siguieron operando normalmente.

En cuanto a la medida de seguridad adoptada, de imponer inspecciones en el rotor de cola en intervalos de un máximo de 3 horas de vuelo, el actor incurre en graves imprecisiones. En primer lugar, dicha limitación no consiste en un mantenimiento, sino en una inspección visual de la zona del rotor de cola, cuyo procedimiento no demoraba más de 5 minutos, y que era efectuada directamente por el piloto.

En segundo lugar, y lo que a nuestro parecer resulta aún más importante, es que el actor señala que el helicóptero materia de estos autos "no tenía restricciones de vuelos efectuados en un día". Considerando el consumo de combustible de la aeronave, existe un tiempo máximo en que puede utilizarse antes de tener que recargar. Esta es la llamada autonomía de vuelo, que en el caso del helicóptero "MD1" es de un máximo de 4 horas. A esto hay que agregar que la normativa vigente no permite volar en un helicóptero cuya cantidad de combustible asegure una autonomía de vuelo menor a 20 minutos, en cuyo momento obligatoriamente debe recargarse. De este modo, aun cuando la autonomía de vuelo del "MD1" sea de 4 horas, la aeronave no podría volar por un lapso mayor a tres horas y media antes de necesariamente tener que recargar combustible. Por último, cuando es necesario que el helicóptero transporte carga pesada, no se opera con estanque lleno de combustible a fin de mantener más liviano el helicóptero, por lo que la autonomía de vuelo para transporte de carga disminuye notablemente.

El actor en su libelo pretende que sin la restricción la aeronave podía volar sin necesidad de aterrizar por más de 9 horas, lo que carece de todo asidero. En realidad, la reducción de tiempo de vuelo no acarree en los hechos ninguna consecuencia práctica, es decir, no acarree consecuencias operacionales ni costos de alguna significancia real.

Afirma que es errónea la idea que sugiere la demandada en cuanto a que la aplicación del retrofit en la aeronave no garantiza que se restablezcan las prestaciones inicialmente ofrecidas y contratadas. Es más, agrega el actor que “los ajustes que ofrecen ni siquiera cumplen con los requerimientos mínimos ofrecidos para el modelo vendido”.

La realización del retrofit no demora más de 15 días corridos, y significa dejar la aeronave con las mismas características y condiciones contempladas desde un inicio, sin más limitaciones que las establecidas de fábrica. Es decir, misma velocidad máxima, operatividad, rendimiento e intervalo entre mantenimientos o TBO (“time between over haul”). La única diferencia radica en un mantenimiento no contemplado anteriormente en el rotor de cola debido a la instalación del compensador de carga, el que tiene un costo aproximado de 200USD al año, esto es, alrededor de cien mil pesos chilenos.

El actor, injustificadamente dilató la realización del ajuste hasta fines del mes de julio de 2013, en circunstancias que se le había ofrecido realizarlo en marzo de 2013. Habiendo terminado el retrofit del helicóptero del demandante, la aeronave puede operar sin ninguna restricción.

Por otra parte, la demandada sugiere que uno de los objetos perseguidos por el demandante al adquirir la nueva aeronave era disminuir los costos de mantención. Afirma que la adquisición de un nuevo helicóptero “MD1” estaba dirigida a abaratar costos de mantenimiento, y que dicho ahorro provendría del rotor de cola.

No obstante la disminución en los costos de mantención del helicóptero “MD1” radica en la nueva turbina JJ 2D, y no en el rotor de cola, como erróneamente sugiere el actor.

En cuanto al procedimiento de mantención no contemplado originalmente en el rotor de cola, y que debe realizarse en el futuro a consecuencia del retrofit, éste es breve y su costo anual es USD200.

Por otra parte, no es efectivo que el rotor de cola original del “MD1” eliminaba un procedimiento de emergencia para el piloto.

La eliminación del compensador de carga y su sustitución por los contrapesos chinos en el rotor de cola no eliminaban un procedimiento de emergencia; sólo lo facilitaba. En efecto, por la eliminación del compensador de carga, en caso de aplicarse el procedimiento de emergencia hidráulica hacía más simple al pilotear el canal de control de guiñada o yaw canal. Pero en ningún caso eliminaba el procedimiento. Tanto es así que dicho procedimiento de emergencia –ante una eventual pérdida en el rotor de cola– se encuentra expresamente establecido en el Manual de Vuelo del “MD1”, por lo que no es efectivo que se hubiese eliminado.

Es falso lo que afirma el actor en cuanto a que ningún piloto quería volar. En primer lugar, la inspección visual luego de las 3 horas de vuelo no acarrea una diferencia mayor en cuanto a la autonomía de vuelo de la aeronave. En segundo lugar, efectivamente los pilotos debían comunicarse con el Centro de Mantenimiento de ZZ Chile en el evento que, durante la inspección visual del rotor de cola, se advirtiera que alguna pieza estaba fisurada. Pero ello jamás ocurrió. En Chile fueron vendidos 10 modelos "MD1", los que siguieron operando sin ningún problema, y nunca alguno de ellos se comunicó con ZZ Chile para tales efectos, lo que demuestra la efectividad de las medidas preventivas adoptadas.

Son muchos los pilotos en Chile que se desempeñan independientemente, volando aeronaves para distintas empresas que ofrecen dichos servicios. De este modo, existen pilotos que operan tanto para el actor o TR, como para otras empresas del rubro, de tal forma que pueden operar varias aeronaves de distintos propietarios. Pilotos que regularmente prestan servicios al demandante, volaron sin problema algunos otros helicópteros "MD1" de distintos propietarios.

La decisión de no operar el helicóptero a raíz de las medidas de seguridad adoptadas corresponde a una decisión adoptada única y exclusivamente por el actor, y que no dice relación con las limitaciones o restricciones temporales a la aeronave. El helicóptero "MD1" jamás perdió su condición de aeronavegabilidad o airworthiness, por lo que se encontraba autorizada por todas las autoridades competentes para operar. Por otra parte, los gastos de formación de profesionales para la operación y mantención del helicóptero son de cargo de ZZ.

Y los boletines no impusieron nuevos requerimientos en el nivel o calificación de los mecánicos, bastando la capacitación inicialmente dada por ZZ, sin costo para el operador o propietario. De este modo, no es verdad que el actor hubiese asumido mayores costos por estos rubros.

En las excepciones y defensas se afirma que el vendedor no ha incumplido sus obligaciones.

ZZ entregó al comprador, dentro del plazo estipulado en el contrato de compraventa, el helicóptero "MD1". La obligación de entregar la cosa ha sido cumplida, pues se ha hecho entrega al comprador el bien específico materia del contrato, en la fecha pactada.

Para fundamentar la acción interpuesta, el actor afirma que "ha incumplido la demandada con su obligación de entregar un helicóptero con las características y prestaciones ofrecidas y definidas en el contrato celebrado entre las partes", razón por la cual solicita su resolución.

Esta afirmación carece de asidero, toda vez que se entregó al actor el helicóptero materia del contrato de compraventa, esto es, un helicóptero "MD1" con motor JJ 2D. En lo que se refiere a las restricciones impuestas por los boletines de seguridad y directivas de la Autoridad Aeronáutica, ellas eran temporales. Realizado el retrofit en el rotor de cola, las restricciones dejaron de aplicarse; la aeronave mantiene plenamente sus condiciones y características de operación contempladas al celebrarse el contrato, incluyendo velocidad máxima, altura máxima, rendimiento, tiempo entre mantenciones o TBO. No cambiaron las características

y prestaciones de la aeronave.

Establecido que no ha existido incumplimiento, y que la cosa entregada es precisamente aquella que ha sido objeto del contrato, el análisis de los fundamentos esgrimidos por el actor en la demanda lleva a suponer que, en realidad, se alega un supuesto vicio redhibitorio. Sin embargo, esta acción no ha sido parte de la demanda de autos, de manera que de concluirse –como es evidente– que la rescisión o resolución en caso no procede, tampoco podrá rebajarse el precio, pues ello no ha sido pedido en la demanda. Demás la acción redhibitoria está prescrita.

No procediendo la acción redhibitoria, entonces cualquier acción de incumplimiento exige culpa o dolo del demandado. En el presente caso, no ha habido culpa ni dolo del demandado. Por otra parte, la indemnización de perjuicios –que también se ha demandado– sólo es procedente si al tiempo de la venta, el vendedor conocía los vicios y no los declaró. La situación que afectó al rotor de cola fue comunicada inmediatamente a todos los operadores y a la Autoridad, adoptándose de inmediato las medidas de prevención propias de la actividad aeronáutica, y las medidas para superarla.

En conclusión afirma que:

1. No ha habido ningún vicio que haga inútil o imperfecto el helicóptero para su uso natural, por lo que el actor no puede pedir la resolución del contrato.
2. Tampoco se han visto afectadas sus características relativas al rendimiento, operatividad o al mantenimiento (salvo en cuanto hay un costo adicional de USD200 anuales), por lo que tampoco habría podido demandar la rebaja del precio, cosa que por lo demás, no ha hecho.
3. Tratándose de una cosa mueble, y habiendo transcurrido en exceso el plazo de seis meses establecido en el Artículo 1.866 del Código Civil, toda vez que la entrega de la aeronave se efectuó en agosto del año 2012, y la notificación de la solicitud de designación de Árbitro ocurrió en junio del año 2013, de manera que la acción para solicitar la resolución del contrato se encontraría prescrita.
4. No ha habido culpa del demandado.
5. No es procedente la indemnización de perjuicios que se pretende.

Alega que la posibilidad de efectuar modificaciones y cambios en el producto ha sido prevista en el contrato. La responsabilidad del demandado se limita a realizar tales cambios dentro de un plazo razonable. En la cláusula 6 de las Condiciones Estándares de Venta se estipula que los productos deben ajustarse a los requerimientos de las autoridades aeronáuticas, y que ZZ puede realizar modificaciones al producto de acuerdo a los nuevos requerimientos de fabricación o ingeniería, incluso sin consentimiento del comprador, siempre que ello no afecte las especificaciones de la aeronave o su “performance”, como es el caso.

Además, el numeral 2 de esa cláusula prevé expresamente que, en caso de disponerse por la Autoridad que vela por la seguridad aérea, la necesidad de realizar alguna modificación, la obligación del demandado se limita a realizar los cambios dentro de un plazo razonable. Es precisamente lo que ha ocurrido con relación al rotor de cola, de manera que, incluso si fuese procedente la acción redhibitoria o resolutoria, el demandante ha renunciado a ella. La obligación que en tal caso impone el contrato al vendedor, es informar

al comprador de esta circunstancia, y ofrecer realizar en un plazo razonable los cambios o modificaciones impuestos por la Autoridad.

Afirma que el demandado ha dado cabal, oportuno e íntegro cumplimiento a las obligaciones que le impone el contrato.

Agrega que en cualquier caso, y especialmente en el improbable evento que se estime que ha habido un incumplimiento, éste carece de una envergadura tal que justifique la resolución del contrato.

En caso que se estime que habría habido un incumplimiento contractual, sería un incumplimiento parcial, transitorio y secundario, accesorio y de poca monta, que no justifica la resolución.

Dice que la doctrina mayoritaria concuerda que no cualquier incumplimiento es suficiente para declarar la resolución del contrato. Cita así a los autores Luis Claro Solar, López Santa María, Fernando Fueyo Lanieri y René Abeliuk Manasevich.

Cita la Convención de Viena de 1980 sobre Compraventa Internacional de Mercaderías, en su Artículo 49 que: "El comprador podrá declarar resuelto el contrato: a) si el incumplimiento por el vendedor de cualquiera de las obligaciones que le incumban conforme al contrato o a la presente Convención constituye un incumplimiento esencial del contrato". Al respecto, el Artículo 25 de la citada Convención dispone que será esencial el incumplimiento cuando "cause a la otra parte un perjuicio tal que la prive sustancialmente de lo que tenía derecho a esperar en virtud del contrato, salvo que la parte que haya incumplido no hubiera previsto tal resultado y que una persona razonable de la misma condición no lo hubiera previsto en igual situación". Cita también los Artículos 48 N° 1 y 50 de la misma Convención.

Es claro que la resolución del contrato es un remedio limitado a incumplimientos de gravedad, magnitud e importancia, que tienen un impacto en la finalidad económica que llevó a las partes a contratar.

En definitiva, no ha existido incumplimiento alguno de las obligaciones emanadas del contrato de compraventa celebrado entre las partes. Se ha hecho entrega oportuna al comprador del helicóptero materia del contrato de compraventa, el que mantiene las mismas características que las contempladas antes de la celebración del contrato, incluyendo velocidad máxima, altura máxima de vuelo, rendimiento, tiempo entre mantenciones o TBO y potencia de la turbina. Esas son las mismas características esenciales para la celebración de la compraventa.

No ha habido incumplimiento alguno, y por el contrario, ZZ ha actuado con la diligencia debida, y que al realizar el retrofit, ha cumplido precisamente con las obligaciones que le impone el contrato. No es posible que jurídicamente se le impute incumplimiento alguno al demandado, pues no puede una parte del contrato ser diligente y realizar el retrofit o ajuste previsto en el contrato, y al mismo tiempo incumplir el contrato, autorizándose su resolución no obstante haber realizado los ajustes para situaciones como la ocurrida que están previstos en el contrato y son parte de los usos de la actividad aeronáutica.

En el improbable caso que se estime que ha existido un incumplimiento, este supuesto incumplimiento no autoriza al comprador a declarar resuelto el contrato, en virtud de lo ya expuesto, y principalmente en aplicación de los principios de buena fe y equidad, y sobre todo en relación a una industria donde las permanentes revisiones y mejoras en materia de seguridad son no sólo fundamentales, sino parte del negocio.

Cita jurisprudencia nacional y otros autores: Enrique Alcalde y Carlos Pizarro.

Cita el Artículo 1.546 del Código Civil.

Dice que no se evidenció jamás en la conducta post contractual del actor un comportamiento razonable y prudente.

Agrega que de rechazarse la acción resolutoria no procede acoger la indemnización de perjuicios, pues ella es accesoria. Así lo señala Fernando Fueyo Laneri, y la jurisprudencia de la Corte Suprema.

Agrega que la resolución del contrato es procedente sólo si la reparación no soluciona el desperfecto del bien adquirido.

Dice que el Tribunal es absolutamente incompetente para conocer de acciones por Ley 19.496 sobre Protección de los Derechos de los Consumidores, los que deben ventilarse ante los Juzgados de Policía Local. Y alega inaplicabilidad de la referida Ley al presente caso ya que el actor no detenta en caso alguno la calidad de consumidor en los términos indicados en la propia Ley 19.496.

Dice que el contrato de compraventa celebrado entre ZZ y XX no es un contrato de adhesión.

Agrega que ha habido incumplimiento del demandante de su obligación de actuar diligentemente previniendo y evitando perjuicios.

Rechaza los perjuicios demandados refutando cada uno de ellos, en cuanto a su procedencia y cuantía; además dice que no hay relación causal. Dice que en todo caso, los montos reclamados son excesivos. Dice que no proceden los reajustes e intereses demandados, ni las costas.

Solicita tener por contestada la demanda, y en definitiva declarar:

- a)** Que se rechaza la demanda de resolución de contrato, pues no ha habido incumplimiento contractual, por lo que tampoco procede la demanda de indemnización de perjuicios, con costas;
- b)** En subsidio, rechazar la demanda de resolución del contrato, pues no ha habido incumplimiento del contrato, o incumplimiento de las obligaciones del vendedor de la envergadura requerida para ello, y rechazar asimismo la demanda de indemnización de perjuicios por ser accesoria, todo con costas;
- c)** En subsidio, rechazar la demanda de perjuicios por no haber existido mala fe, con costas;
- d)** En todo caso, rechazar la demanda de indemnización por no haber perjuicios imputables al demandado, y además, respecto de algunos ítems, por no tener el actor titularidad para reclamar, con costas;

- e) En subsidio negar lugar a los montos reclamados, accediéndose sólo a los que sean ciertos, directos, y hubiesen sido causados por un incumplimiento del vendedor de sus obligaciones, y siempre que estén acreditados debidamente;
- f) Negar lugar a los reajustes e intereses reclamados; y
- g) En cualquier caso relevar al demandado del pago de costas que de contrario se pretende.

IV RÉPLICA

Que, a fs. 237, en fecha 2 de septiembre de 2013, el demandante presenta escrito de réplica, en la que reitera y recalca respecto a que no se discute la procedencia y oportunidad de los boletines y alertas de seguridad, ya que está en riesgo la vida e integridad de las personas (pilotos, pasajeros y personas en tierra), pero, con la misma diligencia que la demandada actuó al establecer esta alerta con sus limitaciones consecuentes, debió haber asumido su responsabilidad contractual por tales limitaciones y no simplemente trasladar los riesgos y pérdidas al contratante diligente. De lo contrario, sólo cabe concluir que el Boletín de Servicio de Emergencia emitido por ZZ, tiene por objeto proteger o limitar su responsabilidad en caso de ocurrir otro accidente en el cual participe el modelo de helicóptero objeto de autos.

Respecto de la alusión que la demandada hace a los vicios redhibitorios, su prescripción, la acción de quanti minoris, su concepto, procedencia y de otras normas e instituciones, se afirma que en la demanda no se ha pedido que se rebaje el precio del helicóptero, lo pedido es que se devuelva todo lo pagado, más la indemnización de perjuicios. Afirma que el incumplimiento no es menor como dice la demandada por lo que amerita la resolución. Señala que esta nueva versión del helicóptero al ponerlo al mercado y capturar nuevos clientes, fue latamente promocionada por sus ventajas de motor más potente y "modificaciones al rotor de cola para mayor facilidad de pilotaje". Este hecho fue determinante para la decisión del señor XX, ya que el rotor de cola modificado, promocionado y ofrecido como elemento novedoso de venta, para un piloto con más de 70 años de vida, significa un gran alivio de operación ante una de las emergencias más graves que puede tener un helicóptero que es justamente la falla del rotor de cola. Lamentablemente, en la mayoría de los accidentes de falla de rotor de cola, termina con la muerte de pilotos y ocupantes.

Señala que en la demanda se mencionan las normas del derecho del consumidor dentro de los principios ilustrativos del cumplimiento de buena fe de las obligaciones por parte del vendedor, principios que igualmente emanan del derecho común; así como el demandado a propósito del Recall y el Retrofit citan normativa y jurisprudencia comparada respecto a derechos del consumidor y obligaciones del fabricante.

Insiste que se trata de un contrato de adhesión. Dice que pretender hacer creer que un comprador por pedir un determinado color para el helicóptero o que le agreguen filtros a éste, lo transforme en un contrato de discusión, es francamente ridículo. Los tamaños de las partes intervinientes, el claro abuso de la posición dominante de ZZ, la forma y texto del contrato y demás estipulaciones complementarias son tan claras que necesariamente hacen concluir que se trata de un contrato de adhesión, tanto el membrete del mismo, pie de páginas, definiciones como consumidor, condiciones generales y otras dejan en evidencia lo anterior. Más todavía si el período de negociación fue bastante breve como se dice en contestación. Es evidente que, atendido el monto del precio de la compraventa de marras, si se hubiese tratado de un contrato de

discusión, el tiempo de negociación hubiese sido mucho mayor.

Dice que el recall es razonable, pero no aplica al caso del modelo "MD1", por tratarse de un modelo nuevo; y que justamente se promociona como una de las bondades por el cual se realiza esta "evolución de la aeronave" en su motor más potente y su gran modificación al rotor de cola, que facilita al piloto sus procedimientos y sobre todo en una de las más graves emergencias que puede tener un helicóptero que es la falla del rotor de cola.

Si a un modelo antiguo de una aeronave se le practica un recall o retrofit podemos hablar de mejora, si a un modelo nuevo se le practica un recall o retrofit podemos hablar de fracaso. La ingeniería del proyecto del nuevo "MD1" se equivocó; esa es la realidad. Se tuvo que limitar la operación del helicóptero nuevo. Y se tuvo que volver a la versión anterior, en lo que se refiere al nuevo modelo de rotor de cola, tan promocionado como bondad, que para el actor fue determinante.

Dice que no habría razón o causa de haber efectuado una inversión tan alta, para en definitiva, obtener una aeronave que no es competitiva en el mercado, la que finalmente quedó igual que los demás modelos de helicóptero "MD2" que tiene el actor.

Alega en contra de lo afirmado en la contestación en cuanto a que el "MD1" corresponde a una denominación de carácter comercial y que alude a "evolución" del modelo "MD2", ya que corresponde a una versión más evolucionada de dicho modelo, pero no conforma un modelo distinto al anterior. Vale decir, que el modelo nuevo de helicóptero "MD2" se llama distinto, pero es lo mismo que el modelo anterior. El modelo nuevo es algo mejor que el anterior, pero es lo mismo. El modelo nuevo de helicóptero es más caro que el modelo anterior, pero es lo mismo. El modelo nuevo es más moderno que el anterior, pero es lo mismo. Parece ser que, usando la denominación o categoría de "comercial" podríamos legitimar o condonar anticipadamente una suerte de dolo futuro.

En efecto, un modelo nuevo que se mostraba como una "evolución" respecto del anterior, pero que, producto de sendos desperfectos que causaron varias alertas de seguridad, finalmente tuvo que involucionar, esto es, someterse al retrofit y, volver al modelo antiguo "MD2". Esa es la verdad. El modelo "MD1" fue y es un fracaso.

Se subraya que, atendida la edad del actor (más de 70 años), el modelo "MD1", tenía para él ventajas esenciales en adquirirlo, ellas se referían a mejoras que se realizaron en el rotor de cola respecto del modelo anterior, y que técnicamente consiste en la eliminación de un sistema de compensación en el circuito hidráulico del servo comando del rotor de cola y la adición de más contrapesos, denominados contrapesos chinos, en la pala de rotor de cola, a fin de reducir las cargas estáticas del rotor y consecuentemente, mejorar la estabilidad de la aeronave durante una emergencia por pérdida de potencia hidráulica. El valor en relación al modelo anterior de la misma marca, equivale a pagar una suma adicional aproximada de unos US\$500.000 (quinientos mil dólares americanos).

Se reitera que la mejora que traía el helicóptero respecto de la versión anterior, reemplazaba el sistema hidráulico en el rotor de cola, mejorando su eficiencia y manejo, tanto en altura y como en el evento de una posible falla del rotor de cola, que hacía más fácil manejar tan grave situación a un piloto, considerando que una emergencia, por falla de rotor de cola, es una de las más graves que puede tener un piloto y que muchas de ellas terminan con resultado de muerte. Hecho que sí ha sido determinante para adquirir la aeronave a mayor precio que el "MD2".

Con el Retrofit se volvió al rotor de cola del modelo antiguo, por una parte eliminó las alertas y restricciones dadas por la Autoridad por motivos de seguridad, pero hubo que volver al sistema del modelo "MD2". La restricción se acabó, junto con la evolución y el modelo "MD1". Había que hacerlo, por seguridad probablemente sí, pero no pretenda el demandado hacer pasar el Retrofit como una "mejora", en circunstancias que no lo es bajo ningún punto de vista para un modelo nuevo.

Se pretende confundir aeronavegabilidad con performance y los procedimientos establecidos para el pilotaje de la aeronave en una emergencia, lo que es absurdo ya que son cuestiones muy distintas. Las limitaciones practicadas y el Retrofit redujeron las performances de las prestaciones de este modelo en forma muy importante, tanto en velocidad, autonomía al ofrecido originalmente. Asimismo complejizaron el procedimiento de emergencia para el caso de una falla de rotor de cola, volviendo al modelo anterior, lo que para el caso de don XX si ha sido determinante, era la bondad, novedad y evolución del modelo que fue eliminada por el Retrofit.

Respecto de la falta de la debida diligencia y buena fe contractual con que ha actuado ZZ, muy ilustrativo resulta el escrito de contestación donde se reconoce que tuvieron conocimiento de varios casos de descompensaciones en el rotor de cola del helicóptero antes de la entrega del helicóptero objeto del contrato de marras. Vale decir, entregaron un modelo nuevo de helicóptero a sabiendas que tenía problemas en el rotor de cola.

Respecto del lamentable accidente en BB el 28 de septiembre de 2012, no señalamos en la demanda las causas del accidente ya que no nos correspondía hacerlo. Pero lo claro, evidente y reconocido por la contraria, es que a partir de aquel accidente se emitió una Alerta, se establecieron una serie de limitaciones en las prestaciones del helicóptero. En razón del señalado boletín, con fecha 5 de octubre de 2012, la EASA (Autoridad Aeronáutica Europea) emitió una Directiva de Aeronavegabilidad de Emergencia AD 09. Por ser del país de origen de la aeronave esta directiva, se entiende como obligatoria por parte de nuestra Autoridad Aeronáutica (DGAC).

Reiteramos que efectuado el Retrofit, el modelo "MD1" ya no cumple con los requerimientos y prestaciones ofrecidos originalmente, y esta razón es muy sencilla, se vuelve al modelo antiguo, el "MD2".

Se insiste que ZZ careció de la debida buena fe en el cumplimiento de su contrato al entregar un helicóptero nuevo, a sabiendas que existían problemas en el rotor de cola, recibiendo la totalidad del precio y seguidamente estableciendo limitaciones en sus prestaciones y performances, producto de los problemas en el

propio rotor de cola, las que fueron determinantes para adquirir el referido modelo de helicóptero.

Solicita en definitiva que se haga lugar a la demanda, con costas.

V DÚPLICA

El 9 de octubre de 2013, a fs. 259, la demandada presenta la dúplica, en la que reitera las consideraciones de hecho y de derecho expuestas en la contestación de la demanda.

Señala que el demandante sostiene que la aplicación del retrofit o modificación de una parte o pieza de la aeronave sería un incumplimiento contractual. Afirma que ello no es así. La posibilidad de efectuar modificaciones al helicóptero con posterioridad a la celebración del contrato de compraventa o de su entrega efectiva, se encuentra estipulado en la Cláusula VII del contrato celebrado entre las partes, en el capítulo titulado precisamente "Modificaciones a la Configuración de "Los Helicópteros" Posteriores a la firma del Presente Contrato". No puede haber incumplimiento contractual si el contrato prevé y regula la posibilidad de realizar un retrofit, la cual se encuentra expresamente contemplada y regulada en el contrato, y el demandado ha cumplido con tales estipulaciones.

La mencionada cláusula VII señala que: ""El Vendedor" se compromete a informar a "El Comprador" sobre las modificaciones cuya aplicación fuera determinada por las "Autoridades Aeronáuticas" para "El Helicóptero" del mismo tipo adquirido por "El Comprador". A este efecto, pondrá a disposición de "El Comprador", dentro de un plazo razonable y a pedido y a cargo de este último, las piezas necesarias para la aplicación de estas modificaciones, tanto para "el helicóptero" como para los repuestos entregados". Por otra parte, el Numeral 6 de las "Standard Conditions of Sale" anexas al contrato establece que los cambios pueden realizarse en cualquier momento por ZZ para ajustarse a las regulaciones de la Autoridad ("Configuration changes may be made at any time by ZZ to conform to regulations of the National Civil Aviation Authorities"). Ello puede hacerse en forma previa o posterior a la entrega. ZZ fue incluso más allá de las disposiciones contractuales al asumir la totalidad del costo del retrofit.

Por otra parte, la emisión de boletines o la adopción de alguna medida por parte de las autoridades aeronáuticas o el mismo fabricante de la aeronave, así como la realización de un retrofit en las aeronaves, constituye una práctica usual en el sector aeronáutico.

La principal queja del demandante es la modificación de rotor de cola: argumenta que tal modificación importa un incumplimiento que autoriza la resolución del contrato. Pero el contrato prevé expresamente la posibilidad de tener que modificar partes y piezas. En el documento de "Definiciones Básicas de la Aeronave", que tiene una lista de 3 páginas, sólo media línea hace referencia al rotor de cola. En ningún momento, y por ningún medio, el demandante manifestó que ese era un aspecto determinante y esencial para adquirir la aeronave, como lo hace ahora. Por lo demás, aún si ello hubiese sido efectivamente esencial para el actor, es irrelevante por cuanto lo mantuvo en su fuero interno, y nunca lo manifestó.

Por otra parte, reitera su alegación subsidiaria: si hubiese algún incumplimiento, sería de menor envergadu-

ra y no procedería declarar resuelto el contrato.

El actor puso gran énfasis en su demanda en la disminución de los costos de operación y mantención que ofrecía el nuevo modelo "MD1", y la importancia fundamental de dicha característica al momento de adquirir la referida aeronave. El "MD1" es distinto de "MD2" por: **a)** el nuevo diseño interior; **b)** cambios en el rotor de cola; y **c)** el uso de una turbina CB JJ 2D. Este último cambio es el de mayor relevancia pues tiene una potencia significativamente mayor que el anterior JJ 2B1, y sin duda, es el elemento más valioso del "MD1", pues además de su mayor poder, requiere de más horas de vuelo antes de ser sometido a una reparación mayor u "overhaul" ("TBO" o "Time Between Overhaul", que en este caso se aumentó en 500 horas). La relevancia del cambio de motor es manifiesta si se nota que, en general, las turbinas representan aproximadamente un cincuenta por ciento del precio total de un helicóptero, y que en lo referido al mantenimiento, el mayor "TBO" significa un ahorro de USD300.000. El nuevo sistema de control que contemplaba el rotor de cola ciertamente era una característica de menor significancia comparada con la turbina.

Reitera que la actora no controvierte que ZZ haya hecho entrega al comprador, dentro del plazo estipulado en el contrato de compraventa, del helicóptero "MD1". La obligación de entregar la cosa fue cabal y oportunamente cumplida, pues se hizo entrega al comprador del bien específico materia del contrato, en la fecha pactada. Sin embargo los actores alegan –dice erróneamente– que "ha incumplido la demandada con su obligación de entregar un helicóptero con las características y prestaciones ofrecidas y definidas en el contrato celebrado entre las partes", razón por la cual solicita su resolución.

Pues bien, tal como se señalara latamente al momento de contestar la demanda, esta afirmación carece de asidero, toda vez que se entregó al actor el helicóptero materia del contrato de compraventa, esto es, un helicóptero "MD1" equipado con un motor JJ 2D. Así pues, no estamos en caso alguno frente a un incumplimiento contractual. En lo que se refiere a las restricciones impuestas por los boletines de seguridad y directivas de la Autoridad Aeronáutica, ellas eran esencialmente temporales. Realizado el retrofit en el rotor de cola, las restricciones dejaron de aplicarse; la aeronave mantiene plenamente sus condiciones y características de operación contempladas al celebrarse el contrato, incluyendo velocidad máxima, altura máxima, rendimiento, tiempo entre mantenciones o TBO ("time between over haul"). No cambiaron las características y prestaciones de la aeronave.

Establecido que no ha existido incumplimiento, y que la cosa entregada es precisamente aquella que ha sido objeto del contrato, y aun mediando la negación expresa por parte del actor en su escrito de réplica, el análisis de los fundamentos esgrimidos por éste en la demanda lleva a suponer que, en realidad, lo que se alega es un supuesto vicio rehibitorio. Sin embargo, esta acción no ha sido ejercida.

Reitera que es claro que no basta con cualquier incumplimiento para resolver el contrato, sino que es preciso que dicho incumplimiento sea grave, de trascendencia para la economía del acreedor, que tenga la entidad suficiente como para frustrar el fin práctico perseguido por el negocio.

De la jurisprudencia se desprende que el criterio seguido para valorar la gravedad del incumplimiento tiene

carácter objetivo, es decir, atiende al resultado del incumplimiento en la relación contractual objetivamente considerada, a la objetiva importancia económica del incumplimiento, y no a la importancia del incumplimiento para el acreedor, sin perjuicio de que en algunas ocasiones se utilicen de forma indistinta formulaciones objetivas y subjetivas de la gravedad del incumplimiento.

Con ello se limita la posibilidad de resolver el contrato en aquellos supuestos en que el incumplimiento no es total y definitivo. Si la prestación no ha sido ejecutada en absoluto y el cumplimiento contractual no es posible, o ya no satisface el interés del acreedor, es posible la procedencia de la resolución. Pero si el cumplimiento es posible, o si ha habido cumplimiento parcial o defectuoso, y más aún si éste ha sido subsanado, no es posible pretender la resolución.

Y vuelve a reiterar la improcedencia de los perjuicios demandados.

VI AUDIENCIA DE CONCILIACIÓN

Las partes fueron citadas a audiencia de conciliación, la que se realizó el 4 de noviembre de 2013. A fs. 303 consta acta de audiencia de conciliación, la que no se produce.

VII RECEPCIÓN DE LA CAUSA A PRUEBA

En fecha 12 de diciembre de 2013, a fs. 304, se recibió la causa a prueba. Ambas partes dedujeron recursos de reposición las que fueron acogidos parcialmente, en resolución de fs. 311, del 19 de diciembre de 2013.

En definitiva se establecieron como hechos sustanciales, pertinentes y controvertidos, los siguientes:

- 1.-** Términos del contrato de compraventa de helicóptero celebrado entre las partes el 16 de septiembre de 2011.
- 2.-** Si la demandada ha cumplido con las obligaciones que emanan del contrato de compraventa referido en punto anterior.
- 3.-** Características del rotor de cola del modelo de helicóptero comprado, "MD1"; importancia de las mismas; y significación de las modificaciones efectuadas al rotor de cola después de la entrega del helicóptero adquirido.
- 4.-** Si la aplicación de una modificación a la aeronave estaba prevista en el contrato de compraventa, y en tal caso, obligaciones del demandado. Usos en el comercio aeronáutico sobre la materia.
- 5.-** En caso de incumplimiento de la demandada de sus obligaciones contractuales, si producto de ello ha habido perjuicios para la demandante. Naturaleza y monto de los mismos.

VIII PRUEBAS RENDIDAS EN AUTOS**1.- DOCUMENTAL****1.1 Prueba documental de la demandante**

A.- En un otrosí de la demanda, a fs. 89, acompaña tres documentos, de los cuales sólo parte del primero en español; específicamente:

1. Copia del contrato suscrito entre las partes con fecha 16 de septiembre 2011.
2. Copia de carta de fecha 23 de octubre de 2012, emitida por M.Q., en representación de ZZ.
3. Boletines de Servicios de Alerta emitidos por ZZ.

B.- En escrito de fs. 499, la demandante acompaña diez documentos, de los cuales sólo los referidos en los números 2, 3 y 10 están en idioma español. Son los siguientes:

- 1.- Folleto promocional emitido por ZZ respecto del modelo "MD1";
- 2.- Reportaje del sitio en Internet llamado "máquina de combate" en el que se informa sobre entrega en Chile de primer modelo de esta versión "Y";
- 3.- Informe Técnico de 19 de diciembre de 2013 emitido por el ingeniero don N.G. respecto del referido helicóptero;
- 4.- Boletín Alerta de Servicio de Emergencia emitido por ZZ;
- 5.- Carta emitida el 23 de octubre de 2012 por el Vicepresidente Ejecutivo de ZZ, don M.Q., a todos los compradores de mismo modelo de helicóptero sobre retrofit;
- 6.- Directiva de Aeronavegabilidad de Emergencia de la Autoridad Aeronáutica Europea (EASA) N° 010, de 5 de octubre de 2012;
- 7.- Directiva de Aeronavegabilidad de Emergencia de la Autoridad Aeronáutica Europea (EASA) N° 010, de 19 de octubre de 2012;
- 8.- Directiva de Aeronavegabilidad de Emergencia de la Autoridad Aeronáutica Europea (EASA) N° 011, de 27 de febrero de 2013;
- 9.- Directiva de Aeronavegabilidad de Emergencia de la Autoridad Aeronáutica Europea (EASA) N° 012, de 22 de marzo de 2013;
- 10.- Bitácora de la aeronave matrícula AC, helicóptero "MD2" versión Y.

C.- En el escrito de fs. 572, la demandante acompaña tres documentos:

- 1.- Carta de 17 de diciembre de 2012, de don XX a don X.A.;
- 2.- Carta de 3 de julio de 2013, de don XX a don X.A.;
- 3.- Información de 21 de octubre de 2011 emitida por sitio web de TR1 respecto a cualidades del helicóptero.

D.- En el escrito de fs. 752, la demandante acompaña

1.- Copia de carta de 18 de octubre de 2012 de don E.X. a Servicios TR2.

Todos los documentos, en su oportunidad, se tuvieron por acompañados con citación. Sin perjuicio de ello, se hizo presente que para ser considerados en el juicio los documentos debían acompañarse con su traducción al español.

1.2 Prueba documental de la demandada

A.- En el otrosí del escrito de 4 de septiembre de 2013, a fs. 254, la demandada acompañó un documento; específicamente:

- 1.- Publicación en periódico de agosto de 2013.

B.- En el otrosí del escrito de duplica, a fs. 259, la demandada acompañó 29 documentos; presentados en idioma inglés los documentos del N° 15 al 28. Ellos son:

- 1.- Copia del contrato de compraventa de un helicóptero nuevo "MD1" celebrado entre XX y ZZ con fecha 16 de septiembre del año 2011, y de sus Anexos I sobre Definición Estándar del Helicóptero; II sobre Configuración Técnica del Helicóptero; III sobre Condiciones Generales de Venta; y IV sobre Protocolo de Aceptación y Transferencia de Propiedad;
- 2.- Copia de acta de entrega final de un helicóptero nuevo "MD2" S/N00 celebrada entre ZZ y XX de fecha 29 de agosto de 2012, y su protocolización;
- 3.- Protocolo para la recepción y entrega de aeronaves. Documento de recepción de la Aeronave el 11 de julio de 2013 por ZZ para la aplicación del retrofit. Documento en que consta re-entrega conforme a don T.A., en representación del señor XX, el 5 de agosto de 2013 (una vez aplicado el retrofit).
- 4.- Certificado emitido por ZZ Chile que acredita la aplicación del AD N° 08, Según SB N° MD.07 (retrofit de cola) en el mismo helicóptero.
- 5.- Copia del contrato de arrendamiento de aeronave de fecha 30 de agosto de 2012 y su protocolización.
- 6.- Copia de rectificación del contrato de arrendamiento de aeronave singularizado en el numeral 5 precedente, de fecha 11 de septiembre de 2012, y su protocolización.
- 7.- Correos electrónicos enviados por el señor U.O. de ZZ a don E.X. los días 09, 13 y 14 de septiembre de 2011, en los cuales consta la propuesta comercial efectuada por ZZ al señor XX, y los requerimientos especiales efectuados por este último, además de borradores del contrato a celebrar.
- 8.- Correo electrónico de fecha 02 de abril de 2013, enviado por el señor U.O. en representación de ZZ, al señor XX, sobre aplicación del retrofit.
- 9.- Carta de fecha 03 de junio de 2013 enviada por el señor U.O., en representación de ZZ, al señor XX.
- 10.- Formulario de fecha 28 de junio de 2013, mediante el cual el señor E.X., representante de Helicópteros TR Ltda., solicita que todas las comunicaciones que se efectuaran desde esa fecha en adelante, le fueran comunicadas mediante el servicio T.I.P.I. ("Technical Information Publication on Internet"), cancelan-

do el envío físico de éstos.

- 11.- Publicación en el Diario El Mercurio de agosto de 2013, de un aviso del señor XX ofreciendo a la venta un helicóptero, en USD1.100.000.
- 12.- Boletín con la Cuenta Anual de la Asociación Chilena TR3 correspondiente al año 2012, emitido el mes de mayo de 2013.
- 13.- Certificado de Aeronaves on-line emitido por la Dirección General de Aeronáutica Civil DGAC de octubre de 2013.
- 14.- Ficha del Servicio de Impuestos Internos correspondiente al RUT personal del actor señor XX.
- 15.- Safety Information Notice N° 013 de fecha 20 de julio de 2012.
- 16.- Safety Bulletin N° 00 de fecha 19 de septiembre de 2012.
- 17.- Safety Information Notice N° 01 de fecha 01 de octubre de 2012.
- 18.- Emergency Alert Service Bulletin N° 02 de fecha 04 de octubre de 2012.
- 19.- EASA Emergency Airworthiness Directive N° 03 de fecha 5 de octubre de 2012.
- 20.- Emergency Alert Service Bulletin N° 02 "Revisión 1" de fecha 18 de octubre de 2012.
- 21.- EASA Emergency Airworthiness Directive N° 04 de fecha 19 de octubre de 2012.
- 22.- Emergency Alert Service Bulletin N° 02 "Revisión 2" de fecha 02 de noviembre de 2012.
- 23.- Safety Information Notice N° 05 de fecha 26 de noviembre de 2012.
- 24.- Emergency Alert Service Bulletin N° 00 "Revisión 1" de fecha 26 de noviembre de 2012.
- 25.- EASA Emergency Airworthiness Directive N° 06 de fecha 5 de diciembre de 2012.
- 26.- Emergency Alert Service Bulletin N° 00 "Revisión 2" de fecha 19 de diciembre de 2012.
- 27.- EASA Airworthiness Directive N° 08 de fecha 08 de febrero de 2013 (Que establece la obligatoriedad de la aplicación del retrofit).
- 28.- Service Bulletin N° 07 "Revisión 1" de fecha 15 de febrero de 2013 (retrofit).

29.- Documentos de importación y embarque del helicóptero "MD1" a nombre del demandante XX.

C.- En escrito de fs. 355, la demandada acompaña cuatro documentos; específicamente:

- 1.- Copia autorizada ante Notario del capítulo 3.3 del Manual de Vuelo del Helicóptero "MD2" JJ 2B1 que regula los procedimientos de emergencia en caso de producirse una falla en el rotor de cola; con su traducción.
- 2.- Copia autorizada ante Notario del capítulo 3.3 del Manual de Vuelo del Helicóptero "MD1", que regula de los procedimientos de emergencia en caso de producirse una falla en el rotor de cola; con su traducción.
- 3.- Copia simple del capítulo 3.3 del Manual de Vuelo del Helicóptero "MD1" PRE MOD-014 (Retrofit), que regula de los procedimientos de emergencia en caso de producirse una falla en el rotor de cola; con su traducción.
- 4.- Copia simple del capítulo 3.3 del Manual de Vuelo del Helicóptero "MD1" POST MOD-014 (Retrofit), que regula de los procedimientos de emergencia en caso de producirse una falla en el rotor de cola; con su traducción.

D.- En escrito de fs. 378, la demandada acompaña cinco documentos:

- 1.- Carta de fecha 03 de junio de 2013 enviada por el señor U.O., gerente de Ventas de ZZ, al señor XX, sobre aplicación del retrofit.
- 2.- Orden de Transporte N° 00 de la compañía Chilexpress.
- 3.- Carta de fecha 01 de julio de 2013 enviada por el señor U.O., al señor E.X., gerente general de Helicópteros TR Ltda., para reiterar misivas sobre la aplicación del retrofit.
- 4.- Orden de Transporte N° 00 de la compañía Chilexpress.
- 5.- Versión en español de las Condiciones Generales de Venta que forman parte del contrato de compra-venta de un helicóptero nuevo "MD1".

E.- En lo principal de escrito de fs. 393, la demandada acompaña acta notarial en que se certifican seis envíos de correos electrónicos:

- 1.- Correo electrónico enviado por don U.O. a don E.X., de fecha 9 de septiembre de 2011, junto a dos anexos;
- 2.- Correo electrónico enviado por don U.O. a don E.X., con fecha 13 de septiembre de 2011, mediante el cual se envían adjuntos;

- 3.- Correo electrónico enviado por don U.O. a don E.X., con fecha 14 de septiembre de 2011, en el cual se confirman los acuerdos arribados, y en el que se envían adjuntos documentos.
- 4.- Correo electrónico enviado por don U.O. a XX, con fecha 15 de septiembre de 2011, con copia a don E.X. y a don M.P., mediante el cual se envía contrato definitivo y 4 anexos;
- 5.- Correo electrónico enviado por don U.O. a XX, con fecha 2 de abril de 2013.
- 6.- Correo electrónico enviado por don S.Z. a don V.D., con copia entre otros, a don U.O., de fecha 11 de julio de 2013.

F.- En otrosí de escrito de fs. 423 la demandada acompaña:

Sentencia de casación y de reemplazo de la Corte Suprema, de 31 de octubre de 2007, Rol 4693 – 2006.

G.- En escrito de fs. 440, la demandada acompaña cinco documentos; de los cuales los N° 1 y 2 se presentan en inglés, sin traducción:

- 1.- Folleto de presentación del helicóptero ZZ “MD1”, en el cual se señalan las principales características de la aeronave.
- 2.- Ficha técnica del helicóptero ZZ “MD1”, año 2012, en el cual se señalan las características de performance, rendimiento y prestaciones de la aeronave.
- 3.- Folleto de presentación de la turbina CB JJ 2D, con su traducción.
- 4.- Formularios de Pólizas, Formularios de Propuestas y Cláusulas, etc., Parte I, emitido por la Asociación de Aseguradores de Aviación del mercado de seguros M.P. de RS, que contiene la cláusula denominada “devolución por aeronave fuera de servicio”, con su traducción.
- 5.- Correo electrónico de empleado de la corredora de reaseguros nacional TR5, de fecha 14 de enero de 2014.

H.- En escrito de 22 de enero de 2014, a fs. 739, la demandada acompaña cincuenta documentos, entre estos los N°s. 5 y 36 al 50 ya aparejados en autos; y en idioma inglés los N° 1, 3, 9, 11, 13, 15, 17, 19, 21, 23, 25, 27, 29, 31, 33, y 35. Ellos son:

- 1.- Anexo I del Contrato de Compraventa, referido a la Definición Estándar del Helicóptero, en idioma inglés.
- 2.- Anexo I del Contrato de Compraventa, referido a la Definición Estándar del Helicóptero, traducido al español.
- 3.- Anexo III del Contrato de Compraventa, referido a las Condiciones Generales de Venta, en idioma inglés.

- 4.- Anexo III del Contrato de Compraventa, referido a las Condiciones Generales de Venta, traducido al español.
- 5.- Páginas 7 y 8 de la Ficha Técnica del helicóptero ZZ "MD1", año 2012, ya acompañada, traducidas al español.
- 6.- Informe en Derecho emitido por don AB.
- 7.- Informe en Derecho emitido por D.S., abogado del estudio AB1, traducido al español.
- 8.- Copia del Manual de Operaciones de la empresa de helicópteros TR, con timbres de la Dirección General de Aeronáutica Civil.
- 9.- Safety Information Notice N° 013 de fecha 20 de julio de 2012.
- 10.- Safety Information Notice N° 013 de fecha 20 de julio de 2012, traducido.
- 11.- Safety Bulletin N° 00 de fecha 19 de septiembre de 2012.
- 12.- Extracto del Safety Bulletin N° 00 de fecha 19 de septiembre de 2012, traducido.
- 13.- Safety Information Notice N° 01 de fecha 01 de octubre de 2012.
- 14.- Safety Information Notice N° 01 de fecha 01 de octubre de 2012, traducido.
- 15.- Emergency Alert Service Bulletin N° 02 de fecha 04 de octubre de 2012.
- 16.- Extracto del Emergency Alert Service Bulletin N° 02 de fecha 04 de octubre de 2012, traducido.
- 17.- EASA Emergency Airworthiness Directive N° 03 de fecha 5 de octubre de 2012.
- 18.- Extracto del EASA Emergency Airworthiness Directive N° 03 de fecha 5 de octubre de 2012, traducido.
- 19.- Emergency Alert Service Bulletin N° 02 "Revisión 1" de fecha 18 de octubre de 2012.
- 20.- Extracto del Emergency Alert Service Bulletin N° 02 "Revisión 1" de fecha 18 de octubre de 2012, traducido.
- 21.- EASA Emergency Airworthiness Directive N° 04 de fecha 19 de octubre de 2012.
- 22.- Extracto del EASA Emergency Airworthiness Directive N° 04 de fecha 19 de octubre de 2012, traducido.

- 23.-** Emergency Alert Service Bulletin N° 02 "Revisión 2" de fecha 02 de noviembre de 2012.
- 24.-** Extracto del Emergency Alert Service Bulletin N° 02 "Revisión 2" de fecha 02 de noviembre de 2012, traducido.
- 25.-** Safety Information Notice N° 05 de fecha 26 de noviembre de 2012.
- 26.-** Safety Information Notice N° 05 de fecha 26 de noviembre de 2012, traducido.
- 27.-** Emergency Alert Service Bulletin N° 00 "Revisión 1" de fecha 26 de noviembre de 2012.
- 28.-** Extracto del Emergency Alert Service Bulletin N° 00 "Revisión 1" de fecha 26 de noviembre de 2012, traducido.
- 29.-** EASA Emergency Airworthiness Directive N° 06 de fecha 5 de diciembre de 2012.
- 30.-** Extracto del EASA Emergency Airworthiness Directive N° 06 de fecha 5 de diciembre de 2012, traducido.
- 31.-** Emergency Alert Service Bulletin N° 00 "Revisión 2" de fecha 19 de diciembre de 2012.
- 32.-** Extracto del Emergency Alert Service Bulletin N° 00 "Revisión 2" de fecha 19 de diciembre de 2012, traducido.
- 33.-** EASA Airworthiness Directive N° 08 de fecha 08 de febrero de 2013, que establece la obligatoriedad de la aplicación del retrofit.
- 34.-** Extracto del EASA Airworthiness Directive N° 08 de fecha 08 de febrero de 2013, traducido.
- 35.-** Service Bulletin N° 07 "Revisión 1" de fecha 15 de febrero de 2013 (retrofit).
- 36.-** Extracto del Service Bulletin N° 07 "Revisión 1" de fecha 15 de febrero de 2013 (retrofit), traducido.
- 37.-** Copia autorizada ante Notario del capítulo 3.3. del Manual de Vuelo del Helicóptero "MD2" JJ 2B1, traducido.
- 38.-** Copia autorizada ante Notario del capítulo 3.3. del Manual de Vuelo del Helicóptero "MD1", traducido.
- 39.-** Copia simple del capítulo 3.3. del Manual de Vuelo del Helicóptero "MD1" PRE MOD-014 (Retrofit), traducido.

- 40.- Copia simple del capítulo 3.3. del Manual de Vuelo del Helicóptero "MD1" POST MOD-014 (Retrofit), traducido.
- 41.- Carta de fecha 03 de junio de 2013 enviada por el señor U.O., al señor XX.
- 42.- Orden de Transporte N° 00 de la compañía Chilexpress.
- 43.- Carta de fecha 01 de julio de 2013 enviada por el señor U.O., al señor E.X.
- 44.- Orden de Transporte N° 00 de la compañía Chilexpress.
- 45.- Versión en español de las Condiciones Generales de Venta que forman parte del contrato de compra-venta de un helicóptero nuevo "MD1".
- 46.- Folleto de presentación del helicóptero ZZ "MD1", en el cual se señalan las principales características de la aeronave.
- 47.- Ficha técnica del helicóptero ZZ "MD1", año 2012, en el cual se señalan las características de performance, rendimiento y prestaciones de la aeronave.
- 48.- Folleto de presentación de la turbina CB JJ 2D, traducido.
- 49.- Formularios de Pólizas, Formularios de Propuestas y Cláusulas, etc., Parte I, emitido por la Asociación de Aseguradores de Aviación del mercado de seguros TR4 de RS, traducido.
- 50.- Correo electrónico de empleado de la corredora de reaseguros nacional TR5, de fecha 14 de enero de 2014.

I.- En escrito de fs. 744, la demandada acompaña un documento:

Copia de la actualización de la parte pertinente del Manual de mantenimiento de la turbina JJ 2D, traducido.

J.- En escrito de fs. 749, la demandada acompaña dieciséis documentos:

- 1.- Láminas empleadas en la presentación del testigo don L.G.
- 2.- Tabla de Evaluación de Costos de Aeronaves preparada por la empresa independiente TR6.
- 3.- Tabla de Evaluación de Costos de Aeronaves preparada por la empresa independiente TR6.
- 4.- EASA Airworthiness Directive N° 08 de fecha 08 de febrero de 2013, que establece la obligatoriedad de la aplicación del retrofit.

- 5.- EASA Airworthiness Directive N° 08 de fecha 08 de febrero de 2013, traducida.
- 6.- Manual de Mantenimiento, Volumen I, de la turbina CB JJ 2D, de fecha 30 de noviembre de 2013.
- 7.- Manual de Mantenimiento, Volumen I, de la turbina CB JJ 2D, de fecha 30 de noviembre de 2013, traducido.
- 8.- Sentencia dictada por la Corte Suprema con fecha 18 de agosto de 2011, Causa Rol N° 3140-2010.
- 9.- Sentencia dictada por la Corte Suprema con fecha 27 de enero de 2012, Causa Rol N° 1180-2011.
- 10.- Sentencia dictada por la Corte Suprema con fecha 05 de enero de 2010, Causa Rol N° 2457-2008.
- 11.- Sentencia dictada por la Corte Suprema con fecha 19 de noviembre de 2009, Causa Rol N° 6153-2009.
- 12.- Sentencia dictada por la Corte de Apelaciones de EC con fecha 04 de octubre de 2007, Causa Rol N° 1980-2002.
- 13.- Sentencia dictada por la Corte de Apelaciones de NR con fecha 18 de julio de 2007, Causa Rol N° 267-2007.
- 14.- Sentencia dictada por la Corte de Apelaciones de CS con fecha 02 de abril de 2011, Causa Rol N° 1550-2011.
- 15.- Fallo de Casación dictado por la E. Corte Suprema con fecha 31 de octubre de 2007, Causa Rol N° 4693-2006.

Todos los documentos, en su oportunidad, se tuvieron por acompañados con citación. Sin perjuicio de ello, se hizo presente que para ser considerados en el juicio los documentos debían acompañarse con su traducción al español.

2.- OFICIO

La demandada, en el quinto otrosi del escrito de fs. 314 solicita se oficie:

A la Dirección General de Aeronáutica Civil con el fin que remita copia de contrato de arrendamiento entre XX y la sociedad TR Ltda., e informe sobre la condición de aeronavegabilidad y certificación de la aeronave matrícula AC de propiedad de XX, incluida la certificación relativa a la aplicación del AD N° 08.

A fs.321, el 31 de diciembre de 2013, el Tribunal resuelve: como se pide, Oficiese.

La Dirección General de Aeronáutica Civil mediante ORD. que rola a fs. 726, evacua informe, remitiendo

copia de contrato e informa que la aeronave ZZ "MD2", matrícula AC, tiene un certificado de aeronavegabilidad vigente que fue emitido el 27 de agosto de 2012 y cuya fecha de expiración es el 26 de agosto de 2014; agregando que la Directiva de aeronavegabilidad AD EASA N° 014 y las SB 07 y 015 (retrofit) fueron cumplidas el 31 de julio de 2013. Firmado por el Director General, señor M.L.

Se agregó a los autos el Oficio con sus antecedentes.

3.- TESTIMONIAL

La demandante, a fs. 312, y el demandado, por su parte, a fs. 314, ofrecen rendir la testimonial. El Tribunal hace lugar a ambas solicitudes.

Se realiza diligencia ante Tribunal. Declaran por la demandante los testigos señores: E.X.; N.G.; E.R. y D.N. Por la parte demandada, declaran los testigos señores: P.A.; I.M.; U.O.; O.M.; AB; L.G.; M.P.; y M.Q.

4.- ABSOLUCIÓN DE POSICIONES

Ambas partes solicitaron se citare a absolver posiciones a su respectiva contraparte.

El Tribunal citó a los respectivos absolventes fijando día y hora.

El demandante, don XX, en su declaración, que rola a fs. 713 y siguientes, en síntesis, afirma que: es efectivo que el contrato de compraventa contemplaba expresamente la posibilidad de efectuar modificaciones al helicóptero determinadas por la Autoridad Aeronáutica; que es efectivo que la aeronave en ningún momento perdió su certificación de aeronavegabilidad, estando siempre autorizada para volar y ser operada, pero con restricción; que es efectivo que entregó la aeronave a ZZ para el procedimiento de retrofit recién el 11 de julio de 2013; que es efectivo que se le había ofrecido hacerlo en marzo de 2013; que es efectivo que una vez aplicado el retrofit en la aeronave cesaron todas las restricciones temporales impuestas; que es efectivo que la aeronave se encuentra actualmente sin restricciones; y que no ha tenido problemas; que es efectivo que ZZ efectuó a su propia costa, en forma íntegra y oportuna, la modificación que debió introducir al rotor de cola; que posterior al retrofit viajó a LL; reconoce haber recibido los correos que se le exhiben de 2 de abril de 2013 y 15 de septiembre de 2011 de don U.O.

El representante legal de la demandada, don X.A., en su declaración, que rola a fs. 868 y siguientes, en síntesis, afirma que: es efectivo que el helicóptero modelo "MD1", la letra "Y" viene de la palabra mejorada en inglés; que el contrato ha sido redactado por ZZ; que es un contrato tipo, pero de por medio interviene una negociación; que es efectivo que el helicóptero "MD1" se ofrecía mejoras respecto de su antecesor modelo "MD2"; que el peso fundamental de la aeronave, sin lugar a dudas, es el motor; también hay mejoras en el interior; que está dentro de los plus de la aeronave el sistema de rotor de cola que venían también a simplificar que viene dentro de una filosofía global de reducción de costo, hacerlo más sencillo; que es efectivo que el retrofit se hizo con el propósito de regresar a una solución tecnológica del modelo anterior, pero con el afán de recuperar el rendimiento; agrega que en la búsqueda de solución ofreció al demandante 70 mil dólares y no tuvo respuesta.

IX OBJECCIÓN DE DOCUMENTOS

Que la demandante objetó documentos acompañados por la demandada a fs. 293, fs. 422 y a fs. 893, por las razones que en cada caso señala.

Que la demandada, por su parte, objetó documentos presentados por el actor, a fs. 158, fs. 887, y a fs. 961, por las razones que en cada caso señala.

X SE CITA A LAS PARTES A OÍR SENTENCIA

Después de las observaciones a la prueba de ambas partes, del demandado, de fs. 896 y fs. 940; y del demandante, a fs. 951; en resolución del 25 de marzo de 2014, a fs. 975, se cita a las partes a oír sentencia.

CON LO RELACIONADO Y CONSIDERANDO:

I EN CUANTO A LA OBJECCIÓN DE DOCUMENTOS

Primero: Que la objeción de documento deducida a fs. 422 fue rechazada a fs. 663, en resolución de 21 de enero de 2014; por lo que se está a ese rechazo sin pronunciarse nuevamente. Las demás objeciones de documento quedaron para resolverse en definitiva.

Segundo: Que las objeciones, en general, se refieren a opiniones respecto a su valor probatorio, de allí que no se acogerán por no concurrir a su respecto las causales que establece la ley.

En algunos de los casos que se señalan también fue aducida la causa legal de falta de integridad del documento; no obstante en ninguno de ellos, en virtud de lo expuesto, se desprende cómo concurriría aquella falta. De allí que tampoco se dará lugar a la objeción alegada en estos casos.

II EN CUANTO AL FONDO DE LAS ACCIONES DEDUCIDAS

Tercero: Que en este juicio don XX ha presentado demanda en juicio arbitral, en los términos que se describen en la parte expositiva de esta Sentencia, y que no se reproduce íntegramente por innecesario. En todo caso, en síntesis, la actora sostiene que ha habido un incumplimiento del contrato de compraventa celebrado con el demandado para adquirir un helicóptero "MD1", en cuanto no se le entregó el helicóptero comprado con las características y prestaciones ofrecidas y definidas en el contrato celebrado entre las partes; y que ello le ha ocasionado perjuicios. Afirma que una vez pagada la última cuota del precio, se le entregó el helicóptero en fecha 29 de agosto de 2012. Señala que compró la aeronave en virtud de la promoción, ampliamente difundida, sobre la modificación al rotor de cola del avión que otorgaba mayor facilidad de pilotaje, permitiendo bajar los costos de mantenimiento y eliminar un procedimiento de emergencia para los pilotos. Que no se discute la procedencia, oportunidad y obligatoriedad de los boletines de emergencia, pero que el demandado debió asumir las consecuencias patrimoniales de las restricciones establecidas por medio de dichas alertas y boletines. Que las restricciones significaron una reducción de velocidad a 67 a 100 nudos; y la necesidad de inspecciones manuales cada tres hora; por lo que ningún piloto se atrevía a volar; y que finalmente después del retrofit el helicóptero quedó con el rotor de cola del anterior modelo; lo que es una diferencia significativa con lo ofrecido; y que es justamente las características del rotor de cola lo

que llevaron al comprador a realizar el negocio por las facilidades en la conducción que éste tenía, lo que tenía una gran ventaja para un piloto de más de 70 años, como el actor. Agrega que el retrofit propuesto por el vendedor no garantiza que después de los ajustes se restablezcan las prestaciones y performance de la aeronave. Que después del retrofit el helicóptero volvió al modelo anterior respecto del rotor de cola; y que se terminaron las restricciones; aunque se redujo la performance del helicóptero. Agrega que el contrato de compraventa celebrado es uno de adhesión. En definitiva, no recibió el producto ofrecido y comprado; solicitando se declare resuelto el contrato de compraventa referido otorgándole una indemnización por los perjuicios causados y las costas de la causa.

Cuarto: Que la demandada contesta la demanda, de acuerdo a lo expuesto en la parte expositiva de esta Sentencia; siendo también innecesario reproducir íntegramente. En síntesis, solicita el rechazo de la misma, con costas. Afirma que ha cumplido el contrato de compraventa entregando el helicóptero comprado en tiempo y forma; que las alertas y boletines que establecieron restricciones así como el retrofit realizado a la nave está permitido en el contrato de compraventa; que, además, ello forma parte de los usos en materia aeronáutica; y que en todo caso, las restricciones previas al retrofit fueron temporales y no modificaron mayormente las condiciones de operación de la aeronave. Discute el alcance de las limitaciones que afirma el actor. Que posterior al retrofit el helicóptero recuperó el performance salvo en el valor de la mantención anual, no siendo ello significativo, terminando todas las restricciones. Que lo más relevante de este modelo de helicóptero en relación a la anterior versión estaba en la turbina, no en el rotor de cola; que la turbina representa el 50% del precio. Que el rotor de cola del modelo "MD1" no eliminaba el procedimiento de emergencia sino sólo lo facilitaba. Que la aeronave nunca perdió la condición de aeronavegabilidad y su capacidad de volar en forma segura. Y que, en todo caso, si hubiere habido incumplimiento éste sería parcial, transitorio, accesorio y de poca monta, lo que no permite declarar la resolución por incumplimiento. Dice que el contrato no es de adhesión, habiendo existido negociación a su respecto. Sostiene que el actor no tiene los perjuicios que reclama. En definitiva, solicita el rechazo de la demanda con costas.

Quinto: Que en la presente causa, en lo pertinente, son hechos establecidos y no discutidos:

- 1.- Que las partes de este juicio celebraron entre sí un contrato de compraventa, el 16 de septiembre de 2011, mediante el cual el demandante, don XX, adquirió a la demandada, ZZ, un helicóptero nuevo, de marca ZZ, modelo "MD1".
- 2.- Que la demandada entregó el helicóptero comprado al actor en fecha 29 de agosto de 2012.
- 3.- Que el fabricante emitió diversos boletines de alerta respecto del uso del helicóptero de autos, (ASB y EASB), instruyendo ciertas medidas de seguridad, derivado de la observación del desgaste de un componente del rotor de cola, así como de un accidente fatal de un helicóptero de igual modelo y marca ocurrido en BB, el 28 de septiembre de 2012.
- 4.- Que, por su parte, la Autoridad Aeronáutica europea, EASA, en fecha 5 de octubre de 2012, emitió una directiva de aeronavegabilidad, DA N° 09, estableciendo limitaciones o restricciones de operación de la misma nave.

5.- Que la misma autoridad anterior emitió otra directiva, DA N° 08, el 8 de febrero de 2012, en la que estableció la aplicación obligatoria de un procedimiento de ajuste del rotor de cola o retrofit, dentro de las fechas que allí se señalan; esto es, desde el 1 de marzo de 2013 y a más tardar dentro de los cinco meses siguientes.

6.- Que el 31 de julio de 2013, se le terminó a la aeronave comprada el proceso de retrofit dispuesto por la Autoridad Aeronáutica.

Sexto: Que la demandante para acreditar los fundamentos de hecho de su pretensión, ha rendido documental, testimonial, y absolución de posiciones de la demandada.

Que, por su parte, el demandado, para acreditar los fundamentos de hecho de su defensa, ha rendido documental, testimonial y absolución de posiciones de la demandante.

Séptimo: Que el asunto central debatido en la presente causa es si ha habido incumplimiento del contrato de compraventa de autos por parte de la demandada, en términos que ello diere lugar a la resolución del contrato.

Las partes están de acuerdo en que el comprador pagó el precio pactado; y que la cosa comprada fue entregada al comprador; no obstante el actor alega que los defectos de la aeronave hacen que no se haya cumplido con la obligación de entrega de ella, con las características y prestaciones ofrecidas y definidas en el contrato; lo que es refutado por el demandado.

Difieren en las características y relevancia de algunos elementos de la cosa, tal cual fueron ofrecidos; así como en aquellos que serían los defectos de la cosa, tanto previos como posteriores al retrofit.

Por consiguiente, deberán establecerse las características de la cosa comprada, de acuerdo a lo que reza el contrato y sus anexos; y el peso específico e importancia del rotor de cola en el helicóptero. Así como lo prometido vender de acuerdo a lo ofertado y en la publicidad, respecto del rotor de cola, a efectos de determinar si la publicidad que hubo al respecto pudiere haber llevado al comprador a adquirir el helicóptero, siendo aquél un elemento determinante.

Seguidamente habrá de determinarse la importancia de las restricciones impuestas posteriores a la venta; así como las consecuencias del retrofit aplicado a la aeronave.

A estos efectos, es preciso aclarar lo establecido en el contrato de compraventa suscrito por las partes. En la interpretación del contrato cabe tener en consideración si se trata de un contrato de adhesión o de libre negociación.

Es necesario dejar sentado que las partes no discuten sobre la procedencia, oportunidad ni obligatoriedad de los boletines de alerta del fabricante y las directivas de la Autoridad Aeronáutica; ni siquiera se discute si puede existir un retrofit. La contienda se produce, básicamente, si esta posibilidad de limitaciones o restricciones, impuestas en razón de la seguridad, así como las modificaciones de piezas, aun estando

establecidas en el contrato y en los usos y costumbres de la navegación aeronáutica, pudieren dar lugar a la resolución del contrato, en vista de su magnitud; por estimarse incumplido el mismo.

Para dilucidar el asunto es necesario precisar el alcance efectivo de las restricciones establecidas en los boletines de alerta y directivas de aeronavegabilidad; esto es, cuál fue el nivel, gravedad y duración de las restricciones dispuestas por la Autoridad Aeronáutica a través de los Boletines y las Directivas.

Y, a su turno, es preciso aclarar si posterior al retrofit la aeronave entregada es el mismo producto a que se refiere el contrato; dicho de otro modo, si las modificaciones son de relevancia o significativos, en términos tales que pueden dar lugar a la resolución por incumplimiento. Así como si la aeronave recuperó su performance después del retrofit y en qué medida; esto es, si puede adquirir la misma velocidad máxima; alcanzar la misma altura máxima; la operatividad; el rendimiento; el intervalo entre mantenimiento, así como su costo. Por último, si se concluye que ha habido incumplimiento, cabe dilucidar si hubo para la actora perjuicios, derivado de ello.

Octavo: Que sobre los términos del contrato de compraventa de autos, texto acompañado por ambas partes, el que se complementa con cuatro anexos, en lo pertinente, se establece:

1.- Respetto de las características de la aeronave

En cuanto al objeto sobre el que recae el contrato de compraventa, en su capítulo II, describe el Helicóptero señalando: "Marca: ZZ; Modelo: "MD1", con turbina CB JJ 2D, año 2012". No hay mención al rotor de cola.

Agrega que la descripción de "El Helicóptero" se complementa en los Anexos I sobre "Definición Estándar de la Aeronave" y II "Configuración Técnica de El Helicóptero". A su vez, en el capítulo I dispone que el presente contrato se regirá por las estipulaciones contenidas en él y en el Anexo III, "Condiciones Generales de Venta".

En el Anexo I, denominado Definición Estándar de El Helicóptero, sólo existe una mención al rotor de cola. En la página 2, se lee "1 servo hidráulica para el rotor trasero y un compensador que guarda presión". Nada se dice en los demás anexos sobre el particular.

Tampoco se menciona el rotor de cola en el acta de entrega del helicóptero, firmado por ambas partes, de fecha 29 de agosto de 2012.

En conclusión, en el texto del contrato se identifica el helicóptero mencionando la turbina; en cambio, no se hace alusión al rotor de cola. Los anexos del contrato tampoco destacan al rotor de cola como elemento identificador e importante de esta aeronave.

2.- Respetto de las modificaciones a la aeronave o retrofit

El Contrato, en su capítulo VII, cuyo título es "Modificaciones a la Configuración de "El Helicóptero" Poste-

riores a la Firma del Presente Contrato"; en el párrafo VII. 1, dispone que "El Vendedor" se compromete a informar a "El Comprador" sobre las modificaciones cuya aplicación fuera determinada por las "Autoridades Aeronáuticas" para "El Helicóptero".

A este efecto, pondrá a disposición de "El Comprador", dentro de un plazo razonable y a pedido y a cargo de este último, las piezas necesarias para la aplicación de estas modificaciones. El Comprador asumirá los costos generados por dichas modificaciones. Misma cláusula que señala el Anexo III del contrato.

Por su parte, la cláusula 6 del Anexo III sobre "Condiciones Generales de Venta" se titula "Modificaciones, Cambios del Producto". En el numeral 6.1 trata de las "Modificaciones incorporadas antes de la entrega de los Productos"; y el numeral 6.2 se refiere a las "Modificaciones decididas tras la entrega". Esta última parte contiene la misma regla que está pactada en el contrato antes referido, en el párrafo VII. 1. En cambio, la regla sobre modificaciones previas a la entrega del producto es distinta, en cuanto establece que las modificaciones las puede realizar ZZ, conforme a los nuevos requisitos de fabricación o ingeniería, aún sin el consentimiento del cliente; y si dichas modificaciones afectan al funcionamiento y/o a las especificaciones del helicóptero, al precio o a la fecha de entrega, ZZ deberá consultar al cliente para llegar a un acuerdo sobre las consecuencias para el contrato.

En consecuencia, en el contrato se estipuló la posibilidad que después de la celebración del contrato se le realicen "modificaciones" a la "configuración" (así se lee en el título del párrafo citado) de la aeronave. Si éstas son posteriores a la entrega del producto, las modificaciones deben haberse determinado por la "Autoridad Aeronáutica". Las obligaciones para el vendedor en tal caso son dos: informar al comprador de lo dispuesto por la Autoridad; así como poner a su disposición las piezas necesarias para hacer las modificaciones. El costo es de cargo del comprador.

La demandada no afirma que estas dos obligaciones hubiesen sido incumplidas. Y, en este caso, el costo de la modificación fue de cargo del vendedor.

Como se señaló, el contrato nada dice sobre la magnitud de las modificaciones determinadas por la Autoridad y decididas después de la entrega del producto. En consecuencia, no existiendo distinción podría concluirse que se refiere a cualquier tipo de modificación, cualquiera sea su importancia, por lo que, no importa cuál sea, estarían permitidas y aquellas serían las únicas obligaciones para el vendedor. Refuerza esta conclusión la circunstancia que, como ya se dijo, en las Condiciones Generales de Venta, en las modificaciones permitidas previas a la entrega del producto si se hace una distinción, disponiendo que en ciertos casos ZZ deberá consultar con el cliente para llegar a un acuerdo respecto del contrato; regla que no correspondería aplicar en este caso porque las modificaciones de que tratan este asunto fueron establecidas por la Autoridad y en fecha posterior a la entrega del producto.

Sin embargo, entendiendo que este contrato es un contrato tipo y de adhesión, ya que fue redactado por la demandada, de acuerdo a lo que señala en la absolución su representante legal; existiendo una muy breve negociación de aspectos no sustanciales, de una semana, según afirma ZZ en la contestación, y tratándose

de contratantes de distinto poder negociador, se resuelve que se interpretará el contrato contra el redactor. En mérito de ello, se concluye que si las modificaciones fueren muy relevantes, aunque fueren determinadas por la Autoridad y temporalmente ocurrieren posteriores a la entrega, eventualmente sí podrían surgir otras obligaciones para el vendedor. Desde luego y al respecto pareciere no existir discusión en el caso que la nave hubiere perdido su condición de aeronavegabilidad.

De lo que se viene de decir es claro que el contrato contempla la posibilidad del retrofit o modificaciones de piezas del helicóptero, incluso que alteren la configuración del helicóptero, como dice el título respectivo, ocurridas después de celebrado el contrato y posterior a la entrega del producto, siempre que así lo disponga la Autoridad Aeronáutica, exigiendo sólo dos obligaciones para el vendedor, de información y provisión de las piezas a cambiar. No se dice, en cambio, si esta regla pudiere referirse a todo tipo de modificación, incluso si pudieren afectar la performance del helicóptero. Para esta Sentenciadora y teniendo presente que estamos en presencia de un contrato de adhesión, se considerará como un principio la regla establecida en las Condiciones Generales de Venta para el caso que las modificaciones se dispongan antes de la entrega del producto. Por consiguiente, será necesario conocer la magnitud e importancia de las modificaciones dispuestas por la Autoridad.

Noveno: Que sobre las características del rotor de cola. Tal como se indicó, las partes discrepan sobre la importancia del rotor de cola en el helicóptero ofrecido. Y en vista que las modificaciones que tuvo la aeronave producto del retrofit se refieren justamente a este elemento, resulta fundamental determinar su importancia. La demandante afirma que el rotor de cola otorgaba mayor facilidad de pilotaje, permitiendo bajar los costos de mantenimiento y eliminar un procedimiento de emergencia para los pilotos.

La demandada afirma, por su parte, que lo más relevante de este modelo de helicóptero en relación a la anterior versión estaba en la turbina, no en el rotor de cola; que la turbina representa el 50% del precio. Que el rotor de cola del modelo "MD1" no eliminaba el procedimiento de emergencia sino sólo lo facilitaba. Y que la disminución del costo de mantenimiento radica en la nueva turbina, no en el rotor de cola.

En definitiva, las partes concuerdan en que el rotor de cola facilitaba tanto el pilotaje como el procedimiento de emergencia. Discrepan, en cambio, sobre la importancia del rotor de cola y si eliminaba o no el procedimiento de emergencia.

Los testigos de la demandada, señores: U.O., I.M. y P.A. afirman que lo más relevante de la nueva versión de helicóptero estaba en el motor, en la turbina. También los testigos señores U.O., M.P., L.G. y I.M. afirman que la nueva turbina tiene una mayor TBO o menor costo de mantenimiento. Es decir, el menor costo de mantenimiento está asociado a la turbina no al rotor de cola.

Por su parte, el testigo señor P.A., afirma que la aplicación de los procedimientos de emergencia es igual en ambas versiones del helicóptero, "MD2" y "MD1", señalando que así está en los manuales de vuelo. Por su parte el testigo del actor, don N.G., también afirman que lo más relevante que introdujo la versión eco del "MD2" es el motor.

En los documentos aparejados por ambas partes, no hay ninguno que señale que el rotor de cola eliminaba el procedimiento de emergencia. Sí lo afirma el testigo del actor, señor D.N.

De acuerdo a los Manuales de Vuelo de ambas versiones, "MD2" y "MD1", pre y post retrofit, no se aprecian diferencias respecto al procedimiento de emergencia.

De acuerdo a lo registrado en los documentos que acompañó el actor, a fs. 551, se lee: "En esta su última versión –el "MD1"– incluye un motor más potente CB JJ 2D con un mayor ciclo de vida y menores costos de mantenimiento... junto a un diseño interior mejorado y modificaciones al rotor de cola para mayor facilidad de pilotaje". Lo mismo se lee en documento, también acompañado por el demandante, a fs. 577; esto es: "Su última versión:... incluye un motor más potente... con mayor ciclo de vida... modificaciones en el rotor de cola para facilitar el pilotaje".

En consecuencia, de acuerdo a la prueba se concluye que lo más relevante en la versión "MD1" está en la turbina, el motor del helicóptero, siendo menos relevante la modificación en el rotor de cola. Incluso en los documentos aparejados por la actora, el rotor de cola se menciona después de referir el "nuevo diseño interior" del helicóptero; lo cual es demostrativo también de la menor relevancia de esta modificación en relación a las otras modificaciones de la aeronave. Y el menor costo de mantenimiento está asociado a la turbina que tiene un mayor TBO. A su vez, se concluye que la nueva configuración del rotor de cola fue establecida para facilitar el pilotaje así como el procedimiento de emergencia; pero no eliminaba este procedimiento.

De acuerdo a lo que se viene de decir, los cambios respecto del rotor de cola, diseñados en la versión "MD1", comparativamente al modelo anterior "MD2", son de menor relevancia en relación a la turbina.

Décimo: Que respecto de las características del rotor de cola, destacadas en la publicidad y oferta de El Helicóptero, no existen antecedentes en autos que acrediten que lo ofertado y publicitado sea significativamente distinto de lo que se viene de señalar en el considerando anterior.

No se refiere en ningún documento tenido a la vista en estos autos que el rotor de cola "elimina el procedimiento de emergencia".

Por su parte, no se acompañó ningún documento u otra probanza que acredite que el actor, en virtud de la publicidad y la oferta, respecto del rotor de cola, hubiere tomado la decisión precisa de adquirir ese helicóptero; ni menos que tal voluntad se hubiere exteriorizado y transmitido al vendedor, que es un requisito mínimo para recién poder considerarla en el derecho.

Décimo Primero: Que las partes discuten sobre las características de las restricciones derivadas de las directivas de aeronavegabilidad. El actor afirma en su demanda que en la AD de EASA del 5 de octubre de 2012, se restringió la velocidad entre 67 a 100 nudos de una velocidad anterior de 155 nudos; y que se estableció la obligación de inspeccionar visualmente los elastómeros a un máximo de 3 horas; por lo que

ningún piloto quería volar. Por su parte, la demandada afirma que se restringió la velocidad a un máximo de 100 nudos a nivel del mar; y que se estableció la necesidad de un control visual cada tres horas. Por otra parte, que nunca perdió su condición de aeronavegabilidad; no siendo cierto que los pilotos se negaren a volar. Agrega que la revisión cada 3 horas no es una restricción mayor dado que es un examen visual que puede hacer el mismo piloto y que no afecta mayormente la autonomía de vuelo ya que sin restricción es de 4 horas.

De la lectura de los documentos, especialmente la directiva de aeronavegabilidad citada, se lee que las restricciones tienen el alcance que señala la demandada. Así también lo afirman los testigos de la demandada.

Un solo testigo de la actora, el señor E.R., sostuvo que producto de las restricciones, él como piloto se negó a volar. Sin embargo, el testigo señor N.G., presentado por el actor, se refiere a otros tres operadores de la misma versión del helicóptero que volaron en el período de las restricciones impuestas por la Autoridad; lo mismo señaló el testigo también del actor, señor D.N. No hay otro antecedente en autos sobre aquella afirmación del actor. Los referidos testimonios, en este aspecto, muestran que la negativa de volar no fue una decisión compartida y que fuere justificable en razones objetivas, teniendo presente que el certificado de aeronavegabilidad, que nunca perdió la aeronave, hace presumir que el helicóptero cumple con los estándares de seguridad y reúne las condiciones técnicas para volar, según lo dispuesto en el Artículo 52 del Código Aeronáutico.

De acuerdo a la lectura de los boletines de alerta de ZZ y las directivas de aeronavegabilidad dictadas por EASA se concluye que las restricciones comenzaron el 4 de octubre de 2012; y duraron hasta el 1 marzo de 2013. En el caso del helicóptero de autos duraron hasta el 31 de julio de 2013 fecha en que terminó el retrofit. En todo caso, de acuerdo a los antecedentes de autos, incluida la declaración de parte del actor, y la declaración del testigo señor D.N., respecto del demandante, la restricción pudo haber terminado mucho antes porque el fabricante así se lo ofreció en marzo de 2013, siendo el propio demandante el que se demoró en hacer entrega del helicóptero a ZZ para estos efectos, entregando la aeronave recién en julio de 2013.

Y es claro que, como ya se ha dicho, y de acuerdo a la absolución del actor, los testigos de ambas partes, así como al Oficio de la Dirección General de Aeronáutica Civil, de fs. 726, el helicóptero siempre mantuvo la condición y certificación de aeronavegabilidad, lo que la habilita para volar de acuerdo a los estándares de seguridad exigidos por la Autoridad.

Por su parte, las referidas restricciones fueron dictaminadas teniendo presente el objetivo de la seguridad; esto es, con el propósito de precaver algún siniestro, lo que es un elemento y principio fundamental en la aviación. Todo lo cual es reconocido por la demandante al afirmar que no discute la procedencia ni la oportunidad de los boletines de alerta y directivas de autoridad ya que está en riesgo la vida y la integridad de las personas.

En conclusión, las limitaciones tuvieron razonable justificación (razones de seguridad), fueron temporales, y

no afectaron la aeronavegabilidad de la aeronave. De otra parte, era posible el uso del helicóptero a una velocidad de un máximo de 100 nudos a nivel del mar; y con una autonomía de vuelo de 3 horas, todo lo cual no constituye una gran restricción. En nada afecta esta conclusión la circunstancia que el actor no haya operado el helicóptero durante algún tiempo ya que no se acreditaron las razones objetivas de ello.

Décimo Segundo: Sobre la situación de la nave posterior al retrofit ambas partes están contestes en que el helicóptero, en lo que respecta al rotor de cola, volvió a la versión anterior, esto es al "MD2". Por otra parte, también hay acuerdo que, una vez efectuado el retrofit, terminaron las restricciones establecidas en el período intermedio. Tampoco se discute que en virtud del contrato, así como de acuerdo a los usos, existe la posibilidad de efectuar modificaciones de piezas al helicóptero una vez que se hubiere ya entregado al comprador.

La demandante señala que posterior al retrofit el helicóptero no mantuvo la performance anterior; lo que refuta la demandada. Además y dado que la actora le otorga una significativa importancia a los cambios que se hicieron al rotor de cola en la nueva versión IS del helicóptero en relación a la versión "MD2" anterior, considera en síntesis que haber vuelto a la versión anterior hace que este helicóptero no sea propiamente lo comprado.

Los puntos entonces de debate respecto del retrofit son: 1.- Si este aspecto, la característica del rotor de cola en la versión IS, es de relevancia tal que la circunstancia de volver a la versión anterior en este elemento ameritaría la resolución del contrato; y 2.- Si posterior al retrofit la aeronave recuperó la performance.

Para estos efectos es necesario tener presente que los testigos de la demandante, señores E.R. y D.N., elogiaron de distintas formas la versión "MD2". En el documento acompañado por el actor, de fs. 513, se califica el modelo "MD2" como exitoso. De modo que el retorno a la versión anterior respecto de un elemento, del "MD2", el rotor de cola, no sería en principio totalmente perjudicial aunque evidentemente es una involución no esperada.

Así las cosas, siendo la turbina el elemento de mayor importancia en la nueva versión IS, el hecho que no tenga la mejora prometida en el rotor de cola es relativamente de una importancia secundaria. En cualquier caso, el punto es que no se acreditó que tuviere la importancia que se alegó por el demandante.

Es cierto que el rotor de cola de la versión IS otorgaba una mayor facilidad al pilotaje y en el procedimiento de emergencia; según lo que afirman ambas partes; pero la eliminación de esta mayor facilidad, volviendo a la versión anterior de un helicóptero muy elogiado por los testigos de la propia demandante, no permite sostener que esta modificación afecta de manera significativa el helicóptero. Se modifica la configuración del helicóptero, lo que está permitido en el contrato, según ya se dijo; pero no en términos tales que la cosa no sirva para su uso natural.

Más aún, de acuerdo a lo declarado por los testigos de la demandada, señores U.O. y I.M., después de haberse dictado las restricciones este mismo tipo de helicóptero siguió vendiéndose en el mundo en un

número considerable.

En cualquier caso, estas restricciones podrían haber tenido importancia en la discusión de un menor precio, lo que hubiere sido enteramente deseable. De allí que el demandado, en su absolución, confesó que ofreció, en su momento, 70 mil dólares a pagar al actor. No obstante, no es lo demandado en este asunto.

En cuanto a si posterior al retrofit la aeronave recuperó o no su performance, los testigos señores U.O., L.G., de la demandada; y señor XX, del actor, afirman que terminaron las restricciones y recuperó su performance.

En definitiva, a la luz de los hechos y antecedentes analizados se concluye que el retrofit se realizó de acuerdo a lo que está permitido en el contrato suscrito por las partes; y en cuanto a la magnitud, se concluye que esta modificación no es significativa en términos tales que la cosa no sirva para su uso natural. Al contrario, una vez efectuado el retrofit, el helicóptero en solo un aspecto, el rotor de cola, que es un elemento secundario en relación al motor de la aeronave, volvió a la versión anterior, el "MD2", que es calificado como un muy buen helicóptero. Y, en todo caso, recuperó su performance.

Décimo Tercero: Que analizadas las probanzas sobre los eventuales perjuicios demandados se observa que los testimonios que presentó la demandante al respecto no son suficientes para dar por acreditado los daños alegados.

Décimo Cuarto: Que en cuanto a las normas legales aplicables, el Código Aeronáutico, que es el estatuto legal en Chile que trata de la aeronavegación y las aeronaves, no contempla reglas respecto al contrato de compraventa de aeronaves, ni tampoco sobre la acción resolutoria respectiva. Por lo que, en virtud de lo dispuesto en el Artículo 6° del mismo Código Aeronáutico, se deberán aplicar las normas del derecho común chileno, los usos y costumbres de la actividad aeronáutica y los principios generales del Derecho. Que, en consecuencia, y aplicando el derecho civil, que es el derecho común, son requisitos de la acción resolutoria ejercida por la actora, de acuerdo al Artículo 1.489 del Código Civil: que se trate de un contrato bilateral; que haya incumplimiento imputable de alguna obligación; y que el acreedor por su parte haya cumplido o esté llano a cumplir con sus obligaciones.

La doctrina subraya el requisito de la reciprocidad de las obligaciones, que desprende de la bilateralidad, por cuanto es ese el elemento que hace que el incumplimiento dé lugar a la resolución, ya que la obligación recíproca cumplida quedaría sin causa. En este razonamiento, si la obligación incumplida no tuviere una recíproca no podría haber resolución. Enhebrado con esta cuestión, la mayoría de los autores afirman que la resolución sólo operaría frente al incumplimiento de las obligaciones principales. Así, por ejemplo, lo refiere Capitant: "Creemos que hay una sola especie de resolución judicial, la cual es pronunciada en caso de inejecución total o parcial de las obligaciones contraídas por una de las partes, y sólo cuando se trate de obligaciones principales" (H. Capitant. De la cause des Obligations, Paris, 1924, pág. 347). Von Thur, en igual sentido, afirma que: "según la buena fe, no tiene lugar la rescisión, cuando la mora se refiere a una prestación accesoria, que no tenga el carácter de equivalente de la prestación adeudada por el acreedor". (Tratado de las Obligaciones. Tomo II, Madrid, 1934, Pág. 128).

En un análisis parcialmente distinto, diversos autores subrayan que para que haya lugar a la resolución el incumplimiento ha de revestir cierta gravedad e importancia, ya que sería contrario a la buena fe, que debe presidir el desenvolvimiento de las relaciones contractuales, el que una parte solicitara una medida tan radical y rigurosa como es la resolución del contrato por infracciones de la otra parte que desempeñen un papel muy secundario dentro de la totalidad de la economía de la relación obligatoria bilateral. Este requisito es algo diferente del anterior, que distingue obligaciones principales y accesorias, ya que aunque ciertamente la exigencia de que el incumplimiento sea de importancia se refiere ante todo a descartar el incumplimiento de las obligaciones accesorias, también puede afectar a la obligación principal, cuando el incumplimiento sea de leve entidad.

El autor español Luis Díez-Picazo llega a similares conclusiones pero no sustentándose en la distinción sobre gravedad o levedad del incumplimiento sino en los principios de buena fe y en evitar el abuso en el ejercicio de la acción.

En el derecho positivo chileno no existe un precepto que establezca de modo general que para dar lugar a la resolución el incumplimiento deba revestir importancia o gravedad. Sin embargo, existen diversas normas en el Código Civil, a propósito de distintos contratos, que permiten extraer cierto principio, en cuanto a que determinados incumplimientos o más precisamente ciertos defectos o diferente calidad de la cosa en relación a lo pactado, no dan lugar a la resolución sino sólo en vista de su gravedad e importancia. Y en ciertos casos sólo se permite la reducción del precio. En este sentido, los Artículos 1.832, 1.932, 2.046, 2.178, 2.427, todos del Código Civil.

Capítulo aparte son las normas que establecen la obligación de saneamiento de los vicios redhibitorios a propósito de la compraventa, reglamentado en los Artículos 1.858 y siguientes del Código Civil. De acuerdo a dichas normas bien pueden interpretarse, en relación a los Artículos 1.793, 1.824 y 1.871 del mismo Código, que sólo si la cosa no se entregare o no se pagare el precio cabría la resolución; es decir, si hubiere incumplimiento de las obligaciones recíprocas principales. En cambio, si la cosa tiene un vicio oculto (que podemos asimilarlo a una distinta calidad de la cosa de acuerdo a lo pactado) y éste no fuere de gravedad, en términos que la cosa sirva para su uso natural, sólo habría derecho a la rebaja del precio. Y si el vicio oculto es grave, hay derecho a la resolución pero en el breve término que da el plazo de prescripción del Artículo 1.866 del Código Civil. Esta interpretación sistemática de los referidos artículos y normas permite darle correspondencia y armonía a los referidos preceptos.

En cualquier caso, los Artículos 1.858 y 1.868 dan lugar a la idea que nuestro código, en materia de compraventa, distingue la importancia y gravedad del defecto en términos tales que si éstos son de poca entidad no cabe la resolución sino sólo la rebaja del precio. Así, el Artículo 1.686 dispone: "Si los vicios ocultos no son de la importancia que se expresa en el número 2° del Artículo 1.858, no tendrá derecho el comprador para la rescisión de la venta sino sólo para la rebaja del precio". Como se lee en la parte expositiva de esta Sentencia, la rebaja del precio no es lo demandado en estos autos.

Existe diversa jurisprudencia y doctrina en Chile que hace la distinción, entre obligaciones principales y se-

cundarias o accesorias, con el propósito de discriminar el tipo de incumplimiento, rechazando la resolución en el evento que se estimare que aquél no recae en un elemento gravitante en el contrato; básicamente sustentado en los principios de buena fe, de conservación del contrato y de no aceptar el abuso de la acción. En otros casos, se sustenta la misma conclusión basado en el principio de reciprocidad.

Entre otros autores, René Abeliuk sostiene: "En cambio, no estamos de acuerdo en que el incumplimiento de algunas obligaciones del mismo contrato, de carácter totalmente accesorio y secundario, no obstante haberse cumplido las principales, pueda dar lugar a la resolución. En primer lugar, porque puede dejarse sin efecto un contrato por minucias, y enseguida porque no corresponde a la esencia de la institución, derivada de la infracción de las obligaciones recíprocas que constituyen la bilateralidad del contrato: el precio y la cosa en la venta, la renta y el goce en el arrendamiento, etc.". (Las Obligaciones, Tomo I. Editorial Jurídica, 1993, Pág. 418).

Décimo Quinto: Que finalmente según lo expuesto en los motivos anteriores se puede dar por acreditado, en síntesis: **1.-** Que el contrato de compraventa de la aeronave identifica el helicóptero refiriendo la turbina, no así el rotor de cola; que este elemento sólo facilitaba el pilotaje y el procedimiento de emergencia; no teniendo otra relevancia; y que si bien la publicidad y la oferta destacaron aquellos aspectos no puede estimarse que el actor hubiere tomado la decisión de la compra en mérito de ello; que en cualquier caso el actor no exteriorizó si es que esa hubiese sido su intención, lo que no permite considerar esa precisa voluntad. **2.-** Que las restricciones dispuestas para el helicóptero comprado, estuvieron justificadas por seguridad de la aeronave; y fueron dispuestas por la Autoridad Aeronáutica; siendo procedentes y oportunas; que afectaron a este tipo de helicóptero sólo temporalmente, por un tiempo limitado de cinco a nueve meses aproximado; no perdiendo la aeronave en ningún momento la condición ni certificación de aeronavegabilidad por lo que técnicamente siempre reunió las condiciones para volar; y que las restricciones fueron de menor relevancia. **3.-** Que la posibilidad del retrofit o modificación del helicóptero está establecido de forma expresa en el contrato de compraventa; que lo dispuso la Autoridad Aeronáutica, considerando el propósito de seguridad; que una vez efectuado se terminaron las restricciones anteriores; que el helicóptero recuperó su performance; y que la circunstancia de que respecto del rotor de cola se volviera a la versión anterior del helicóptero, no afecta de manera significativa la configuración del helicóptero dado que el cambio del rotor de cola no constituía el elemento más relevante de las mejoras introducidas en la versión IS; y que finalmente la configuración actual de la aeronave permite su uso natural. **4.-** Que, en todo caso, no se acreditaron suficientemente los perjuicios alegados.

Décimo Sexto: Que en mérito de lo establecido en los motivos anteriores no se dará lugar a la demanda; y no se condenará en costas a la demandante por estimar que hubo motivo plausible para litigar.

Y TENIENDO PRESENTE lo previsto en los Artículos 6, 52 y 190 del Código Aeronáutico; los Artículos 19, 22, 1.438, 1.439, 1.444, 1.445, 1.489, 1.545, 1.546, 1.560, 1.566, 1.793, 1.801, 1.824, 1.857, 1.858, 1.868, 1.871 del Código Civil; Artículos 223, inciso final y 236 del Código Orgánico de Tribunales; Artículos 628 y siguientes del Código de Procedimiento Civil, y las Reglas de Procedimiento; y demás disposiciones legales citadas.

Con lo relacionado y disposiciones legales citadas,

SE RESUELVE:

- I. Que no se hace lugar a las objeciones de documentos a que se refiere el motivo segundo.
- II. Que se rechaza la demanda de fs. 89 deducida por don XX contra ZZ S.A.
- III. Que no se condena en costas al demandante.

Notifíquese, dese copia autorizada a petición verbal o escrita de los apoderados de las partes, a su costa, certifíquese la ejecutoria de la Sentencia en su oportunidad y archívense los autos.

Rol 1740- 2013.

Juez Árbitro, señora Paulina Veloso Valenzuela.