

Santiago, lunes ocho de enero de dos mil veinticuatro.

**VISTOS:**

A fojas 1 y siguientes comparece don **RAÚL TOMAS RAMÍREZ PRADO**, en representación de **RAÚL TOMAS RAMÍREZ AVIACIÓN E.I.R.L., RUT N°76.443.756-K**, representado judicialmente por don **GUILLERMO ROJAS INZUNZA**, domiciliado en calle Antonio Varas N°989, Oficina 512, Temuco, quien deduce acción de impugnación en contra de la **CORPORACIÓN NACIONAL FORESTAL, RUT N°61.313.000-4**, respecto del Acta de Evaluación y la Resolución 765/2021, de 1° de octubre de 2021, que adjudica la licitación pública denominada “*SERVICIO DE AVIONES CISTERNA PARA EL COMBATE DE INCENDIOS FORESTALES*”, ID N°633-38-LR21.

Señala en su demanda que, con fecha 30 de julio de 2021 fue publicado el proceso licitatorio de auto, conforme detalla la Resolución 531/2021 de 30 de julio de 2021, emitida por la Corporación Nacional Forestal, que aprueba las Bases Administrativas, Especificaciones Técnicas, Análisis Técnico Económico y sus respectivos Anexos.

Posteriormente, se procede a dictar la Resolución N°765/2021 de fecha 1° de octubre de 2021 emitida por CONAF, la cual adjudicó al oferente Air Andes Chile SpA los lotes 1, 2, 3 y 4, por las temporadas 2021-2022;2022-2023 y 2023-2024; el lote 5 al oferente Pegasus South América Servicios Integrales de Aviación SpA, el lote 6 al oferente Nueva Frontera SpA y los lotes 7, 8 y 9 a Saama Aviación SpA.

Agrega que, la entidad licitante no debió analizar la oferta de la empresa Air Andes Chile SpA, ni haber sido adjudicado en ningún lote, por no cumplir con los requisitos requeridos por las bases de licitación y haberse realizado un análisis errado de los antecedentes aportados en su oferta

Específicamente, señala como primera alegación que dicha empresa que ofertó aeronaves sin compuerta de lanzamiento computarizada, siendo las compuertas de sus aeronaves manuales con apertura electrónica. Lo cual sería distinto a lo requerido por la entidad licitante en el numeral 3.1.1 letra c) de las Especificaciones Técnicas, que establece como requisito de los aviones cisterna a ofertar: “*Tener una compuerta de lanzamiento computarizada (no se analizarán las propuestas de aeronaves con compuerta manual), la cual debe declararse en el Anexo 7*”.

Señala además que la entidad licitante obvió que este requerimiento es una característica esencial para proceder a la evaluación de la oferta.

Al respecto, señala la actora que si bien el oferente Air Andes Chile SpA, acompañó un documento por el cual se pretende dar la calidad o característica de computarizado, éste no acredita dicha calidad, si no que al contrario, solo acredita que la compuerta de lanzamiento es manual, con un sistema electrónico para su apertura, no así la computarización.

Por lo que, la entidad licitante ha vulnerado el principio de estricta sujeción a las bases y conllevó a que las adjudicaciones realizadas al oferente adjudicado en los distintos lotes no debieron ser tales, ya que no debieron ser analizadas. Lo anterior habría modificado los cuadros de puntajes y de adjudicación de tal forma que distintos oferentes, incluidos el actor habrían sido resultados adjudicados en los distintos lotes

Luego, como una segunda alegación, señala que el oferente adjudicado Air Andes Chile SpA, acompañó documentación que no permite comprobar de ninguna manera las capacidades técnicas del material ofertado, especialmente las que dicen relación con la velocidad crucero y la capacidad de carga real de la aeronave informada en el Anexo N°7, ambas características puntuables que debían corroborarse conforme detalla el numeral 2. Letra h) de las Bases de Licitación.

Al respecto señala que, el documento emanado por la European Aviation Safety Agency en sus siglas en inglés y en adelante EASA, documento que pretende certificar rasgos de la aeronave, pero que no corresponde al fabricante y que tampoco corresponde a la entidad de origen de la aeronave, en el cual se entrega información totalmente distinta a la aportada en el documento denominado Manual d Vuelo, existiendo inconsistencia en ello, pero que de igual manera se determinó asignar.

Agrega que, el análisis de los documentos acompañados respecto a las aeronaves del oferente adjudicado en ninguna parte se puede observar respecto a la velocidad crucero informada en el Anexo N° 7 de ese oferente y tampoco a la capacidad de carga real de la aeronave, asignándose valores al adjudicatario a su conveniencia para así obtener un mayor puntaje, apoyados en documentación no oficial y no aprobadas por la entidad del país de origen de la aeronave.

Además, señala que el informe de la Comisión Evaluadora vulnera el tratamiento igualitario de los oferentes, al aceptar y asignar puntajes a la oferta del adjudicado, considerando que los datos referidos a “Capacidades de la Aeronave”, en particular, Capacidad del Dispositivo de Combate y Velocidad

Crucero no son concordantes o están debidamente certificadas en su propuesta y documentos anexos.

Por tanto, solicita tener por interpuesta la acción de impugnación en contra de la Corporación Nacional Forestal, admitirla a tramitación y se declare la ilegalidad y arbitrariedad de la Resolución impugnada respecto a la adjudicación realizada al oferente Air Andes Chile SpA, dejándola sin efecto o en su defecto enmendarla conforme a derecho. Y, se declare que no se debió proceder al análisis de la oferta de Air Andes Chile SpA por los incumplimientos descritos en el presente libelo y ordenar a la entidad licitante realice una nueva comisión de evaluación, sin analizar la oferta del oferente Air Andes Chile SpA, o en su defecto, asignar los puntajes correspondientes a Air Andes Chile SpA, en relación con los documentos acompañados. En subsidio de todo lo anterior, solicita se adopten todas las medidas necesarias para restablecer el imperio del derecho y aquellas que el Tribunal estime pertinente ordenar.

A fojas 263 y siguientes, comparece el abogado don **DANIEL CORREA DÍAZ**, con domicilio en Paseo Bulnes N°285, oficina 701, comuna y ciudad de Santiago, en representación de la **CORPORACIÓN NACIONAL FORESTAL (CONAF)**, quien solicita se rechace la impugnación deducida, con costas, en atención a los fundamentos de hecho y de derecho que se expresan.

Señala en su informe que, en relación a la primera impugnación de la actora, la empresa adjudicada si cumplió con el requisito de poseer una compuerta computarizada, comprobándose a través de un Certificado de tipo suplementario o “Supplemental Type Certificate” emanado por la European Union Aviation Safety Agency (EASA), quien es el organismo competente en certificación de tipo de aeronavegabilidad y medioambiental para productos aeronáuticos, componentes y equipos entre los miembros de la Unión Europea, del cual España, como país de origen de la aeronave adjudicada, es parte. Así también Air Andes SpA acompañó el Suplemento al manual de vuelo correspondiente a la “Instalación de compuertas Antiincendios S2R”, de fecha 6 de abril de 2020.

Agrega la entidad licitante, que lo anterior da pleno cumplimiento al numeral 3.1.5 de las Especificaciones Técnicas de la Licitación, donde se indica que: *“Sin perjuicio de lo anterior, deberán adjuntarse los respaldos técnicos de la aeronave (manual de vuelo o sus suplementos) que comprueben que la aeronave cumple con cada uno de los requisitos técnicos detallados en el punto 3.1.1 y 3.1.2”*.

De esta manera, el Certificado de tipo suplementario presentado por Air Andes SpA indica textual “Instalación de compuertas computarizadas

utilizadas y aprobadas ya en AirTractor 502 y 802 bajo la serie STC EASA 10054617, con un adaptador para Hopper de S2R-T660”, que corresponde al modelo de aeronave ofertado y adjudicado por Air Andes SpA.

Por su parte el Suplemento del Manual de Vuelo en su capítulo 1 Aplicabilidad párrafo 2 indica que, “La modificación consiste en instalar en aeronaves tipo Thrush S2R- T660, compuertas computarizadas de descarga de hidratante antiincendios, para misiones VFR diurnas de lucha contraincendios”. Y, exhibe la imagen del Certificado tipo Suplementario.

De esta forma, la CONAF acredita que el oferente Air Andes SpA, contrario a lo que sostiene el actor, sí cumplió con el requisito de admisibilidad indicado en el unto 3.1 letra c) de las Especificaciones Técnicas.

Por otra parte, respecto de la segunda alegación, señala la demandada que la adjudicada sí adjuntó los documentos que permiten comprobar las capacidades técnicas de la aeronave, de acuerdo a lo solicitado en las Especificaciones Técnicas numeral 3.1.5, específicamente la velocidad crucero informada en el Anexo N°7 y la capacidad de carga real, por lo cual la Comisión de Evaluación no ha asignado puntajes de manera arbitraria, sino que comprobando las capacidades técnicas de acuerdo a lo establecido a las Bases de Licitación.

Así, para la velocidad crucero la empresa adjudicada Air Andes SpA adjuntó el documento “Type-Certificate” emitido por la European Union Aviation Safety Agency (EASA), donde se establece una velocidad crucero de 180 KIAS, equivalente a los 333,36 km/h, valor declarado en el Anexo N°7 y el cual fue utilizado en la evaluación de la licitación. Y, exhibe en imagen dicho Certificado.

Asimismo, respecto a la capacidad de carga de la aeronave, es posible comprobarla con el Manual de vuelo de la aeronave y el Suplemento al manual sobre la Instalación de compuertas antiincendios S2R, que se exhiben en imágenes, los cuales indican la “Hopper Capacity” equivalente a 5.500 lb, mientras que en el Suplemento al manual de vuelo indica que con la nueva compuerta instalada se aumenta en 80 galones su capacidad, llegando a 740 galones equivalente a 2.801 litros declarados en el Anexo N°7.

Agrega que, por todo lo anterior no existe vulneración de CONAF al principio de estricta sujeción a las bases; ya que la Comisión de Evaluación verificó la presentación y cumplimiento de todos los requisitos establecidos por las Bases Administrativas y las Especificaciones Técnicas, en cumplimiento de los principios que rigen la contratación pública, adjudicando a aquellos oferentes que presentaron las ofertas más ventajosas, teniendo en cuenta las condiciones, requisitos y criterios de evaluación, mediante

resolución fundada comunicada todos los proponentes y publicada en el portal [mercadopublico.cl](http://mercadopublico.cl).

Por todos los antecedentes expuestos, la demandada solicita se rechace la demanda de impugnación en todas sus partes con expresa condena en costas.

A fojas 575 y 576, se recibió la causa a prueba.

A fojas 580 y 581, se tuvo por presentada la lista de testigos de la parte demandante.

A fojas 582 y 583, se tuvo por presentada la lista de testigos de la parte demandada.

A fojas 785, se tuvo por acompañados los documentos presentados por la parte demandada y la parte demandante.

A fojas 786 y 787, se citó a absolver posiciones al Director de la Corporación Nacional Forestal (CONAF).

A fojas 810, se tuvo por incorporada la transcripción del Acta de la audiencia de prueba testimonial de la parte demandante.

A fojas 812, declaración de la testigo de la parte demandada, CAROLA ARLI OTÁROLA ROMERO y se formulan tacha por números 5 y 6 del artículo 358 del Código de Procedimiento Civil. El Tribunal deja la resolución de las tachas interpuestas para definitiva.

A fojas 814, declaración del testigo de la parte demandada, JONATHAN ALEJANDRO CAVIEDES VARGAS y se formulan tachas por números 5 y 6 del artículo 358 del Código de Procedimiento Civil. El Tribunal deja la resolución de las tachas interpuestas para definitiva.

A fojas 820, declaración del testigo de la parte demandada, JORGE MARIO LEIVA PEZOA y se formulan tachas por números 5 y 6 del artículo 358 del Código de Procedimiento Civil. El Tribunal deja resolución de las tachas interpuestas para definitiva.

A fojas 829, se tuvo por incorporada la transcripción del Acta de la audiencia de prueba testimonial de la parte demandada.

A fojas 831, se certificó la no realización de la audiencia de absolución de posiciones.

A fojas 835, se certificó el estado de relación.

A fojas 836, se certificó que no existen diligencias pendientes.

A fojas 837, se citó a las partes a oír sentencia.

## **CON LO RELACIONADO Y CONSIDERANDO:**

### **I.- EN CUANTO A LAS TACHAS**

1.- La parte demandante a fojas 812, 815 y 820, tachó a los testigos de la parte demandada, Carola Arli Otárola Romero; Jonathan Alejandro Caviedes Vargas y Jorge Mario Leiva Pezoa, respectivamente, por las causales de los numerales 5 y 6 del artículo 358 del Código de Procedimiento Civil, señalando que los testigos son dependientes del interviniente CONAF, bajo la modalidad de contrato de trabajo y además, participaron directa y activamente en el proceso de licitación que se intenta impugnar en este proceso, por lo cual existe una relación de dependencia con CONAF y carecen de la imparcialidad necesaria para declarar por tener interés directo o indirecto en este pleito. Solicita se acojan las tachas interpuestas.

2.- La parte demandada evacuando el traslado de las tachas señala que, los testigos son hábiles para declarar y su declaración debe considerarse imparcial, por cuanto pertenecen a CONAF, que es un organismo técnico de la Administración del Estado que ejerce funciones y potestades públicas, la cual es financiada con presupuesto público. CONAF integra el denominado sector público por disposición del artículo 2 del DL 1263 de 1973, Orgánica de la Administración Financiera del Estado y cuenta con personal de planta fijada por el DFL 1181 del Ministerio de Hacienda, por lo que la remuneración de sus trabajadores es pagada a través del erario público, su vínculo laboral es regido por el Código del Trabajo, el D. L. 249, el Estatuto Administrativo y por el Reglamento Interno de la CONAF, el cual contiene normas que replican del Estatuto Administrativo. Y, cita Dictamen de Contraloría General de República, que señala que dicho organismo se enmarca dentro del concepto de órganos y servicios públicos creados para el cumplimiento de una función administrativa. Por lo cual, los testigos son funcionarios públicos y de acuerdo a la reiterada jurisprudencia de la Corte Suprema son imparciales y hábiles para declarar en este juicio.

Respecto al interés, de acuerdo a la reiterada jurisprudencia de la Corte Suprema, dicho interés debe ser de carácter pecuniario, material, cierto y estimable, lo que no ocurre con los testigos y no se desprende que lo tengan, como consecuencia del cometido que les ha correspondido efectuar en el proceso licitatorio.

3.- En relación con las tachas formuladas a los testigos antes mencionados por la causal del número 5 del artículo 358 del Código de Procedimiento Civil, de los antecedentes que obran en autos y lo señalado por las partes queda establecido que, la CONAF es un organismo público de carácter técnico que se encuentra considerado como sector público para los efectos de la Administración Financiera del Estado, conforme lo establece el D.L. 1263 de 1973 y se encuentra enmarcado dentro del ámbito de los órganos públicos y las remuneraciones de su personal se encuentran regidas por el D. L. 249, Escala Única de Remuneraciones establecida para el personal del sector público, por lo que a sus funcionarios se les aplican las normas propias de ese sector. Por lo tanto, tal circunstancia hace que en el marco de sus respectivas relaciones laborales para con su empleador, la CONAF se encuentran establecidas por las leyes que la rigen y en consecuencia, no dependen directamente de la entidad que los presenta como testigos, puesto que la designación en sus respectivos cargos, sus atribuciones, deberes y obligaciones y hasta su permanencia en los mismos dependen de las normas legales que los rigen las que se encuentran establecidas para el órgano público al que pertenecen.

Respecto a la causal del número 6 del artículo 358 del Código de Procedimiento Civil, de las declaraciones de los testigos no se desprende que hayan podido tener un interés directo o indirecto de carácter económico y patrimonial en los resultados del juicio que les reste la imparcialidad necesaria en sus declaraciones.

Por lo que, considerando los antecedentes anteriormente expuestos hacen concluir, que en la especie no se cumplen los requisitos establecidos por la ley para que sean procedentes las tachas opuestas respecto de los testigos antes mencionados, por lo que habrán de rechazarse, sin costas.

## **II.- EN CUANTO AL FONDO**

**PRIMERO:** Que, según los antecedentes descritos en lo expositivo de esta sentencia, la cuestión sometida al conocimiento y resolución del Tribunal consiste en determinar, si la Comisión Evaluadora en el Informe de Evaluación de fecha 27 de septiembre de 2021 y la entidad licitante demandada, “**CORPORACION NACIONAL FORESTAL - CONAF**, en la dictación de la Resolución N° 765/2021, de fecha 1° de octubre de 2021, que adjudicó la licitación al oferente Air Andes Chile SpA respecto de los Lotes 1, 2, 3 y 4, incurrieron en ilegalidad y arbitrariedad, con motivo de la licitación

pública denominada “**SERVICIO DE AVIONES CISTERNA PARA EL COMBATE DE INCENDIOS FORESTALES**” ID 633-38-LR21.

Al respecto cabe considerar como antecedentes que, por Resolución N°531/2021 de fecha 30 de julio de 2021, se aprobaron las Bases Administrativas, Especificaciones Técnicas, Análisis Técnico Económico y sus respectivos Anexos. Por Resolución N° 650/2021 de fecha 27 de agosto de 2021, se modificaron las Bases Administrativas, Especificaciones Técnicas, Anexo N° 6, Anexo N°7 y Anexo N° 13. Por Resolución N° 662/2021 de fecha 31 de agosto de 2021, se modificaron las fechas de cierre de recepción de ofertas y apertura electrónica de la licitación materia de autos.

**SEGUNDO:** Que, es necesario tener en consideración que, de acuerdo con lo establecido en el Capítulo III “**SERVICIOS REQUERIDOS**” de las Bases Administrativas, se licitaron 9 Lotes distribuidos por Región y Bases de Operación y son los siguientes:

**Cuadro 1:** Bases a adjudicar:

Lote 1.- Región de O’Higgins, Base Operación A/D Independencia

Lote 2.- Región de O’Higgins, Base Operación Pista Coguil o A/D Independencia.

Lote 3.- Región de Maule, Base Operación A/D El Boldo

Lote 4.- La Araucanía, Base Operación A/D Victoria

**Cuadro 2:** Bases operación extra- Intencionalidad

Lote 5.- Región Valparaíso, Base Operación A/D Torquemada

Lote 6.- Región Bío Bío, Base Operación APT Carriel Sur

Lote 7.- Región Bío Bió, Base Operación A/D María Dolores

Lote 8.- Región La Araucanía, Base Operación A/D Angol

Lote 9.- Región Bío Bío, Base Operación A/D María Dolores.



**TERCERO:** Que, en el acto de Apertura electrónica informada en el portal meradopublico.cl con fecha 7 de septiembre de 2021, según consta a fojas 154, concurren a presentar sus ofertas los siguientes oferentes:

1.- SAAMA AVIACION SpA

2.- RAUL TOMAS RAMIREZ AVIACION E.I.R.L.

3.- SAAMA AVIACION SpA

4.- SAAMA AVIACION SpA

5.- SAAMA AVIACION SpA

6.- PEGASUS SOUTH AMERICA

7.- AIR ANDES CHILE SpA

8.-ADJUDICA CHILE CONSULTORA EN LICITACIONES PUBLICAS

9.- NUEVA FRONTERA SpA

10.-SERVICIOS AEREOS AGRICOLAS Y FORESTALES LTDA.

11.- TRANSPORTES AIO SpA

En el Acto de Apertura fueron aceptadas todas las ofertas, con excepción de las Ofertas de Adjudica Chile Consultora en Licitaciones Públicas y Transportes AIO SpA, las que fueron rechazadas, por no presentar documento de garantía de seriedad de la oferta. Asimismo, consta en el Informe de la Comisión Evaluadora, a fojas 156, que fue declarada inadmisibles las ofertas por el Lote N°4 del oferente Saama Aviación SpA

**CUARTO:** Que, conforme con lo establecido por el numeral 2 “**ANTECEDENTES DEL SERVICIO A CONTRATAR**” de las Especificaciones Técnicas: “El servicio requerido consiste en poner a disposición de CONAF aviones cisterna con sus respectivas tripulaciones y accesorios necesarios para ofrecer la asistencia aérea que CONAF requiera para sus operaciones en combates de incendios forestales. Este servicio contempla la movilización en forma segura y en el menor tiempo posible al lugar del incendio forestal, de manera de controlar su propagación y lograr su extinción, de acuerdo con los estándares definidos en las presentes bases...”

**QUINTO:** Que, en el Capítulo VII “**CRITERIOS DE EVALUACION**” de las Bases Administrativas se deja establecido que: “Los criterios de evaluación se aplicarán a las ofertas en base a los siguientes métodos de cálculo”. Y, establece los siguientes criterios de evaluación:

ANTECEDENTES DE LA OFERTA (AO) con ponderación 5%

ANTECEDENTES DE LA EMPRESA (AE) con ponderación 15%

CAPACIDADES DE LA AERONAVE (CA) con ponderación 30%

OFERTA ECONOMICA (OE) con ponderación 50%

Para cada uno de estos criterios se tomará en consideración los siguientes parámetros para evaluarlos: “Variable a evaluar”, “Medio de Verificación”; “Subfactor”; “Ponderación” y “Categorías”:

**SEXTO:** Que, en cuanto a la impugnación del oferente demandante, Raúl Tomás Ramírez Aviación E.I.R.L. de que la oferta del oferente adjudicado, Air Andes Chile SpA, respecto de sus aeronaves ofertadas para los Lotes 1, 2, 3 y 4, en sus respectivas Bases de Operación, no dio cumplimiento al requerimiento establecido por las Especificaciones Técnicas de que sus aeronaves contaran con compuerta de lanzamiento computarizada, ya que éstas eran manuales con apertura electrónica, lo que no era consistente con lo informado en los respectivos **Anexos 7 “Características del Avión”** presentados por dicho oferente en que señalaba que las compuertas de sus aviones eran computarizadas, por lo que su oferta debió haber sido declarada inadmisibles y no evaluada ni menos aún adjudicada, pues había incumplido un requisito esencial establecido por las Especificaciones Técnicas requeridas para las aeronaves, infringiendo los principios de estricta sujeción a las bases y de igualdad de los oferentes.

**SÉPTIMO:** Que, para poder resolver sobre la materia impugnada y determinar si las aeronaves ofertadas por el oferente Air Andes Chile SpA dieron cumplimiento al requerimiento técnico de que sus aviones contaran con compuerta computarizada como lo exigían las Especificaciones Técnicas.

Al respecto cabe considerar que el Capítulo V “**ANTECEDENTES PARA INCLUIR EN LA OFERTA**” de las Bases Administrativas, en el numeral 2 “**Anexos y Documentos Técnicos**” deja establecido que: “El oferente deberá completar **OBLIGATORIAMENTE** los anexos adjuntos que

se indican, con los siguientes antecedentes”. Y, señala entre otros, el de la letra c) **Anexo 7: “Características del Avión”**.

**OCTAVO:** Que, por su parte, las Especificaciones Técnicas, en el numeral 3 **“CARACTERISTICAS DE LOS AVIONES CISTERNA A OFERTAR”**, en el punto 3.1 **“Requisitos de las aeronaves”**, en el subpunto 3.1.1 establece entre las características técnicas que debe tener el avión a ofertar, en la letra “c) Tener una compuerta de lanzamiento computarizada (no se analizarán las propuestas de aeronaves con compuerta manual), la cual debe declararse en el **Anexo 7”**.

Y, en el subpunto 3.1.5 se deja establecido que: “Sin perjuicio de lo anterior, deberán adjuntarse los respaldos técnicos de la aeronave (manual de vuelo y sus suplementos) **que comprueben que la aeronave cumple con cada uno de los requisitos técnicos detallados en el punto 3.1.1 y 3.1.2 letras a, b, c, d, e, f y g”**.

**NOVENO:** Que, consta de fojas 560 a 563, documentos denominados **“ANEXO 7 Características del Avión”**, presentados por el oferente adjudicado, Air Andes Chile SpA, en que se contienen las características y fichas técnicas de sus 4 aviones ofertados, todos los cuales son de Marca THRUSH AIRCRAFT INC, Modelo S2R T660, con matrículas EC-NNE, año fabricación 2019; EC- NLL, año fabricación 2019; EC-NJL, año fabricación 2019 y EC- NES, año fabricación 2017, teniendo todos como país de origen ESPAÑA que otorga sus matrículas.

En dichos Anexos se señalan entre otras características técnicas de dichos aviones, en relación con el **“DISPOSITIVO DE COMBATE Y ESPUMA”**, en cuanto al “Tipo de control de compuerta” que es **“COMPUTERIZADA”**. Dichos anexos aparecen firmados por el representante legal de Air Andes Chile SpA.

**DÉCIMO:** Que, en este mismo sentido, consta a fojas 452 y 641, documento denominado **“SUPPLEMENTAL TYPE CERTIFICATE 10072679**, traducido al español, “Certificado de Tipo Suplementario”, emitido por EASA, European Union Aviation Safety Agency, esto es, la Agencia de Seguridad de Aviación de la Unión Europea, que es el organismo competente para la certificación de tipo de aeronavegabilidad para los productos aeronáuticos de los miembros de la Unión Europea, del cual España que es el país de origen del avión, es miembro de dicha Unión.

Dicho Certificado señala respecto del Avión THRUSH AIRCRAFT INC, Tipo: Thrush S2R Series (Restricted) Modelo: S2R T660, en cuanto a su

**Description of Design Change**, cuya traducción al español consta a fojas 271, la que no ha sido objetada por la demandante en estos autos y que es del siguiente tenor: “Instalación de compuertas computarizadas, utilizadas y aprobadas ya en Air Tractor 502 y 802 bajo la Serie STC EASA 10054617, con un adaptador para el Hopper de S2R-T660”

**DÉCIMO PRIMERO:** Que, además, cabe considerar que consta a fojas 454 y 643, documento denominado “**SUPLEMENTO AL MANUAL DE VUELO**” “**INSTALACION DE COMPUERTAS ANTIINCENDIOS**” correspondiente a la aeronave THRUSH S2R- T 660, en que en su numeral 1 “**APLICABILIDAD**” señala lo siguiente: “En el presente documento se detallan los procedimientos afectados por la modificación referencia P01-18, “Instalación de compuertas antiincendios computarizadas. La modificación consiste en instalar en aeronaves de tipo Thrush S2R- T660, compuertas computarizadas de descarga de hidrante antiincendios, para misiones VFR diurnas de lucha contra incendios.”

**DÉCIMO SEGUNDO:** Que, del examen de los documentos Supplemental Type Certificate o Certificado de Tipo Suplementario y del Suplemento al Manual de Vuelo, a que se ha hecho referencia en los considerandos décimo y décimo primero precedentes, se puede constatar que los aviones ofertados por el oferente adjudicado, Air Andes Chile SpA que eran del tipo THRUSH S2R-T660, tenían instaladas compuertas computarizadas de descarga de hidratante antiincendios.

Por lo que, dichos aviones cumplían con la característica técnica de contar con dicho tipo de compuertas, lo que era consistente con lo que había sido señalado por ese mismo oferente en el Anexo 7 al describir que el tipo de control de compuerta era “COMPUTARIZADA”, en lo que se refiere al “Dispositivo de Combate y Espuma” como característica técnica de los aviones ofertados.

**DÉCIMO TERCERO:** Que, los mismos documentos mencionados en el considerando precedente constituían los respaldos técnicos de las aeronaves ofertadas, ya que precisamente correspondían a los manuales de vuelo y certificado de Suplemento, tal como lo requerían las Especificaciones Técnicas en el punto 3.1.5 para acreditar que el avión cumplía con los requisitos técnicos exigidos por la letra c) de tener una compuerta computarizada dentro de los requerimientos establecidos para las aeronaves.

Por lo que, dichos documentos se ajustaban a lo requerido por dichas especificaciones de las bases de licitación para poder comprobar el

cumplimiento de que la compuerta del avión ofertado fuera del tipo requerido por el pliego de condiciones.

**DÉCIMO CUARTO:** Que, por lo tanto, contrario a lo afirmado por el demandante en su libelo, las compuertas instaladas en dichas aeronaves no eran manuales con apertura electrónica; ya que de los documentos emitidos por EASA, que era la Agencia de Seguridad de la Aviación de la Unión Europea a que se ha hecho referencia en los considerandos precedentes, ha quedado establecido que dichas aeronaves contaban con instalaciones de compuertas computarizadas y en consecuencia cumplían con el requerimiento técnico de tener ese tipo de compuertas, las que habían sido declaradas de contar con ella en el Anexo 7 “**Característica del Avión**” presentado por ese oferente respecto de cada uno de los lotes ofertados.

**DÉCIMO QUINTO:** Que, además, tanto el Supplemental Type Certificate, o Certificado de Tipo Suplementario, como el Suplemento al Manual de Vuelo, adjuntados por el oferente adjudicado como documentos de respaldo técnico de sus aviones ofertados para acreditar que contaban con compuertas computarizadas, no consta que hayan sido objetados por el actor en su libelo, así como tampoco consta del mérito de los antecedentes que obran en autos que aparezcan siendo desvirtuados, siendo que la carga de la prueba para acreditar que las compuertas de esos aviones eran manuales como lo afirma en su libelo, de acuerdo con las reglas del onus probandi, correspondía única y exclusivamente a la parte demandante.

Por lo que, era imperioso que era el actor en quién recaía la obligación de comprobar que las aeronaves ofertadas por el oferente adjudicado no cumplían con tener instaladas compuertas computarizadas. Sin embargo, los documentos a que se ha hecho referencia en los considerandos precedentes acreditan precisamente que los aviones ofertados por ese oferente cumplían con el requisito técnico de contar con esa clase de compuertas.

**DÉCIMO SEXTO:** Que, por lo tanto, la Comisión Evaluadora en su Informe de evaluación no podía haber declarado inadmisibles la oferta del oferente adjudicado, Air Andes Chile SpA, pues había cumplido con todos los requerimientos técnicos establecidos por las Bases Administrativas al haber presentado el Anexo 7 adjunto a su oferta y con las Especificaciones Técnicas, al haber acreditado mediante los documentos técnicos, suplemento al manual de vuelo y Certificado Tipo Suplementario, que sus aeronaves ofertadas cumplían con el requerimiento de contar con compuertas computarizadas tal como lo había declarado en dicho Anexo y se lo requerían las especificaciones de las bases de licitación.

De ahí que la Comisión Evaluadora al admitir y evaluar dicha oferta, solo se limitó a ajustarse al principio de estricta sujeción a las bases consagrado por el artículo 10 inciso 3° de la Ley N°19.886.

Por todos los antecedentes expuestos, la impugnación del demandante por este capítulo habrá de ser rechazada.

**DÉCIMO SÉPTIMO:** Que, el demandante también impugna la oferta del oferente adjudicado, Air Andes Chile SpA, por cuanto los documentos acompañados en su oferta no permitirían comprobar que sus aeronaves ofertadas cumplieran con los capacidades que requerían las Especificaciones Técnicas en lo que respecta a la velocidad crucero informada en los Anexos 7 y tampoco en cuanto a la capacidad de carga real de sus aviones, los cuales no serían consistentes con lo declarado en dichos Anexos, por lo que la Comisión Evaluadora en su informe al admitir dicha oferta y asignarle un puntaje que no correspondía respecto de dichas capacidades habría vulnerado el trato igualitario de los oferentes, al considerar datos referidos a las capacidades de esas aeronaves que no eran concordantes, ni estaban debidamente certificadas en su propuesta y documentos anexos.

**DÉCIMO OCTAVO:** Que, para poder resolver sobre la materia impugnada cabe considerar que, el Capítulo V “**ANTECEDENTES PARA INCLUIR EN LA OFERTA**” de las Bases Administrativas, establece en el numeral 2 “**Anexos y Documentos Técnicos**” que: “El oferente debe completar **OBLIGATORIAMENTE** los anexos adjuntos que se indican, con los siguientes antecedentes” Y, señala entre otros, el de la letra c) “**Anexo 7: Características del Avión**” y el de la letra h) Copia de los documentos Tabla de Performance y cualquier otro documento que permita **comprobar las capacidades técnicas del material ofertado, en especial aquellas características puntuales, (capacidad del dispositivo, capacidad de estanque de combustible, potencia de motor)** contenidos en el respectivo Manual de Vuelo de la aeronave o sus Suplementos.”

Y, en el párrafo tercero se señala: “Se hace presente que los Oferentes deberán cumplir los antecedentes técnicos mínimos solicitados para ser evaluados y posteriormente adjudicados, de no cumplirse esto su oferta no será evaluada y será declarada inadmisibles.”

**DÉCIMO NOVENO:** Que, constan de fojas 560 a fojas 563, los **Anexos 7 “Características del Avión”** que fueron presentados por el oferente adjudicado, Air Andes Chile SpA, respecto de cada una de las aeronaves ofertadas, THRUSH AIRCRAFT INC, modelo S2R T660. Y, entre sus características técnicas que se detallan, en lo que se refiere al

“**RENDIMIENTO**”, se señala la “Velocidad Crucero (km/h)”, indicando que es de: “333,36 km/h”.

Al respecto cabe considerar que, consta a fojas 473 y 662, documento denominado “**TYPE-CERTIFICATE DATA SHEET**” para aeronaves **THRUSH S2R**, en todas sus Series, emitido por **EASA, European Aviation Safety Agency**, Agencia de Seguridad de Aviación de la Unión Europea, que era el organismo competente para emitirla, pues el país de origen de las aeronaves era ESPAÑA, que pertenece a la Unión Europea, el que no ha sido objetado en estos autos. Dicho documento en relación con las aeronaves de dicho modelo que correspondían a las ofertadas por el oferente adjudicado, en la página 36, que consta a fojas 508 y 700, en el numeral 10 que se refiere a “Air Speeds Limits (CAS)”, esto es, a los límites de velocidad aérea, en cuanto al: “Maximum Structural Cruising Speed V”, esto es, a la velocidad máxima de crucero, se señala que es de “180 KIAS (207 m.p.h)”.

**VIGÉSIMO:** Que, por lo tanto, si se contrasta la velocidad crucero de 333,36 kilómetros por hora establecida en los Anexos 7 como característica de los aviones ofertados por el oferente adjudicado, con respecto a la máxima velocidad crucero que da cuenta el documento **TYPE CERTIFICATE DATA SHEET** emanado de **EASA** para el modelo de la aeronave ofertada por ese oferente, que es de 180 KIAS equivalente a 207 millas por hora, ambos son consistentes entre sí, puesto que al convertir esa cantidad de millas por hora a kilómetros por hora resulta precisamente una velocidad crucero de 333,36 km/h., existiendo por consiguiente la debida concordancia en cuanto a dicha velocidad se refiere, la que había sido declarada por ese oferente en sus Anexos 7.

**VIGÉSIMO PRIMERO:** Que, el oferente adjudicado al adjuntar a su oferta el certificado emanado de EASA a que se ha hecho referencia en los considerandos precedentes, solo se limitó a dar cumplimiento a lo mandado obligatoriamente en el numeral 2 del Capítulo V de las Bases Administrativas, que señalan entre los antecedentes a incluir en su oferta, el de la letra c) Anexo 7, que contenía las características del avión ofertado y el de la letra h), que exigía adjuntar cualquier documento que permitiera comprobar las capacidades técnicas del material ofertado contenidos en sus Suplementos.

Y, en el presente caso, el oferente adjudicado acompañó como respaldo técnico de su oferta para comprobar la efectividad de lo declarado en sus Anexos 7 en lo referente a la velocidad crucero, el Certificado emanado de EASA que daba cuenta que dicha velocidad era de 207 millas por hora las que convertidas a kilómetros por hora daba como resultado 333,36 km/hora.

Por lo tanto, contrario a lo afirmado por el demandante en su libelo, existía una total concordancia entre ambos instrumentos y con tal documentación resultaba acreditado que había cumplido con el requerimiento técnico referido puntualmente a la velocidad crucero y, en consecuencia, con lo requerido por las Especificaciones Técnicas de las bases de licitación.

**VIGÉSIMO SEGUNDO:** Que, en cuanto a la impugnación del demandante que respecto de las Capacidades de las aeronaves ofertadas por el oferente adjudicado, Air Andes Chile SpA, en lo que se refiere a la característica “Capacidad de lanzamiento” considerado dentro del **“Dispositivo de Combate y Espuma”** en los Anexos 7 presentados por ese oferente, no serían concordantes con la documentación acompañada para comprobarla y en consecuencia no permitirían acreditar las capacidades técnicas del material ofertado en aquella característica.

Al respecto cabe considerar que, el punto 3.1 **“Requisitos de las aeronaves”** de las Especificaciones Técnicas establece entre otros requerimientos a cumplir, en el subpunto 3.1.1, el de la letra “a) Tener la capacidad de transportar un mínimo de 2.500 litros de agua o mezcla de retardante de larga duración, la cual debe declararse en el **Anexo 7”**.

**VIGÉSIMO TERCERO:** Que, consta de fojas 560 a 563, Anexos 7 **“Característica del Avión”** presentados por el oferente adjudicado, Air Andes Chile SpA adjunto a su oferta, que en cuanto al **“DISPOSITIVO DE COMBATE Y ESPUMA”**, respecto a la característica denominada “Capacidad de lanzamiento” señala “2801 l”, esto es, 2801 litros de capacidad.

Consta a fojas 519, Manual de Vuelo de la Aeronave **“THRUSH AIRCRAFT IN- TURBO THRUSH” MODEL S2R-T660**, documento no objetado por el demandante, que corresponde al de las aeronaves ofertadas por el oferente adjudicado y a fojas 532 se señala como **“HOPPER CAPACITY- 5500 LBS**, esto es 5500 libras de capacidad.

Asimismo, consta a fojas 454, documento denominado **“SUPLEMENTO AL MANUAL DE VUELO” “INSTALACION DE COMPUERTAS ANTIINCENDIOS”**, documento no objetado por el demandante, en cuya página 11, según consta a fojas 464, se señala lo siguiente: “Descarga: Se selecciona los galones que se quieren descargar” y aparece en imagen **“740 GAL”**.

**VIGÉSIMO CUARTO:** Que, del examen de los antecedentes a que se ha hecho referencia en el considerando precedente se constata que, si se contrasta la capacidad de lanzamiento declarada en los Anexos 7 presentados



por el oferente adjudicado que señalan que tienen una capacidad de 2.801 litros, con respecto a la indicada en el Suplemento al Manual de Vuelo que establece una capacidad de descarga de 740 galones, son consistentes entre sí, puesto que la conversión de 740 galones a litros, da como resultado 2801 litros de capacidad señalada en dichos Anexos. Cabe hacer presente que, la capacidad de Hopper de 5500 libras que aparece señalada en el Manual de Vuelo que equivale a 660 galones, dicha capacidad original queda aumentada en 80 galones, esto es, a 740 galones en total en el Suplemento al Manual de Vuelo, que lo hace coincidente con lo informado en los Anexos 7 en cuanto a la capacidad de carga en litros de agua.

**VIGÉSIMO QUINTO:** Que, por lo tanto, de los antecedentes expuestos en los considerandos precedentes queda establecido entonces que, las aeronaves ofertadas por el oferente adjudicado cumplieron con el requisito técnico de tener una capacidad de transportar un mínimo de 2500 litros de agua establecido por la letra a) del numeral 3.1.1 de las Especificaciones Técnicas, por cuanto en los Anexos 7 **“Característica del Avión”** presentados por dicho oferente se detalla que la capacidad de lanzamiento de los aviones era de 2801 litros, lo cual se encuentra respaldado con el Suplemento al Manual de Vuelo de esas aeronaves, todos los cuales permiten comprobar que cumplían con el requisito técnico de tener una capacidad superior al mínimo de litros de agua requerido por las Especificaciones Técnicas.

Por lo que, contrario a lo afirmado por el demandante en su libelo, existía plena consistencia entre la capacidad de carga de agua informada en los Anexos 7 de las aeronaves ofertadas por ese oferente, con los documentos de respaldo técnico que acreditaban la misma capacidad de carga de agua detallada en dichos Anexos.

**VIGÉSIMO SEXTO:** Que, los documentos de respaldo técnico que fueron acompañados por el oferente adjudicado adjunto a su oferta a que se ha hecho referencia en los considerandos precedentes para comprobar que eran consistentes con lo informado en los Anexos 7 respecto de la velocidad crucero y la capacidad mínima exigida para el transporte de litros de agua, no consta en estos autos que hayan sido objetados en su contenido por parte del demandante, así como tampoco consta del mérito de los antecedentes que obran en esta causa, que las respectivas concordancias entre dichos documentos y sus Anexos 7 hayan podido ser desvirtuadas, siendo que la carga de la prueba para acreditar lo contrario, de acuerdo con las reglas del onus probandi, correspondía única y exclusivamente al actor, que es quien la alega y que precisamente recaía en éste la obligación de comprobar que las aeronaves ofertadas por el oferente adjudicado no habían cumplido con las

requerimientos técnicos establecidos por las Especificaciones Técnicas de las bases de licitación.

Por lo que, teniendo en consideración todos los antecedentes expuestos, la impugnación del demandante respecto del capítulo referido a los requisitos técnicos de las Capacidades de la Aeronave: Capacidad del Dispositivo de Combate y Velocidad Crucero, habrán de ser rechazadas.

**VIGÉSIMO SÉPTIMO:** Que, por otra parte, cabe hacer presente que, en el Capítulo VII “**CRITERIOS DE EVALUACION**” de las Bases Administrativas se establecen los criterios para evaluar las ofertas y uno de ellos es el denominado “**CAPACIDADES DE LA AERONAVE (CA)**”, que tiene una ponderación de 30%. Y, para la evaluación de este criterio se establecen tres Subfactores: - Capacidad del Dispositivo de Combate en litros (CDC), con una ponderación de un 25%; -Potencia del Motor en SHP (PM) con una ponderación de 50% y –Velocidad Crucero (VC) con una ponderación de 25%. Y, señala como medio de verificación para cada uno de esos Subfactores la “Tabla de Perfomance y/o Suplementos del Manual de Vuelo”. Además, indica una fórmula para el cálculo de puntaje de cada uno de dichos Sub-Factores.

De los antecedentes expuestos queda establecido entonces que, la Capacidad del Dispositivo de Combate en litros de agua, era un Sub-Factor a evaluar en el proceso de evaluación de ofertas, además de encontrarse establecido como un requisito a cumplir para ofertar por la Especificaciones Técnicas, no así la velocidad crucero, la que solo era un Sub-Factor a evaluar y no considerado como un requisito de admisibilidad de la oferta.

**VIGÉSIMO OCTAVO:** Que, la alegación del demandante de que la Comisión Evaluadora en su Informe evaluó erróneamente la oferta del oferente adjudicado Air Andes Chile SpA, asignándole puntajes que no correspondían en los primeros cuatro lotes ofertados por ese oferente, aparece siendo desvirtuado del examen del propio Informe de Evaluación.

En efecto, consta a fojas 160 del Informe, en el numeral 1, el Cuadro de Evaluación de “**Base de Operación Lote 1: A/D Independencia**”. Y, a fojas 164 del mismo Informe, consta el “**Cuadro Resumen de Puntajes**” de ese lote, en que el oferente Air Andes Chile SpA, obtiene el primer lugar en el ranking, con un puntaje final de 91,703 puntos por sobre el oferente demandante, Raúl Tomás Ramírez Prado Trabajos Aéreos E.I.R.L. que queda en el tercer lugar con un puntaje final de 86,886 puntos.

Y, a fojas 167 del Informe, consta el “**Cuadro Resumen de Puntajes**” de “**Base de Operación Lote 2 A/D Pista Coguil o A/D Independencia**”, en que el oferente adjudicado obtiene el primer lugar, con un puntaje final de 91,703 puntos por sobre el resto de los oferentes. Cabe destacar que el demandante no presentó ofertas respecto de este lote. Y, a fojas 172 del Informe, consta el “**Cuadro Resumen de Puntajes**” de “**Base de Operación Lote 3 A/D El Boldo**”, en que el oferente adjudicado obtiene el primer lugar, con un puntaje final de 91,703 puntos por sobre el oferente demandante que obtiene el tercer lugar con 86,895 puntos. Y, fojas 175 del Informe, consta el “**Cuadro Resumen de Puntajes**” “**Base de Operación Lote 4 A/D Victoria**”, en que el oferente adjudicado obtiene el primer lugar, con un puntaje final de 95,063 puntos por sobre el oferente demandante que obtiene el segundo lugar con un puntaje final de 93,078 puntos.

**VIGÉSIMO NOVENO:** Que, de los antecedentes expuestos en el considerando precedente queda establecido que, como consecuencia de la evaluación realizada y por aplicación de cada uno de los criterios consignados en las bases de licitación respecto de la oferta del oferente adjudicado Air Andes Chile SpA, éste obtuvo el mejor puntaje final en los Lotes 1, 2, 3 y 4, resultando ser la oferta mejor evaluada.

De ahí, que la Comisión Evaluadora en el Capítulo XII “**Propuesta de la Comisión**” de su Informe de Evaluación, según consta a fojas 193, propusiera adjudicar a dicho oferente en los cuatro primeros lotes por haber obtenido el mayor puntaje final en cada uno de ellos.

Por lo que, la Comisión Evaluadora en su Informe al evaluar las ofertas de los oferentes y en especial la del oferente adjudicado, solo se limitó a aplicar los criterios de evaluación establecidos por las bases de licitación conforme a sus porcentajes de ponderación y a asignar los puntajes calculados de acuerdo con las respectivas fórmulas consideradas en el pliego de condiciones.

**TRIGÉSIMO:** Que, además, cabe hacer presente que dentro del procedimiento de evaluación de las ofertas que realiza la Comisión Evaluadora, le corresponde ejercer con exclusividad la facultad de asignar los puntajes conforme a los criterios establecidos en las bases, ajustándose a los mecanismos y escalas de puntuación para su calificación, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 37 y 38 del Decreto de Hacienda N° 250 de 2004, Reglamento de la Ley N° 19.886.

Por consiguiente, la calificación y apreciación de los criterios de evaluación y de sus respectivos subfactores es una cuestión de mérito que solo

le compete determinar a la Comisión Evaluadora. Así lo deja establecido la jurisprudencia administrativa de la Contraloría General de la República en sus dictámenes N° 67.491 de 2015 y N° 77.815 de 2016. Por lo tanto, la Comisión Evaluadora al asignar la puntuación al oferente adjudicado en los Criterios y subfactores de evaluación, en especial respecto de los subfactores Capacidad del Dispositivo en Combate en litros y Velocidad Crucero, solo actuó conforme a los criterios establecidos en las bases, dentro del ámbito de su competencia y en el ejercicio de las facultades propias que le corresponden de acuerdo con la normativa legal y reglamentaria que rige la contratación pública.

**TRIGÉSIMO PRIMERO:** Que, lo expresado y analizado en las motivaciones que preceden y las conclusiones a que se ha arribado, no resultan contradichas por las demás pruebas aportadas por las partes en este proceso, ni tampoco se requiere un análisis más pormenorizado de las mismas para sustentar la decisión que se adoptará.

Y, conforme a los fundamentos y razonamientos expresados en los considerandos precedentes, la normativa legal y reglamentaria que rige los procedimientos de licitación pública y el mérito de los antecedentes que obran en autos, en opinión del Tribunal, la actuación de la Comisión Evaluadora al admitir y evaluar la oferta del oferente Air Andes Chile SpA respecto de los cuatro primeros lotes ofertados por el mismo, no merece la calificación de ilegal y arbitraria, desde el momento que sus aeronaves ofertadas cumplían con todos los requisitos y características técnicas establecidas por el 3.1.1 de las Especificaciones Técnicas, las que se encontraban informadas en detalle en sus respectivos Anexos 7 “**Características del Avión**” presentados por dicho oferente y se encontraban respaldadas con la documentación que acreditaba el cumplimiento de esos requerimientos técnicos, los que eran consistentes con lo establecido en dichos Anexos, documentación que comprobaba especialmente el cumplimiento de los requisitos de contar con compuerta computarizada y que su capacidad de lanzamiento de transportar litros de agua excedía el mínimo requerido por las Especificaciones Técnicas y que su velocidad crucero era concordante con la informada en dichos Anexos.

Además, la Comisión Evaluadora en su informe al realizar la evaluación de las ofertas, solo se limitó a aplicar los criterios de evaluación y los subfactores establecidos en las bases de licitación y a calcular los puntajes conforme a las fórmulas establecidas por el pliego de condiciones y como resultado del proceso evaluador realizado propuso adjudicar al oferente Air Andes Chile SpA, por haber obtenido el mayor puntaje final en cada uno de los cuatro primeros lotes ofertados.

**TRIGÉSIMO SEGUNDO:** Que, asimismo, la entidad licitante demandada en la dictación de la Resolución N° 765/2021 de fecha 1° de octubre de 2021, que adjudicó la licitación de autos, tampoco puede adolecer de ilegalidad y arbitrariedad, puesto que tuvo como fundamento la propuesta efectuada por la Comisión Evaluadora de adjudicar el Lote 1 Base Operación A/D Independencia; el Lote 2 Base de Operación Pista Coguil o A/D Independencia; Lote 3 Base de Operación A/D El Boldo y Lote 4 Base Operación A/D Victoria, al oferente Air Andes Chile SpA, el que cumpliendo con los requisitos establecidos por las bases y como resultado del proceso evaluador realizado por aplicación de los criterios y Sub Factores de evaluación, había obtenido el mayor puntaje final ponderado en cada uno de los Lotes antes mencionados por sobre los restantes oferentes.

Por lo tanto, la entidad licitante al adjudicar la licitación a aquel oferente solo se limitó a aceptar y seleccionar la propuesta que era la más ventajosa, considerando los criterios y subfactores de evaluación con sus correspondientes puntajes y ponderaciones establecidos en las bases, obtenidos en cada uno de los lotes ofertados, tal como lo mandataba el inciso tercero del artículo 41 del Reglamento de la Ley N°19.886.

Por lo que, tanto la Comisión Evaluadora en su Informe, como la entidad licitante en la resolución de adjudicación se ajustaron a los principios y disposiciones que regularon los procedimientos de contratación pública, motivos por los cuales la demanda deberá ser rechazada.

Por estas consideraciones, disposiciones legales y reglamentarias citadas y visto, además, lo previsto en los artículos 1°, 10°, 24 y 27 de la Ley N° 19.886; lo dispuesto en los artículos 20, 37, 38, 40 bis y 41 del Decreto de Hacienda N°250 de 2004, reglamentario de la Ley N° 19.886 y lo establecido en los artículos 144 y 170 del Código de Procedimiento Civil; **SE DECLARA:**

1°. - Que, **SE RECHAZAN** las tachas formuladas por la parte demandante respecto de los testigos de la parte demandada, Carola Arli Otárola Romero; Jonathan Alejandro Caviedes Vargas y Jorge Mario Leiva Pezoa, por las causales de los números 5 y 6 del artículo 358 del Código de Procedimiento Civil, por las razones y fundamentos establecidos en el Título I de esta sentencia, sin costas.

2° - Que, **SE RECHAZA** la acción de impugnación de fojas 1 a fojas 20 de autos, interpuesta por don Raúl Tomás Ramírez Prado en representación de **RAUL TOMAS RAMIREZ AVIACION E.I.R.L** en contra de la **CORPORACIÓN NACIONAL FORESTAL, CONAF**, con motivo de la licitación pública denominada **“SERVICIO DE AVIONES CISTERNA PARA EL COMBATE DE INCENDIOS FORESTALES” ID 633-38-LR21**.

3° Que, cada parte pagará sus respectivas costas.

**Notifíquese la sentencia por correo electrónico a los apoderados de las partes**, la que conforme a lo dispuesto en el artículo 3° N°5 letra c) de la Ley N°21.394, que agrega un inciso final al artículo 49 del Código de Procedimiento Civil, **se entenderá practicada desde el momento de su envío**.

Redacción del Juez Titular señor Francisco Javier Alsina Urzua.

Regístrese y archívese en su oportunidad.

**ROL N°244-2021**

Pronunciada por los Jueces Titulares señor Pablo Alarcón Jaña y señor Francisco Javier Alsina Urzúa y por la Jueza Suplente señora Carolina Rivera Tobar.

En Santiago, a ocho de enero de dos mil veinticuatro, se agregó al Estado Diario la resolución precedente, por el hecho de haberse dictado sentencia.

