

PRES.REP. (ORD) Nº 92 / 1611

ANT.: Oficio Nº 303 de la I.Corte de Apelaciones de Santiago.

REF.: Recurso de Protección interpuesto por Soc.Ferré y Grau contra S.E. el Presidente de la República y Ministro de Transportes y Telecomunicaciones. Ing.566-92

MAT.: Informa

SANTIAGO, 02 ABR. 1992

DE : S.E. EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

A : SR. PRESIDENTE DE LA I.CORTE DE APELACIONES DE SANTIAGO.

Por oficio Nº 303 de fecha 16 de marzo de 1992 US.I. me ha solicitado que informe el recurso de protección de la referencia. En cumplimiento a lo solicitado procedo a evacuar el siguiente informe:

A.- RECURSO DE PROTECCION

La Sociedad Ferré y Grau ha recurrido de protección en contra de S.E. el Presidente de la República y del Sr.Ministro de Transportes y Telecomunicaciones por cuanto ha estimado que el Decreto Supremo Nº 14 de fecha 21 de enero de 1992, publicado en el Diario Oficial el 24 de febrero del mismo año, constituye un acto ilegal o arbitrario.

B.- OBJETO DE RECURSO DE PROTECCION

La sociedad Ferré y Grau ha recurrido ante la I.Corte de Apelaciones solicitando que US.I. se sirva acoger el recurso "ordenando: Dejar sin efecto el D.S. ya individualizado, sin perjuicio de las facultades de V.S.I. para dictar las medidas de protección que juzgue convenientes para restablecer el imperio del derecho y dar debida protección de la afectada". Es decir, se pretende por esta vía procesal que el Poder Judicial anule un acto exclusivo y excluyente del Poder Ejecutivo, específicamente del Presidente de la República.

El recurrente fundamenta su pretensión en que el Decreto Supremo Nº 14 de 24 de febrero de 1992 infringe, además de otras materias, y en primer término, el Art. 38 Nº 8 de La Constitución Política.- En otros términos se afirma en el recurso que el Decreto Supremo cuestionado es inconstitucional por cuanto se habría extendido a materias propias de ley.



Precisamente se señala que, en el caso que nos ocupa, se habría excedido la Potestad Reglamentaria.

Para dilucidar el problema planteado es necesario analizar las siguientes materias:

1.- Decreto Supremo Nº 14 de 24 de febrero de 1992.

2.- Potestad Reglamentaria del Presidente de la República.

3.- Órgano competente para resolver sobre la constitucionalidad de los decretos supremos dictados en el ejercicio de la Potestad Reglamentaria, cuando ellos se refieran a materias que pudieran estar reservadas a la ley.

C.- DECRETO SUPREMO Nº 14

El Decreto Supremo Nº 14 publicado en el Diario Oficial el 24 de febrero de 1992 establece los requisitos que deberán cumplir los vehículos que realicen transporte internacional terrestre y que se hayan tomado en arrendamiento mercantil (leasing) para ser considerados con el mismo carácter de los de la propiedad de la empresa que presta el servicio.

- Antecedentes que informa el decreto:

El transporte internacional terrestre, por su propia naturaleza, se encuentra regulado por acuerdos y convenios internacionales. Actualmente, la norma vigente es el Acuerdo Sobre Transporte Internacional Terrestre adoptado en Montevideo, Uruguay, el 1º de enero de 1990. Este acuerdo fue promulgado mediante Decreto Supremo Nº 257 del Ministerio de Relaciones Exteriores del año 1991 y consiguientemente es ley de la República.

El referido Acuerdo Internacional sustituyó el Convenio de Transporte Internacional Terrestre suscrito en Mar del Plata, Argentina, el 11 de noviembre de 1977, normativa que había regulado por largos años la materia.

El Acuerdo suscrito en Montevideo, Uruguay, innovó con respecto del Convenio de Mar del Plata, entre otras materias, en el sentido de que los vehículos utilizados como flota habilitada por las empresas autorizadas para realizar servicios de transporte internacional, podrán ser de su propiedad o tomados en arrendamiento mercantil (leasing).- (Art. 31 del Acuerdo).- Como puede apreciarse se incorporó, en esta oportunidad, la posibilidad de utilizar un nuevo instrumento jurídico, institución que en el mundo actual ha adquirido gran importancia y utilidad pero que en Chile no se encuentra definida legalmente, lo que hacía recomendable su desarrollo en un cuerpo reglamentario.

Por otra parte, en el Art. 58 del Acuerdo suscrito en Montevideo los países signatarios designaron sus organismos nacionales competentes para la aplicación de éste en sus respectivas jurisdicciones, correspondiendo en el caso chileno



al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones tal calidad. De acuerdo al Diccionario de la Real Academia "aplicar" significa hacer uso de una cosa o poner en práctica los procedimientos adecuados para conseguir un fin.

De lo expuesto se desprende que es el propio Acuerdo de Montevideo el que faculta la adopción de todos los procedimientos necesarios para el cumplimiento expedito y útil de su fin, cual es, la integración de los países de la región a través de un fácil y organizado transporte.

Pues bien, en uso de la facultad concedida por el propio Acuerdo y teniendo en especial atención la Potestad Reglamentaria que la Constitución Política otorga al Presidente de la República se procedió a dictar el Decreto Supremo Nº 14, norma que como ya se señaló, reglamenta el arrendamiento mercantil o leasing para el efecto del transporte internacional terrestre.

D.- POTESTAD REGLAMENTARIA DEL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

El Art. 32 Nº8 de la Constitución Política de la República de Chile establece que es atribución especial del Presidente de la República ejercer la Potestad Reglamentaria en todas aquellas materias que no sean propias del dominio legal, sin perjuicio de la facultad de dictar los demás reglamentos, decretos e instrucciones que crea convenientes para la ejecución de las leyes.

El simple enunciado de esta facultad presidencial establece de inmediato el ámbito de su ejercicio:

a) es facultad exclusiva del Presidente de la República.

b) su única limitación la determina la materia propia de ley.

c) el Presidente de la República, salvo en el caso expuesto en la letra anterior, siempre está facultado para ejercer la Potestad Reglamentaria, ya sea que no exista una ley sobre la materia, en cuyo caso se trata de reglamentos autónomos o que existiendo, ésta nada diga o por el contrario haga expresa remisión a un reglamento, casos en los cuales se trata de reglamentos subordinados.

En síntesis, la Potestad Reglamentaria no admite más limitaciones que las expresamente señaladas por el propio constituyente. (Art. 60 de la Constitución Política de la República de Chile).

En el recurso de protección que se informa se expresa que el Decreto Supremo Nº 14 de 24 de febrero de 1992 infringe el Art. 32 Nº8 de la Constitución Política por cuanto las materias regladas en la norma señalada serían propias de ley y no de reglamento, toda vez que el Art. 19 Nº 24 de la Constitución señala que sólo la ley puede establecer el modo de adquirir la propiedad, de usar, gozar y disponer de ella. Sobre

el particular cabe hacer algunas precisiones:

a) Si lo que se reclama en el recurso es una eventual inconstitucionalidad del Decreto, corresponde el análisis de tal materia al Tribunal Constitucional y no a US.I. según se explicará en el párrafo siguiente.

b) Si lo que se reclama en el recurso es que el Acto de la Administración no se ajusta a derecho y consecuentemente es ilegal, cabe recordar que en el Art. 58 del Acuerdo de Montevideo existe una remisión normativa ya que éste faculta a los organismos técnicos de los países signatarios para que lo apliquen dentro de sus respectivas jurisdicciones. El fundamento de esta remisión normativa se encuentra en los principios rectores del Acuerdo: la reciprocidad y el respeto absoluto a las normas internas de cada país. El D.S. Nº 14 fue dictado por mandato expreso de la ley. A mayor abundamiento es importante tener presente que en el caso que nos ocupa, el Organo que establece la Constitución para ejercer el control de la legalidad, la Contraloría General de la República, (Art. 87 de la Constitución Política), no tuvo reparo en tomar razón del Decreto.

c) El Decreto Supremo Nº 14 no infringe en caso alguno el Art. 32 Nº 8 de la Constitución Política por cuanto su naturaleza jurídica no es la de un Decreto autónomo, como sostiene el recurrente, sino que constituye un reglamento de ejecución de ley.

E.- ORGANO COMPETENTE PARA RESOLVER SOBRE LA CONSTITUCIONALIDAD DE UN DECRETO SUPREMO.

Establecido que el Decreto Supremo Nº 14 de 24 de febrero de 1992 fue dictado en ejercicio de la Potestad Reglamentaria y encontrándose precisado que el recurso de protección interpuesto por la Sociedad Ferré y Grau se fundamenta, en su esencia, en la eventual inconstitucionalidad del reglamento por haber invadido, según sostiene el recurrente, una materia propia de ley, corresponde determinar cual es el Organo competente para conocer y resolver esta materia.

El Art. 82 de la Constitución Política de la República de Chile establece cuales son las atribuciones del Tribunal Constitucional, y entre ellas, se establece en su Nº 12 la siguiente: "Resolver sobre la constitucionalidad de los decretos supremos dictados en el ejercicio de la potestad reglamentaria del Presidente de la República, cuando ellos se refieran a materias que pudieren estar reservadas a la ley por mandato del Art. 60".

El texto constitucional transcrito es concluyente y no admite interpretaciones. Sólo es competente para resolver la materia planteada en el recurso de protección el Tribunal Constitucional, órgano que debe ser requerido por alguna de las Cámaras dentro de los treinta días siguientes a la publicación o notificación del texto impugnado. Sobre el particular debe señalarse que el D.S. Nº 14 fue publicado en el Diario Oficial el día 24 de febrero de 1992 y este Recurso de protección fue interpuesto el día 10 de marzo del mismo año, es decir, estando



pendiente el plazo señalado por la Constitución para el efecto de requerir al Tribunal Constitucional.

Finalmente, cabe hacer presente que el Art. 82 N° 12 de la Constitución Política al dar en forma expresa competencia al Tribunal Constitucional no sólo inviste al órgano de tal potestad sino que elimina desde luego la posibilidad de que otro órgano también sea competente.

Siguiendo el principio establecido en el Art. 7 del Texto Constitucional no cabe sino concluir que US.I. carece de competencia para conocer y resolver acerca de la eventual inconstitucionalidad de un Decreto Supremo no sólo por no estar expresamente facultada para hacerlo sino que además, por existir un órgano investido en forma expresa de tal facultad por la propia voluntad del constituyente.

F.- CONCLUSION

Sin perjuicio de la incompetencia anteriormente explicada y en cuanto al fondo del asunto debatido se puede concluir que el Recurso de Protección debe ser rechazado por cuanto:

1.- El Decreto Supremo N° 14 no infringe en caso alguno el Art. 32 N° 8 de la Constitución Política de la República de Chile, según se explicó.

2.- El Decreto N° 14 no infringe el Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre suscrito en Montevideo, Uruguay, el 1° de enero de 1990, sino que por el contrario, facilita su aplicación en los términos del Art. 58 ya analizado.

3.- El Decreto N° 14, como ya se explicó en los párrafos anteriores, fue dictado en ejercicio de las facultades constitucionales y legales del Presidente de la República y por ende no puede en caso alguno ser considerado como un acto ilegal o arbitrario. No existiendo acto reprochable en cuanto a legalidad o arbitrariedad carece de fundamento la acción de protección.

4.- El Decreto Supremo N° 14 no afecta ninguna garantía constitucional del recurrente.

Cabe hacer presente que el recurrente en su acción no señala en que forma el Decreto en estudio le ha ocasionado privación, perturbación o amenaza en el legítimo ejercicio de sus garantías constitucionales. Pero aun, interpretando el Recurso de Protección, no se ve como podría estar afectado el derecho de propiedad consagrado en el Art. 19 N° 24 de la Constitución Política toda vez que la Sociedad recurrente no verá afectada su concesión.

Finalmente, y con respecto a las Garantías Constitucionales consagradas en los Arts. 19 N° 21 y N° 22 no cabe sino concluir que el Decreto N° 14 no las priva ni las perturba toda vez que el derecho a desarrollar cualquier



actividad económica que no sea contraria a la moral, el orden público o la seguridad nacional, supone el respeto a las normas legales que las regulan, correspondiendo exactamente al D.S. Nº 14 tal calidad.

En relación a la no discriminación arbitraria en el trato que debe dar el Estado y sus organismos en materia económica se concluye de igual manera por cuanto el Decreto Supremo Nº 14, siendo una norma de carácter general que establece criterios objetivos para el caso del arrendamiento mercantil, vela precisamente por la igualdad ante la ley y evita toda posible discriminación en la materia.

Es cuanto puedo informar al tenor de lo solicitado por US.I.



Patricio Aylwin Azocar
PATRICIO AYLWIN AZOCAR
PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

CORTE DE APELACIONES
SANTIAGO.

m.l.m.

REPUBLICA DE CHILE
PRESIDENCIA
REGISTRO Y ARCHIVO
Nº. 92/6059
A: 15 MAR 92
F.A.A. ☒ R.C.A. ☐ F.W.N. ☐
C.B.E. ☒ M.L.P. ☐ P.V. ☐
M.T.O. ☐ E.D.E.C. ☐ J.R. ☐
M.Z.C. ☐

OFICIO Nº 303/

SANTIAGO, 16 de Marzo de 1992.

En el Ingreso Corte Nº566-92
e protección caratulado SOCIEDAD FERRE Y
GRAU LTDA. contra EL SR. PRESIDENTE DE LA REPUBLICA
DON PATRICIO AYLWIN AZOCAR y DON GERMAN CORREA
DIAZ, MINISTRO DE TRANSPORTE Y TELECOMUNICACIONES,
se ha decretado oficiar a V.E.a fin de solicitarle
se sirva informar a esta Corte en el plazo de cinco
días el recurso interpuesto, debiendo remitir conjun-
tamente con dicho informe, todos los antecedentes
que existán en su poder sobre el asunto que ha moti-
vado el presente recurso. Se adjunta copia del re-
curso.

Saluda atentamente a V.E.

HERNAN CORREA DE LA CERDA

PRESIDENTE

IRENE GILABERT FIERRO

SECRETARIA



AL SEÑOR PRESIDENTE
DE LA REPUBLICA DE CHILE
DON PATRICIO AYLWIN AZOCAR
Palacio de La Moneda.

P R E S E N T E./

Presentado en mi domicilio a las 21,25 hrs.

del 10 - marzo 1992

[Firma]

CORTE DE APELACIONES DE SANTIAGO
SECRETARIA : T-M-PL (TRABAJO)
RECURSO: PROTECCION
Nro. INGRESO : 000566-92
Nro. TRAMITACION: 00000124
LIBRO TRAMIT.: 34 FOLIO: 000025427
FECHA : 10-03-92 HORA : 21:25:00

SECRETARIA CIVIL.

1	TIPO DE RECURSO	: Protección.
2	CODIGO	: C 108
3	RECURRENTE	: Sociedad "FERRE Y GRAU LTDA."
4	RECURRIDO	: Patricio Aylwin Azócar, Presidente de
5		La República; y Germán Correa Díaz,
6		Ministro de Transporte y Telecomunica
7		ciones.
8	ABOGADO PATROCINANTE	: Patricio Contreras Gajardo.
9	RUT	: 2.182.266-3
10		
11		
12	EN LO PRINCIPAL	: Deduce recurso de Protección.
13	PRIMER OTROSI	: Acompaña documentos.
14	SEGUNDO OTROSI	: Solicita traer a la vista expediente
15		que indica.
16	TERCER OTROSI	: Patrocinio y Poder.
17		
18		
19		I. CORTE DE APELACIONES
20		
21		ENRIQUE FERRE GUILLONIA, Empresario de
22		Transportes, con domicilio en calle Agustinas N°1.442, Of. 804, Torre "B",
23		actuando en representación de la Sociedad "FERRE Y GRAU LTDA." (Chile Bus
24		Ltda.), cuya personería consta de escritura pública, de 05 de Septiembre
25		de 1979, otorgada ante en Notario de Santiago, don Eduardo Quezada Roldán,
26		que se acompaña, a V.S.I., respetuosamente digo:
27		Deduzco Recurso de Protección en contra
28		de don Patricio Aylwin Azócar, en su calidad de Presidente de la Repúbli-
29		ca, con domicilio en el Edificio de la Presidencia de la República, Pala-
30		cio de la Moneda; y de don Germán Correa Díaz, en su calidad de Ministro

[Firma]

de Transporte y Telecomunicaciones, con domicilio en el edificio del Mi

nisterio de Transporte, calle Amunategui N°139 quienes mediante la dic
tación del Decreto Supremo N° 14, de 21 de Enero de 1992 publicado en
el D.O. N°34.201, de 24 de Febrero de 1992, han dado origen a actos u
omisiones arbitrarios o ilegales que me han ocasionado privación, pertur
bación o amenaza en el legítimo ejercicio de las garantías constitucio
nales que me asisten relativas a los derechos consagrados en el artículo
19 N° 24, esto es: "El derecho de Propiedad en sus diversas especies so
bre toda clase de bienes corporales o incorporales"; N° 21, esto es
"El derecho a desarrollar cualquier actividad económica que no sea contra
ria a la moral, al orden público o a la seguridad nacional , respetando
las normas legales que la regulan"; y, N°22 esto es: "La no discrimina
ción arbitraria en el trato que deben dar el Estado y sus organismos en
materia económica". Esta última disposición en relación con el N° 2
del artículo 19 de la Carta Fundamental, que consagra la igualdad ante
la Ley.

ANTECEDENTES

1) Por recurso de protección N°
5.175- 91 P, deducido ante V.S.I. la Sociedad "Ferre y Grau Ltda." (Chi
le Bus Ltda.), que represento, obtuvo se dejara sin efecto la Resolución
Excenta N°649, de 22 de Agosto de 1991, del Ministro de Transporte y
Telecomunicaciones, que dispuso la caducidad de la Autorización para
efectuar un Servicio Internacional de Transporte Terrestre de Pasajeros,
entre Santiago - Río de Janeiro e intermedios, a la Sociedad recurrente.
La derogación de dicha resolución excenta se materializó mediante Reso
lución Excenta N° 8, de 03 de Enero de 1992, de dicho Ministerio, que
se acompaña.

2) La resolución excenta derogatoria
dió cumplimiento a la Sentencia definitiva de 30 de Octubre de 1991, de
V.S.I. dictada en recurso de protección caratulado "Ferre y Grau Ltda."



1 con Ministro de Transporte y Telecomunicaciones", Rol 5.775- 91 P, confir
2 mada por una nimidad por la Excma. C.S., con fecha 21 de Noviembre de
3 1991, expediente que solicito tener a la vista.

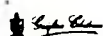
4 3) Con la finalidad de habilitar el reco
5 rrido Santiago - Río de Janeiro, habíamos presentado con fecha 10 de Di-
6 ciembre de 1991, un Contrato de Arrendamiento con opción de compra (Lea-
7 sing) celebrado con el empresario don Marcos Carter Bertolotto, y el
8 día 03 de Enero de 1992 presentamos cuatro contratos más de arrendamiento
9 con opción de compra, por igual número de buses, suscrito con los empre
10 sarios don Samuel Venegas Rubio, y don Altemiro Cabello Reyes.

11 4) Con el propósito de habilitar con una
12 nueva dotación de buses el recorrido que la recurrente tiene entre las
13 ciudades de Santiago - Mendoza, con fecha 10 de Diciembre de 1991 presen
14 tamos al Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, dos contratos de
15 arrendamiento con opción de compra (leasing) por igual números de buses
16 con la Empresa de Transportes "Sotrin Ltda."; y con fecha 03 de Enero de
17 1992, un contrato más por dos buses suscrito con los empresarios ya men
18 cionados, Sres.Venegas y Cabello.

19 5) Nada hacía presumir que con posterio
20 ridad al fallo obtenido en el recurso de protección que se solicita tener
21 a la vista, existiría por parte del Ministerio de Transporte y Telecomu
22 nicaciones impedimento alguno que nos impidiera reanudar en forma inmedia
23 ta el Servicio Internacional de Transporte de Pasajeros entre las ciuda-
24 des de Santiago - Río de Janeiro e intermedios, en consideración a que
25 la sentencia definitiva pronunciada en dicho recurso nos reconoce:

26 A.- La existencia de un contrato administrativo entre la recurrente y
27 el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones;

28 B.- El derecho de propiedad de la recurrente para Explotar la conseción
29 del Servicio Internacional de Transporte de Pasajeros entre Santiago
30 - Río de Janeiro e intermedios (considerandos: 9; 10; 11; y 13 de



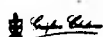
la sentencia), y

C.- La factibilidad de operar el recorrido por el sistema de leasing, de conformidad al artículo 31 del "Convenio Internacional de Transporte Terrestre de los Países del Cono Sur", aprobado por D.S. 257 de 05 de Marzo de 1991, y publicado en el D.O. de 17 de Octubre de 1991 (considerando N° 14 de la sentencia).

6) Sin embargo, con la finalidad de eludir lo resuelto por V.S.I. y persistir en su propósito de privar y perturbar a la recurrente en el legítimo ejercicio del derecho a explotar la concesión del Servicio Internacional de Transporte de Pasajeros a que se ha hecho referencia, que emana del contrato administrativo celebrado por mi parte con dicha Secretaría de Estado, como igualmente impedirle implementar con una dotación de buses nuevos el recorrido entre Santiago - Mendoza, por oficio N° 486, de 31 de Enero de 1992, se nos comunica el rechazo de los contratos de arrendamiento con opción de compra a que se ha hecho referencia precedentemente, dando como fundamento que, de acuerdo "Con lo informado por el Departamento Legal del Ministerio, los contratos acompañados no corresponden a un arrendamiento mercantil o de leasing", agregando además en el punto N° 2) de dicho oficio las siguientes nuevas exigencias que deberá cumplir "Ferre y Grau Ltda." (Chile Bus Ltda.), que textualmente señalan:

"2.- Para solicitar la habilitación de vehículos arrendados, la Empresa deberá ajustarse a los siguientes criterios que según este Ministerio deben cumplir tales vehículos:

- que los buses sean nuevos, entendiéndose que lo son los fabricados o cuyo modelo corresponda al año de presentación de la solicitud respectiva;
- Que se acompañe copia del contrato de arrendamiento suscrito por la solicitante y una empresa financiera de leasing;
- Que los vehículos tomados en arrendamiento mercantil (leasing) no exceda



1 dan al cincuenta por ciento del total de la flota con que la Empresa
2 atiende o solicite atender cada servicio".

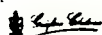
3 7) Considerando la fecha, que el Ministro
4 de Transporte y Telecomunicaciones eligió para poner dicho ordinario N°
5 486 de 31 de Enero de 1992, en conocimiento de mi parte, como igualmente
6 el Feriado Judicial nos obligó a deducir con fecha 18 de Febrero de 1992
7 recurso de protección caratulado: "Ferre y Grau Ltda. con Ministro de
8 Transporte y Telecomunicaciones" Rol 421- 92,

9 8) Encontrándose en tramitación el recur
10 so de protección individualizado en el punto que antecede, la recurrente
11 tomó conocimiento que el contenido del Ord. 486, de 31 de Enero de 1992,
12 ha sido elevado a la categoría de Decreto Supremo. En efecto, en el
13 D.O. de 24 de Febrero de 1992, se publica el Decreto Supremo N° 14, que
14 reproduce textualmente y a la letra el contenido del oficio referido.

15 9) El contenido del Decreto Supremo N°
16 14, de 24 de Febrero de 1992 que señala una nueva reglamentación y exigen
17 cias para poder desarrollar el Transporte Internacional Terrestre de
18 carga de Pasajeros, carece de fundamento legal. Es contrario a derecho.
19 Demuestra una clara desviación de la potestad reglamentaria. Y su obje
20 tivo y finalidad no es otro que darle el amparo de una norma de mayor
21 jerarquía (Decreto Supremo), a un Oficio cuyo contenido no ha sido otro
22 que atentar contra las garantías Constitucionales señaladas y cuya protec
23 ción se solicita, privando a la sociedad recurrente de poder reiniciar
24 el servicio internacional de transporte de pasajeros entre Chile - Brasil,
25 y de modernizar la flota de buses del recorrido internacional entre Chile
26 - Argentina.

27 DISPOSICIONES LEGALES Y CONSTITUCIONALES VULNERADAS

28 1) El D.S. 14, de 24 de Febrero de 1992
29 del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, infringe en primer lu
30 gar el artículo 32 N° 8 de la C.P.E. , que establece que: "Son Atribucio



nes del Presidente de La República".

"8" Ejercer la potestad reglamentaria en todas aquellas materias que no sean propias del dominio legal, sin perjuicio de la facultad de dictar los demás Reglamentos, Decretos e Instrucciones que crea convenientes para la ejecución de las leyes".

Analizado el contenido de esta disposición constitucional, la profesora de Derecho Constitucional de la Facultad de Derecho, de la U.CH., doña Luz Bulnes A. nos señala:

"Del estudio del texto constitucional resulta, que la constitución, si bien consagra el reglamento autónomo, al igual que en Anteproyecto se remite a la Ley para la Reglamentación de la mayoría de los derechos constitucionales y de las instituciones que establece de tal manera que en la práctica, sólo existiría la potestad reglamentaria de ejecución de la Ley y serían prácticamente nulas o ínfimas las materias que podrían ser reglamentadas por la potestad reglamentaria autónoma del Presidente de la República".

"Reiterando, cabe destacar que basta la lectura del Art. 60 del 1 al 4 de la C.P.E., para comprender que la intención de establecer la potestad reglamentaria autónoma fué desvirtuada por la competencia amplia que se le dió al legislador". (La Potestad Reglamentaria, editorial U.CH., apuntes de clases 1985).

Dentro de las numerosas materias de la C.P.E. reservadas expresamente para ser materias objeto de ley, se encuentra precisamente el artículo 19 N° 24 de la C.P.E., "vale decir: "El Derecho de Propiedad en sus diversas especies sobre toda clase de bienes corporales e incorporales".

"Solo la Ley puede establecer el modo de adquirir la propiedad, usar, gozar y disponer de ella...".

El D.S. N° 14 de 24 de Febrero de 1992 al reglamentar en forma autónoma una materia reservada en forma expre

sa para ser sólo materia de Ley, infringe precisamente el artículo 32

Nº 8, citado de la Carta Fundamental.

2) Infringe además, el "Acuerdo Sobre

Transporte Internacional Terrestre Adoptado el Primero de Enero de 1990, por Chile, Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay". Promulgado por Decreto Supremo Nº 257, de 05 de Marzo de 1991 y publicado en el D.O.

de 17 de Octubre de 1991, cuyo artículo 31, en el punto Nº 1, textualmente señala :

"Los vehículos y sus equipos, utilizados como flota habilitada por las empresas autorizadas para realizar el transporte internacional a que se refiere el presente Acuerdo, podrán ser de su propiedad o tomados en arrendamiento mercantil (leasign), teniendo estos últimos el mismo caracter de los primeros para todos los efectos".

La citada disposición no establece:

A.- Limitación en cuanto a porcentaje que las empresas autorizadas para realizar el Transporte Internacional puedan tomar en arrendamiento mercantil (leasing).

B.- Tampoco establece como exigencia que los contratos de arrendamiento mercantil (leasing) deben obligatoria y necesariamente celebrarse con empresas determinadas, como lo exige el D.S. al reservar este contrato en forma exclusiva y privativa a las empresas financieras de leasing sin señalar tampoco cuales son éstas.

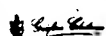
C.- Tampoco prohíbe como lo hace el decreto supremo a los empresarios de transporte celebrar entre ellos el contrato de arrendamiento con opción de compra.

3) El D.S. 14, de 24 de Febrero de 1992

materia del presente recurso, infringe además la propia legislación del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. En efecto el D.S. 163, de 14 de Diciembre de 1984, "Reglamento de los Servicios de Transporte Remunerado por calles y caminos," publicado en el D.O. de 04 de Enero de 1985



1	que ha sido objeto de numerosas modificaciones, establece en su artículo
2	35 inciso Segundo;
3	"Estos servicios cuando su recorri
4	do sea igual o superior a 80 Kms. (Se refiere a los recorridos internacio
5	nales de transporte de pasajeros), sólo serán atendidos por vehículos cuya
6	antigüedad no podrá ser superior a 10 años, contados hacia atrás, exclu-
7	yéndose el año en que se efectúa el servicio. En el caso de recorridos
8	de menos de 80 Kms. la antigüedad de los vehículos que se incorporen de
9	berá ser de características iguales o superiores a los vehículos reempla
10	zados".
11	En otras palabras, el contenido del
12	D.S. 14 de 24 de Febrero de 1992 debería considerarse derogatorio de
13	la citada disposición del D.S. 163 del 14 de Diciembre de 1984, en consi-
14	deración a que la exigencia de vehículos nuevos para atender los recorri
15	dos internacionales está en abierta contradicción con la legislación cita
16	da. Sin embargo, ésto no es así, toda vez que nadie ha cuestionado la ple-
17	na vigencia del D.S. 163 de 14 de Diciembre de 1984 y es así que el propio
18	Ministro de Transporte al emitir un pronunciamiento en reposición solici-
19	tada por esta parte, ha contestado por oficio Ord. 718, de 21 de Febrero
20	de 1992 reconociendo en el punto N° 3 de dicho oficio, lo siguiente:
21	"3 Los vehículos de propiedad de la
22	empresa, (Se refiere a Ferre y Grau Ltda.), que se propongan, deben ser
23	de una antigüedad no superior a 10 años contados hacia atrás. En la ac-
24	tualidad, éstos deben ser del año 1982 o posterior".
25	Cuesta pues, entender las contradic
26	ciones de un D.S., dictado en forma apresurada, con una falta total de
27	concordancia con la legislación vigente, que además trasgrede.
28	<u>POR TANTO</u>
29	
30	A V.S.I. solicito, en virtud de lo



1 expuesto, de lo establecido en los arts. 20 y 19 N°24; 21; y 22, en
2 relación con el N° 2 de la Constitución Política del Estado y Auto Acor
3 dado de la Excma. C.S. sobre tramitación de Recurso de Protección, se
4 sirva tener por deducido en contra de don Patricio Aylwin Azócar, Presi
5 dente de la República de Chile; y de don Germán Correa Díaz, en su cali
6 dad de Ministro de Transporte y Telecomunicaciones, recurso de protección
7 por los actos y omisiones ilegales o arbitrarios en que han incurrido
8 mediante la dictación del D.S. N° 14, de 21 de Enero de 1992, publicado
9 en el D.O. de 24 de Febrero de 1992, y previo informe se sirva acogerlo
10 ordenando: Dejar sin efecto el D.S. ya individualizado, sin perjuicio
11 de las facultades de V.S.I. para dictar las medidas de protección que
12 juzgue convenientes para reestablecer el imperio del derecho y dar la
13 debida protección a la afectada.

14 PRIMER OTROSI

15 Acompaña los siguientes documentos:

16 1.- Fotocopia de D.S. N° 14 de 21 de Enero de 1992, del Ministerio de
17 Transporte y Telecomunicaciones publicado en el D.O. de 24 de Enero
18 de 1992.

19 2.- Fotocopia de Escritura de Modificación de la Sociedad Ferre y Grau
20 Ltda. (Chile Bus Ltda.) de 05 de Septiembre de 1979 otorgada ante -
21 el notario de Santiago don Eduardo Quezada Roldán en la cual consta
22 la personería del compareciente .

23 3.- Fotocopia de Ord. 486 de 31 de Enero de 1992 del Ministerio de Trans
24 porte y Telecomunicaciones.

25 4.- Fotocopia de Ord. 718 de 21 de Febrero de 1992 del Ministerio de
26 Transporte y Telecomunicaciones.

27 Sirvase V.S.I. tenerlos por acompañados.

28 SEGUNDO OTROSI

29 Ruego a V.S.I. ordenar tener a la vis-
30 ta el recurso de protección, tramitado ante V.S.I., caratulado "Ferre y

1 Grau Ltda. con Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones" Rol 5.775-91

2 Sirvase su Señoría así disponer.

3 TERCER OTROSI

4 Designo abogado patrocinante y confie-
5 ro poder a don Patricio Contreras Gajardo, Patente al día folio 24.991, con
6 domicilio en Ahumada 312, of. 108 (entrepiso) Santiago.

7 Sirvase su V.S.I. tenerlo presente.

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

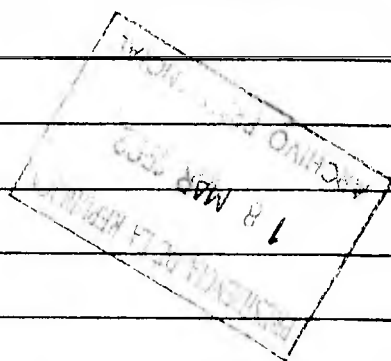
26

27

28

29

30



REPUBLICA DE CHILE
MINISTERIO DE TRANSPORTES
Y TELECOMUNICACIONES
SUBSECRETARIA DE TRANSPORTES

ORD. DL/Nº _____/

ANT. Oficio Nº 304 de la
I. Corte de Apela-
ciones de Santiago.

MAT. CUM 702.

SANTIAGO,

DE : MINISTRO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES

A : SR. PRESIDENTE DE LA I. CORTE APELACIONES DE SANTIAGO

Se me ha pedido informe en recurso de protección del antecedente, interpuesto en contra de S.E. el Presidente de la República y del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, por la Sociedad Ferré y Grau Ltda., en relación con la dictación del decreto supremo Nº 14 de 21 de enero de 1992, que reglamenta el artículo 31 del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre que rige esta actividad en los países del cono sur de América.

A juicio de la recurrente el decreto supremo aludido -que fue objeto de toma de razón por la Contraloría General de la República en el trámite de control de legalidad- es, contra la opinión de este último organismo, ilegal o, alternativamente, arbitrario.

El decreto en cuestión de 21 de enero al que se refiere el Nº 9 del recurso, "carece de fundamento legal, es contrario a derecho" y tendría por único objeto elevar a la categoría de decreto supremo (sic) un oficio que se le remitió con fecha 31 de ese mismo mes.

El decreto afectaría el derecho de propiedad de la recurrente sobre una "conseción" (sic) de que goza para hacer un servicio entre Santiago y Río de Janeiro, que se le concedió en 1985, que posteriormente fue caducado por resolución "excenta" (sic) de 1992 dictada en cumplimiento de fallo de USI. Afectaría también su derecho a desarrollar una actividad económica.

El decreto importaría una desviación de la potestad reglamentaria del Art. 32 Nº 8 de la Constitución Política.

Infringiría por su parte el propio Acuerdo Internacional que reglamenta y la legislación del Ministerio contenida en el DS. Nº 163, de 1984, cuya vigencia nadie "a" (sic) cuestionado pero que es contradicho por el decreto recurrido.

Antecedentes.-

Brevemente porque este es el tercer recurso de protección que presenta Ferré y Grau Ltda. en contra del Ministerio, involucrando esta última vez incluso al Presidente de la República, haré algunas referencias históricas sobre el tema. Además, está en trámite el segundo de los recursos de protección cuya acumulación con el presente ha sido ya solicitada.

- a) La firma Ferré y Grau Ltda. fue autorizada en el tráfico de pasajeros entre Santiago y Río de Janeiro por Resolución Nº 131, de Febrero de 1985;
- b) la firma abandonó el servicio por carecer de vehículos, en Mayo de 1990;
- c) la firma, con el apoyo decisivo de su Sindicato que planteó el problema social producto de la paralización-fue, excepcionalmente, autorizada (previo acuerdo bilateral con Brasil), a contar de octubre de 1990, para poner en servicio vehículos de terceros durante seis meses, lo que se cumplió;
- d) vencido el permiso provisorio la firma siguió no estando en condiciones de poner vehículos propios y el servicio volvió al estado de abandono;
- e) después de dilaciones y esperas el permiso de que gozaba fue caducado en Agosto de 1991 haciéndose uso de una norma reglamentaria dictada en Agosto de 1985, vinculada con la suspensión del servicio estando habilitada la ruta, en lugar de hacerlo por no haberse mantenido la dotación obligatoria de vehículos, como decía el permiso original (de Febrero) que debía ocurrir;
- f) USI., contrariando la doctrina administrativa generalmente aceptada en el sentido que las concesiones o permisos son actos unilaterales de autoridad, esencialmente modificables, sin perjuicio del derecho a indemnización del concesionario, dictaminó en el primer recurso de protección entre las mismas partes, que el decreto supremo que estableció la causal de caducidad aplicada a Ferré y Grau según el párrafo anterior, no había podido modificar la concesión otorgada con anterioridad, (según el párrafo a), porque al otorgar el permiso el Estado había quedado ligado por un contrato con la concesionaria respecto al cual el decreto era ineficaz;

- g) en lugar de caducar nuevamente por faltar la dotación obligatoria, impuesta a Ferré y Grau en la "resolución-contrato N° 131, de Febrero de 1985, el Ministerio se avino al fallo de US, y dejó sin efecto la caducidad original. A raíz de esta renovación Ferré y Grau volvió al estado de ser permisionaria nominal de un servicio desatendido;
- h) Ferré y Grau, en lugar de poner vehículos propios en el servicios, porque no los tiene desde Mayo de 1990 como se dijo (van a enterarse dos años) pretende ahora exigir al Estado que es su contraparte en el "contrato", que le acepte vehículos en "leasing", modalidad viable a partir de octubre de 1991, vale decir con posterioridad también al "contrato concesión" y, por lo tanto, no aplicable a dicha "convención" de acuerdo al fallo de USI.;
- i) el Ministerio, que tramitaba el decreto reglamentario del art. 31 del Convenio de 1991, sobre "leasing", y que no estaba ni está obligado a aceptar modificaciones unilaterales al "contrato", impuestas por Ferré y Grau, analizó no obstante los contratos de supuesto "leasing" con un ánimo positivo hacia el recurrente y concluyó irredargüiblemente que ellos no tenían esa calidad y así se lo manifestó a Ferré y Grau en oficio N° 486 de 31 de Enero de 1992;
- j) paralelamente, el Ministerio, que como se dijo, preparaba el reglamento del art. 31 del Convenio, que hoy es el DS. N° 14 objeto del nuevo recurso, cuando ya el DS. estuvo firmado por el Presidente de la República, manifestó a Ferré y Grau las condiciones bajo las cuales aceptaría esos "leasing", que eran coincidentes con las del reglamento en trámite;
- k) el reglamento completó su trámite en Contraloría y fué publicado en el Diario Oficial de 24 de Febrero de 1992;
- l) Ferré y Grau presentó su segundo recurso de protección contra al Ministerio en contra del contenido del oficio N° 486-92 citado en el párrafo i) precedente, sosteniendo que el Ministerio no había tenido facultades para calificar los contratos que llamaba malamente de "leasing", como si la Administración hubiese estado obligada a aceptar cualquier documento que se le presentara, inhibida de desempeñar su papel de autoridad. Además, sostuvo que al no aceptar los supuestos "leasing" violaba la "ley del contrato" que la ligaba con el Estado al decir de USI., sin considerar que esta nueva fórmula de 1991 no regía al momento del "contrato" de 1985. Este recurso, que ha sido acumulado al presente, ya fue informado a USI. y deberá tenerse presente al resolver en definitiva;
- m) como resultado de todo lo expuesto hay un hecho que no puede dejar de mencionarse cual es que el servicio concedido a Ferré y Grau está desatendido desde Mayo de 1990, con un período intermedio de seis meses en que se le sirvió con vehículos de terceros, y nuevamente abandonado desde hace un año. Entre tanto, y con gran beneplácito es cubierto sólo por la línea brasileña que es la equivalente. Nuestra autoridad, en virtud del fallo de USI. que determinó que la concesión era un contrato adminis-

trativo sobre el que no se aplicaba la soberanía del Estado ejercida en beneficio general, y de los sucesivos recursos de Ferré y Grau, ha estado semi paralizada como para resolver una situación irregular, que perjudica a los usuarios nacionales, en beneficio de eventuales negociaciones de un mal empresario desde el punto de vista del servicio, y de otro empresario extranjero que, tal vez, contribuye a mantener artificialmente esta situación anómala;

- n) sea como sea, la recurrente sigue además incumplida desde Mayo de 1990 de su obligación "contractual" de mantener una dotación determinada de vehículos (Nº 5 del permiso original de la resolución Nº 131, de 1985), lo que se ve acreditado por sus propias declaraciones en los sucesivos recursos y los cambios de correspondencia con el Ministerio.
- o) Esta vez, Ferré y Grau ha recurrido en contra del reglamento presidencial del decreto supremo Nº 14-92 mencionado en los párrafos j) y k) anteriores suponiéndole una tortuosa intención a la autoridad al sostener entre otros, que su objeto no fue otro que dar amparo con una norma de mayor categoría al oficio Nº 486, materia del segundo recurso de protección, hoy acumulado al de autos y, al mismo tiempo, negándole al Presidente de la República la potestad reglamentaria y por ende su calidad de supremo administrador del Estado.

El Derecho.-

1.- En primer lugar debe darse un argumento de derecho que aunque histórico en cuanto se refiere al primero de los tres recursos de protección de Ferré y Grau, ya fallado por nuestras Cortes, es conveniente de tener presente en el análisis jurídico que hoy debe hacerse, ya que lo allí resuelto es causa de lo ocurrido con posterioridad.

El primer fundamento de la sentencia de USI. recaída en el recurso de protección Nº 5775-91, que se ha solicitado tener a la vista en el segundo recurso Nº 421-92 que, a su vez, se ha acumulado al presente, discurre en torno a la naturaleza jurídica del acto administrativo que concedió a la recurrente la autorización para realizar el servicio internacional de transporte de pasajeros, cuya caducidad posterior dió motivo a la protección solicitada. Esa concesión se otorgó por resolución Nº 131 de 8 de febrero de 1985 y la sentencia de la I. Corte de Apelaciones se pregunta "si es una mera autorización precaria o si hay en ella un acto contractual de concesión", para concluir que es esto último y que, por ende, no pudo ser modificado por un decreto supremo posterior a la autorización ni revocado unilateralmente porque con ello se violó la ley del contrato, etc. etc.

Brevemente, es preciso ser muy enfático en afirmar que si bien existió una teoría que sostuvo que la concesión de servicio público era un contrato sometido a las normas del derecho común, tal cual lo hace el fallo impugnado, ella "hoy toca definitivamente en retirada (E. Silva Cimma, Derecho Administrativo, pág. 282)". Los argumentos son múltiples y el hecho es que en el presente prevalece incontrastablemente la doctrina de ser la concesión un acto unilateral del Estado, sometido a las normas del derecho público y concreción de la soberanía que, a su turno, debe hacer prevalecer los intereses generales por sobre los privados emergentes de una concesión.

Así de acuerdo a la moderna comprensión de la concesión, el servicio concedido queda sometido a las normas que le fije el Estado en el transcurso de su desarrollo por cuanto prima el interés de la comunidad por sobre el particular del concesionario. Este último queda sometido al control, a la reglamentación y modificación que resuelva introducir el Estado y, por sobre todo, al poder del último de terminar la concesión (sin perjuicio de eventuales indemnizaciones emergentes en tal caso para el concesionario).

El Ministerio, con todo respeto, mantiene el punto de vista precedente que contradice el de USI, pero hace presente, reiterativamente, que la recurrente, que sostuvo con el apoyo de USI, estar ligada por un contrato con la Administración del Estado, hoy trata imponer a ésta, unilateralmente, que le aplique un Acuerdo Internacional también posterior al contrato.

Hay un dicho que señala que las personas deben estar dispuestas a aceptar "las duras y las maduras", lo que no es el caso y se pretende arrastrar a USI a que obligue al Ministerio a aceptar vehículos en un régimen jurídico que no existía a la fecha del "contrato concesión".

2.- No obstante lo expuesto en el acápite anterior y, aun en el supuesto hipotético de que USI. estimara factible acoger estos recursos, debe hacerse presente desde luego que en estas instancias se ha discutido acerca de las facultades de la autoridad ministerial para calificar y rechazar unos documentos, en un caso, y de las presidenciales para reglamentar una ley, en el otro, pero no está en tabla el contenido de los supuestos contratos de "leasing" que fueron rechazados, ni el del decreto supremo que hoy reglamenta válidamente al artículo 31 del referido Acuerdo Internacional.

Es así que siempre permanecerá en pie que tales contratos no son de "leasing" y por ende ineficaces para acogerse con ellos al artículo 31 del Acuerdo.

3.- Según el entendimiento legal de la peticionaria, el DS: N° 14 recurrido en esta oportunidad, excede la potestad reglamentaria del Presidente de la República contenida en el N° 8 del artículo 32 de la Constitución Política.

En el recurso se contienen algunas disquisiciones acerca de tal disposición y, a través de la cita de un párrafo que constituye un comentario general al precepto de una autora, concluye malamente que el decreto del Presidente no pudo tener tal nivel jurídico sino que su contenido es materia de ley.

Efectivamente, el número 8° del artículo 32 en referencia contempla el que se ha llamado "reglamento autónomo" y que es aquel que, sin desprenderse de una ley como el tradicional, rige directamente una materia que -por no ser del dominio legal que es taxativo en el artículo 60- por exclusión es facultad propiamente presidencial. Seguramente también y en eso tal vez coincidimos con la autora en cuestión, este reglamento autónomo tiene un campo de acción limitada en cuanto se refiere a afectar el campo de garantías constitucionales cuyas limitaciones son materia de ley.

Todo ello es o puede ser cierto, pero el decreto supremo N° 14 no es un "reglamento autónomo", sino que típicamente constituye uno más de los tradicionales "reglamentos de ejecución de ley" propios de la Constitución de 1925 y de la actual, como de cualquier otro ordenamiento desde que históricamente se enunció la teoría de los tres poderes del Estado.

En efecto, el artículo 31 del Acuerdo Internacional de 1991 dice textualmente: "Los vehículos y sus equipos, utilizados como flota habilitada por las empresas autorizadas para realizar el transporte internacional a que se refiere el presente Acuerdo, podrán ser de su propiedad o tomados en arrendamiento mercantil (leasing), teniendo estos últimos el mismo carácter que los primeros para todos los efectos".

El "arrendamiento mercantil" o "leasing", es una figura moderna del derecho comercial que no está contenida como una individualidad en el derecho chileno y que ha adquirido un auge especial en los últimos años. Los tratadistas la han estudiado y nuestra Superintendencia de Bancos ha señalado alguna de sus características fundamentales, como se acreditó en el informe al recurso acumulado. Sin embargo, a diferencia del concepto de "propiedad" que usa también el artículo y que por conocido no necesita ser explicitados, el de "arrendamiento mercantil (leasing)" exigía imperiosamente la presencia de un reglamento para poder dar aplicación razonable a la norma. Haber operado sin él habría sido administrativamente desaconsejable y peligroso para los administrados, porque no habría existido un criterio objetivo, general, impersonal y conocido de antemano para calificar los casos que se presentarían.

En ese esquema el Ministerio preparó un reglamento que sometió a S.E. el Presidente de la República y que éste aprobó con su firma puesta el día 30 de Enero. El día 31 el Ministerio adelantó a la recurrente por oficio el contenido del decreto, que fue objeto de toma de razón y publicado en el D. Oficial de 24 de Febrero de 1992.

Sabido es que a la ley (en este caso el Acuerdo Internacional) le corresponde fijar las reglas generales y al reglamento poner a éstas en marcha. Esto y nada más es lo que se hizo en el DS. Nº 14 pues, es más, la sola ley habría sido impracticable.

La recurrente objetó en su anterior recurso de protección que el Ministerio hubiera calificado mal los contratos de supuesto "leasing" acompañados y en éste niega la facultad del Presidente para reglamentar. ¿En qué quedamos entonces? ¿Es que la autoridad debió haber aceptado cualquier pretensión de contrato sólo porque la solicitante lo calificaba de "leasing"? USI. comprenderá que todo esto es una acumulación de absurdos, uno sobre otro, una inaceptable pretensión de caos administrativo que le permita volver a su inestable situación de permisionaria nominal de un recorrido internacional que hace cerca de dos años que no realiza, en beneficio del extranjero que sí lo efectúa.

Debe agregarse que el decreto cuestionado no limita el derecho de propiedad que Ferré y Grau pueda tener sobre su concesión, toda vez que él complementa un texto legal de 1991 que no está ni estuvo nunca incorporado en su autorización de recorrido de 1985. El decreto rige las situaciones futuras de permisionarios antiguos o nuevos que puedan querer acogerse a la figura jurídica del "leasing", nacida a partir del Acuerdo Internacional.

4.- El decreto supremo Nº 14-92 no infringe tampoco el Acuerdo Internacional que reglamenta, como se sostiene.

El decreto, en su carácter de reglamento del artículo 31 del Acuerdo lo detalla y desarrolla en función precisamente de la función que es propia de un acto administrativo de tal tipo.

Por otra parte, a través del decreto se ejecutan facultades propias del Ministerio para regular en general el transporte, que le corresponden porque lo dice el propio Acuerdo Internacional y lo señalan igual innumerables normas y especialmente la reciente ley Nº 18.696, modificada por la Nº 19.011.

Esta última ley posibilita al Ministerio para dictar la normativa dentro de la que funcionan los servicios remunerados en el territorio nacional especialmente en lo relativo a normas técnicas y a sus condiciones de operación. Le corresponde también al Ministerio la coordinación de esa operación y del desarrollo de los servicios, su fomento e integración, normas éstas y otras dentro de la que se inscriben las exigencias del DS. N° 14.

5.- Cuando el decreto objetado señala que los vehículos en "leasing" deben ser nuevos, efectivamente modifica a su respecto el DS. N° 163, de 1984, que decía, en general, que aquellos no debían tener más de 10 años de antigüedad. Está pues en lo cierto la recurrente en lo que atañe a los vehículos operados bajo ese régimen de arrendamiento mercantil.

A su vez, no hay contradicción en la comunicación que se le dirigió a Ferré y Grau en oficio Ord. N° 718 de 21 de Febrero de 1992, ya que ésta, aludiendo implícitamente a dicho decreto N° 163, dice que los vehículos "de propiedad" de la empresa no pueden tener más de diez años. No se refiere a los en "leasing" los que en la última fecha ya estaban sujetos al DS. N° 14-92 que les exige ser nuevos.

Es todo cuanto puedo informar.

Saluda atentamente a USI.,

V. GERMAN CORREA DIAZ
Ministro de Transportes
y Telecomunicaciones

Distribución:
Sr. Pdté. I. Corte
Apelaciones de Stgo.
Gab. Ministro
Gab. Subs. de TT.
Depto. Legal
Of. de Partes
DL/34 - 2237

Mr. Patricio

Se envia proyecto de informe articulo del recurso

GUILLERMO PIEDRABUENA RICHARD

Presidente

GUILLERMO PIEDRABUENA RICHARD

Presidente

Consejo de Defensa del Estado

Consejo de Defensa del Estado
y del informe del Ministro
de Fomento. Myath.