

255  
T. 89

*Corte de Apelaciones de Santiago,  
24 de junio de 1992*

**Aeroflot con Consejo y Secretario General  
de la Junta de Aeronáutica Civil  
(recurso de protección)**

*Negativa a registrar tarifas en tramo Santiago/Miami/Santiago - Ausencia de derecho de tráfico aéreo - Derecho a desarrollar actividades económicas (Art. 19 N° 21 inc. 1° de la Constitución, pero conforme a la regulación legal que la rijan) - Derecho a la igualdad de trato por parte del Estado (art. 19 N° 22 de la Constitución) - Discriminaciones arbitrarias (ausencia de ellas) - Derecho a la igualdad ante el derecho (art. 19 N° 2 de la Constitución) - Prohibición de vuelos a empresas aéreas (requisitos que han de cumplir, no sólo de tipo técnico) - Aeronavegación (legislación aplicable: DFL N° 241, de 1960, DL N° 2.564, de 1979, DL 3.574, de 1981, Ley 18.243) - Junta de Aeronáutica Civil - Registro de tarifas aéreas (trámite administrativo y de publicidad) - Convenio sobre transporte aéreo entre Gobiernos de Chile y Federación Rusa (1990) - Puntos restringidos para empresas chilenas de aeronavegación en el extranjero (reciprocidad) - Ausencia de acto ilegal o arbitrario - Ausencia de derechos en recurrentes - Plazo para recurrir de protección - Condena en costas a recurrente.*

**DOCTRINA:** *El derecho de tráfico aéreo en una ruta determinada no lo adquiere una empresa extranjera en forma automática por el mero hecho de acreditar ante la Dirección General de Aeronáutica Civil el cumplimiento de los requisitos de orden técnico y ante la Junta de Aeronáutica Civil el cumplimiento de los requisitos de seguros, puesto que previamente la referida Junta deberá determinar la existencia o no de restricciones impuestas por otros Estados a las empresas chilenas en dicha ruta; sólo una vez que tal circunstancia haya sido descartada estará la empresa extranjera en condiciones de registrar las tarifas referentes a esa ruta conforme a los procedimientos establecidos por el DL N° 2.564, de 1979.*

*La ruta Chile-Estados Unidos de Norteamérica se encuentra regulada conforme a los convenios aéreos suscritos por ambos gobiernos, en cuya virtud está restringida para las empresas de aeronavegación chilenas, las que sólo pueden transportar pasajeros y carga a algunos puntos determinados de aquel país, entre los cuales se encuentra Miami, lo que obliga a dichas empresas a interrumpir sus servicios en dichos puntos, y que se traduce en una competencia desigual para las empresas chilenas en relación con las norteamericanas, las cuales pueden operar desde cualquier punto de ese país a Chile; por tal razón es ajustada a Derecho la resolución de la autoridad administrativa competente de aplicar restricciones a la recurrente en la ruta Santiago/Miami/Santiago y no reconocerle derecho a tráfico aéreo en ella.\**

**LA CORTE**

Vistos y teniendo presente:

1°.- Que a fs. 3, el abogado don Jorge Ovalle Quiroz, domiciliado en Ahumada N° 236, oficina 801, Santiago, en representación de Aeroflot, recurre de protección en contra del Consejo de la Junta de Aeronáutica Civil y en particular su Secretario General, don Juan Pablo Langlois V., y pide que se declare que se dejen sin efecto las resoluciones de que dan cuenta los oficios N°s 170 y 187, de 23 de marzo y 1 de abril de 1992, que disponen la invalidez del Registro de Tarifas efectuado por la empresa Aeroflot para el tramo Santiago-Miami-Santiago, por no contar la referida empresa con derecho de tráfico en dicho tramo, y que se resuelva que el Registro de Tarifas de Aeroflot para el tramo indicado es válido y que, por lo mismo, Aeroflot tiene derechos de tráfico en ese tramo, todo de acuerdo a las disposiciones legales y constitucionales vigentes.

El recurrente estima que la conducta del Consejo de la Junta de Aeronáutica

\* Confirmada con costas por la Corte Suprema el 6.8.1992 (Rol 19.164).

ntijurídica,  
fundamen-  
propiedad

nos que es-  
n que hace  
e a que el  
de las más  
forman el  
de la anti-  
con el ob-  
o a la ma-  
alguna de  
tablece los  
al atenta-

ón es algo  
recuerda la  
se encon-  
titución de  
nativos; y  
z, la rele-  
volverle al  
sus facul-  
da bajo la

ún día en  
de Dere-  
gracias a  
nstitucio-  
e 16 años  
derechos  
no nunca

Soto Kloss

Civil, en orden a negar a Aeroflot el derecho a registrar tarifas en el tramo aludido y el derecho de tráfico en dicho tramo, constituye una medida arbitraria e ilegal que importa una violación a lo prevenido en los N<sup>os</sup> 21 y 22 del artículo 19 de la Constitución Política, así como también el inciso segundo del N° 2 del mismo artículo, y, al efecto, señala que el primero de los preceptos se viola al impedir a Aeroflot desarrollar una actividad lícita, expresamente permitida por la ley, como es la de volar el tramo Santiago-Miami-Santiago, el segundo precepto se infringe por cuanto con respecto a Aeroflot, al impedírsele registrar sus tarifas y volar el tramo antes señalado, se ha hecho a su respecto una discriminación arbitraria, como quiera que esas tarifas han sido aprobadas y ese tramo autorizado de practicarse por otras empresas, que se encuentran en las mismas condiciones de Aeroflot y agrega, que las mismas razones anteriores determinan la transgresión de la última disposición invocada, por cuanto la Junta de Aeronáutica Civil ha establecido, respecto de Aeroflot, diferencias arbitrarias en cuanto a ella le prohíbe cubrir el tramo referido, lo que en sí es contrario a la ley y, en cambio con relación a otras líneas aéreas, lo ha autorizado sin problemas.

Agrega que, en consecuencia, al prohibirse estos vuelos a la empresa que representa, ella ha sido injusta y arbitrariamente discriminada, privándola de un derecho a que a otros se confiere, privación que no se justifica en los hechos sino que es contraria a las disposiciones legales vigentes que rigen la materia y que se encuentra contenida en el DL 2.564 de 1979 y en el DFL 241, de 1960, que estableció la política denominada de cielos abiertos, que suprimió todas las facultades y atribuciones que tenía la Junta de Aeronáutica Civil para regular, restringir o ampliar discrecionalmente los derechos de tráfico aéreo de cada operador fuese chileno o extranjero y que derogó la facultad que la Junta tenía para fijar tarifas, establecer la capacidad autorizada de los aviones o las frecuencias ofrecidas, etc., y que posteriormente, con motivo de reacciones adversas a la política de Chile por

autoridades aeronáuticas extranjeras se modificó el artículo 2° del referido DL 2.564, dándose a la Junta de Aeronáutica la facultad de restringir o suspender la operación de una compañía extranjera cuando en una ruta determinada, otro estado adoptara medidas restrictivas al operador chileno, (política de reciprocidad) restricción que no puede aplicarse a la situación existente en la ruta Chile-USA, en la que todos los operadores vuelan regularmente, sin entorpecimiento alguno, de manera que no existe fundamento legal de ninguna especie para restringir unilateralmente a un operador extranjero.

Explica que la empresa Aeroflot decidió acogerse estrictamente a la legislación de Chile y de la Federación Rusa, y presentar el registro de tarifa referido teniendo para ello presente que en el año 1989 la empresa soviética Aeroflot, firmó un acuerdo con Lan Chile y, en un acto coetáneo, la autoridad aeronáutica soviética suscribió un convenio bilateral de transporte aéreo con la autoridad chilena, convenio que no fue aprobado por el Congreso Nacional, con motivo de la disolución de la U.R.S.S., que producido el término del Estado de la U.R.S.S. y la creación de la República Rusa, la empresa Aeroflot se transformó en compañía del nuevo Estado; que con posterioridad se reunieron las autoridades de ambos países, sin que se produjese acuerdo sobre los derechos de tráfico, que tendría Aeroflot en terceros países, por lo que en los días 27 y 28 de enero de 1992, ante el rechazo de la Junta de Aeronáutica chilena, la delegación rusa consignó en su planteamiento final que: "la parte rusa, considerando que el convenio de tráfico aéreo entre ambos países, firmado en julio de 1990, hasta el momento no ha sido ratificado por la parte chilena y considerando igualmente que el Memorándum de Entendimiento de 1991, en la parte que limita los derechos de quinta libertad, no satisface plenamente los intereses de la Federación Rusa, se reserva el derecho de caducar la vigencia de los acuerdos anteriormente alcanzados, a fin de continuar los vuelos de Aeroflot en conformidad con la legislación de Chile y de la Federación Rusa".

2°.- Que en su informe de fs. 21, don Juan Pablo Langlois, Secretario General de la Junta de Aeronáutica Civil, por sí, y asumiendo la representación del Consejo de dicho organismo, pide el rechazo del recurso de protección deducido.

Señala, en primer término, que el recurso sería extemporáneo, por haber sido interpuesto fuera de plazo, y al efecto expresa que la Junta de Aeronáutica Civil se había pronunciado denegando la posibilidad de Aeroflot de operar tráfico entre Miami-Santiago a lo menos en cinco oportunidades hasta el 28 de enero de 1992, siendo una de ellas en los acuerdos privados logrados con la autoridad soviética según consta del Convenio Bilateral de Transporte Aéreo celebrado entre el gobierno de Chile y el gobierno soviético de 10 de julio de 1990 y del Memorandum de Entendimiento de 10 de julio de 1990, y la última vez, ante la autoridad rusa, el 28 de enero de 1992, sin que en esas ocasiones Aeroflot hubiese objetado las atribuciones de la Junta de Aeronáutica o recurriera de protección ante los tribunales.

Agrega que, en su concepto, las comunicaciones de 23 de marzo y 1° de abril del año en curso sobre el registro de tarifas que han motivado este recurso, no son como pretende Aeroflot "resoluciones" de la Junta de Aeronáutica Civil, sino que una mera aplicación de acuerdos adoptados con anterioridad. Explica que el registro de tarifas es sólo un trámite administrativo y de publicidad y que la invalidación del registro de tarifas presentado por Aeroflot no ha sido una decisión independiente sino una consecuencia automática de decisiones adoptadas con anterioridad sobre el asunto de fondo, y contra las cuales no hubo reclamo oportuno. Concluye, en consecuencia, que el recurso ha sido presentado fuera de plazo, ya que excede con mucho los 15 días corridos que exige el Auto Acordado de la Excm. Corte Suprema sobre la materia, plazo que debe contarse en la especie desde la fecha de alguno de los pronunciamientos de la Junta sobre el fondo de la cuestión, el último de los cuales fue el 28 de enero del año en curso.

Respecto del fondo del recurso el informante sostiene que la Junta Aeronáutica Civil tiene clara atribución legal, establecida en el inciso 2° del art. 2° del DL 2.564, modificado por la ley 18.243, para restringir las operaciones de las empresas aéreas extranjeras entre Chile y puntos que otros países mantienen restringidos para las empresas chilenas; que en ejercicio de esta atribución legal y desde que entró en vigencia la ley 18.243, de 24 de septiembre de 1983, la Junta ha negado sistemáticamente las peticiones de empresas extranjeras para operar entre Chile y puntos restringidos para las empresas chilenas en el exterior; que la ruta entre Chile y Estados Unidos de Norteamérica está restringida por Estados Unidos para las empresas chilenas; que en el Convenio sobre Transporte Aéreo firmado entre el gobierno de Chile y la U.R.S.S., de 10 de julio de 1990, se excluyó expresamente el tramo Miami-Santiago de las operaciones de Aeroflot, por la razón indicada; que en la reunión de autoridades aeronáuticas de ambos países, celebrada el 27 de marzo de 1991, se acordó mantener excluido el tramo Miami-Santiago para las operaciones de Aeroflot; y concluye que, por consiguiente, la decisión de la Junta de Aeronáutica Civil de aplicar esa restricción a Aeroflot, no viola garantías constitucionales a esa empresa, en atención a que ésta obedece a claras atribuciones legales y a criterios uniformes, permanentes y no discriminatorios respecto de las empresas extranjeras que operan o desean operar en Chile.

3°.- Que los hechos que han motivado la presentación de este recurso de protección y respecto de los cuales existe acuerdo entre la recurrente y la recurrida son los siguientes:

a) El representante legal de la empresa aérea comercial Aeroflot mediante presentación de 19 de marzo de 1992, dirigida a la Junta Aeronáutica, procedió a registrar tarifas en el tramo Santiago-Miami-Santiago;

b) La Junta de Aeronáutica Civil, por oficio N° 170, de 23 de marzo de 1992, comunicó al representante legal de Aero-

flot que el registro de tarifas efectuado por la empresa en el tramo Santiago-Miami-Santiago no es válido, en atención a que Aeroflot no contaba con derechos de tráfico en el tramo mencionado; señalando que, como es del conocimiento del representante de Aeroflot, la Junta de Aeronáutica Civil ya se ha pronunciado en el sentido que no es posible otorgar a Aeroflot derechos de tráfico entre Miami y Santiago, porque la ruta entre Chile y Estados Unidos está limitada para empresas chilenas, criterio que se ha mantenido en las respuestas a las solicitudes de reconsideración presentadas por esa empresa, y que, en especial, ha sido explicado en detalle a las autoridades aeronáuticas de la ex Unión Soviética y de la Federación Rusa, en las tres reuniones de autoridades aeronáuticas que se han efectuado en los últimos 20 meses.

c) El representante legal de Aeroflot en presentación de 25 de marzo de 1992, dirigida a la Junta de Aeronáutica Civil, solicita se deje sin efecto el contenido del oficio 170, de 23 de marzo de 1992, de la referida Junta en el que se comunica la invalidez del registro de tarifas Santiago-Miami-Santiago, por no contar Aeroflot con derechos de tráfico en ese tramo.

d) La Junta de Aeronáutica Civil, por oficio N° 187, de 1° de abril de 1992, comunicó al representante de Aeroflot, que el Consejo de la Junta tomó conocimiento de la presentación de Aeroflot de 25 de marzo de 1992 y que acordó reiterar a esa empresa lo comunicado por el oficio N° 170, de 23 de marzo de 1992.

4°.- Que teniendo en consideración que el recurso de protección que se analiza tiene por objeto que este Tribunal deje sin efecto las resoluciones de que dan cuenta los oficios N° 170, de 23 de marzo de 1992, y N° 187, de 1° de abril de 1992, en cuanto por ellos se dispone a su vez dejar sin efecto el registro de tarifas correspondiente al tramo Santiago-Miami-Santiago presentado el 19 de marzo de 1992 por Aeroflot ante la Junta de Aeronáutica Civil, el plazo para interponer el recurso no puede sino que contarse desde la fecha en que Aeroflot tomó conocimien-

to del rechazo de su registro de tarifas en el tramo señalado, esto es, en el peor de los casos el día 23 de marzo de 1992, fecha con que fue datado el oficio N° 170 referido.

5°.- Que consta del timbre de cargo estampado en el escrito en el cual se deduce el recurso, que éste fue recepcionado en la Secretaría del Tribunal el día 7 de abril de 1992.

6°.- Que establecido que el plazo inicial para interponer el recurso comenzó a correr el 23 de marzo de 1992 y que el presente recurso de protección fue interpuesto el día 7 de abril de 1992, preciso es concluir que el recurso ha sido interpuesto dentro del plazo de 15 días corridos que establece el Auto Acordado sobre Tramitación del Recurso de Protección, de la Excm. Corte Suprema, y que, en consecuencia, procede rechazar la alegación de la recurrida en el sentido que el recurso había sido presentado en forma extemporánea.

7°.- Que, para entrar en el estudio del fondo del recurso, resulta conveniente consignar que si bien es cierto que, según se desprende de la parte petitoria del recurso, que en él se solicita que se declare que queden sin efecto las resoluciones de que dan cuenta los oficios N° 170 y N° 187, de 23 de marzo y 1° de abril de 1992 y que en él se pide que se resuelva que es válido el Registro de Tarifas efectuado por Aeroflot el 19 de marzo de ese mismo año, para el tramo Santiago-Miami-Santiago, no es menos efectivo que la recurrente, además, pretende que se declare que Aeroflot tiene derecho a tráfico en dicho tramo, lo que constituye el objetivo principal del recurso.

8°.- Que el derecho de tráfico que la recurrente pretende que le sea reconocido es el denominado de quinta libertad, esto es, en la especie, el derecho de Aeroflot de embarcar pasajeros o carga en la ruta Miami-Santiago-Miami, cuando dicha empresa debe efectuar escala en Miami, con motivo de la prestación de servicios

de aeronavegación comercial, derecho que la facultaría para registrar las tarifas que aplicará en dicho tramo, ante la Junta de Aeronáutica Civil.

9º.- Que, en Chile, la aviación comercial se encuentra regida por las normas contenidas en los siguientes cuerpos legales:

DFL 241, de 1960, que fusionó la primitiva Junta de Aeronáutica Civil en la Junta Permanente de Aeródromos y con el Departamento de Transporte Aéreo de la Subsecretaría de Transportes del Ministerio de Economía en un organismo que se denominó Junta de Aeronáutica Civil, dependiente del Ministerio de Economía, Subsecretaría de Transportes y que fija su composición y señala sus funciones y atribuciones; DL 2.564, de 1979, que restituyó el sistema legal aplicado hasta ese año dando paso a un sistema de libre competencia con algunas limitaciones y que, en consecuencia, entre otras cosas suprimió alguna de las atribuciones de la Junta de Aeronáutica Civil, específicamente las contenidas en el N° 6, la relativa a la facultad de regular la capacidad de tráfico y aprobar las frecuencias de vuelo de los servicios de aeronavegación comercial, en el N° 7, la de proponer al Presidente de la República las tarifas de transporte aéreo, fijar las condiciones del transporte aéreo y de los servicios de aeronavegación comercial, y vigilar el cumplimiento de unas y otras; en el N° 12, la relativa a la facultad de aprobar, rechazar o proponer modificaciones de los acuerdos y convenios sobre navegación aérea y facilidades mutuas que celebren las compañías nacionales entre sí o con similares extranjeras, y en el N° 13, la de aprobar o proponer la adopción de normas, reglas y procedimientos relacionados en el transporte aéreo y otros servicios de aeronavegación comercial; DL 3.574, de 1981 y en la Ley 18.063, de 1981, que introducen modificaciones al DFL N° 241, pasando a depender la Junta de Aeronáutica del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y fijan el texto de diferentes artículos tanto del DFL N° 241 como del DL 2.564; y la ley 18.243, de 24 de

septiembre de 1983, que sustituyó el artículo 2° del DL 2.564 con el fin de restringir las operaciones de las empresas de aeronavegación extranjeras en aquellas rutas restringidas para las empresas chilenas por otro Estado, aun cuando el país de la empresa extranjera no aplique restricciones a las empresas chilenas, ampliando de este modo el principio de la reciprocidad contenido en las disposiciones anteriores.

10º.- Que el marco general en que se desenvuelve la aviación comercial está dado por lo prevenido en el inciso primero del artículo 1° del DL N° 2.564, cuyo texto actualizado es el siguiente:

"Los servicios de transporte aéreo, sean de cabotaje o internacionales, y toda otra clase de servicios de aeronavegación comercial podrán realizarse por empresas nacionales o extranjeras, siempre que cumplan con los requisitos de orden técnico y seguro que establezcan las autoridades nacionales".

11º.- Que, en cambio, la normativa especial que se aplica a la aviación comercial extranjera, en lo que a este recurso se refiere, se encuentra consignada en los incisos 1° y 2° del artículo 2° del DL 2.564, cuyo tenor actualizado es el siguiente, respectivamente:

"Se aplicará lo dispuesto en el inciso primero del artículo anterior a las empresas de aeronavegación extranjeras siempre que, en las rutas en que operen, los otros Estados otorguen condiciones similares para las empresas aéreas chilenas, cuando éstas lo solicitan".

"Si en alguna ruta otro Estado limitare las condiciones para prestar servicios de aeronavegación comercial a empresas o aeronaves chilenas, la Junta de Aeronáutica Civil podrá disponer suspensiones provisionales hasta por 30 días de cualquier servicio de aeronavegación comercial de las empresas que operen en dicha ruta. Si persistiera la limitación que afecta a las empresas o aeronaves chilenas, el Presidente de la República, mediante decreto del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y previo informe de la

Junta de Aeronáutica Civil, podrá suspender, terminar o limitar cualquier servicio de aeronavegación comercial de las empresas extranjeras que operen en dicha ruta".

12°.- Que, de acuerdo al tenor de las disposiciones legales transcritas en los considerandos 10° y 11° que anteceden, y especialmente a lo prevenido en el inciso 2° del artículo 2° del DL 2.564, es dable concluir que a partir de la fecha de dictación de la ley 18.243 -24 de septiembre de 1983-, la Junta de Aeronáutica Civil ha sido dotarla de nuevas atribuciones con el fin de impedir el servicio de aeronavegación comercial de empresas extranjeras que operen en rutas restringidas para empresas chilenas, conforme a limitaciones impuestas por otro Estado, cualquiera que éste sea y aunque sea distinto al Estado a la que pertenece la empresa extranjera que resulte perjudicada.

13°.- Que el ejercicio de estas nuevas facultades tendientes a dar protección a las empresas chilenas, no obstante que el inciso 2° del artículo 2° del DL 2.564 sólo se pone en el caso que las limitaciones a las empresas chilenas por otro Estado se produzcan en circunstancias en que alguna empresa extranjera esté ya operando una determinada ruta, tal hecho, en concepto de los sentenciadores, no excluye la posibilidad de que la Junta de Aeronáutica Civil pueda ejercer un control preventivo, específicamente en el caso que teniendo conocimiento que una determinada ruta se encuentra restringida para las empresas chilenas por decisiones de otros estados, una empresa extranjera pretenda iniciar un tráfico aerocomercial en dicha ruta, que es susceptible de restricción por parte de la autoridad aeronáutica nacional.

14°.- Que, de otro lado, la circunstancia que no se haya actualizado el artículo 6 del DFL 241, en el sentido de que se contemple las nuevas atribuciones que la ley 18.243 ha conferido a la Junta de Aeronáutica Civil, en nada puede restar validez al ejercicio de las facultades que la

ley ha conferido a la Junta de Aeronáutica Civil para aplicar medidas en resguardo de la aviación comercial ejercida por empresas chilenas.

15°.- Que, así las cosas, y a la luz de la legislación vigente, el derecho de tráfico en una ruta determinada no lo adquiere una empresa extranjera en forma automática por el mero hecho de acreditar ante la Dirección General de Aeronáutica Civil el cumplimiento de los requisitos de orden técnico y ante la Junta de Aeronáutica Civil el cumplimiento de los requisitos de seguros, puesto que previamente la Junta de Aeronáutica Civil deberá determinar la existencia o no de restricciones impuestas por otros Estados a las empresas chilenas en dicha ruta, y sólo una vez que tal circunstancia haya sido descartada la empresa extranjera estará en condiciones de registrar las tarifas relativas a dicha ruta ante la misma Junta Aeronáutica Civil, conforme a los procedimientos contemplados en los incisos tercero y cuarto del artículo 2° del DL 2.564.

16°.- Que la ruta Chile-Estados Unidos de Norteamérica se encuentra regulada conforme a los convenios aéreos suscritos entre el gobierno de Chile y de los Estados Unidos, de los cuales aparece que está restringida para las empresas de aeronavegación chilenas, las que sólo pueden transportar pasajeros y carga a algunos puntos determinados en Estados Unidos, entre los cuales se encuentra Miami, lo que obliga a las empresas chilenas interrumpir sus servicios en dichos puntos, lo que se traduce en una competencia desigual para las empresas chilenas en relación con las empresas norteamericanas, las que pueden operar desde cualquier parte de los EE.UU. a Chile, lo que les asegura la prestación de servicios más atractivos para los pasajeros.

17°.- Que, en consecuencia, la decisión de la Junta de Aeronáutica Civil de aplicar restricciones a Aeroflot en la ruta Miami-Santiago-Miami y no reconocerle el derecho de quinta libertad, lejos de constituir una decisión arbitraria e ilegal,

se encuentra ajustada a derecho, y por tal circunstancia cabe excluir la posibilidad que tal decisión pueda importar una violación a las prescripciones contenidas en los N° 21 y N° 22 del artículo 19 de la Constitución Política del Estado, esto es, que dicha decisión atente contra el derecho a desarrollar cualquiera actividad económica que no sea contraria a la moral, al orden público o la seguridad nacional, respetando las normas legales que la regulen, o que se traduzca en una discriminación arbitraria en el trato que deben dar al Estado y sus organismos en materia económica, razones por las cuales el recurso será rechazado.

18°.- Que, a mayor abundamiento, conviene dejar sentado que no parece ser el recurso de protección el medio idóneo para establecer el derecho de tráfico que alega en su favor la recurrente, más aún si la declaración de tal derecho importa emitir pronunciamiento respecto de una cuestión de suyo compleja como lo es el determinar la existencia y la entidad de limitaciones que en una ruta determinada algunos Estados imponen a las empresas chilenas, materias que deben ser objeto de un juicio de lato conocimiento, toda vez que este recurso constituye un procedimiento de emergencia, cuyo objeto es restablecer el imperio del derecho, en forma rápida y eficaz cuando el titular del derecho ha sufrido actos de privación, perturbación o amenaza en su legítimo ejercicio.

19°.- Que, por otra parte, el derecho de tráfico llamado de la quinta libertad relativo al tramo Miami-Santiago, que Aeroflot pretende que le sea reconocido en este procedimiento cautelar, ha sido excluido para Aeroflot expresamente en el convenio sobre Transporte Aéreo firmado entre los gobiernos de Chile y la U.R.S.S., el 1° de julio de 1990 y en el Memorándum de Entendimiento firmado el 27 de marzo de 1991, según consta de la documentación acompañada a fs. 14 y 20. Más aún, transformada Aeroflot en empresa de la Federación Rusa, al disolverse la U.R.S.S., se dejó constancia en

las reuniones celebradas entre las autoridades chilenas y rusas, el 27 y 28 de enero de 1992, que a la Federación Rusa no satisfacía el Memorándum de Entendimiento de 1991, en la parte que se limita a Aeroflot los derechos de quinta libertad, entre ellos, el tramo Santiago-Miami, por lo que se reservó el derecho de caducar la vigencia de los acuerdos anteriormente alcanzados, a fin de continuar Aeroflot sus vuelos en conformidad con la legislación de Chile.

Por estas consideraciones y visto lo dispuesto en los artículos citados, 20 de la Constitución Política del Estado y Auto Acordado de la Excm. Corte Suprema sobre Tramitación del Recurso de Protección de 1977, se declara:

Sin lugar el recurso de protección deducido a fs. 3 en representación de Aeroflot.

Redactado por don Víctor Montiglio Rezzio, ministro reemplazante.

Regístrese, comuníquese y archívese en su oportunidad.

N° 840-92-P.

Pronunciada por el ministro señor Víctor Montiglio R. (suplente), y los abogados integrantes señores Mario Verdugo M. y Joaquín Erlbaum T.

*Corte de Apelaciones de Santiago,  
7 de julio de 1992*

Armat S.A. con Casa de Moneda de Chile  
(Amparo económico / Ley 18.971)

*Actividades económico-comerciales de organismo fiscal - Actividad empresarial del Estado (ausencia de ley de quórum calificado) - Casa de Moneda de Chile (DFL/H N° 228, de 1960) - Administración del Estado (centralizada/fiscal) - Ley N° 18.575, de 1986, orgánica constitucional de bases generales de la Administración del Estado (art. 3°) - Intromisión ilícita del Estado en actividades económicas - Competencia desleal - Privilegios tributarios (renta, valor agregado, timbres*