

DEMANDANTE: **INMOBILIARIA LIMARI LTDA**
DEMANDADA : **LIBERTY COMPAÑÍA DE SEGUROS GENERALES S.A.**
ROL : **01-2013**

Santiago, trece de Abril de dos mil quince.

Vistos

- 1.-** que a fojas 51 de autos obra la solicitud de fecha 18 de Abril de 2013, mediante la cual los abogados de las partes solicitan de común acuerdo al Juez del Décimo Quinto Juzgado Civil de Santiago el nombramiento de árbitro al suscrito, en calidad de mixto, para conocer de las dificultades que se suscitaron entre el asegurado y la compañía, en torno a la póliza de Seguros N° 14000305 emitida por Liberty Compañía de Seguros Generales S.A. con fecha 11 de Enero de 2011.
- 2.-** que a fojas 52 de autos está la resolución del citado Juzgado de fecha 22 de Abril de 2013, en la cual se designa al suscrito en reemplazo del árbitro designado previamente por ese Tribunal.
- 3.-** que a fojas 53 de autos consta la notificación al suscrito de la antedicha resolución, la aceptación del cargo y el juramento de desempeñarlo fielmente y en el menor tiempo posible.
- 4.-** que a fojas 54 de autos consta la constitución del compromiso con fecha 29 de Abril de 2013, que este árbitro citó a las partes a un comparendo de fijación de procedimiento y que designó Actuario a don José Nesvara Herrera, Secretario Titular del Vigésimo Primer Juzgado Civil de Santiago, cuya aceptación consta de su firma puesta al pie de la misma resolución.
- 5.-** que a fojas 56 de autos obra el acta del comparendo de fijación de procedimiento celebrado con fecha 9 de Mayo de 2013, con asistencia de la parte de Inmobiliaria Limari Ltda., representada por el abogado don Rodrigo Hananías Castillo y de la parte de Liberty Compañía de Seguros Generales S.A. representada por el abogado don Felipe Barrera Sancho.
- 6.-** que a fojas 60 de autos obra la demanda de cumplimiento forzado de contrato de seguro, con indemnización de perjuicios, presentada por don Rodrigo Hananías Castillo, en representación convencional de Inmobiliaria Limari Ltda. según mandato judicial cuya copia obra a fojas 32 de autos.
- 7.-** que la demandante expresa que el presente juicio se funda en un contrato de seguro, instrumentalizado mediante la Póliza N° 14000305 de casco de aviación y de responsabilidad legal hacia terceros. Agrega que como contratante y asegurado originalmente fue la empresa Selim Dabed y

Compañía Limitada, pero que ésta sufrió un proceso de división que dio origen a una nueva sociedad denominada Inmobiliaria Limarí Ltda. la que pasó a ser propietaria de la aeronave asegurada, otorgándose el respectivo endoso de la Póliza, el que rigió a partir de 21 de Diciembre de 2011. Señala que el seguro se pactó desde el 11 de Enero de 2011 hasta el 10 de Enero de 2012; que su objeto fue, en primer término, que la Compañía de Seguros tomara sobre sí el riesgo de los daños a la Aeronave marca Cessna Modelo 414A, Serie 414A0338, fabricada en el año 1979, cuya matrícula es CC-ADY, aclarando que, por un error de escritura, en la Póliza aparece como CC-ABY, por un monto de USD 240.000.- (doscientos cuarenta mil dólares de los Estados Unidos de América) y en segundo lugar, el riesgo por daños a terceros que generasen una potencial responsabilidad legal del asegurado, por un monto de USD 1.000.000.- (un millón de dólares de los Estados Unidos de América). Añade que el seguro se contrató con un deducible equivalente al 5% de la suma asegurada como casco de aviación. El abogado señor Hananías relata que el 2 de Diciembre de 2011, la aeronave asegurada efectuó un vuelo desde el aeródromo Tosalaba al de San Rafael, Los Andes, tripulada por don Rodrigo Molina Díaz, instructor de vuelo y piloto al mando, y por el piloto señor Roberto Dabed Martinic, con licencia de piloto con habilitación para mono motores. Señala que el vuelo fue particular, privado o personal, que tenía como objeto efectuar un turno de instrucción con el fin de preparar al señor Dabed para la obtención de su habilitación de multimotores. Agrega que don Roberto Dabed Martinic era socio de Inversiones Dabed Primera y que ésta también lo era de Inmobiliaria Limarí Ltda. Explica que no existen en Chile escuelas de vuelo que cuenten con el material Cessna 414A por lo que la única vía para habilitar al piloto en ese material era utilizar la aeronave asegurada. La demanda expone detalles de la operación indicando que, luego de detener el motor derecho en una práctica de emergencia simulada, éste no recuperó toda su potencia por lo que el piloto al mando debió optar por un aterrizaje de emergencia en un viñedo cercano al aeródromo San Rafael de Los Andes, dado que no le fue posible aterrizar en éste. La aeronave impactó el suelo con el ala izquierda para luego tomar contacto con la estructura la que se incendió dañándose la mayor parte. De este modo, indica, se produjo la pérdida total de la aeronave y se causaron daños en la superficie en la que aterrizó. A continuación, la demanda proporciona antecedentes de la investigación del accidente efectuada por la DGAC (Dirección General de Aeronáutica Civil) que obra a fojas 82 de autos, en la cual concluyó que la

causa más probable del accidente fue que la tripulación focalizó la atención en la baja potencia del motor derecho desatendiendo el control general de la aeronave hasta alcanzar una condición crítica de velocidad y altura en el vuelo. Luego, el señor Hananías se refiere al Informe de Liquidación de don Carlos E. Bravo Guarello emitido con fecha 23 de Marzo de 2012, que obra a fojas 238 de autos. Señala que el Liquidador concluyó que *“el vuelo realizado se trataba de un vuelo de instrucción consideración no incluida en los usos autorizados por el asegurador, que limita éstos en vuelos personales y de turismo, no contemplando ningún tipo de uso de instrucción, ya sea de continuidad, habilitación de clase o ab-initio. Dado lo anterior, la antes mencionada contravención a las condiciones contractuales vigentes no genera obligación de indemnizar los daños sufridos en el presente reclamo.”* En seguida, la demanda desarrolla una argumentación tendiente a demostrar que el uso que se le daba a la aeronave era compatible con los usos permitidos, pues la instrucción de vuelo que se efectuaba en el momento del siniestro era personal, privada o particular. Para lo anterior, se apoya en la diferenciación legal que existe entre el uso comercial y el uso privado, concluyendo que no es incompatible la instrucción no comercial que se realizaba con el uso particular permitido y, al no establecerlo así, el Liquidador habría hecho una interpretación restrictiva de la responsabilidad de la aseguradora en contradicción al principio que, en caso de duda, debe prevalecer la interpretación más favorable para el contratante. Respecto de las cantidades demandadas, el libelo las hace consistir en la suma de USD 228.000.- (doscientos veintiocho mil dólares de los Estados Unidos de América) y el pago de la cantidad que se determine procedente pagar al tercero en la superficie que sufrió daños como consecuencia del siniestro. Finalmente, don Rodrigo Hananías solicita a este árbitro que declare: 1.- que la demandada incumplió el contrato de seguro existente entre las partes, incurriendo con ello en responsabilidad civil contractual; 2.- que se acoge la demanda deducida por Inversiones Limarí Ltda.; 3.- que se condena a la demandada a pagar por concepto de indemnización adeudada y derivada de la cobertura del seguro de casco US\$ 228.000.- según el tipo de cambio vigente al día del pago, del siniestro o del día que este árbitro estime, o, en subsidio que se condena a la demandada a pagar, por el mismo concepto, la cifra que este árbitro estime pertinente y conforme al mérito de autos; que se condena a la demandada a pagar a Agrícola don Ernesto Ltda., tercero en la superficie que acusó daños por el siniestro, la cantidad que se determine en una liquidación

complementaria del siniestro o bien esperando el resultado de una acción judicial que ese tercero deduzca, reembolsando a la demandante cualquier eventual desembolso que efectúe en la materia, sea de defensa judicial, pago de indemnización u otro; que el pago del seguro de caso se haga con intereses desde la fecha del siniestro o desde la del incumplimiento hasta la fecha de pago efectivo y con reajuste, en su caso; y que se condene a la demandada en las costas de la causa.

8.- que a fojas 80 de autos, se tuvo por interpuesta la demanda, otorgándose traslado a la misma, resolución que fue notificada por cédula a los apoderados de la demandada como consta del estampe del Receptor a fojas 81 de autos.

9.- que a fojas 136 de autos, comparece el abogado don Luis Javier Sandoval Olivares, en representación de Liberty Compañía de Seguros Generales S.A., contestando la demanda y solicitando su íntegro rechazo con expresa condenación en costas en virtud de los antecedentes de hecho y fundamentos de derecho que pasa a exponer. Como asunto preliminar, la demandada ilustra a este árbitro sobre la legislación aplicable al seguro y el rol del Liquidador Oficial de Seguros, refiriéndose a la definición y composición de la póliza como, así mismo, a la definición y funciones de un liquidador de seguros. Luego se refiere a la demanda, haciendo una síntesis de sus fundamentos. En seguida, la contestación hace una exposición de los antecedentes fácticos del caso, describiendo, en primer término, el contrato de seguros materia del juicio, sus condiciones y coberturas. En ellas, alude al asegurado: la sociedad Selim Dabed y Cía. Ltda.; la materia asegurada: la aeronave marca Cessna Modelo 414A, matrícula CC-ABY; el interés asegurable: los daños de la aeronave; la responsabilidad legal hacia terceros; el uso, personal y de turismo; la cobertura, según póliza de aeronaves Del Lloyd S AVN1C secciones I y II o su equivalente chilena POL 1 92 034; las condiciones: cualquier piloto debidamente licenciado y autorizado por el asegurado con una experiencia mínima de 1.000 horas de vuelo en ala fija como piloto al mando incluyendo 100 horas de vuelo en marca y modelo, como piloto al mando; los pilotos deberán mantener el registro actualizado de sus horas de vuelo (bitácoras) a los efectos de demostrar su experiencia en marca y modelo para la cobertura y que el cumplimiento de esas condiciones constituyen requisitos indispensables para que haya lugar a cualquier pago de indemnización. Luego describe el siniestro y los procedimientos adoptados, enfatizando que el señor Roberto Dabed Martinic contaba con 74 horas de vuelo en tanto que el instructor

señor Rodrigo Molina Díaz tenía 30.293,7 horas de vuelo. Agrega que el Liquidador Oficial señaló en su informe que "*el modelo volado no requiere habilitación de tipo, sino que habilitación de clase, en la cual el piloto cuenta con 12.451,8 horas en Multimotor: esto considera la cantidad total de vuelos en diferentes aeronaves Multimotores, pero no las exactas en el modelo, que esperamos acreditar en breve*". Señala que el Liquidador niega la cobertura por tratarse de un vuelo de instrucción no incluido en los usos autorizados por el asegurador. Relata que el asegurado impugnó el informe de liquidación y que el Liquidador respondió a la impugnación con fecha 10 de Abril de 2012, recalando que a esa fecha aún no se había recibido la totalidad de la documentación solicitada por concepto de aeronave y de piloto instructor, lo que sería una nueva causal de exclusión, por cuanto la póliza establecía que "*todas las bitácoras y demás registros relacionados con la aeronave y vuelo, y que los reglamentos oficiales vigentes exijan sean llevados por el asegurado, estén totalmente al día y deberán ser exhibidos a la compañía o a sus agentes al serle solicitados por ellos*". En esta parte, la contestación sostiene que "*las horas de vuelo marca y modelo que se estableció en la póliza para el piloto al mando nunca podrían haberse acreditado puesto que no existieron*". La demandada señala que el informe de la DGAC establece que el piloto instructor al mando contaba con 87:30 horas de vuelo en el material (marca y modelo) cifra menor que las 100 horas que señala la póliza, lo que considera un incumplimiento de una obligación del asegurado. Finalmente, la aseguradora opone como excepciones o defensas, en primer término, la inobservancia de las obligaciones contraídas por el asegurado, en cuya virtud no puede la demandante exigir el cumplimiento forzado de las obligaciones del contrato, apoyada en la Sección IV Disposiciones Generales para todas las Secciones, Definiciones, en la que se indica que los usos normales "no incluyen vuelos de instrucción", y en el condicionado particular de la póliza que establece como condición que el piloto al mando cuente con 100 horas de vuelo en marca y modelo, agregando que al tenor del contrato, el cumplimiento de esas obligaciones constituyen requisitos indispensables para que haya lugar a cualquier pago de indemnización. Destaca que la póliza prevé que en el caso de cualquier cambio en las circunstancias o naturaleza de los riesgos que son la base del contrato, el asegurado deberá dar aviso de inmediato a la Compañía. En subsidio, la demandada opone la excepción de no haber incumplido el contrato, esto es, incumplimiento imputable al obligado en tanto que su contraparte hay cumplido o está llena a cumplir sus propias

obligaciones. En subsidio, opone la excepción de contrato no cumplido, por el asegurado, basada en los mismos hechos relatados previamente. En subsidio, opone como defensa la improcedencia del petitorio, en cuanto éste solicita el pago de una indemnización cuyo monto dependerá de una liquidación complementaria o del resultado de una acción judicial, afirmado que existe incertidumbre sobre el pago que se demanda. Adicionalmente, la aseguradora alega la improcedencia de los intereses demandados, desde la fecha del siniestro o desde la fecha del cumplimiento, por cuanto la indemnización que eventualmente proceda será establecida en la sentencia de autos y antes de ello se está en frente de una obligación inexistente e indeterminada. Entre tanto, sostiene, los intereses sólo podrían calcularse desde que se ha constituido en mora al deudor, que estima es desde la fecha de la notificación de la de manda de autos.

10.- que a fojas 168 obra la réplica de la actora. En primer término, sostiene que la Sección IV letra C Definiciones, de las Condiciones Generales, no es aplicable al caso, porque la letra i) de esas definiciones excluye los vuelos de instrucción en los usos indicados en las letras e), f), g) y h), los que se entienden como "usos normales", en circunstancias que ninguno de ellos corresponde al contrato materia del litigio. En seguida, la demandante sostiene que no es aplicable a dicho contrato la exclusión que se basa en las antedichas definiciones, por cuanto el uso asegurado no fue de "placer personal", interpretación que introduce una duda sobre la póliza que ha de ser resuelta en favor del asegurado. Luego, la actora argumenta en el tópico del piloto alumno y del instructor de vuelo, sosteniendo que éste era el piloto al mando y que contaba con las 100 horas de vuelo en marca y modelo, rechazando la defensa de la compañía en estos dos aspectos. También objeta la argumentación de la compañía en torno al agravamiento del riesgo, sosteniendo que en la instrucción de vuelo se ejecutan ejercicios absolutamente normales que no importan un mayor riesgo. La actora sostiene que la defensa de la compañía en cuanto ha hecho valer que el piloto al mando no contaba con las 100 horas de vuelo en marca y modelo, es una causal de exclusión alegada extemporáneamente, por cuanto no la hizo valer teniendo conocimiento de ella y no fue el motivo del rechazo que estableció el informe de liquidación sino la realización de un vuelo de instrucción durante el cual se produjo el siniestro. En este aspecto, la actora sostiene que la jurisdicción de este árbitro está determinada por el conflicto que produjo la liquidación del siniestro y que este juicio arbitral no constituye una nueva liquidación.

Fundamenta la extemporaneidad de invocar una nueva causal no alegada antes en la buena fe y en la teoría de los actos propios. Refiriéndose al petitorio de condenar al pago de indemnización a terceros, la demandante señala que la incertidumbre que alega la compañía no es tal, puesto que hay certeza del daño y solamente falta la determinación de su monto como de su beneficiario que pueda obrar con la legitimidad activa que requiere. Finalmente, acerca de los intereses demandados, la demandante sostiene que éstos se devengan desde la iniciación de este procedimiento, vale decir, desde la citación judicial para designar un árbitro.

11.- que a fojas 195 de autos obra la dúplica. La compañía rechaza pormenorizadamente cada una de las alegaciones de la réplica, señalando que la exclusión de la Sección IV Parte C letra i) es aplicable y que no fue derogada por el condicionado particular; que la Sección IV Parte A Nº 1 rige en el caso porque se daba a la aeronave un uso no permitido; que no hay conflicto de interpretación en los términos "uso personal", "uso privado", "uso particular"; que el piloto al mando debió convalidar su licencia FAA y mantener registradas y validadas su horas de vuelo, aún efectuadas fuera del país; que no se alegó como exclusión las horas voladas por el piloto alumno; que el agravamiento del riesgo alegado quedó en evidencia tanto en el informe del Liquidador como el de la DGAC, agregando que no se presentó un programa de instrucción; que el informe del Liquidador no tiene efecto relativo para Liberty, puesto que es un auxiliar del comercio de seguros independiente y que hasta la fecha de emisión de dicho informe no se había recibido la totalidad de la documentación solicitada por concepto de aeronave y de piloto instructor, destacando que en la disposiciones comunes de la póliza se establece que el asegurado debe exhibir a la compañía todas las bitácoras y demás registros relacionados con la aeronave y vuelos. Al respecto, transcribe la respuesta del Liquidador al asegurado, en la que indica que hasta que no se acredite el cumplimiento de las 100 horas de vuelo del piloto al mando en marca y modelo, se ve obligado a considerarlo como una causal adicional de exclusión de cobertura.

12.- que a fojas 217 obra el acta del Comparendo Arbitral de conciliación decretado para el 25 de Septiembre de 2013, en la cual consta que llamadas las partes a conciliación, ésta no se produjo.

13.- que a fojas 218 se recibió la causa a prueba, resolución que fue notificada a los apoderados de las partes por Receptor Judicial con fecha 24 de marzo de 2013.

14.- que a fojas 220 de autos se halla la resolución que falló los recursos de reposición interpuestos por las partes respecto de la interlocutoria citada en el punto anterior.

15.- que de fojas 299 a 339, ambas inclusive, obra la prueba testimonial rendida por las partes. A fojas 326 de autos comparece don Jorge Andrés Frei Toledo, abogado, quien declara en su calidad de autor del Informe en Derecho agregado a los autos a fojas 312. En síntesis sostiene que, a su juicio, la póliza que tuvo a la vista tiene cobertura en el siniestro de autos, por cuanto el uso personal y de turismo que utiliza el contrato, término que considera ajeno a la legislación aeronáutica, puede asimilarse al uso privado el que, de acuerdo con lo que establece el artículo 93 del Código del ramo, expresamente incluye la instrucción de vuelo. Agrega que en su calidad Secretario General de la Junta Aeronáutica Civil entre los años 2006 y 2008 pudo observar que la permanente interpretación del término "uso personal" fue la de "uso privado". Finalmente, el testigo reconoce como propio el Informe aludido. A fojas 299 de autos comparece don Rodrigo Silvestre Molina Díaz, quien declara en su calidad de piloto al mando de la aeronave siniestrada. El testigo expresa que conocía la exigencia de 100 horas que impone la póliza por cuanto él es propietario de aeronaves y esto es lo normal en ese tipo de seguros. Agrega que él cumplía con creces ese mínimo, estimando que en la época debe haber tenido unas doscientas y tantas horas en el tipo de avión. Explicando la razón que existe para que el informe de la DGAC haya señalado 87,5 horas de vuelo, el testigo señala que ese organismo le consultó sobre las horas que él tenía como instructor en el material Cessna 414 y que él no consideró las horas que voló anteriormente como piloto al mando, especialmente en vuelos de traslado de aeronaves, como el vuelo entre Osorno y Texas, que está registrado en hojas de su bitácora cuya copia se agregó a fojas 304 a 307. Finalmente, el testigo expresa que, previo al vuelo, él no consultó si el seguro cubría la instrucción. A Fojas 332 comparece don Luis Fernando Bravo Ibarra, abogado, autor del Informe en Derecho agregado a fojas 280 de autos. En síntesis, el testigo expresa que el siniestro no tiene cobertura porque el piloto al mando no cumplía con el número de horas que señalan las condiciones particulares de la Póliza y porque la instrucción de vuelo supone maniobras anormales que agravan el riesgo cubierto. Sostiene que la instrucción de vuelo aparece excluida en la Sección C Definiciones letra I de las Condiciones Generales, agregando que el término "placer personal" significa que el empleo de la aeronave es para fines personales con lo que, a

su juicio, pretende diferenciar el uso privado de la aeronave respecto del uso comercial de la misma. Finalmente, el testigo reconoce como suyo el Informe en Derecho aludido más arriba. A fojas 335 de autos, comparece don Carlos Eduardo Bravo Garello. En su declaración, básicamente, el testigo sostiene que él recomendó el rechazo de la indemnización dado que la póliza no se extendía a amparar los vuelos de instrucción. Respecto de las horas de vuelo de los tripulantes, el testigo manifiesta haber recibido la información del Señor Roberto Dabed, con 10,7 horas en tanto que, respecto del otro piloto, sólo obtuvo el total de horas y las horas en Multimotor, sin que fuera posible establecer aquellas en marca y modelo. El declarante manifiesta que la instrucción de vuelo está excluida en el acápite llamado definiciones, en su letra i). A fojas 337 de autos comparece don José Luis Romero Guzmán, corredor de reaseguros, quien declara que de acuerdo con lo que él leyó en el Informe de Liquidación, el siniestro no tiene cobertura porque en la nota de cobertura está explícitamente indicado que el uso de la nave no tiene incluida la instrucción de vuelo. Agrega que, posteriormente, recibió antecedentes que él debió enviar a la reaseguradora, que indican que el piloto que hacía instrucción no contaba con las horas de vuelo que exigía la cobertura, siendo que ambos tripulantes reconocieron que en el momento del siniestro estaban haciendo instrucción de vuelo. Finalmente, el testigo expresa que la instrucción de vuelo es una cobertura específica y que normalmente se piden requisitos especiales al piloto instructor, reconoce que no sabe dónde se establece esto en el contrato pero estima que es una práctica.

16.- que la prueba documental de las partes que se detalla obra en las fojas que se indican a continuación, toda ella en copia. A fojas 238 obra el Informe de Liquidación de Siniestro, Inmobiliaria Limarí Ltda., Cessna 414, Chancellor, Matrícula CC-ADY. A fojas 253 se halla copia de la impugnación del Informe de Liquidación dirigido por don Roberto Dabed Alamo a don Carlos E., Bravo Garello. A fojas 256 obra la respuesta de don Carlos E., Bravo Garello a don Roberto Dabed Alamo. A fojas 260 está la Póliza de Casco de Aviación Inscrita en el Registro de Pólizas bajo el Código Pol 1.92 034. A fojas 278 se agrega la Nota de Cobertura de la empresa Reaseguros Britania, Chile S.A. A fojas 279 obra un documento denominado Bravo Garello Carlos Eduardo, Identificación SVS, extraído del portal www.svs.cl. A fojas 280 se acompaña el Informe en Derecho del abogado don Luis Fernando Bravo Ibarra. A Fojas 312 obra el Informe en Derecho del abogado don Jorge Frei Toledo. A fojas 343 se encuentra agregada la Póliza de Casco

14000305. A fojas 359 se halla la Póliza de Casco de Aviación Inscrita en el Registro de Pólizas bajo el Código Pol 1 92 034. A fojas 376 se agregó el Informe Final Accidente de Aviación N° 1604 AB sobre la Aeronave Cessna 414A Matrícula CC-ADY. A Fojas 430 se acompañaron copias certificadas como conformes con su original, de hojas de la bitácora de vuelo de don Rodrigo Molina Díaz. Documento consistente en un registro histórico de Aeronave matrícula CC-PGX, Marca Cessna modelo 414A extraído del portal www.produccion.dgac.cl A fojas 437 obra la demanda de indemnización de perjuicios de Agrícola don Ernesto Ltda. en contra de don Roberto Esteban Dabed Martinic y de Selim Dabed y Compañía Ltda, en causa rol C-388-2012 del 2º Juzgado de Letras de Los Andes y de la sentencia dictada en dicha causa. A fojas 447 se agregó la Póliza de Seguro 14000305 emitida por Liberty Compañía de Seguros Generales S.A. A fojas 473 se acompañó la Licencia de Piloto Privado de don Luis Fernando Bravo Ibarra. A fojas 474 obra el documento extraído del portal www.svs.cl que da cuenta del representante legal de Seguros Britania Chile Corredores de Reaseguro S.A. don José Luis Romero Guzmán. A fojas 475 se acompañó el Informe final Investigación del Accidente de Aviación 1609OR. A fojas 251 de autos se agregó el Decreto con Fuerza de Ley 251 sobre Compañías de Seguro, Sociedades Anónimas y Bolsas de Comercio. A fojas 535 de autos obra el Decreto Supremo N° 863 de 1989, sobre Reglamento de los Auxiliares del Comercio de Seguros. A fojas 542 obran copias de páginas del Libro El Seguro de don Sergio Baeza Pinto. A fojas 547 se agregó el documento denominado Los Liquidadores de Siniestros o Liquidadores de Seguros en Chile del profesor Osvaldo Contreras Strauch.

17.- que a fojas 581 obra el informe y sus anexos, de don Víctor Señoret V. en respuesta al oficio decretado por este árbitro a fojas 558.

18.- que a fojas 597 se agregó el Oficio 05/0/596/549 y sus anexos, de la Dirección General de Aeronáutica Civil, evacuando el informe decretado a fojas 558 de autos.

19.- que a fojas 605 obran las observaciones a la prueba de la parte demandante y a fojas 607, las observaciones a la prueba de la parte demandada.

20.- que a fojas 615 se citó a las partes para oír sentencia.

21.- que no hay cuestiones dejadas para definitiva.

Con lo relacionado y considerando, en cuanto al fondo:

Primero: que del mérito de autos se desprende que entre las partes se celebró un contrato de seguro de casco de aviación, en virtud del cual la

Compañía aseguradora asumió el riesgo de pérdida accidental, de daños accidentales o la desaparición que pudiere experimentar la aeronave Marca Cessna Modelo 414A, matrícula CC- ADY, de propiedad de la sociedad asegurada como, asimismo, un seguro de responsabilidad civil en el que la Compañía aseguradora asumió el riesgo de las lesiones de terceros y los daños que esa aeronave pudiera causar en la propiedad de terceros . Este contrato quedó documentado en la Póliza de Seguros N° 14000305, emitida con fecha 11 de Enero de 2011 y cuya vigencia se extendió desde el día de su emisión hasta el 10 de Enero de 2012.

Segundo: que el seguro de casco de aviación se pactó hasta por la suma de 240.000 dólares de los Estados Unidos de América, en tanto que el de responsabilidad civil lo fue hasta por 1.000.000.- de dólares de los Estados Unidos de América, de suerte que las eventuales indemnizaciones se pagarían en esa misma moneda.

Tercero: que durante la vigencia del contrato de seguro, la aeronave asegurada experimentó un accidente causado por un aterrizaje de emergencia que efectuó el piloto al mando, hecho que la destruyó por completo como consecuencia de haberse incendiado luego de tomar contacto con la superficie.

Cuarto: que en sus cláusulas, el contrato enumeró las exclusiones de cobertura para todas las secciones, entre las cuales estableció como excluido el uso de la aeronave para cualquier propósito que no sea de los indicados en las Condiciones Particulares y señalados en la Definiciones que forman parte del mismo documento.

Quinto: que un conflicto entre las partes ha sido en torno a las antedichas exclusiones, por lo que para resolverlos jurisdiccionalmente es necesario analizar las convenciones que en ese sentido se celebraron, particularmente, al uso de la aeronave.

Sexto: en primer lugar, la Póliza establece que el uso asegurado es "Personal y de Turismo". Por sí solos, ninguno de los términos se halla definido en la Póliza. Sin embargo, el vocablo "placer personal" está entre las definiciones (Sección C, letra e) y lo hace consistir en "*el empleo de la aeronave para fines personales o de placer, pero no su uso para fines de negocio o fines profesionales del asegurado ni para darla en arrendamiento o por el pago de una compensación.*" Por su parte, la definición de la letra f) que le sigue, el vocablo "negocio" significa "*los usos indicados en la definición de placer personal y el empleo de la aeronave para fines de negocio o profesionales del asegurado, pero no para darla en arrendamiento*

o por pago de una compensación” En este aspecto, no es posible recurrir a la primera regla interpretativa - que es verificar si la intención que tuvieron los contratantes es claramente conocida - por cuanto el contrato ha definido términos que a la postre no empleó. Cabe guiarse, entonces, por la interpretación que mejor convenga al contrato en su totalidad, caso en cual las definiciones antes transcritas permiten entender que el uso personal y de turismo es antagónico a los fines de negocio, profesionales, de arrendamiento u otro que involucre una compensación económica. De aquí que el uso de la aeronave para fines de negocio, profesionales, de arrendamiento u otro que involucre una compensación, están excluidos del uso personal y de turismo. En el caso de autos, este árbitro tiene la certeza que el uso que se le daba a la aeronave en el momento del siniestro no corresponde a ninguno de los fines excluidos antes indicados, esto es, de negocio, profesionales, de arrendamiento u otro que involucre una compensación.

Séptimo: en segundo lugar, en la misma Sección C de la Póliza se indica que (i) “*Las definiciones (e), (f), (g) y (h) constituyen los usos normales y no incluyen vuelos de instrucción, acrobacia, caza, patrullaje, control de incendios, fumigación o siembra, ninguna clase de vuelos experimentales, o competitivos ni ningún otro uso que involucre un riesgo anormal..*” La demandada expresó que la actividad de vuelo de instrucción está excluida por esta cláusula y alegó que ello se basa en el principio de limitar la cobertura cuando el asegurado permite un agravamiento del riesgo. Por su parte, la demandante ha manifestado que esta letra (i) cabe aplicarla a las definiciones citadas, pero no a este contrato dado que ninguna de ellas corresponde al uso asegurado - personal y de turismo - recalando que en el momento del accidente no se usaba la aeronave para fines negocio, profesionales, de arrendamiento u otro que involucre una compensación. Frente a estas premisas, un punto angular de la discrepancia es establecer si la instrucción de vuelo está excluida de la cobertura. Por tratarse de una exclusión de la responsabilidad de la aseguradora, redactada por ella misma, que implica no estar en lo absoluto obligada a indemnizar el siniestro - cuyo es el objetivo principal del contrato de seguro - es un deber dar una interpretación restrictiva de la exclusión, esto es, adquirir suficiente convicción que la clara intención de las partes fue dejar fuera de la cobertura la instrucción de vuelo para aplicarla. En este aspecto, en sus 41 años como piloto civil dentro de los cuales cuenta con 27 años como instructor de vuelo, para este árbitro constituye un hecho notorio - y

también lo es público en la actividad de vuelo – que la más amplia mayoría de los pilotos no tripula una aeronave por primera vez sin contar con la asistencia de un instructor de vuelo, aunque reglamentariamente cuente con la habilitación para ese material. Es fácil entender, bajo este prisma, que la instrucción de vuelo es permanente y connatural a la actividad, por lo que resulta forzado concebir que el asegurado haya consentido en limitar su propio uso “personal y de turismo” al no poder recibir instrucción en la aeronave asegurada por la sociedad con la que él está vinculado. De esta manera, en el caso de autos, este árbitro adquirió la convicción que la instrucción de vuelo no estaba excluida de la cobertura de la Póliza.

Octavo: en tercer lugar, el principio de exclusión de cobertura por el agravamiento de los riesgos, contemplado en el artículo 538 del Código de Comercio, deja en manos del tribunal competente apreciar si el asegurado ha extendido o agravado los riesgos. En este caso, se ha alegado que el asegurado varió por si solo el riesgo amparado por la póliza, asumiendo que la instrucción de vuelo es - *per se* - más riesgosa por el tipo de maniobras que deben ejecutarse, las que se han denominado en autos como “anormales”. Al respecto, cabe hacer constar que la normativa que rige la actividad de instrucción de vuelo ha sido establecida con los más altos estándares de seguridad aérea, en cuya dictación han estado involucradas instituciones como la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional, entidad creada bajo la tutela de la Organización de las Naciones Unidas) y la DGAC de Chile (Dirección General de Aeronáutica Civil) y sus congéneres de otras naciones, cuya principal meta es la seguridad de vuelo. A modo de ejemplo, el Reglamento de Licencias para el Personal Aeronáutico de Chile, establece los requisitos para desempeñarse como instructor de vuelo y que son los siguientes: El solicitante demostrará a satisfacción de la DGAC, mediante exámenes, sus conocimientos en las siguientes materias: 1.- Generales. - Técnicas de instrucción práctica - Evaluación de progreso de los alumnos en las asignaturas respecto a las cuales se imparte instrucción teórica. - El proceso de aprendizaje. - Elementos de la enseñanza efectiva. - Notas, exámenes y principios pedagógicos. - Preparación del programa de instrucción. - Preparación de clases. - Métodos de instrucción en sala. - Utilización de ayudas audio - visuales. - 4.16 – - Análisis y corrección de los errores cometidos por los alumnos. - Actuación y limitación humana relativa a la instrucción de vuelo. - Peligros que presenta el simular fallas o mal funcionamiento en las aeronaves en vuelo. 2.- Específicos. Los correspondientes a la licencia o habilitación de la instrucción a impartir. -

Los relacionados con el material de vuelo o con el tipo de la actividad aérea respecto a la cual se impartirá la instrucción de vuelo. - En relación a los indicados en los puntos anteriores, el piloto instructor deberá demostrar un dominio tal de los conocimientos que le permita transmitir y hacer comprender sus enseñanzas. b) Experiencia: El solicitante de la habilitación de función de instructor de vuelo deberá según la actividad a desarrollar, tener la siguiente experiencia: 1.- Aeronáutica comercial: - Ser titular de una licencia de piloto comercial o de piloto de transporte de línea aérea vigente, según corresponda. - Acreditar trescientas (300) hrs. de vuelo en aeronaves de acuerdo a su habilitación de categoría; de las cuales no menos de doscientas (200), deben haber sido realizadas como piloto al mando. - Acreditar cincuenta (50) hrs. de vuelo como piloto al mando en el tipo de avión en que se impartirá la instrucción de vuelo o treinta (30) en el tipo de helicóptero en que se efectuará este proceso. - Haber completado el programa de instrucción respectivo elaborado por la empresa aérea y coordinado con la DGAC y ser presentado a examen por dicha empresa. 2.- Aeronáutica no comercial: - Ser titular de una licencia de piloto privado o superior. - Acreditar trescientas (300) hrs. de vuelo en aeronaves de acuerdo a la categoría; de las cuales no menos de doscientos (200), deben haber sido realizadas como piloto al mando. - Acreditar cincuenta (50) hrs. de vuelo como piloto al mando en la clase y tipo de aeronave en que se impartirá la instrucción. - Haber completado el programa de instrucción coordinado con la DGAC. - Ser presentado a examen de habilitación de instructor por un instructor de vuelo. Ahora, si bien es cierto que en la normativa se mencionan los peligros que presenta el simular falas o mal funcionamiento en las aeronaves en vuelo, esta alusión debe entenderse como la necesidad de tomar las precauciones adecuadas para evitar tales peligros. Toda actividad humana genera un riesgo. Afortunadamente, el hombre es capaz de conocer esos riesgos y adoptar las medidas para evitarlos o aminorarlos. La instrucción de vuelo tiene ese objetivo primordial: preparar al piloto para la emergencia de modo que frente a su ocurrencia real consiga un resultado seguro. Lo anterior permite a este árbitro concebir que la instrucción de vuelo no constituye por sí misma una actividad más riesgosa, que pueda compararse con la acrobacia, caza, patrullaje, control de incendios, fumigación o siembra, ninguna clase de vuelos experimentales o competitivos. En el caso de autos, es un relato no controvertido que en el vuelo de instrucción que concluyó en el siniestro, la maniobra de corte (detener) el motor solo se ejecutó a 4.500 pies de

altitud, esto es, a más de 800 metros sobre el terreno, en tanto que las demás fallas de motor se simularon con el motor en ralentí (funcionando pero sin potencia). Particularmente, este árbitro no considera que la instrucción de vuelo ejecutada de la manera relatada en autos haya extendido o agravado el riesgo, por lo que no es aplicable a la especie la sanción que establece el inciso segundo del artículo 538 del Código de Comercio.

Noveno: otro aspecto del conflicto entra las partes es determinar si el piloto al mando cumplía con el mínimo de horas de vuelo en marca y modelo de la aeronave asegurada, por cuanto una exclusión de responsabilidad de la póliza se refiere claramente a ello, esto es, que para que opere la cobertura el piloto al mando debe contar con al menos 1.000 horas de vuelo en ala fija como piloto al mando incluyendo 100 horas de vuelo en marca y modelo de la aeronave. En primer término, ha sido pacífico el hecho que el piloto al mando en el momento del siniestro era el instructor de vuelo señor Rodrigo Molina Díaz, por lo que cabe centrarse en este tripulante para determinar si cumplía con las exigencias de la Póliza. Esto se apoya en la normativa aeronáutica por cuanto él era único titular de una licencia que le permitía desempeñarse como piloto al mando, en tanto su acompañante, señor Roberto Esteban Dabed, pudo asumir funciones de pilotaje en el vuelo en calidad de piloto alumno.

Décimo: una cuestión previa debe resolverse y se refiere a que la actora sostiene que la jurisdicción de este árbitro está determinada por el conflicto que produjo la liquidación del siniestro y que es extemporáneo invocar una nueva causal no alegada antes, basado en la buena fe y en la teoría de los actos propios. En el primer aspecto, y a falta de otra convención sobre la jurisdicción de este árbitro, debe tenerse en única consideración la cláusula arbitral de la Sección B N° 15 de la Póliza de autos que establece: *“Cualquiera dificultad que se suscite entre el asegurado, el contratante o el beneficiario, según corresponda, y la compañía, en relación con el contrato de seguro de que da cuenta esta póliza, o con motivo de la interpretación o aplicación de sus condiciones generales o particulares, su cumplimiento o incumplimiento, o sobre cualquiera indemnización u obligación referente a la misma, será resuelta por un árbitro arbitrador, nombrado de común acuerdo por las partes.”* Para este sentenciador, el conflicto entre las partes está referido al contrato que suscribieron y cuyo cumplimiento forzado ha demandado la actora, sin importar de qué manera o en qué momento éste se hizo patente. Lo anterior descarta un conflicto con el Liquidador de

Seguros, que es un auxiliar independiente y cuyo rol fue emitir un Informe de Liquidación del siniestro que, como su nombre lo indica, no establece derechos ni limitaciones a las partes ni las representa en lo absoluto. En el segundo tópico, este árbitro no percibe que haya algo ilícito, fraudulento, clandestino o violento - que caracterizan la mala fe - en el hecho que una parte base su defensa en una disposición del contrato que establece los mínimos de horas de vuelo del piloto al mando. Tampoco ve actos de la demandada que sean contrarios a otros previos por lo cual pueda hacerse valer el principio "*venire contra factum proprium non valet*". Con lo anterior, el suscripto estima no tener las limitaciones de su jurisdicción que alega la demandante, ni enfrentar actos propios de la demandada que invaliden su defensa.

Undécimo: en relación a la exigencia establecida en la póliza referida a las horas de vuelo del piloto al mando, debe considerarse que todo piloto está obligado a mantener un registro o historial de su actividad aérea actualizada, (bitácora personal de vuelo), con la información que establece el Reglamento de Licencias para el Personal Aeronáutico (DAR 01), entre otros datos, fecha del vuelo, tipo de aeronave, matrícula de la aeronave, aeródromo de salida, aeródromo de llegada, tiempo de vuelo. De acuerdo con esa misma normativa se establece que los titulares de licencia serán responsables de la veracidad de la información de las bitácoras personales de vuelo y de mantenerlas al día, agregando que las anotaciones que se efectúen en las bitácoras personales de vuelo deberán ser visadas mensualmente según corresponda por los jefes de las oficinas de operaciones de las empresas aéreas, los directores de las escuelas de vuelo o centros de instrucción, los jefes de operaciones de clubes aéreos del país, respecto a los titulares de licencia que tengan relación de dependencia con los mismos, los jefes de aeródromos, respecto a todos los titulares de licencias no contemplados en los casos precedentes. En la misma norma, se establece que las anotaciones que se efectúen en los registros de vuelo y en las bitácoras personales de vuelo tendrán carácter de declaración jurada. En el caso del señor Rodrigo Molina Diaz, se acompañó a estos autos una copia de páginas de su bitácora de vuelo, que fueron cotejadas con sus originales, en las que registra cuatro vuelos en un avión C 414(Cessna 414 según nomenclatura internacional de aeronaves para Plan de Vuelo ATC1) con un total de 33 horas de vuelo. Cabe destacar que esas páginas no están firmadas por el piloto ni visadas como lo exige el DAR 01. Adicionalmente, se agregó a los autos el Informe Final del Accidente de Aviación emitido por

la DGAC. En dicho informe se da cuenta de las horas del señor Molina, señalando que tenía 87:30 horas en el "material", esto es, marca y modelo. En su declaración como testigo presentado por la parte demandante, señaló que él cumplía con creces el requisito de las 100 horas al mando en marca y modelo, agregando que estimaba tener más de 200 en un Cessna 414. Dado que el señor Molina aparecía en la DGAC con 87:30 horas de vuelo registradas, no se podía establecer si los cuatro vuelos en los que sumó 33 horas estaban o no incluidos en las 87:30 horas informadas. Por ello, a petición de la demandante, este árbitro ofició a dicha Dirección a objeto que informase al Tribunal sobre las horas registradas por don Rodrigo Molina y, en lo posible, la fecha origen, destino y duración de cada vuelo. En su respuesta que rola a fojas 597 de autos, esa Entidad expuso que "*no es posible proporcionar la información solicitada*" agregando que "*a propósito de la investigación del accidente aéreo que sufrió el señor Molinar el Investigador de Accidente señor Andrés Barros Villa solicitó al señor Molina, con fecha 06.ENE.2012 que remitiera las horas de vuelo totales registradas en su Bitácora a la fecha del accidente en el siguiente orden: horas totales monomotor; horas totales bimotor, horas totales Cessna 414 y horas totales en el Cessna matrícula CC-ADY. El señor Rodrigo Molina la solicitud del Investigador de Accidente Sr. Barros, comunicando en un correo electrónico de fecha 09.ENE.2012 que se adjunta, el siguiente registro de horas:*" Particularmente señala 87,5 horas en Cessna 414. En su declaración como testigo, el señor Rodrigo Molina aclaró que a él le consultaron cuántas horas tenía como instructor en ese material, no el total de horas, lo que se contradice con lo informado por la DGAC que se transcribió recién. Con lo anterior, no resultan concordantes las horas de vuelo que el señor Rodrigo Molina tiene registradas en la DGAC y las que declaró como testigo. Al tenor de la prueba rendida sobre este punto, que consiste en la declaración del señor Molina como testigo y las páginas de su bitácora personal de vuelo, que a su vez pueden tener el carácter de una declaración jurada de acuerdo con la normativa citada más arriba, se está claramente en la presencia de un testigo singular que, si bien este árbitro lo considera imparcial y verídico, el mérito probatorio de su testimonio debe ser apreciado en conformidad con las normas que rigen las presunciones judiciales los artículos 426 de Código de Procedimiento Civil y 1712 del Código Civil, es decir, deben ser graves, precisas y concordantes, lo que en la especie no sucede por la falta de precisión y concordancia de los antecedentes o circunstancias conocidas en el proceso.

Duodécimo: que conforme lo relacionado en el punto anterior no es posible tener por acreditado el cumplimiento de las 100 horas de vuelo del piloto la mando en la marca y modelo de la aeronave asegurada, establecido como requisito para que opere cualquiera indemnización del contrato de seguro de autos.

Décimo tercero: que la clara intención de las partes reflejada en las condiciones del contrato de seguros fue que los pilotos autorizados serían “*cualquier piloto debidamente licenciado y autorizado por el asegurado con una experiencia mínima de 1.000 horas de vuelo en ala fija como piloto al mando incluyendo 100 horas de vuelo en marca y modelo, como piloto al mando*” que incluyó al piloto autorizado señor Hans Eberl, con experiencia declarada. Que conforme a la regla general incumbe probar las obligaciones a quien las alega, considerándose en este particular caso que el requisito habilitante para reclamar las indemnizaciones establecido en la póliza y mencionado en el punto anterior no pudo ser acreditado por la actora.

Décimo cuarto: que el compromiso celebrado de común acuerdo y que dio lugar al presente arbitraje, ha creado un vínculo jurídico privado entre los compromisarios y el suscrito, en forma independiente de la función de derecho público de Juez que le cabe cumplir, vínculo que importa un encargo de confianza que han hecho las partes y que se rige por las reglas del mandato. Bajo dicho prisma, las partes como mandantes están obligadas en los términos del artículo 2158 del Código Civil, por lo que las costas del arbitraje, representativas del mandato implícito, han de asumirse por ambas partes.

Y visto, además, lo que disponen los artículos 1545 y siguientes, 1556, 1559 y siguientes, 1698 y siguientes, 1712, todos del Código Civil, 512 y siguientes y 538 del Código de Comercio, la Póliza de Seguros N° 14000305, artículos 222 y 223 del Código Orgánico de Tribunales, artículos 138 y siguientes, 426, 628 y 640 del Código de Procedimiento Civil, se resuelve:

Uno: que se rechaza la demanda de fojas 60 de autos en cuanto se solicita declarar el incumplimiento contractual de la demandada y su responsabilidad civil de esa misma especie;

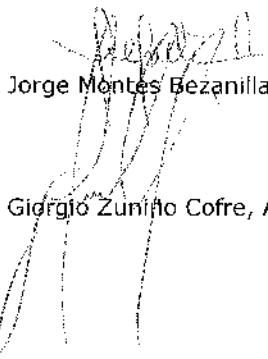
Dos: que se rechaza la solicitud de pago de las indemnizaciones reclamadas, tanto de casco como de responsabilidad civil a terceros;

Tres: Que se omite pronunciamiento sobre la petición de intereses y reajustes correspondientes al monto de tales indemnizaciones, como consecuencia de lo resuelto más arriba;

Cuatro: que no se condena en las costas del juicio a la parte de Inmobiliaria Limarí Ltda. por cuanto aparece haber tenido motivos plausibles para litigar

Cinco: que se condena a cada parte en la mitad de las costas del procedimiento arbitral.

Seis: que se proponen los honorarios del árbitro en la suma total neta equivalente de 280 Unidades de Fomento, deduciéndose de ella los abonos que han hecho las partes, y los honorarios del señor Actuario don Giorgio Zunino Cofré, en la suma total neta equivalente de 28 Unidades de Fomento. Téngase por aceptada esta proposición si no fuere objetada dentro de quinto día. Autorícese esta resolución por el Actuario y notifíquese por Receptor Judicial. Cúmplase con lo dispuesto en el inciso final del artículo 162 del Código de Procedimiento Civil, mediante mensaje de correo electrónico.


Jorge Montes Bezanilla, Juez Árbitro


Giorgio Zunino Cofré, Actuario