



UNIVERSIDAD DE CHILE

Universidad de Chile  
Facultad de Derecho  
Departamento de Derecho Privado

# **LA RESPONSABILIDAD DEL PROVEEDOR DE SERVICIO DE ESTACIONAMIENTO POR ROBOS O HURTOS DENTRO DEL MISMO**

Memoria de prueba para optar al grado de Licenciado en  
Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de Chile

BENITO ANDRÉS LEA-PLAZA MICHELI

Profesor Guía: CRISTIÁN BANFI DEL RIO

Santiago, Chile

2016

## **INDICE**

INDICE.....	ii
RESUMEN.....	vi
INTRODUCCIÓN.....	1
<b>CAPITULO I. EL CONTRATO DE ESTACIONAMIENTO MASIVO</b>	
Concepto.....	8
Elementos.....	14
1) Existencia de un espacio apto para estacionar.....	14
2) El proveedor de servicio de estacionamiento.....	15
3) El propietario o tenedor del vehículo.....	16
Características.....	17
Atípico.....	17
Bilateral.....	17
Accesorio o Principal.....	18
Oneroso.....	19
Real.....	22
De adhesión .....	22

Clasificación .....	23
Estacionamientos públicos o privados.....	23
Estacionamientos como servicio principal o accesorio.....	23
Estacionamientos gratuitos u onerosos .....	23
Naturaleza jurídica .....	24
Contenido del contrato.....	26
A. Obligaciones del prestador de servicio.....	26
1. Facilitar al usuario el acceso a un espacio habilitado para el estacionamiento de un vehículo .....	26
2. Suministrar al usuario información adecuada y oportuna .....	27
3. Guardar la cosa.....	28
4. Disponer de medidas de seguridad.....	29
5. Restituir el vehículo .....	32
6. Obligaciones accesorias.....	34
B. Obligaciones del usuario.....	34
1. Pago del precio.....	34
2. Exhibir el justificante o acreditar el derecho sobre el vehículo.....	35

3. Seguir las instrucciones del garajista y estacionar adecuadamente.....	35
4. Declarar los objetos de valor.....	35
5. Cerrar puertas y ventanas y activar medidas de Seguridad.....	37

CAPITULO II: LA RESPONSABILIDAD DEL PROVEEDOR DE SERVICIOS  
POR INFRACCIÓN DEL DEBER DE CUIDADO

Caso tipo de robo o hurto.....	39
Presentación de la hipótesis.....	41
I. La previsibilidad del daño.....	44
La diligencia debida del cuidador.....	44
La previsibilidad del daño .....	47
Caso del contrato de posada .....	49
II. El hecho de la víctima en el nexos causal.....	51
La responsabilidad del propio usuario.....	51
Efectos del hecho culposos de la víctima.....	54
a. Objetos de valor a la vista u omisión de medidas mínimas de seguridad.....	54
b. Objetos de valor no visibles pero que forman parte del botín sustraído.....	55
III. La prueba del daño.....	56

1. El vehículo y sus accesorios habituales.....	57
2. Accesorios no habituales que se hayan declarado....	59
3. Accesorios no habituales que no se hayan declarado. ....	60
Distintas soluciones jurisprudenciales.....	63
1. Negar la indemnización por completo.....	63
2. Conceder la indemnización sólo por los daños al vehículo.....	64
3. Suplir la falta de prueba por medio del daño moral.....	64
4. Tasación de oficio.....	66

## CONCLUSIONES

La situación legislativa actual.....	69
Hacia una propuesta legal adecuada .....	76

## BIBLIOGRAFÍA

Textos legales .....	81
Boletines legislativos .....	83
Jurisprudencia.....	85
Doctrina .....	90
Otras fuentes .....	92

## **RESUMEN**

El presente trabajo consta de dos partes. En la primera se analiza brevemente el contrato de estacionamiento masivo, sus características, elementos y obligaciones que genera tanto para el usuario como para el prestador del servicio.

En la segunda parte nos enfocaremos en la responsabilidad del cuidador cuando dentro de su establecimiento ocurra un robo o hurto en contra de los vehículos que guarda. En particular, nos interesa determinar la situación en que quedan aquellos bienes que sin ser parte integral del vehículo (como ruedas de repuesto o radios) ni ser habituales de hallar dentro de uno (como un botiquín o herramientas), son sustraídos.

Por último, concluiremos este trabajo haciendo un somero análisis de todos los proyectos legales sobre la materia que actualmente se tramitan en el Congreso, para terminar dando ciertas pautas para la redacción de una posible Ley General de Estacionamientos.

## INTRODUCCIÓN

De acuerdo con el Anuario estadístico de Parque de Vehículos en circulación elaborado por el INE en el año 2014 hubo un total de 4.468.450 vehículos motorizados en el país. Esto es, casi 400.000 vehículos más que el año 2013 y cerca del doble que la misma cifra para el año 2004<sup>1</sup>. Más allá de las causas de este explosivo aumento del parque automotor, lo relevante es que éste trae consigo un aumento de las necesidades viales nacionales. Ello se refleja en la construcción de más y mejor infraestructura pública<sup>2</sup>.

Pero no sólo el área pública ha tenido un desarrollo relevante: capitales privados también han visto con interés la cada día mayor demanda de espacios para poder aparcar los vehículos, ya sea como un servicio accesorio a un comercio principal (ej. el estacionamiento de un supermercado o mall), o como un negocio en sí mismo por el que se cobra una tarifa. Como consecuencia, se ha generado un nuevo tipo contractual: el contrato de estacionamiento, por el cual una persona encarga a otra el cuidado de su vehículo durante su ausencia.

---

<sup>1</sup>2. INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICAS. [varios años]. Anuarios parque de vehículos en circulación. [en línea] [http://www.ine.cl/canales/chile\\_estadistico/estadisticas\\_economicas/transporte\\_y\\_comunicaciones/parquevehiculos.php](http://www.ine.cl/canales/chile_estadistico/estadisticas_economicas/transporte_y_comunicaciones/parquevehiculos.php) [consulta en línea: 12 de enero de 2016].

<sup>2</sup> A modo de ejemplo: el 2010, la longitud total de las vías asfaltada del país era de 15.572,75 km., cifra que al 2014 ya ha aumentado a 16.975,02 km. MOP, dirección de vialidad, <http://www.vialidad.cl/areasdevialidad/gestionvial/Paginas/Informesyestudios.aspx>

De esta manera el propietario del vehículo busca cumplir con un doble propósito: por un lado el de asegurarse de encontrar una plaza disponible para poder dejar el vehículo a una distancia razonable de su destino, pero también el protegerlo de los peligros a los que quedaría expuesto de aparcarlo en la vía pública, especialmente hurtos y robos.

Precisamente, el 12 de noviembre de 2012 se promulgó en nuestro país la Ley 20.639, que “reforma el código penal, tipificando los delitos de robo o hurto de vehículos motorizados y crea nuevas figuras delictivas aumentando su penalidad”. Más allá de los detalles de la norma, lo relevante es que demuestra lo presente que se encuentra el problema en la opinión pública (y por ende, en las prioridades legislativas). En efecto, de acuerdo con cifras de Carabineros de Chile<sup>3</sup>, en abril de 2015 se robaron 2.484 vehículos motorizados en todo el país. Casi 83 por día. Y el robo de accesorios de vehículo (clasificación que incluye todo objeto que se encuentre en el vehículo) tampoco se queda atrás. Entre enero y abril del presente año se han denunciado 20.344 casos<sup>4</sup>. No es casualidad que a nivel de estadísticas, dada su prevalencia, se clasifique ambos delitos dentro de los “de mayor connotación social”<sup>5</sup>.

---

<sup>3</sup> CARABINEROS DE CHILE. 2015. Reporte estadístico Enero-Abril 2014/2015, nacional y regional. 55 p. [en línea] [www.carabineros.cl/InformeEstadistico/pdf/INFORME\\_ESTADISTICO.pdf](http://www.carabineros.cl/InformeEstadistico/pdf/INFORME_ESTADISTICO.pdf) [consulta en línea: 12 de enero de 2016].

<sup>4</sup> Ibid. P. 8

<sup>5</sup> “*Delitos de Mayor Connotación Social (DMCS): Homicidio, hurto, lesiones, violación, robo con fuerza (robo de accesorios de vehículos; robo de vehículo motorizado; robo en lugar habitado;*

Entonces se nos plantea una pregunta: en caso de que ocurrieran ilícitos de este tipo mientras el vehículo se encuentre bajo el cuidado de un proveedor de servicio de estacionamiento masivo, ¿de qué debe responder éste? La respuesta a esta pregunta no es tan sencilla cuando entre lo robado se encuentran objetos de valor contenidos en el interior del automóvil siniestrado.

Adelantando desde ya nuestras conclusiones, afirmaremos que **el cuidador sólo ha de responder de los daños causados al vehículo y accesorios de éste (como radios, extintores o ruedas de repuesto), mas no por los objetos no habituales que se encuentren en su interior, a menos que el usuario las haya declarado expresamente al ingresar al estacionamiento.** Es esta la solución a la que ha llegado la legislación de otros países como Perú<sup>6</sup> y España<sup>7</sup>. En Chile, a falta de una regulación especial que regule la materia, llegamos a esta conclusión por medio de tres importantes argumentos que se verán a continuación:

En primer lugar, afirmar que el cuidador debe hacerse responsable de todos los perjuicios posibles, incluidos aquellos que le eran imposibles prever, implica una infracción directa a lo establecido en el artículo 1558 del Código

---

*otros Robos con fuerza), robo con violencia (robo con intimidación; robo con violencia; robo por sorpresa, otros robos con violencia).” Ibid. P. 2, lo destacado es nuestro.*

<sup>6</sup> PERÚ. 2009. Ley 29.461: Ley que regula el servicio de estacionamiento vehicular. Última versión: 28 de noviembre de 2009. [en línea]

< <http://www.leyes.congreso.gob.pe/Documentos/Leyes/29461.pdf>> [consulta en línea: 12 de enero de 2016].

<sup>7</sup> ESPAÑA. Jefatura de Estado. 2002. Ley 40/2002: reguladora del contrato de aparcamiento de vehículos. Última versión: 30 de diciembre de 2006. [en línea] < <http://www.boe.es> > [consulta en línea: 12 de enero de 2016].

Civil. En efecto, “el modelo del hombre prudente y diligente nos remite a una persona que delibera y actúa razonablemente; y como lo imprevisible no puede ser objeto de deliberación, no hay diligencia que pueda comprenderlo”<sup>8</sup>. Y es lógico que así sea: si alguien cuida decenas de autos, pero sabe que en uno de ellos se guarda un valioso telescopio, es razonable esperar que lo cuide con especial esmero.

Este razonamiento se ha recogido en nuestro Código respecto del contrato de posada, en el artículo 2245: “El viajero que trajere consigo efectos de gran valor, de los que no entran ordinariamente en el equipaje de las personas de su clase, deberá hacerlo saber al posadero y aún mostrárselos si lo exigiere, para que emplee especial cuidado en su custodia; y de no hacerlo así, podrá el juez desechar en esta parte la demanda.” Si bien regula una materia distinta al estacionamiento, bien podríamos entender que lo que se expresa en esta norma no sería más que la aplicación del principio general de previsibilidad.

Un segundo argumento a favor de la limitación de la responsabilidad del cuidador sólo a la integridad del vehículo y sus accesorios habituales lo constituye la existencia misma de especies de valor al interior del vehículo. En efecto, volviendo al caso del telescopio hurtado, al hacer un examen de la causalidad nos encontraremos con que el robo podría atribuirse a la negligencia

---

<sup>8</sup> BARROS, Enrique. 2006. Tratado de responsabilidad extracontractual. 1ª ed. Santiago, Editorial Jurídica. P. 90.

del cuidador, pero la extensión del daño provocado sólo fue posible gracias a la presencia de especies de valor en el vehículo. En otras palabras, si hacemos un trabajo hipotético e imaginamos que no hubiera un telescopio en primer lugar, es posible asumir que o el botín sería lo suficientemente poco atractivo como para que no haya robo alguno, o, que si de todas formas ocurriera, la extensión del daño se hubiera limitado sólo a la entrada forzada al vehículo (rotura de vidrios o chapas). En efecto, podría considerarse que siendo de tal magnitud la actividad de la víctima en la causalidad y extensión del daño, correspondería hablar de una exposición imprudente al daño, y por tanto, disminuir su apreciación o incluso excluir del todo la responsabilidad del cuidador cuando ésta sea la causa principal del daño (ej. si deja la cartera en el asiento con las ventanas abajo). En palabras de la Corte de Apelaciones de Antofagasta: “dentro de los deberes básicos del consumidor está el de evitar los riesgos que puedan afectarles”<sup>9</sup>.

Por último, hay un obstáculo de índole práctico que hace ineficaz la extensión de la responsabilidad del cuidador a los objetos valiosos que se hallen en su interior: la prueba de la existencia (y posterior robo) de tales objetos es difícilísima y muchas veces sencillamente imposible. ¿Cómo ha de probar la víctima de un robo que dentro de su vehículo existía un valioso

---

<sup>9</sup> CORTE DE APELACIONES DE ANTOFAGASTA. Causa n° 197-2009. Sentencia de 30 de marzo de 2010, citada y comentada en: AEDO, Cristian. 2010. El uso de estacionamientos como acto de consumo: Reflexiones sobre la causalidad y la culpa. Revista de derecho Universidad Católica del Norte. Año 17 (N°1). Pp. 215-216

telescopio que sólo él vio? Incluso si la víctima prueba que poseía un telescopio, ¿qué clase de prueba le permitiría afirmar que éste se encontraba en el vehículo? Salvo contadas excepciones, el peso de la prueba que se le impone a la víctima es tal que no es raro encontrar sentencias en que se condene al proveedor del servicio al pago de una multa por su negligencia, de acuerdo con el estatuto del consumidor, pero acto seguido se rechaza la pretensión indemnizatoria por no haber sido probado el daño.

Reconociendo el legislador tal dificultad de acreditar el daño, con ocasión de otros estatutos legales se han establecido presunciones legales de valor. Así, por ejemplo, el Reglamento de Servicios nacionales de transporte de pasajeros<sup>10</sup>, en su artículo 70 establece una presunción de valor de 5 UTM. Sin embargo, es de destacar que la forma en que está redactada recoge el mismo principio general que se ha propuesto para los estacionamientos: “Cuando un pasajero lo desee podrá hacer declaración escrita a la empresa de las especies que transporte o remita. Esto será obligatorio cuando, a juicio del pasajero o remitente, el valor de los objetos exceda de 5 Unidades Tributarias Mensuales”. Es decir, aunque reconoce la responsabilidad del transportista impone al pasajero la responsabilidad por el cuidado de las valijas y equipajes del pasajero, pero, cuando existan objetos de valor en ellas, éstos deberán ser informados con la debida anticipación, de manera de permitir que se tomen las

---

<sup>10</sup> CHILE. Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. 1992. Decreto 212: Reglamento de los servicios nacionales de transporte de pasajeros. Última versión: 12 de febrero de 2015.

medidas de cuidado que sean pertinentes. Se trata, sin duda, de una solución bastante práctica, pero de la que el contrato de estacionamiento, lamentablemente, carece.

Por eso mismo, para terminar, examinaré de manera crítica los numerosos proyectos de ley sobre estacionamientos que están siendo tramitados en el congreso, enfocándome en cómo abordan erróneamente el problema de los robos y hurtos al interior de los estacionamientos: solucionando problemas inexistentes e ignorando los que verdaderamente necesitan de un esfuerzo legislativo. Al mismo tiempo, contrastar los proyectos nacionales con legislaciones orgánicas sobre la materia, como las de Perú y España.

## **CAPÍTULO I. EL CONTRATO DE ESTACIONAMIENTO MASIVO**

Siempre que una persona requiera ir a cualquier parte por medio de un vehículo propio se verá enfrentada a la decisión de qué hacer con éste una vez que arribe a su destino. Una posibilidad es estacionarlo en alguna acera. Sin embargo, haciendo ello, se expone a la posibilidad de que no queden lugares disponibles y verse obligado a estacionar a una distancia mucho mayor que la que desearía. Además, al dejar el vehículo en un lugar sin vigilancia, el propietario del vehículo ve aumentado el riesgo de que terceros aprovechen su ausencia para cometer un ilícito.

Ante esta necesidad cada vez mayor de lugares aptos para aparcar, dotados de una mayor seguridad, se vuelve atractiva la posibilidad de utilizar estacionamientos privados. Se trata de lugares habilitados para dicho uso, ya sea por comercios interesados en facilitar el acceso a sus potenciales clientes o derechamente por empresas dedicadas a prestar este servicio a cambio de una tarifa. En ambos casos nos encontraremos ante lo que la doctrina ha denominado un contrato de estacionamiento.

En todo caso, antes de estudiar el fondo de este tipo contractual es necesario hacer algunas precisiones sobre la nomenclatura a utilizar. Debido a que se trata de un contrato atípico, en general se le denominará con la palabra que habitualmente se utilice para este acto en el país de origen del autor. Estacionamiento, aparcamiento, garaje o incluso *parking* son generalmente equivalentes a menos que el autor específicamente le atribuya a alguna acepción un alcance distinto<sup>11</sup>. Cabe destacar, en todo caso, que Jiménez considera que si bien los términos son sinónimos entre sí, lo más apropiado sería hablar de contrato de garaje, pues el diccionario de la RAE define “estacionar” como “dejar un vehículo detenido y, normalmente, desocupado en algún lugar”, en tanto que “garaje” sería el “lugar destinado a guardar una cosa”, por lo que la expresión contrato de garaje implicaría un deber de cuidado que en el de estacionamiento estaría ausente. <sup>12</sup>

Hecha esta prevención, parece conveniente señalar que en lo sucesivo se preferirá la voz estacionamiento, por ser la más natural en nuestro país, pero considerándola equivalente en todos los sentidos a sus homólogas. En todo caso, se mantendrán las expresiones originales cuando se cite cualquier texto

---

<sup>11</sup>Por ejemplo, CABRERA y OJEDA utilizan estacionamiento y garaje como términos intercambiables, pero advierten que garaje privado suele referirse a aquellos casos de estacionamientos en comunidad forzosa en condominios u otros consorcios. CABRERA, María Elena y OJEDA, Roberto. 1999. Contrato de garaje. Estacionamiento de vehículo en playa en: LÓPEZ, R. Contratos especiales del siglo XXI. Buenos Aires, Abeledo-Perrot. P. 191.

<sup>12</sup> JIMENEZ, Roxana. 2003. El contrato de garaje. Revista jurídica del Perú. (N°45): p. 4.

que las incluya, señalándose de manera expresa si se está utilizando con un alcance particular.

## **Concepto**

El contrato de estacionamiento es una construcción relativamente reciente, por lo que no se encuentra definido por la ley. Se trata de un contrato atípico para el cual la doctrina ha propuesto varios conceptos que se verán a continuación.

Un primer acercamiento nos ofrece Eduardo Verdugo: “En este contrato se supone la existencia de un terreno, con accesos controlados, al cual ingresa un vehículo conducido por el usuario, quien paga un precio, que le otorga derecho a estacionar o dejar el vehículo en un lugar disponible”<sup>13</sup>. Se trata de una definición bastante sucinta, enfocada principalmente en los elementos esenciales del contrato: la existencia de dos partes: una que administra un recinto de estacionamiento y otra que desea guardar su vehículo. Un concepto similar nos ofrece Jiménez, quien lo define como “el contrato en virtud del cual una persona (natural o jurídica), titular de un establecimiento acondicionado y destinado al estacionamiento de vehículos, se obliga a ceder a otra (propietario o poseedor del vehículo) el uso de un espacio determinado de

---

<sup>13</sup> VERDUGO, Ismael. 2008. La relación entre la autonomía privada y los contratos atípicos. *Ars Boni et Aequi* (N°4): p. 109.

estacionamiento, a cambio de una contraprestación dineraria por el tiempo de permanencia en dicho lugar”<sup>14</sup>.

Ambas definiciones forman parte de lo que se podría considerar una doctrina restrictiva del contrato de estacionamiento, pues se limitan sólo a aquellos establecimientos que cobran una tarifa por el tiempo de estadía. De esta manera se excluyen aquellos recintos gratuitos pero anexos a un comercio principal como podría ser, por ejemplo, el estacionamiento de un supermercado.

Cabrera y Ojeda también postulan la onerosidad como parte de su definición: “habrá contrato de garaje cuando una parte, organizada en forma de empresa, se obliga a entregar un servicio de guarda y custodia de rodados y su posterior restitución, ofreciendo a tales fines un espacio adecuado y la otra parte, a pagar el precio”<sup>15</sup>. Sin embargo parecen no estar del todo acuerdo con la necesidad de la existencia de una contraprestación dineraria, pues al hablar de sus características señalan que la onerosidad del contrato deviene de su carácter comercial, y que este carácter está dado a su vez por la “profesionalidad del garajista”, para concluir que “a pesar de que en algunos casos en la playa de estacionamientos éste es gratuito, esto no le quita el carácter de comercial”<sup>16</sup>.

---

<sup>14</sup> JIMENEZ, Roxana. 2003. Op. Cit. P. 3.

<sup>15</sup> Cabrera y Ojeda. 1999. Op. Cit. 188.

<sup>16</sup> Ib. Pp. 189-190.

Quizás la principal razón de que tantos autores excluyan los estacionamientos gratuitos de su definición esté relacionada con una de las primeras regulaciones en castellano sobre el tema: la ley española “reguladora del contrato de aparcamiento de vehículos”<sup>17</sup>. En ella no se da un concepto per se de estacionamiento, pero pareciera hacerlo cuando señala el ámbito de aplicación de la norma en su artículo 1º: “La presente Ley establece el régimen jurídico aplicable a los aparcamientos en los que una persona cede, como actividad mercantil, un espacio en un local o recinto del que es titular, para el estacionamiento de vehículos de motor, con los deberes de vigilancia y custodia durante el tiempo de ocupación, a cambio de un precio determinado en función del tiempo de estacionamiento”. El propósito de encontrarse redactado así sería excluir aquellos contratos civiles “en [los] que simplemente se arrienda una plaza de garaje por un espacio de tiempo mayor sin que exista obligación de guarda”<sup>18</sup>, los estacionamientos en la vía pública y aquellos en que se trate de servicios conexos a una actividad comercial principal. Para ser aún más rotundo, en una posterior reforma el año 2006 se reformó el artículo 2º para señalar que “Quedan excluidos del ámbito de aplicación de esta ley: b) Los estacionamientos no retribuidos directa o indirectamente”<sup>19</sup>.

---

<sup>17</sup> ESPAÑA, Ley 40/2002.

<sup>18</sup> ALVAREZ, Natalia. 2003. El contrato de aparcamiento de vehículos. Barcelona, InDret. P. 5

<sup>19</sup> ESPAÑA. Jefatura de Estado. 2006. Ley 44/2006: de mejora de la protección de los consumidores y usuarios. Última versión: 30 de diciembre de 2006. [en línea] < <http://www.boe.es> > [consulta en línea: 12 de enero de 2016].

Sin embargo, es relevante notar que se trata sólo de una cuestión de técnica legislativa y que, lo que ha hecho el legislador español al excluir de su ámbito de aplicación, es indirectamente reconocer que el contrato de estacionamiento es un género bastante amplio, enfocándose sólo en un tipo en particular (que nosotros llamaremos contrato de estacionamiento masivo pagado). En el mensaje de la respectiva ley se señala que el motivo para este tratamiento es dar una regulación especial a aquellos casos que serían de mayor conflictividad, “distinguiéndoles de aquellos que por su menor trascendencia, pueden ser tratados al amparo de la ordenación de otras figuras contractuales”<sup>20</sup>.

Muy por el contrario, la legislación peruana recoge el concepto amplio de estacionamiento. En efecto, en su Ley de Estacionamiento Vehicular establece que “se entiende por servicio de estacionamiento vehicular aquel acuerdo en virtud del cual una persona natural o jurídica, titular de un establecimiento acondicionado para el estacionamiento de vehículos, cede a una tercera persona (propietario o poseedor de un vehículo) el uso de un espacio determinado para estacionamiento, según las condiciones ofrecidas por el titular y conforme a los avances previstos en la presente Ley”<sup>21</sup>. El artículo 3° de la misma norma confirma que la inclusión de los contratos gratuitos no es un descuido del legislador: “Se consideran modalidades del servicio de

---

<sup>20</sup> Ley 40/2002, exposición de motivos

<sup>21</sup> Ley 29.461 que regula el servicio de estacionamiento vehicular, art 2° numeral 2.1.

estacionamiento las siguientes: 2) Estacionamiento como servicio complementario o accesorio”. Este concepto parece uno de los más adecuados de los que se ha visto. En todo caso, salta a la vista el que no se incluya en él referencia alguna a las obligaciones de guarda y custodia.

Supliendo esta última carencia, es necesario proponer una definición nueva que haga propias las críticas realizadas. Así, es posible entender por contrato de estacionamiento masivo o público aquel en que una persona natural o jurídica, que administra un establecimiento adecuado para el estacionamiento de vehículos ofrece a otra parte el uso de un espacio para que deje el suyo por un tiempo determinado, obligándose en su ausencia a cuidarlo y finalmente a restituirlo, sea que por ello se cobre o no una tarifa.

## **Elementos**

Como elementos esenciales para que se pueda hablar de contrato de estacionamiento es necesario que concurren dos partes una que provee el servicio de estacionamiento y otra que tiene interés en dejar su vehículo y que exista un lugar físico que se ceda.

- 1) Existencia de un espacio apto para estacionar.

A pesar de que es posible encontrar la palabra estacionamiento o aparcadero en decenas de normas, la única definición de rango legal que existe

de lo que es está en el artículo 2° de la ley del tránsito que someramente que éste sería “lugar permitido por la autoridad para estacionar”<sup>22</sup>. En un esfuerzo por concretar más el término, la Dirección de Desarrollo Urbano del MINVU, ha dicho que “la condición de un estacionamiento se define e identifica fundamentalmente por su destino o uso, siendo suficiente para ello determinar un tipo especial de pavimento, demarcaciones mediante solerillas, pinturas, elementos ornamentales u otros de similares características, permitiéndose por este sólo hecho constituirse como unidad”<sup>23</sup>.

Se trata de un concepto funcional. Sólo se necesita para que se pueda hablar de un estacionamiento el que esté destinado para tal fin. No se requiere, por tanto, que sea un espacio construido con este propósito. Un sitio baldío puede perfectamente ser un aparcadero.

## 2) El proveedor de servicios de estacionamiento.

“Es aquella persona que concluido el contrato asume una obligación de resultado por la cual se obliga a guardar y conservar el rodado [vehículo] mientras se encuentre en su custodia y a restituirlo en iguales condiciones que lo recibió”<sup>24</sup>. No es necesario que sea el dueño del espacio físico. Basta con que sea una persona natural o jurídica con las facultades suficientes para

---

<sup>22</sup> CHILE. Ministerio de Justicia. 1984. Ley 18.290: Ley del tránsito. Última versión: 7 de noviembre de 2009.

<sup>23</sup> MINVU. Circular ordinaria número 0521, DDU – Específica 18/2008, de 25 de junio de 2008.

<sup>24</sup> CABRERA y OJEDA, 1999. Op cit. P. 192 .

administrar el estacionamiento, quien a su vez se hará responsable de su vigilancia y podrá recibir el cobro.

Lo usual, en todo caso, será que sea una persona jurídica, ya sea dedicada al rubro de los aparcamientos o a algún negocio principal y que los ofrezca a sus clientes. Pero nada obsta a que un particular ofrezca el servicio. Sin embargo, en este último caso, debemos ser más cuidadosos, pues bien podría tratarse de un contrato civil celebrado entre particulares, el cual tiene una naturaleza jurídica distinta que el contrato de estacionamiento masivo, que tiene fines y genera obligaciones distintas, como se verá más adelante cuando se haga un paralelo entre ambos contratos.

### 3) El propietario o tenedor del vehículo.

No es necesario que sea el dueño del vehículo para que se pueda perfeccionar el contrato. Basta que sea el tenedor de la cosa. Puede ser cualquier tipo de vehículo en tanto que el establecimiento lo admita (ej. Automóviles, motocicletas, bicicletas, buses, etc.). Es corriente que se le denomine como usuario o cliente.

Se presenta acá una cuestión interesante. En aquellos casos en que el contrato de estacionamiento sea accesorio a un acto de consumo principal (ej. Persona que deja estacionado el auto mientras va al centro comercial), ¿Se le puede considerar un usuario si no compra nada? En una sentencia reciente, la Corte de Apelaciones de Valdivia revocó un fallo de primera instancia,

señalando que “ni aún el hecho de no adquirir productos en el respectivo supermercado puede ser causal de exoneración de responsabilidad”, y que, aunque no se concrete el acto de comercio, “este usuario es también consumidor de acuerdo a la solución adoptada en nuestra jurisprudencia que reputa tales, en sentido amplio, incluso a quienes no hubieren concluido la relación de consumo”<sup>25</sup>.

### **Características**

- 1) Atípico – “Podemos definir el contrato atípico como aquel que no estando predeterminado y prerregulado en la norma, es, sin embargo, aceptado y protegido por el ordenamiento jurídico”<sup>26</sup>. Como hemos visto al tratar el concepto del contrato, en Chile este no se encuentra regulado.

En todo caso, es del caso señalar que pertenecería al grupo que la doctrina ha denominado atípicos mixtos o complejos, ya que contiene elementos de varios contratos típicos como el depósito, el arrendamiento de cosa y el de servicios<sup>27</sup>.

- 2) Bilateral – Ambas partes resultan obligadas tras la celebración del contrato. El proveedor de servicios, por su parte, se obliga a ceder una

---

<sup>25</sup> CORTE DE APELACIONES DE VALDIVIA. Causa nº 198-2014 (Crimen), Sentencia de 4 de noviembre de 2014. Caratulado Barichovich V. Juan con Unimarc. Considerando segundo.

<sup>26</sup> Verdugo Op. Cit P.106.

<sup>27</sup> CABRERA y OJEDA. Op. Cit. P. 189

plaza de estacionamiento, cuidar el vehículo y restituirlo al regreso de su dueño. El usuario, por su lado, se obliga al pago de una tarifa si la hay, a seguir las instrucciones del dueño del recinto y estacionar adecuadamente y, como se verá más adelante con más detalle<sup>28</sup>, a ser diligente en el cuidado de sus propios bienes.

- 3) Accesorio o principal – Por lo general, el uso de un estacionamiento no será el fin último del usuario sino el realizar otras operaciones para las cuales ha llegado conduciendo. Así, por ejemplo, el fin último de quien aparca en un supermercado no es el de sacar a pasear el automóvil, sino el de comprar en el establecimiento. En estos casos, en los que ambas prestaciones sean ofrecidas por el mismo proveedor de servicio, es lógico que el contrato de estacionamiento sea considerado sólo un accesorio del acto de consumo.

En cambio, cuando las prestaciones sean ofrecidas por dos proveedores distintos, aunque se trate de circunstancias similares, no se pueden englobar ambos contratos en un mismo acto, por lo que forzosamente el contrato de estacionamiento tendrá un carácter autónomo, y por tanto, será un contrato principal en sí mismo.

---

<sup>28</sup> El tema de la diligencia que le cabe al usuario en la prevención de hurtos y robos se tratará con mucha mayor profundidad en la segunda parte del capítulo II.

Esta forma de diferenciar los contratos ha sido adoptada en la ley peruana de estacionamiento vehicular<sup>29</sup>.

- 4) Oneroso – En aquellos casos en que se cobre una tarifa por el uso, la onerosidad del contrato será evidente.

Sin embargo, se nos presenta entonces la pregunta de qué ocurre cuando nos enfrentamos a un aparcamiento gratuito. El asunto se ha presentado con una impresionante frecuencia en la jurisprudencia nacional cuando se ha discutido acerca de la aplicación de la ley 19.496 sobre protección al consumidor, pues en ella se señala que para ser aplicable, los proveedores deben ser personas que “desarrollen habitualmente actividades de producción, (...) o de prestación de servicios a consumidores por las que se cobre precio o tarifa”<sup>30</sup>.

La jurisprudencia ha sido vacilante al dar una respuesta. Así, por ejemplo, la Corte de Apelaciones de Santiago ha dicho que, “(...) el servicio de estacionamientos que ofrece el Supermercado Jumbo es de carácter gratuito para los clientes, puesto que no está en su giro servir para la guarda y custodia de vehículos. En consecuencia, no cumple con uno de los presupuestos que comprende el concepto de proveedor en la

---

<sup>29</sup> PERÚ, Ley 29.461, artículo 3°. En este se distinguen como modalidades del servicio de estacionamiento vehicular aquellos “como servicio principal” (Art. 3 n°1) y aquellos “como servicio complementario accesorio” (Art. 3 n°2).

<sup>30</sup> CHILE. Ministerio de Economía. 1997. LEY 19.496: Establece normas sobre protección de derechos de los consumidores. Última versión: 10 octubre de 2014. Art. 1° n° 2.

norma antes citada”<sup>31</sup>. Tal respuesta nos parece errónea, pues implica analizar un contrato en el vacío, haciendo caso omiso a las circunstancias en las que se celebró el contrato, considerándolo un fin en sí mismo y no parte de un acto de consumo.

La postura opuesta es defendida por Barrientos, quien afirma que “los estacionamientos gratuitos no lo son realmente, y constituyen parte del servicio que entrega la empresa. El principal objetivo de un estacionamiento gratuito es atraer clientes y con ello que estos adquieran finalmente los bienes y servicios que se ofrecen. Se puede o no realizar la compra, pero la oferta y el acto de consumo ya se iniciaron y con ello los deberes contractuales correspondientes”<sup>32</sup>. Esta postura parece ir imponiéndose en la jurisprudencia. En efecto, esta doctrina fue acogida plenamente el 2011 por la Corte Suprema: “El supermercado tiene estacionamiento, porque el común de las personas llega hasta el mismo en vehículo, que es aquél donde cargan las mercaderías adquiridas en el establecimiento comercial y que luego transportan hasta su domicilio. Es efectivo que la autoridad pública encargada de autorizar las construcciones de establecimientos de este tipo, exige que se contemple área de estacionamiento, porque es un hecho público y notorio que un

---

<sup>31</sup> Corte de Apelaciones de Santiago, causa N°1.632-2.010. Sentencia de 29 de noviembre de 2010. Considerando quinto.

<sup>32</sup> BARRIENTO, Marcelo. 2010. Jurisprudencia por daños en estacionamiento de vehículos regido por la “Ley del consumidor”. Revista de Derecho de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso. (N° 34). P. 69. El destacado es nuestro.

buen número de las personas que concurren a ese tipo de comercio, lo hacen en vehículo, de modo que si no se consideran aquellos por el interesado, colapsarían las calles adyacentes y, probablemente, se reduciría de modo ostensible la demanda en el local construido sin estacionamiento. En este sentido, el estacionamiento forma parte de la oferta de productos, porque de no existir, probablemente se reduciría de modo ostensible el interés de los clientes por concurrir a ese establecimiento.

Pero, además, no se trata de la sola exigencia de la autoridad encargada de la construcción y el urbanismo público, ni de la comodidad del cliente, sino de la obligación, impuesta por la ley, de poner la cosa en disposición de entregarla, lo que supone facilitar la salida desde el interior del local a un lugar donde la persona pueda subirla a su medio de transporte, asumiendo el cliente el costo de su traslado<sup>33</sup>.

En definitiva, la onerosidad siempre será parte del contrato, ya sea en la forma del cobro de una tarifa o porque la existencia del estacionamiento no es más que parte de la obligación de entrega del comercio principal.

- 5) Real – El estacionamiento se perfecciona cuando el usuario deja su vehículo en un lugar que para ese efecto ha sido dispuesto por el

---

<sup>33</sup> CORTE SUPREMA, Segunda Sala. Causa nº 5225-2010. Recurso de queja. Sentencia de 16 de mayo de 2011. Considerando 5to. Lo subrayado es nuestro.

proveedor del servicio. Por lo tanto, requiriéndose de la entrega de una cosa (un vehículo, en este caso) para su perfeccionamiento, no cabe duda de que se trata de un contrato real. Comparte, en este sentido, una gran similitud con el contrato de depósito.

- 6) De adhesión – La Ley 19.496 define el contrato de adhesión como “aquel cuyas cláusulas han sido propuestas unilateralmente por el proveedor sin que el consumidor, para celebrarlo, pueda alterar su contenido”<sup>34</sup>. En efecto, tratándose de servicios de estacionamiento masivo, ofrecidos al público en general, es claro que la autonomía de la voluntad de los usuarios se encuentra restringida a aceptar los términos que se le ofrecen –generalmente por medio de carteles- sin tener opción alguna de sentarse a negociarlos.

En este punto encontramos la más radical diferencia con la figura del contrato civil de estacionamiento, en que dos partes negocian las condiciones que estimen convenientes en un pie de igualdad.

La relevancia del carácter de adhesión del contrato será enorme. Por un lado, permitirá la aplicación del estatuto de protección al consumidor, con todo lo que ello conlleva: procedimiento de policía local, cambios en las normas reguladoras de la prueba, posibilidad de intervención del SERNAC, entre otros. Pero también implica agregar al

---

<sup>34</sup> Ley 19.946, art. 1 n°6

contenido del contrato un catálogo de derechos y obligaciones establecidos en la misma ley.

### **Clasificación**

Atendida la multiplicidad de situaciones en las que se utilizan los estacionamientos, estos podrán clasificarse como:

Estacionamientos públicos y privados – Según se trate de unidades abiertas para el uso de cualquier persona como ocurre con los estacionamientos de supermercados y locales comerciales, o se trate de espacios anexos a recintos habitacionales o aquellas plazas propias que tenga una persona junto a su lugar de trabajo. Los estacionamientos privados no se contemplan como parte de una relación de consumo, por lo que se deberán regir por las normas generales del derecho civil.

Estacionamiento como servicio principal o accesorio – Como se vio con anterioridad al tratarse las características del contrato, dependerá de si el proveedor del servicio se dedica exclusivamente a esta actividad o si ésta es un complemento a una actividad comercial diferente.

Estacionamientos gratuitos o pagados – Según si por el hecho de estacionar se cobre o no una tarifa determinada. En general, como se señaló con anterioridad, lo importante de esta división será el determinar la

aplicabilidad de la ley de protección al consumidor, pero como se afirmó anteriormente, en Chile ello no debería ser relevante.<sup>35</sup>

### **Naturaleza Jurídica**

La cuestión acerca de la naturaleza jurídica del contrato de estacionamiento hoy en día no tiene tanta relevancia como la pudo tener con anterioridad a la promulgación de la ley de protección al consumidor. En efecto, los clientes afectados por algún robo o daño al vehículo, alegaban que se trataría de un contrato de depósito, el cual contempla necesariamente la obligación de guardar la cosa, y por tanto, implicaría un incumplimiento del depositario la negligencia en la vigilancia que permitió que se produjera el daño.

La postura contraria, sostenida férreamente por los dueños de estacionamientos, señalaba que se trataría en realidad de un contrato de arrendamiento de cosa, contrato real que se perfecciona con la entrega de la plaza de estacionamiento, por lo que sería responsabilidad del propio usuario el cuidado de su vehículo y las cosas que deja en él. Otros autores llegaron

---

<sup>35</sup> En todo caso, en países como España, donde la ley de aparcamiento de vehículos adoptó la tesis restringida, se han presentado preguntas interesantes, como qué ocurre en el caso de aquellos estacionamientos pagos, en los cuales se ofrece gratuidad por el hecho consumir una cantidad determinada en los comercios anexos. Álvarez estima que *“en estos supuestos, es claro que esta circunstancia no puede enervar las obligaciones del titular del aparcamiento, ya que, como se observa, no se trata en puridad de un aparcamiento gratuito sino del pago del mismo por un tercero”*. Ésta y otras dudas puntuales sobre aplicación de la ley española de aparcamientos en ALVAREZ, Natalia. 2003. Op. cit. Pp. 5 y ss.

incluso al punto de negar la existencia misma del vínculo contractual por tratarse de una “estrategia comercial básica para atraer clientes con la capacidad económica de mantener un automóvil” y que “puede interpretarse como una manifestación de simple cortesía hacia el cliente, cortesía que excluye la voluntad negocial”<sup>36</sup>.

En efecto, una de las consecuencias más significativas de la aplicación de la Ley de Protección al Consumidor es la imposición a ambas partes de la relación contractual de una serie de derechos y obligaciones. En particular, serán de suma importancia para la materia tratada los establecidos en el art. 2 letras d) y e), esto es, el deber de seguridad y de responder e indemnizar los daños que su incumplimiento provoque al consumidor. De esta manera, se torna obsoleta la discusión: cualquiera sea la naturaleza del contrato, va a estar siempre envuelto el deber de seguridad materializado en la obligación de cuidar el vehículo del cliente y responder en caso de daños a este.

En todo caso, la naturaleza jurídica del estacionamiento masivo será la de un contrato atípico similar a un depósito civil, pero dotado de características propias<sup>37</sup> emanadas principalmente de su carácter de contrato de adhesión e inclusión de los derechos y obligaciones establecidos en la ley de protección del consumidor.

---

<sup>36</sup> VARAS BRAUN, Juan. 2004. Sentencia sobre la naturaleza jurídica del aparcamiento dispuesto por una casa comercial (Segundo Juzgado de Letras de Valdivia). Revista de Derecho, Vol. XVI, julio 2004, p. 241-247.

<sup>37</sup> BARRIENTOS, Marcelo. 2010. Op cit. Pp. 47-48

El 2008 se ingresó un proyecto de ley al congreso que hubiera terminado de zanjar la discusión de llegar a convertirse en ley: “Se aplican a este contrato [de estacionamiento] las normas del contrato de depósito establecidas en los artículos 2211 y siguientes del Código Civil”. Pero lamentablemente, el proyecto parece haber sido abandonado<sup>38</sup>.

### **Contenido del contrato.**

#### A. Obligaciones del prestador de servicio:

- 1) Facilitar al usuario el acceso a un espacio habilitado para el estacionamiento de un vehículo: se trata de una obligación que emana de la esencia misma del contrato, pues sin un espacio físico donde aparcar, el contrato carecería de objeto.

En todo caso, las regulaciones peruanas y españolas concuerdan en agregar que la obligación consiste en “brindar las facilidades a un usuario a fin de que acceda a un espacio para el estacionamiento de un vehículo”<sup>39</sup>. En otras palabras, no basta con que exista un lugar sino que

---

<sup>38</sup> BOLETIN 6049-03: Establece la responsabilidad del dueño, poseedor o mero tenedor de lugares destinados al estacionamiento de vehículos motorizados. 2 de septiembre de 2008. La última actividad registrada en la página web del legislativo ([www.cámara.cl](http://www.cámara.cl)) revela que no ha habido actividad alguna en su tramitación desde septiembre de 2008, cuando se ingresó.

<sup>39</sup> PERU, Ley 29461 art 4 n°1 y ESPAÑA, Ley 40/2002, art. 3 n°1 a).

se debe ofrecer al usuario los medios necesarios como vías despejadas, iluminación, demarcaciones y señales adecuadas para que se preste efectivamente el servicio.

Generalmente el proveedor cumplirá con proveer cualquier plaza de las que tenga disponibles al usuario, pero nada impide que las partes pudieran acordar la determinación de un espacio específico, en cuyo caso, la obligación sólo se cumpliría asegurando el uso de ésta.

- 2) Suministrar al usuario información adecuada y oportuna: es responsabilidad del administrador del estacionamiento el informar oportunamente al usuario las condiciones del servicio, tales como tarifas y demás instrucciones de uso.

Se trata de uno de los aspectos más relevantes de la protección al consumidor: el derecho a ser informado de todas las características del producto que se está consumiendo (en este caso el servicio de estacionamiento), consagrado de forma clara en el artículo 3, letra b) de la Ley de Protección al Consumidor. La ley especifica también el contenido de lo que se ha de informar en el título III, párrafo 1° “sobre información y publicidad”, así como las consecuencias del incumplimiento.

El fin de esta obligación es el de permitir al consumidor “de manera efectiva, el ejercicio de su derecho a elección, antes de formalizar o perfeccionar el acto de consumo”<sup>40</sup>. De esta manera, deberá estar publicada a la entrada del establecimiento en términos claros, que permitan al usuario en caso de negativa retirarse.

- 3) Guardar la cosa: De la misma manera que ocurre en los contratos de depósito, el depositario, en este caso el proveedor de servicio de estacionamiento, se obliga a guardar el vehículo durante el tiempo que esté bajo su cuidado. El estándar de cuidado que le será exigible será una materia que se estudiará a fondo en el capítulo respectivo, pero a priori, parece razonable exigir al menos responder de la culpa leve, de acuerdo con lo establecido en el artículo 2.222 n° 2 del CC para el caso del depósito cuando el depositario “tiene algún interés personal en el depósito, sea porque se le permita usar de él en ciertos casos, sea porque se le concede remuneración”.

Cierta confusión podría producirse al respecto en aquellos casos en que no se cobre una tarifa por el servicio. Sin embargo, como vimos con anterioridad, siempre que el aparcamiento sea accesorio a una

---

<sup>40</sup> Ley 19.496, art 30, inciso 2°.

actividad comercial, será parte del acto de consumo, y por tanto, implica un interés personal del depositante. Y, en cualquier caso, el ofrecimiento voluntario del proveedor también lo coloca dentro de la hipótesis de culpa leve (2.222 n°1 CC), por lo que difícilmente podría el deudor aprovecharse de la supuesta gratuidad del contrato para buscar rebajar su responsabilidad.

Por último, cabe notar que, al igual que ocurre en el depósito, la guarda de la cosa “no confiere la facultad de usar la cosa sin el permiso del depositante” (2.220 CC), el cual podrá ser expreso o tácito. Y en todo caso, en aquellos casos en que se preste dicha autorización (ej. estacionamiento con *valet*), sólo se permite la conducción necesaria para el vehículo, y en ningún caso admite cualquier otro uso.

- 4) Disponer de medidas de seguridad: siendo el objeto del contrato el cuidado del vehículo, es del todo lógico que el proveedor del servicio se vea obligado a implementar los medios necesarios para evitar que se produzcan daños al vehículo que custodia. Como se advirtió al tratar sobre la naturaleza jurídica del contrato de estacionamiento, la discusión acerca de la existencia o no de una obligación de cuidar el vehículo ha quedado ya zanjada. En efecto, aún en el caso de que se adoptara

alguna tesis según la cual la naturaleza jurídica sea la de un arrendamiento de cosa, subsistiría la obligación legal de seguridad.

La obligación de seguridad está consagrada como uno de los derechos básicos del consumidor en la ley 19.496, en el artículo 3° letra d), donde se asegura “la seguridad en el consumo de bienes o servicios, la protección de la salud y el medio ambiente y el deber de evitar los riesgos que puedan afectarles”.

En todo caso resulta curioso que los proveedores de servicios cuando son demandados por los daños ocasionados por robos o hurtos cometidos contra los vehículos estacionados en su establecimiento continúan basando sus defensas en la inexistencia de una obligación de seguridad, pero ahora no debido a la naturaleza jurídica del contrato, sino en cuanto a su calificación como acto de consumo y la aplicabilidad del estatuto de protección al consumidor. Si bien no hay aún una tendencia jurisprudencial única, sí parece ir tomando cada vez más fuerza la tesis del acto de consumo como un acto complejo que incluye el servicio de estacionamiento. Lo anterior se expone con bastante claridad en una sentencia reciente de la Corte de Apelaciones de San Miguel:

“Que en el caso que nos ocupa, no puede negarse la calidad de proveedor que sustenta el supermercado denunciado y, que la naturaleza de los actos que ejecuta son de comercio, proporcionando, para el mejor desarrollo de su actividad, servicios adicionales, siendo uno de ellos el estacionamiento para sus clientes, aunque éste sea gratuito, porque forma parte del servicio de comercialización de bienes que presta a los consumidores. Así lo ha entendido, en los últimos tiempos, reiteradamente la jurisprudencia de la Excelentísima Corte Suprema.” Para concluir “Que de los antecedentes de autos, apreciados de acuerdo a las normas ya referidas, es posible concluir que el supermercado denunciado, aparece actuando con negligencia en la entrega de su servicio, al desligarse de toda responsabilidad en el robo de las especies que se encontraban en el interior del móvil de la afectada y daños a su vehículo, el que había dejado en el estacionamiento del establecimiento, mientras ingresaba a efectuar diversas compras, ya que, el proveedor que contempla estacionamiento, para la entrega de sus productos, está obligado a velar de manera diligente por su seguridad y calidad. De lo cual fluye que la denunciada cometió infracción a lo dispuesto en los artículos 12, 16 y 23 de la Ley 19.496, ya que, la entrega del servicio de estacionamiento, aunque sea gratuito, conlleva necesariamente, la obligación de otorgar seguridad.”<sup>41</sup>

---

<sup>41</sup> CORTE DE APELACIONES DE SAN MIGUEL. Causa nº 345-2014 (Civil), Sentencia de 1 de julio

5) Restituir el vehículo: De acuerdo con el carácter real del contrato de estacionamiento, es natural que el proveedor del servicio, al igual que ocurre en el depósito, devuelva al término del contrato la cosa que le fue entregada. Se trata de una obligación esencial del contrato, cuyo fundamento “puede encontrarse en la necesidad de evitar el enriquecimiento sin causa que se produciría si el Derecho no reconociera la obligación restitutoria del deudor”<sup>42</sup>.

En cuanto a la forma y el tiempo en que debe realizarse la restitución, deberán observarse las reglas establecidas a propósito del contrato de depósito. En concreto, el artículo 2215 del CC señala que la cosa se debe restituir “en especie y a voluntad del depositante”.

Devolver la cosa en especie significa devolver al usuario el mismo vehículo con el que ingresó, lo que implica que es responsabilidad del cuidador velar por que los vehículos no sean retirados por terceros extraños. Lo usual será que baste con la exhibición del justificante o ticket de ingreso, pero en todo caso pesa sobre el cuidador el deber de vigilancia. Pero entregar la cosa en especie también lleva implícita la

---

de 2014. Caratulada Servicio nacional del consumidor, administradora de supermercado Express LTDA y Evelyn Pía Espinoza Guerrero.

<sup>42</sup> BARCÍA, Rodrigo. 2010. Los contratos reales, en: Lecciones de derecho civil, T. II. Santiago, Editorial Jurídica, P. 145.

obligación de que ésta sea devuelta en las mismas condiciones en que el usuario la dejó, respetando los “sellos y cerraduras” (art. 2223 CC) y sus accesorios (2229). La Ley española de Aparcamientos<sup>43</sup> consagra con más claridad esta obligación en su artículo 3º número 1, estableciendo entre las obligaciones del titular del aparcamiento: “c) Restituir al portador del justificante, en el estado en el que le fue entregado, el vehículo y los componentes y accesorios que se hallen incorporados funcionalmente –de manera fija e inseparable- a aquel y sean habituales y ordinarios, por su naturaleza o valor, en el tipo de vehículo de que se trate”.

El momento en que deberá hacerse la entrega será, ordinariamente, a voluntad del usuario, y si se fijara un plazo, este sólo obliga al depositario (2226 CC), lo que parece razonable atendida la naturaleza del contrato de estacionamiento. Cabe destacar, en todo caso, que el momento del retiro del vehículo puede resultar relevante para determinar el monto a pagar por el servicio. También puede ocurrir que el establecimiento tenga un reglamento interno de uso que restrinja el ingreso y/o retiro a determinadas horas, lo que será oponible al usuario, pero sólo en cuanto ello le haya sido comunicado adecuadamente.

---

<sup>43</sup> ESPAÑA, Ley 40/2002.

6) Obligaciones accesorias: “Nada obsta a que haya otro tipo de prestaciones que puedan darse en carácter accesorio como lavado del vehículo, limpieza interna, encerado, grabado de puertas u otros servicios, como de ordinario ocurre”<sup>44</sup>. No siendo obligaciones propias del contrato de estacionamiento, deberán agregarse al contrato por medio de cláusulas especiales, cuyo contenido y condiciones queda a libertad de las partes para convenir y aceptar.

B. Obligaciones del usuario:

1) Pago del precio: En aquellos casos en que se haya acordado una tarifa por el uso del estacionamiento, estará el usuario obligado a su pago. Tratándose de un contrato de adhesión, la forma en que se calcule el monto y el momento en que se pague serán propuestos por el proveedor del servicio, quien debe comunicárselos con claridad y anticipación al usuario. Con todo, lo usual será que se fije un monto por unidad de tiempo, que se determinará en atención a la hora de entrada que consta en el comprobante (o ticket) respectivo, el cual pagará el usuario a la salida.

---

<sup>44</sup> BARRIENTOS, Marcelo, 2010. Op. Cit. P.48

- 2) Exhibir el justificante o acreditar derecho sobre el vehículo: Se trata de la obligación correlativa al deber de custodia que debe ejercer el cuidador, que incluye el velar porque cada usuario no retire sino el vehículo que estacionó. Así lo contemplan la Ley española de aparcamientos: “En los aparcamientos objetos de ésta Ley, el usuario deberá: b) Exhibir el justificante o acreditar en caso de su extravío su derecho sobre el vehículo para proceder a retirarlo”<sup>45</sup>.
  
- 3) Seguir las instrucciones del garajista y estacionar adecuadamente: El usuario debe utilizar el servicio de la forma en que el administrador del estacionamiento lo haya dispuesto, de modo de no exponerse a sí mismo o los otros usuarios a riesgos innecesarios ni interrumpir el funcionamiento del recinto. Será deber del proveedor de servicios, en todo caso, la responsabilidad de dar a conocer claramente al usuario la conducta que se espera que obedezca<sup>46</sup>.
  
- 4) Declarar los objetos de valor: Quizás uno de los puntos que provoca más dificultades en nuestro país, y donde se hace más notoria la falta de regulación apropiada. La obligación de declarar o retirar derechamente de los vehículos los bienes valiosos es bastante frecuente en los estacionamientos públicos. Los cuidadores de autos

---

<sup>45</sup> España, Ley 40/2002, art 4 b). En el mismo sentido, PERU, Ley 29.461 art 5 b).

<sup>46</sup> ESPAÑA, Ley 40/2002 art. 4 e), PERÚ, Ley 29.461 art. 5 c).

eventualmente comprendieron que las cláusulas del tipo “el local no se hace responsable por hurtos o robos” eran abusivas y rápidamente desechadas por las cortes que veían en ellas limitaciones absolutas de responsabilidad, prohibidas por ley<sup>47</sup>. Si bien hoy en día es posible seguir encontrando tales carteles, cada vez es más frecuente que los aparcamientos ofrezcan un servicio de custodia, a menudo por medio de *lockers* o guarderías, complementados con numerosos carteles indicando a los usuarios la obligación de informar y/o dejar en custodia los objetos valiosos.

La tendencia actual en el derecho extranjero ha sido la de recoger esta realidad, haciendo responsables a los cuidadores en casos de robos o hurtos de bienes al interior del vehículo, pero sólo “si se le hubiere informado de los mismos y hubiera asumido los deberes de vigilancia y custodia, sin perjuicio de dolo o culpa inexcusable”<sup>48</sup>. En el mismo sentido, la legislación española establece como uno de los requisitos para que concurra la responsabilidad del proveedor de servicios el que “[Los objetos o enseres] hayan sido expresamente declarados por el usuario a la entrada del aparcamiento y el responsable de éste acepte la custodia”<sup>49</sup>.

---

<sup>47</sup> CHILE, Ley 19.496, art 16 e)

<sup>48</sup> PERÚ, Ley 29.461, art 6.2.

<sup>49</sup> ESPAÑA, Ley 40/2002, art 3.2 a)

5) Cerrar puertas y ventanas y activar medidas de seguridad: En la ley peruana de estacionamiento vehicular se contempla entre las obligaciones del usuario la de “cerrar las puertas y ventanas de su vehículo correctamente, procediendo a activar los sistemas de seguridad del vehículo, de ser el caso”<sup>50</sup>. En Chile, se ha suplido la falta de una norma específica por la contenida en el artículo 2330 del Código Civil, comprendiendo que la falta de aquellas medidas mínimas de seguridad corresponden a un exposición imprudente al daño. Así ha fallado la Corte de Antofagasta, reconociendo que se había creado “(...) un riesgo que pudo aminorar, conducta que se tendrá en cuenta al fijar el monto del daño moral”, confirmando lo que el juez a quo había señalado en la primera instancia: “dentro de los deberes básicos del consumidor está el de evitar los riesgos que puedan afectarles”<sup>51</sup>.

Aedo argumenta que si bien la norma del artículo 2330 se plantea en torno al régimen extracontractual, nada obsta a que se aplique en se contractual como una forma de suplir la falta de una cláusula contractual expresa que defina el deber de cuidado. Y, en todo caso, desde una perspectiva meramente contractual, la buena fe implica

---

<sup>50</sup> Art. 5 e).

<sup>51</sup> AEDO, 2010. Op. Cit. Pp. 215-216.

una obligación tácita de colaboración por parte del acreedor, y que por tanto “desde luego, el acreedor está en mora cuando se niega a recibir injustificadamente el pago, pero también lo está cuando deja de prestar la cooperación necesaria, cuando la naturaleza de la obligación lo requiera o así lo exija la buena fe.”<sup>52</sup>

---

<sup>52</sup> Ibid., P. 232.

## **CAPITULO II: LA RESPONSABILIDAD DEL PROVEEDOR DE SERVICIOS POR INFRACCIÓN DEL DEBER DE CUIDADO**

### **Caso tipo de robo o hurto**

Como vimos en el capítulo anterior, una de las obligaciones –quizás la más importante- del proveedor de servicio de estacionamiento es la de resguardar la seguridad de los vehículos que se dejan a su cuidado. Pero, ¿qué pasa cuando se incumple este deber? En particular, nos interesan aquellos casos en que la falta de vigilancia del cuidador ha dado paso a la comisión de robos o hurtos por parte de terceros.

En general, las circunstancias que rodean este tipo de casos son lo suficientemente uniformes como para que se pueda construir un “caso tipo”. Francisca Barrientos los expone en forma bastante clara: se trataría de casos en que “se sustrajeron diversas especies desde el interior del vehículo (o a veces el mismo automóvil) que se encontraba en el estacionamiento de un mall, supermercado o servicio destinado al efecto”<sup>53</sup>. En otras palabras, se trata de

---

<sup>53</sup> BARRIENTOS, Francisca. 2014. Una vez más la responsabilidad infraccional y civil por sustracción de especies en los estacionamientos de un mall. Revista Chilena de Derecho Privado. (N°22). P. 327

situaciones en que, debido a que las medidas de seguridad dispuestas por el cuidador no fueron suficientes, se ha producido precisamente aquello que el usuario había pretendido evitar al celebrar un contrato de estacionamiento, lo que implica un grave incumplimiento de las obligaciones de guardar la cosa y reintegrarla en la misma condición en que le fuera entregada.

En consecuencia, se cumplen con creces los requisitos para la procedencia de la responsabilidad civil contractual<sup>54</sup>.

Al mismo tiempo, se vulnera el derecho a la seguridad del consumidor contenido en el artículo 3° letra d) de la Ley del Consumidor. Al respecto, en un caso de robo de vehículo en el estacionamiento gratuito de un supermercado, la Corte Suprema ha sentenciado “que, si bien la Ley de Protección al Consumidor no se refiere expresamente a la seguridad de esta clase de estacionamiento (por que la ley no puede contemplarlo todo), aquél es de tal modo inherente al acto de consumo de que se trata, que no puede entenderse éste último sin aquél, de donde se sigue que la norma del artículo 23 es perfectamente aplicable en la especie, porque el proveedor que contempla un estacionamiento para la entrega de sus productos, está obligado a velar de manera diligente, por su calidad y seguridad”<sup>55</sup>.

---

<sup>54</sup> RAMOS PAZOS, René. 2008. De las obligaciones. 3ª ed. Santiago, Legal Publishing, P. 243

<sup>55</sup> CORTE SUPREMA, Segunda Sala. Causa nº 5225-2010. Recurso de queja. Sentencia de 16 de mayo de 2011. Considerando 6°.

Lo relevante, es que, ora por la responsabilidad contractual, ora por el estatuto de protección al consumidor, surge la obligación de indemnizar los perjuicios por parte del cuidador. En el primer caso, mediante la acción resolutoria tácita por el incumplimiento del deudor (Art. 1489 CC), y en el segundo, por mención expresa del artículo 3 letra d) de la ley n° 19.496, la cual tiene adicionalmente el efecto de exponer al proveedor de estacionamientos a la aplicación de multas, conforme a lo establecido en los artículos 23 y siguientes del mismo cuerpo legal.

### **Presentación de la hipótesis**

Precisamente, el enfoque del presente trabajo es ahondar en el alcance de la pretensión indemnizatoria de la víctima. Para estos efectos, daremos por sentado que el cuidador negligente debe responder por los perjuicios que su actuar haya causado al deudor, permitiendo el actuar de delincuentes<sup>56</sup> dentro de su esfera de vigilancia. Pero la pregunta que se nos presenta es si debe el proveedor de servicios responder de todos los daños. En otras palabras: ¿cuál es el límite de la responsabilidad del deudor?

Desde luego adelantaremos que, para nosotros, el cuidador sólo ha de responder de los daños causados al vehículo y accesorios de éste (como

---

<sup>56</sup> Aunque rara vez sea lo más conveniente, no hay que olvidar que el deudor también podría dirigir su acción indemnizatoria contra estos terceros, aunque en este caso nos encontraríamos ante un caso de responsabilidad extracontractual por el hecho propio de estas personas.

radios, extintores o ruedas de repuesto), mas no por los objetos no habituales que se encuentren en su interior, a menos que el usuario las haya declarado expresamente al ingresar al estacionamiento, lo que será debidamente argumentado a continuación.

De partida concederemos que el proveedor de servicios deberá responder de todos los daños que sufra el vehículo, ya sean parciales, como roturas de vidrios o chapas forzadas, o totales, cuando lo que ha sido robado es el mismo vehículo. Ello, pues el objeto de la obligación es precisamente el cuidado del vehículo.

Respecto de los accesorios, en cambio, se hará una distinción entre aquellos accesorios o componentes “incorporados funcionalmente –de manera fija e insuperable- a [el vehículo] y sean habituales y ordinarios, por su naturaleza o valor, en el tipo de vehículo que se trate”<sup>57</sup>, como radios, extintores, ruedas de repuestos, sistemas de GPS o, en el caso de vehículos especializados, objetos que habitualmente se puede esperar que contengan, como camillas en una ambulancia o escaleras en un carro de bomberos. La otra categoría está compuesta por aquellos objetos extraños al vehículo, que no le pertenecen ni complementan, y se encuentran guardados dentro de éste por comodidad de su dueño, como ropa, equipajes, computadores, cámaras, etc.

---

<sup>57</sup> ESPAÑA, Ley 40/2002, art 3º, nº1, c)

Ésta distinción ha sido expresamente recogida en las legislaciones sobre estacionamientos públicos de Perú y España. En el primer caso, se establece en el artículo 4° d) de la Ley que regula el servicio de estacionamiento vehicular que es una obligación del titular de estacionamiento<sup>58</sup> “brindar el servicio de vigilancia y seguridad respecto del vehículo y sus partes accesorias (autopartes) durante el tiempo de ocupación del estacionamiento”, pero limita en el art. 6.1 su responsabilidad por “la pérdida del vehículo o de los accesorios integrantes del mismo”, es decir, se restringe solo a sus accesorios habituales. Para mayor claridad, el artículo 6.2 trata de manera expresa la situación de los accesorios no habituales: “En el caso de los bienes ubicados en el interior del vehículo, el titular del establecimiento es responsable si se le hubiera informado de los mismos y hubiera asumido los deberes de vigilancia y custodia, sin perjuicio de la existencia de dolo y culpa inexcusable”. En España la Ley reguladora de contrato de aparcamiento de vehículos<sup>59</sup> contiene la misma regla, tanto en la definición de la obligación de restituir (art. 3.1.c) como al regular un servicio anexo de custodia de objetos de valor (art. 3.2) e imponer al usuario un deber de declarar dichos “accesorios especiales y enseres introducidos al vehículo” (art. 4.c).

En Chile, donde como ya adelantamos, no existe regulación específica sobre la materia, consideramos que se puede llegar a las mismas conclusiones,

---

<sup>58</sup> PERU, Ley 29461.

<sup>59</sup> ESPAÑA, Ley 20/2002.

esto es, el excluir los objetos no habituales en el vehículo de la esfera de protección del proveedor de servicio de estacionamiento. Para argumentar ello nos valdremos de tres argumentos. En primer lugar, la imprevisibilidad que representa para el cuidador asumir el riesgo de bienes cuya existencia le es completamente desconocida. Luego, examinaremos la responsabilidad que le corresponde al propietario del vehículo que ha dejado en él un bien de valor considerable que ha sido robado. Y finalizaremos destacando las dificultades probatorias que rodean este tipo de bienes.

## **I.- La previsibilidad del daño**

### **La diligencia debida del cuidador**

Un elemento esencial a la hora de hablar de incumplimiento contractual es determinar si el hecho dañoso es o no imputable al deudor. Para ello, es forzoso referirnos a la culpa contractual. Al respecto, Ramos Pazos ha escrito que “se entiende por culpa la omisión de la diligencia que se debe emplear en el cumplimiento de una obligación o en la ejecución de un hecho, y por culpa contractual la falta de cuidado debido en el cumplimiento de un contrato”<sup>60</sup>. Entonces, será necesario determinar cuál es aquel grado de diligencia que se exige del proveedor de servicios en un caso tipo de robo o hurto en estacionamientos.

---

<sup>60</sup> RAMOS PAZOS, René. 2008. Op. Cit., p.256

Siguiendo la máxima de que “el deudor responde a lo que se haya obligado”<sup>61</sup>, es útil mirar en primer lugar el contrato que han celebrado las partes. Así, tratándose de uno atípico semejante a un contrato de depósito remunerado, que la ley asimila al arrendamiento (Art. 2219 CC) y por tanto, somete al estándar general de responsabilidad, esto es, la culpa leve. Lo que en todo caso, parece conforme con lo establecido en el artículo 1547 al tratarse de aquellos “contratos que se hacen para beneficio recíproco de las partes”.

Pero la tendencia jurisprudencial pareciera a veces más bien prescindir del concepto de culpa, acercándose peligrosamente a una responsabilidad objetiva, en que si bien se le admite al demandado probar que agotó los medios para evitar el daño causado, se considera que la sola ocurrencia del hecho es prueba suficiente de su falta de diligencia. Así, por ejemplo, la Corte de Temuco ha dicho que “El estándar de negligencia que exige la Ley de Protección de Derechos del Consumidor se satisface si existiendo sistema de seguridad, éste no respondió en los términos esperados”<sup>62</sup>.

Otro elemento en este sentido es el que señala Barrientos, quien acusa una “tendencia a elevar el grado de diligencia a uno especialmente cualificado”<sup>63</sup>, inspirados especialmente en la mercantilidad de la operación, “porque creemos que quien explota un estacionamiento lo hace en el marco de

---

<sup>61</sup> Ibid., p. 260

<sup>62</sup> CORTE DE APELACIONES DE TEMUCO. Causa nº 51-2012 (Policía local), sentencia de 3 de julio de 2012.

<sup>63</sup> BARRIENTOS, 2010. Op. Cit. p. 59

una organización o explotación de carácter mercantil, que ha de aumentar las medidas ordinarias en la precaución de eventuales daños a sus consumidores”<sup>64</sup>.

En Argentina, donde se ha seguido un criterio similar de agravación de la culpa<sup>65</sup>, sólo se consideran como causales de exoneración de la responsabilidad el caso fortuito y el robo a mano armada, cuestión que nos parece completamente asimilable en el ámbito nacional, pues la perspectiva de exigir al cuidador que cuente con la capacidad de repeler un atraco de tales características parece completamente ajeno a la esfera de la culpa leve, por más cualificada que sea. Con todo, la jurisprudencia trasandina ha tendido recientemente a los casos de robos armados, argumentando que “constituye un riesgo propio y específico que debe asumir quien explota comercialmente un garaje, por lo que se deben prever estos ilícitos, respondiendo por las consecuencias del riesgo empresario asumido”<sup>66</sup>.

### **La previsibilidad del daño**

Un segundo elemento relevante a la hora de determinar el alcance de la responsabilidad del cuidador negligente será verificar la extensión de su deber

---

<sup>64</sup> Ibid., p. 72

<sup>65</sup> “Del mismo modo, acorde con lo preceptuado por el Código de Comercio, para el depositario, la responsabilidad del garajista debe ser apreciada con mayor estrictez debido a que tiene a su cargo la administración de bienes ajenos”. CABRERA Y OJEDA, 1999. Op. Cit. p. 196

<sup>66</sup> Ibid., p. 199

de reparar el daño causado. En particular, argumentamos que el deudor sólo se ha obligado al cuidado y correspondiente restitución de aquello que le era conocido –o no podía menos que conocer- al momento de contratar. Lo que llevado al ámbito concreto del servicio de estacionamientos comprende: el vehículo, sus accesorios ordinarios y aquellos bienes que, sin ser habituales, el usuario le haya informado de su presencia. Es decir, aquello que le es previsto al momento de contratar.

Ello no es más que la aplicación de la norma contemplada en el artículo 1558 del Código Civil: “las partes hacen entrar en el ámbito de lo contractual todo aquello que han podido prever al tiempo de la celebración del negocio jurídico. A ello se extiende, entonces, su responsabilidad. Se ha tenido en previsión ciertas ganancias y, correlativamente, ciertas pérdidas, de acuerdo con las cuales han tomado los riesgos de la obligación. Lo que salga de esa precisión no forma parte del estricto ámbito de lo contractual. No es, pues, posible hacer responder al deudor de los perjuicios que las partes no pudieran prever al tiempo del contrato, porque de haberlos conocido seguramente no se hubieran obligado”<sup>67</sup>.

En efecto, es injusto pedirle al cuidador que vele y responda por la seguridad de bienes que no tiene forma de saber que existen. En particular, porque si los hubiera conocido a tiempo habría tenido la oportunidad de actuar

---

<sup>67</sup> DOMÍNGUEZ, Ramón. 2010. Los límites al principio de reparación integral. Revista Chilena de Derecho Privado. (Nº15). P. 19.

de manera distinta, ya sea no aceptando el encargo o hacerlo bajo otras condiciones, atendido el mayor riesgo asumido.

En Moreno con Saba, por ejemplo, se consagra “que una declaración al efecto [sobre los objetos de valor] habría probado que dichos bienes se encontraban en el lugar que el denunciante indica, y además, habría mostrado un mayor énfasis en la vigilancia y cuidado de ese vehículo por parte de la empresa proveedora del servicio, o bien, la adopción de una alternativa distinta, como por ejemplo, el rechazo a prestar el servicio basado en el valor de los bienes que debían ser custodiados”<sup>68</sup>. Y es del todo lógico que así sea, pues en materia contractual, la culpa se aprecia en abstracto, contrastando la conducta del sujeto con la del arquetipo del “buen padre de familia”. De esta manera es dable esperar que una persona preste más atención a aquellos automóviles que sabe contienen objetos de valor, o que adopte al respecto medidas de seguridad más idóneas, como destinar zonas de estacionamiento especiales, ofrecer servicios de custodia, o sencillamente, tener la posibilidad de declinar el negocio. De todas estas elecciones se priva al deudor cuando debe decidir sobre la base de información incompleta.

Señalar lo contrario, es decir, responsabilizarlo por la pérdida de aquellos objetos que desconocía, implica un gravísimo desequilibrio en las obligaciones contractuales, extendiéndolas a elementos ajenos a la relación contractual. En

---

<sup>68</sup> SEGUNDO JUZGADO DE POLICÍA LOCAL DE PROVIDENCIA. Causa n° 86.895-2014, caratulada Moreno con Saba. Sentencia de 27 de agosto de 2015.

palabras de Poithier: “un deudor no puede reputársele como habiéndose querido obligar por daños y perjuicios a una suma mayor que aquella a la cual ha podido pensar que podían subir al más alto grado los daños y perjuicios a los cuales se sometiera en caso de inejecución”<sup>69</sup>.

### **Caso del contrato de posada**

Lo expuesto en el punto anterior no sólo es coherente con el sistema general de responsabilidad contractual, sino que ha sido acogido de forma expresa en el código civil. En efecto, el legislador, a propósito del contrato de depósito, incluyó una serie de normas que regulan la actividad del posadero (artículos 2241 al 2248 CC). Se trata de una serie de normas bastante sencillas, que señalan primeramente, que el posadero ha de responder de todo daño causado a los efectos que deje el viajero “por culpa suya o de sus dependientes, o de los extraños que visiten la posada y hasta de los hurtos y robos; pero no de la fuerza mayor o caso fortuito salvo que se le pueda imputar a culpa o dolo”<sup>70</sup>.

Pero tratándose de bienes valiosos, se adopta una limitación importantísima: “El viajero que trajere consigo efectos de gran valor, de los que

---

<sup>69</sup> BARRIENTO, Marcelo. 2007. Los daños extrapatrimoniales que se previeron o pudieron preverse al tiempo del contrato. Revista Chilena de derecho. (N°34): P. 12.

<sup>70</sup> Código Civil, Art. 2242. Nótese que la culpa de la que se habla acá será la culpa leve, pues es esta la que se exige respecto del depósito necesario (Art. 2239), al cual se asimila el contrato de posada en el art. 2241.

no entran ordinariamente en el equipaje de personas de su clase, deberá hacerlo saber al posadero, y aun mostrárselos si lo exigiere, para que se emplee especial cuidado en su custodia; y de no hacerlo así, podrá el juez desechar en esta parte la demanda”<sup>71</sup>. En otras palabras, Andrés Bello adoptó, al tratar el contrato de posada exactamente el mismo criterio de previsibilidad que siguió en el artículo 1558. En el fondo, el artículo 2245 no es más que la aplicación de dicha norma.

Viene a confirmar esta interpretación el artículo 2248, que extiende su ámbito de aplicación a una serie de situaciones semejantes, como “los administradores de fondas, cafés, casas de billar o de baños y otros establecimientos semejantes”. Aclarando de esta manera que las “normas del posadero” no son exclusivas de esta actividad.

Volviendo al tema de los estacionamientos, estimamos que el conjunto de normas citadas les son aplicables plenamente. En primer lugar, por la propia extensión que recién indicábamos en el artículo 2248. Efectivamente, los casos que la ley cita corresponden a situaciones en que un visitante deja sus efectos a un cuidador mientras realiza otra actividad, por lo que resultan asimilables a la actividad del proveedor de servicio de estacionamiento. Y no habría inconveniente en ello, pues la misma ley reconoce la amplitud de situaciones

---

<sup>71</sup> Código Civil, Art. 2245.

que abarca, contemplando la expresión genérica “otros establecimientos semejantes”.

Pero, aún si esta causal genérica no existiese o, por algún motivo, alguien estimase que la actividad del garajista fuese tan radicalmente ajena a los ejemplos citados, que no se pudiera incluir en la causal genérica del 2248, igualmente se debiera llegar a una conclusión análoga a la que llega Bello en las reglas del posadero, pues, como adelantamos, dichas normas no son más que la aplicación de los principios generales de responsabilidad contractual, en particular la regla del artículo 1558: “Si no se puede imputar dolo al deudor, sólo es responsable de los perjuicios que se previeron o pudieron preverse al tiempo del contrato”.

## **II.- El hecho de la víctima en el nexo causal**

### **La responsabilidad del propio usuario**

Desde luego, la negligencia del cuidador es esencial al momento de hablar de su propia responsabilidad frente a un caso tipo de robo en su estacionamiento. Pero bien puede ocurrir que la propia víctima tenga alguna responsabilidad en la producción del daño que ha sufrido. Sea facilitando – o incluso provocando- la comisión del ilícito (*vgr.* Si deja objetos de valor a la vista o no activa medidas mínimas de seguridad como cerrar puertas y ventanas), o

intensificando el daño al dejar objetos de valor, que aunque no estén a la vista, formarán parte finalmente del botín tomado por los malhechores.

En ambos casos estamos frente a una negligencia del usuario, quien como contrapartida del deber de seguridad del proveedor de servicios, contrae “el deber de evitar los riesgos que puedan afectarles”<sup>72</sup>, conforme al artículo 3 letra d) de la Ley del Consumidor. Dicha norma, en todo caso, no hace más que consagrar los principios generales que deben regir la relación contractual. En efecto, la obligación de comportarse con un mínimo de diligencia se encuentra establecido principalmente en el artículo 1546 CC, que añade a las obligaciones del contrato “...no sólo lo que en ellos se expresa sino a todas las cosas que emanan precisamente de la naturaleza de la obligación, o que por la ley o la costumbre pertenecen a ella”. En otras palabras, ambas partes deben colaborar en el éxito del negocio, lo que, en nuestro caso, implica precisamente que el usuario del estacionamiento tiene que ser un sujeto activo en la seguridad de su propio vehículo. Ello se incumpliría al dejar bienes valiosos en su interior.

En el mismo sentido, la culpa de la víctima es coherente con el principio de igualdad, pues “no es justo que el tercero esté sometido a una regla de conducta más estricta que la máxima de cuidado adoptada por la propia víctima

---

<sup>72</sup> Nótese que Barros señala que se trata más bien de una “carga” y no de un “deber”: “A diferencia del deber, la carga no impone a la víctima una conducta, si no establece un requisito, relativo a su propia conducta, como condición para que tenga derecho a ser indemnizada por todos sus daños”. BARROS, Enrique, 2006. Op. Cit., P. 429.

respecto de sí misma”<sup>73</sup>. Por otro lado, “sólo si se considera la culpa de la víctima se puede llegar a una óptima distribución de los incentivos”<sup>74</sup>.

Por último, a pesar de no ser unánime la aplicabilidad del artículo 2330 en sede contractual, los tribunales suelen considerar el instituto de la compensación de culpas sin ahondar en absoluto en la discusión. Así, por ejemplo en Palma con Saba, el Juez sentenció: “Que el tribunal tendrá en consideración, para efectos de fijar la correspondiente indemnización, la defensa esgrimida por la denunciada, en cuanto a lo exposición imprudente al riesgo por parte del actor, al dejar bienes o elementos de un alto valor económico al interior del vehículo, sin declararlos y/o sin resguardarlos en las cajas de seguridad que tenía a su disposición.” Apelada la sentencia, ésta fue confirmada sin reparos por la Corte de Santiago<sup>75</sup>. A la misma conclusión llega la Corte de Apelaciones de Antofagasta en un fallo al cual Aedo dedica un extenso artículo: “La Corte hace aplicación del instituto de la compensación de culpas, al estimar que, efectivamente, el actor no fue cuidadoso al dejar las pertenencias sustraídas en el asiento trasero, creando según la Corte: “... un riesgo que pudo aminorar, conducta que se tendrá en cuenta al fijar el monto del daño moral”<sup>76</sup>.

---

<sup>73</sup> Ibid. 429

<sup>74</sup> Id.

<sup>75</sup> SEGUNDO JUZGADO DE POLICÍA LOCAL DE PROVIDENCIA. Causa n° 64.113-2014, caratulada Palma con Saba. Sentencia de 19 de junio de 2015, Cons. 10°. Fue Apelada y confirmada en CORTE DE APELACIONES DE SANTIAGO, Causa n° 1.002-2015.

<sup>76</sup> AEDO, 2010. Op. Cit., p. 215

## **Efectos del hecho culposo de la víctima**

Con todo, estimamos que hay que hacer una distinción importante a la hora de determinar cuál debe ser la consecuencia de la culpa de la víctima, según cuál sea la relevancia de su descuido en el nexo causal:

- a) Objetos de valor a la vista u omisión de otras medidas mínimas de seguridad: Se trata de situaciones en que la negligencia de la propia víctima resulta clave en el desarrollo causal del hecho. Más allá de la teoría causalista que se adopte, se trata de casos en los que se puede indicar el hecho del usuario como parte relevante de la ocurrencia del ilícito. Así, por ejemplo, si no hubiera un bolso a la vista, es razonable pensar que los delincuentes no habrían escogido ese vehículo para llevar a cabo el delito.

En estos casos, no cabe duda que se debe hacer valer la responsabilidad del propio usuario a la hora de cuantificar el daño, por medio de la compensación de culpas. Incluso, es posible contemplar casos en que la culpa de éste sea de tal gravedad (*vgr.* Persona que deja las llaves puestas en la chapa o el maletero abierto), que permita excluir por completo la responsabilidad del cuidador. Pero en este último caso no sería ya por medio de la compensación de culpas, sino

por tratarse de una situación que escapa de la esfera de cuidado del proveedor de servicios, pues “En ningún caso la regla admite la excusa del victimario, ni aun en caso de daños recíprocos, no pudiendo anularse las culpas mutuas<sup>77</sup>”.

b) Objetos de valor no visibles, pero que son parte del botín sustraído:

Esta segunda posibilidad, se produce cuando el usuario deja bienes de valor no propios del vehículo guardados discretamente en su interior: en el maletero, bajo el asiento, en la guantera, etc. Lo relevante es que no son visibles desde el exterior. Sin embargo, una vez producido el robo, son rápidamente descubiertos y sustraídos.

Como se puede apreciar, en estos casos, la existencia de los objetos no tiene mayor relevancia en la comisión del delito, sólo en la extensión del daño causado. Por tanto, no correspondería recurrir acá a la compensación de culpas, sino sólo excluir dichos bienes robados al momento de cuantificar el daño. Pero ello será basado en la imprevisibilidad del daño, como se vio en el apartado sobre la Imprevisibilidad del daño.

---

<sup>77</sup> PIZARRO, Carlos. 2012. La exposición de la víctima al daño: desde la culpabilidad a la causalidad. Revista de Derecho. XXXIX(2). P. 41.

### III.- La prueba del daño

Un último elemento a favor de excluir aquellos bienes que ordinariamente no pertenezcan en el vehículo -y no hayan sido debidamente declarados- de la pretensión reparatoria de la víctima, se encuentra en sede probatoria. En efecto, uno de los requisitos básicos para la procedencia de cualquier indemnización es que quien la demanda pueda acreditar que ha sufrido un perjuicio a causa del hecho ilícito del demandado, y determinar la cuantía de dicho daño<sup>78</sup>. Como veremos a continuación, y a pesar de que en esta materia no existe límite alguno a los medios de prueba de los que se pueda valer el actor, ello no siempre será posible. En efecto, no es raro encontrar sentencias en que los jueces de policía local concedan la multa infraccional pero, por falta de prueba, rechacen la acción civil que la acompaña<sup>79</sup>.

Al respecto conviene distinguir la situación probatoria que se produce según los distintos bienes que hayan sido afectados por el robo:

1. El vehículo y sus accesorios habituales: Siendo un requisito esencial para la celebración del contrato de estacionamiento la misma existencia del vehículo que será aparcado, frecuentemente la prueba

---

<sup>78</sup> RAMOS PAZOS, René. 2008. Op. Cit., p. 246.

<sup>79</sup> Carlos Pizarro hace una acertada crítica al respecto en contra del actual sistema de protección al consumidor, ya que hay pocas sentencias que condenen al proveedor, y “*por otra parte, los tribunales no acceden a indemnizar perjuicios y en las escasas sentencias favorables al consumidor, se limitan al ámbito infraccional multando al proveedor. Detrás de este problema está la escasa prueba para probar perjuicios, ya sean materiales o morales derivados de la presencia de cláusulas abusivas.*” PIZARRO, Carlos. 2007. El fracaso de un sistema. Análisis empírico de cláusulas abusivas en contratos por adhesión. Revista de Derecho XX(2). P. 47.

de ambos hechos se encuentra unida. De esta manera, es posible probar que la persona dejó su vehículo en una playa de estacionamientos por medio del ticket o comprobante de ingreso a aquel o, a falta de dicho ticket, bien podrá suplirse por medio de la boleta o factura de compras en un local comercial, pues “resulta además, lógico y de acuerdo con la experiencia, que el querellante, propietario del automóvil Nissan Placa NL. 6003-1, que realizaba las compras del mes en el Supermercado Líder el día de los hechos (...) se movilizara en el mismo, para transportar las mercaderías adquiridas hasta su domicilio distante del Supermercado”<sup>80</sup>. En ambos casos, acompañando el correspondiente certificado de inscripción en el registro de vehículos motorizados donde se detalle la propiedad y características del vehículo.

Respecto de los accesorios habituales, su prueba debiera ser aún más sencilla. Si entendemos que ellos se encuentran “incorporados funcionalmente –de manera fija e insuperable- a [el vehículo] y sean habituales y ordinarios, por su naturaleza o valor, en el tipo de vehículo que se trate”<sup>81</sup>, entonces la sola prueba del objeto principal debiera ser suficiente para por lo menos presumir que el vehículo

---

<sup>80</sup> CORTE DE APELACIONES DE CONCEPCIÓN. Causa nº 305-2013 (Crimen), Sentencia de 8 de agosto de 2014. Caratulada Oscar Armando Araya Pereira con Administradora de hipermercado Hiper LTDA. Considerando 4°.

<sup>81</sup> ESPAÑA, Ley 40/2002, art 3°, n°1, c)

siniestrado contenía sus elementos básicos. Parecería absurdo exigir a una persona que pruebe que su automóvil poseía objetos que, por un lado, cualquier persona podría esperar, al punto que un juez sensato debiera considerar que la sola prueba de la existencia del vehículo permitiría construir una presunción judicial en los términos del artículo 426 del CPC. Más aún si tomamos en cuenta que en los procedimientos de policía local se tasa la prueba según las reglas de la sana crítica<sup>82</sup>.

Y, por otro lado, muchos de los que hemos llamado accesorios ordinarios o habituales en un vehículo lo son, precisamente, porque existe una obligación legal tras ello. Así, el artículo 79 de la Ley del Tránsito<sup>83</sup> lista varios elementos que deben encontrarse en todo vehículo motorizado –muchos de los cuales son frecuentes víctimas de robos- como vidrios laterales, extintores, rueda de repuesto, botiquín y elementos de seguridad, entre otros.

2. Accesorios no habituales que se hayan declarado: Se trata de aquellos objetos que, sin ser propios del vehículo estacionado, por su valor o importancia, su dueño ha preferido someter a una mayor vigilancia por parte del cuidador, declarándolos y siguiendo el

---

<sup>82</sup> CHILE, Ley 18.287, art. 14

<sup>83</sup> CHILE, Ley 18.290

procedimiento establecido para ello (*vgr.* estacionar en áreas especiales, dejar los objetos en *lockers* o custodia, etc.).

En estos casos, podrá la víctima del delito valerse de la copia del formulario o declaración que hiciera al ingresar o exigir la exhibición del libro en que se haya dejado constancia del hecho. Y si bien no existe norma que regule el valor probatorio de este medio, estimamos que el comprobante de haber cumplido el usuario con su deber de información constituye una prueba de tal valor que difícilmente se podrá desvirtuar sin atacar la validez del soporte mismo. Este es al menos el razonamiento que el legislador ha seguido en instancias análogas, donde ambas partes hayan respectivamente informado y aceptado el contenido de la carga. Así, en el contrato de transporte: “no se admitirán contra la carta de porte otras excepciones que las de falsedad, omisión y error involuntario”<sup>84</sup>. Una regla similar se contempla en el contrato de transporte marítimo respecto del conocimiento de embarque<sup>85</sup>.

Cabe señalar, en todo caso, que el comprobante de la declaración no es la única prueba admitida, pudiéndose así acreditar la existencia

---

<sup>84</sup> Código de Comercio, Art. 178.

<sup>85</sup> *Ibid.*, Art. 1020, n°1.

de los bienes perdidos por cualquier medio de prueba<sup>86</sup>. Pero en ese caso, se observarán las mismas dificultades que se señalarán en el párrafo siguiente.

3. Accesorios no habituales que no hayan sido declarados: Si bien, como adelantamos, el daño sufrido puede probarse por todo medio de prueba, no es raro encontrar fallos que rechacen la pretensión indemnizatoria por no alcanzar a satisfacer el estándar probatorio: “que establecida la existencia de un hecho que causó un daño, así como la entidad responsable, debe ser determinado el quantum indemnizatorio por el perjuicio efectivamente causado y que debe ser reparado por el querellado y demandado civil. En este sentido, los antecedentes allegados al proceso son magros, no siendo posible determinar este valor con solo las declaraciones de testigos”<sup>87</sup>. Y es que, tratándose precisamente de objetos cuya existencia sólo es conocida por el propio demandante, su prueba resulta difícil y en ocasiones, derechamente imposible.

De esta manera, a menos que nos encontremos ante aquellos casos excepcionales en que el usuario afectado lleve un inventario de

---

<sup>86</sup> Nótese que en el caso de la Carta de Porte también se sigue la misma lógica: “*En defecto de la carta de porte, la entrega de la carga hecha por el cargador al porteador podrá justificarse con cualquier medio probatorio*”. Ibid. Art. 179.

<sup>87</sup> CORTE DE APELACIONES DE VALDIVIA. Causa nº 198-2014 (Crimen), Sentencia de 4 de noviembre de 2014. Caratulado Barichivich V. Juan con Unimarc. Considerando 6°.

los objetos que porta (como ocurriría si llevara mercancía y una correspondiente factura o guía de despacho), nos encontraremos con que el actor deberá valerse de su propia declaración y la de testigos, quienes tendrán la difícil tarea de probar:

- a) Que el demandante poseía la cosa hurtada y sus características,
- b) Que al momento de estacionar llevaba dicho objeto en el vehículo, y
- c) Que lo ha perdido con ocasión del robo o hurto.

En definitiva, y a pesar de que en el procedimiento de Policía Local se tase la prueba conforme a las reglas de la sana crítica<sup>88</sup>, lo que debiera hacer la labor más sencilla, en la práctica, es común que habiéndose probado el resto de los requisitos para determinar la procedencia de la responsabilidad contractual e infraccional del proveedor de servicios, se le niegue (o conceda sólo por una fracción) la indemnización a la víctima por la falta de prueba del daño<sup>89</sup>.

---

<sup>88</sup> CHILE. Ministerio de Justicia. 1984. Ley 18.287: Establece procedimiento ante Juzgados de Policía Local. . Última versión: 5 de diciembre de 2014. Art 14

<sup>89</sup> Algunos ejemplos: *“Que, por no encontrarse suficientemente acreditado el valor del vehículo, las especies que se habrían encontrado en su interior ni el lucro cesante que se demandan por esta vía, no es posible acoger estas prestaciones”* (SAN MIGUEL, 1193-2012); *“Que apreciada la prueba rendida conforme a las reglas de la sana crítica y atendida la multiplicidad, gravedad,*

Un juez resume el problema en términos clarísimos: “a juicio del Tribunal, no constituye [la hoja de reclamo posterior] prueba suficiente para acreditar que dichas especies se hayan encontrado efectivamente en el interior del automóvil, pues distinto habría sido si Victor Moreno [dueño del auto hurtado] hubiera declarado su existencia con anterioridad, como debió haberlo hecho, por tratarse de especies de valor” y agrega: “que una declaración al respecto, habría probado que dichos bienes se encontraban en el lugar que el denunciante indica y además, habría motivado un mayor énfasis en la vigilancia y cuidado de ese vehículo por parte de la empresa proveedora del servicio o bien, la adopción de una alternativa distinta,

---

*precisión, concordancia y conexión que debe existir entre cada uno de los medios probatorios utilizados para dar por acreditado un hecho, y teniendo en especial consideración lo reflexionado en los dos motivos precedentes [sobre la poca fiabilidad de la prueba testimonial rendida], no resulta convincente para estos sentenciadores que en el presente caso corresponda alguna responsabilidad a los demandados en los acontecimientos narrados por el actor en el libelo” (PTO MONTT 49-2012); “Argumenta el recurrente, que la máquina vibro compresora que el actor dice le fue sustraída (...) no fue declarada por él en la oficina de administración” y luego “bajo ninguna circunstancia las declaraciones testimoniales permiten arribar a la conclusión a la que llega el sentenciador, pues nada dicen acerca de la existencia de la máquina de marras” (SAN MIGUEL, 1729-2013, Cons. 2° y 7°); “Que se ha demandado la suma de \$1.188.600, valor en el que se estima las especies que fueron sustraídas desde el portamaletas del móvil del actor civil, y si bien es cierto que sobre la base de las probanzas rendidas, en especial la testimonial, se ha podido establecer que fueron diversas prendas de vestir, dos maletas y dos mochilas, no se ha rendido probanza alguna tendiente a acreditar el monto de lo sustraído, pues como ya se dijera, a este efecto, existe el sólo dicho del afectado, de manera que el tribunal regulará en forma prudencial el monto a que deberá ascender la indemnización por daño emergente, la que se regula en la suma de ciento ochenta mil pesos (\$180.000)” (CORTE SUPREMA, 3.299-2010, Cons. 11);*

como por ejemplo, el rechazo a prestar el servicio basado en el valor de los bienes que eventualmente debían ser custodiados.”<sup>90</sup>

### **Distintas soluciones jurisprudenciales**

Los jueces, al verse enfrentados a situaciones en que la prueba del daño o su cuantía es escasa, han adoptado distintas posturas, que varían desde las más estrictas hasta aquellas en que, movidos seguramente por un sentido de justicia, han buscado suplir esta falencia dentro de la esfera de sus competencias:

1. Negar la indemnización por completo: Se trata de la posición más extrema, y por lo mismo, bastante poco común. Generalmente el rechazo total de la pretensión del usuario no se debe sólo a la falta de la prueba del daño si no a otros problemas que afectan el fondo de la acción incoada que llevan a que se deseche por completo.
2. Conceder la indemnización sólo por los daños al vehículo: Mucho más frecuente que la postura anterior, consiste en conceder la indemnización sólo respecto de aquellos hechos que son más fáciles de probar: los daños en el mismo vehículo que fueron provocados a causa del robo. Así, en *Mattus de la Parda contra L’Acogida*

---

<sup>90</sup> SEGUNDO JUZGADO DE POLICÍA LOCAL DE PROVIDENCIA. Causa n° 86.895-2014, caratulada Moreno con Saba. Sentencia de 27 de agosto de 2015. Considerandos 10° y 12°.

Restaurant, la Corte de Chillán desestimó el grueso de la indemnización por \$2.000.000 (que incluía daño emergente, lucro cesante y daño moral), limitándola sólo a \$98.225 al que ascendió el pago por la rotura del vidrio<sup>91</sup>.

3. Suplir la falta de prueba por medio del daño moral: La falta de claridad legal acerca de la naturaleza jurídica y en especial la manera en que ha de acreditarse permite que los jueces lo utilicen como una manera de conceder una indemnización a la víctima incluso sin que se haya logrado acreditar fehacientemente el daño efectivo. A modo de ejemplo, la Corte de Apelaciones de San Miguel, en una causa donde no se probó el monto del daño sufrido en el vehículo ni la existencia de especies en él, señaló que "distinta es la situación del daño moral solicitado. En efecto, del mérito de los antecedentes de autos, en especial de las declaraciones de testigos, permiten tener por acreditada la aflicción que experimentó el actor con la pérdida de su vehículo, razón por la cual estos sentenciadores fijarán prudencialmente el monto de tales perjuicios."<sup>92</sup> En otra sentencia en que la Corte de Apelaciones de Santiago rechazó completamente el

---

<sup>91</sup>CORTE DE APELACIONES DE CHILLÁN. Causa nº 83-2.014 (Crimen), Sentencia de 12 de enero de 2015. Caratulada Maruxa Marta Jasmina Fuentes Hidalgo con Cencosud Retail S.A. (Supermercado Jumbo Chillán). Considerandos 16 y 17.

<sup>92</sup> CORTE DE APELACIONES DE SAN MIGUEL. Causa nº 1193-2012 (Policía local), Sentencia de 28 de noviembre de 2012. Cons. 12°.

daño emergente solicitado señalando que “no existe noticia de la existencia del tipo de especies que se guardaban en el vehículo de los demandantes”, pero luego acoge el daño moral, “infiéndose el perjuicio psicológico sufrido de la prueba rendida en autos”.<sup>93</sup>

También es frecuente que los jueces lleguen a un punto medio entre conceder sólo el daño emergente causado al vehículo, pero que se lo complemente por medio del daño moral. En Burgos con Saba, por ejemplo, el Juez del primer juzgado de policía local de Santiago acogió la demanda sólo por el monto del vidrio roto, pero lo complementó señalando que “aun cuando no existen mayores antecedentes que permitan acreditar fehacientemente el daño causado a la demandante, especialmente en lo relacionado con el daño moral solicitado, no es menos cierto que una situación como la denunciada provoca un malestar de envergadura. Ello, sumado al hecho de las molestias, pérdidas de tiempo, preocupación y sensación de angustia sufrida, no pueden sino que ser reparadas por vía de indemnización de perjuicios.”<sup>94</sup> El mismo tipo de razonamiento se utiliza en algunas sentencias de Policía Local de Providencia,

---

<sup>93</sup> CORTE DE APELACIONES DE SANTIAGO. Causa n° 376-2014, caratulada Burgos con Saba. Sentencia de 6 de noviembre de 2014. Cons. 2° y 4°.

<sup>94</sup> PRIMER JUZGADO DE POLICÍA LOCAL DE SANTIAGO, Causa n° 2.329-2013, caratulada Burgos con Saba. Sentencia de 6 de enero de 2014. Véanse también las sentencias 16.726-2014 y 5.164-2015 del mismo tribunal, todas redactadas de idéntica manera.

donde tras sentenciar que la indemnización “sólo podrá extenderse a los elementos que son comunes a los vehículos más no a los que supuestamente se encontraban dentro de aquél”, se señala “que así, el conjunto de inconvenientes causados al demandante como consecuencia de los hechos que el Tribunal dio por acreditados, le provocaron necesariamente aflicción y/o molestias en su fuero interno, que constituyen lo propio del daño moral (...)”.<sup>95</sup>

4. Tasación de oficio: Como una alternativa a suplir la prueba del daño por medio del daño moral, con frecuencia los jueces recurren a la “tasación prudencial”, fijando así un monto arbitrario que les parezca correcto. La ley de procedimiento ante juzgados de policía local consagra expresamente esta facultad en el artículo 16 inciso 2do: “Cuando del proceso no resulte probado el valor de la cosa ni pudiere estimarse por peritos u otro arbitrio legal, el tribunal hará su regulación prudencialmente”, lo que resulta bastante útil en ocasiones.

---

<sup>95</sup> SEGUNDO JUZGADO DE POLICÍA LOCAL DE PROVIDENCIA. Causa n° 86.895-2014, caratulada Moreno con Saba. Sentencia de 27 de agosto de 2015. Cons 11° y 15°. El mismo criterio se encuentra en 60.086-F-2015, del mismo tribunal y en TERCER JUZGADO DE POLICÍA LOCAL DE PROVIDENCIA. Causa n 5.786-2014, caratulada Bustos con Saba. Sentencia de 12 de junio de 2014. En éste último se agrega también como un criterio adicional para conceder el daño moral la vulneración de la “razonable certeza de que mientras el vehículo se encuentre en el estacionamiento no va a ser objeto de deterioros o robos” (Cons. 16°).

Las razones para ello pueden ser bastante diversas. A veces, el criterio pareciera ser una cuota de realismo y sentido común. Así, en una causa del 2011 sobre el robo de un Nissan V.16 del 2000, donde se solicitaba \$13.481.022 por su reparación, la Corte de San Miguel fijó prudencialmente el monto en \$2.000.000<sup>96</sup>. Mientras que en otras ocasiones la tasación obedece a criterios de justicia material, donde no parece correcto negar la reparación de un daño que al tribunal le consta se cometió solo porque no se ha cuantificado correctamente. A modo de ejemplo, la Corte Suprema resolvió en una causa: “(...)y si bien es cierto que sobre la base de las probanzas rendidas, en especial la testimonial, se ha podido establecer que fueron [hurtadas] diversas prendas de vestir, dos maletas y dos mochilas, no se ha rendido probanza alguna tendiente a acreditar el monto de lo sustraído, pues como ya se dijera a este efecto, existe sólo el dicho del afectado, de manera que el tribunal regulará en forma prudencial el monto a que deberá ascender la indemnización por daño emergente.”<sup>97</sup>

El monto será determinado arbitrariamente por el tribunal, aunque nada obsta a que los tribunales fijen criterios más objetivos para ello.

---

<sup>96</sup> CORTE DE APELACIONES DE SAN MIGUEL. Causa nº 286-2011 (Policía local), Sentencia de 7 de junio de 2011. Cons. 13°.

<sup>97</sup> CORTE SUPREMA, Segunda Sala. Causa nº 3299-2010, Recurso de queja. Sentencia de 16 de mayo de 2011. Cons. 11°.

Así, por ejemplo, la Corte de Valdivia recurrió -de oficio- a la tasación fiscal de un vehículo que había sido hurtado, señalando que se trata de antecedentes “de público conocimiento” y fijando prudencialmente el daño emergente en dicho monto<sup>98</sup>.

---

<sup>98</sup> CORTE DE APELACIONES DE VALDIVIA. Causa nº 198-2014 (Crimen), Sentencia de 4 de noviembre de 2014. Caratulado Barichivich V. Juan con Unimarc., Cons. 6º: *“Sin embargo, establecida la existencia de un hecho que provocó un daño y la entidad responsable, es necesario reparar el perjuicio, fijando un valor que sea coherente con el del automóvil sustraído, debiendo ser tasado, el valor de los daños de manera prudencial, según dispone el artículo 16 de la Ley N° 18.287. Para este propósito es certero indagar el valor de tasación de los vehículos motorizados según su avalúo para los efectos del pago del permiso de circulación y que proporciona el Servicio de Impuestos Internos. Verificada esta revisión en antecedentes de público conocimiento, resulta que el avalúo de un automóvil Nissan Sentra 1.6 LX, año 1993, es de \$880.000, valor éste que se estima ajustado a las características del sustraído, teniendo en consideración, además, su estado que se aprecia en la fotografía de fojas 11, suma ésta que será fijada por concepto de daño patrimonial.”*

## CONCLUSIONES

### La situación legislativa actual

Como se ha expuesto en la segunda parte del presente trabajo, nuestro derecho nacional posee las herramientas para llegar a la conclusión que anticipábamos. Esto es, que el cuidador sólo ha de responder de los daños causados al vehículo y accesorios de éste (como radios, extintores o ruedas de repuesto), mas no por los objetos no habituales que se encuentren en su interior, a menos que el usuario las haya declarado expresamente al ingresar al estacionamiento. Pues de otra manera se vulneraría el principio de previsibilidad de los daños a reparar en sede contractual, se eximiría al usuario de su propia culpa y, en cualquier caso, es francamente ilusorio pretender que la víctima logre probar efectivamente aquellos daños.

Sin embargo, subsiste el problema de fondo: la mera existencia de este trabajo es prueba de la inexistencia de una respuesta legislativa a los problemas actuales. Independiente de lo que nos depare el futuro, lo cierto es que mientras existan estacionamientos ocurrirán robos dentro de ellos, por lo

que se hace cada vez más conveniente regular la materia y fijar criterios claros y adecuados para la solución de estos conflictos.

Iniciativas parlamentarias no han faltado. La más antigua es la moción del senador Canturias del 14 de junio de 1994<sup>99</sup>, en la que se establecía la “responsabilidad de los propietarios de playas de estacionamiento urbanos” y la obligación de mantener personal de vigilancia idóneo so pena de multas que llegaban incluso a la clausura del local. Este proyecto fue archivado finalmente el año 2000 argumentando que “debe considerarse que la responsabilidad civil extracontractual se encuentra regulada en los artículos pertinentes del Código Civil.”<sup>100</sup>

A este proyecto le han seguido al menos una quincena más, la mayoría de ellos archivados o caídos en el olvido. Pero, lo que es más preocupante aún: todos los boletines revisados revelan proyectos de Ley tan unidimensionales como el del senador Canturias. Los que hay se pueden dividir en 3 grandes categorías: aquellos proyectos que establecen estacionamientos para embarazadas o personas con discapacidad<sup>101</sup>, aquellos que regulan el cobro por uso<sup>102</sup> y los que establecen la responsabilidad del administrador del

---

<sup>99</sup> BOLETIN 1236-07, de 14 de junio de 1994. Nótese que en el mismo boletín figura como fecha Mayo de 1994, pero este fue efectivamente ingresado en la fecha indicada arriba.

<sup>100</sup> CONGRESO NACIONAL, Comisión de Economía. OFICIO E/Nº4, 4 de julio 2000.

<sup>101</sup> Entre otros, BOLETINES 5656-15, 20 de diciembre de 2007 y 8168-15, de 17 de abril de 2012.

<sup>102</sup> BOLETINES 5265-03 de 14 de agosto de 2007; 7479-03 de 1 de marzo de 2011 y 8211-03 de 20 de marzo 2012., que obligan a fijar un sistema de cobro por minuto; y 8304-03 de 23 de mayo de 2012, que prohíbe el cobro en los estacionamientos de locales comerciales las dos primeras horas.

establecimiento, aunque como se verá más adelante, de forma bastante incompleta. Por último, existen proyectos que, a propósito de regular el cobro por el servicio, hacen breves menciones a la responsabilidad por daños y robos<sup>103</sup>. A la fecha, ninguno de dichos proyectos se encuentra cercano a convertirse en ley, encontrándose la mayoría abandonados o derechamente archivados.

Aun así, es interesante estudiar estos boletines para analizar las motivaciones detrás de ellos, y sobre todo, las propuestas que han hecho. Lo primero que se puede destacar es que absolutamente ninguno de ellos se plantea como una posible ley general de estacionamientos, limitándose todos a regular el aspecto específico que tratan. Incluso en un caso, los legisladores citan la Ley española de aparcamientos (40/2002), señalando “que la experiencia comparada ha demostrado la necesidad de regulación el tema descrito”<sup>104</sup>, para enseguida enfocarse ciegamente en el cobro por el servicio, ignorando el resto de la norma citada.

Respecto de aquellos proyectos que tratan la responsabilidad del proveedor de servicios de establecimiento, la mayoría se limita a dictar normas genéricas de responsabilidad que en poco cambiarían la situación actual en caso de ser promulgadas. Así, por ejemplo, en el boletín 7438-06, se propone el

---

<sup>103</sup> BOLETINES 8304-03 de 23 de mayo de 2012 y 9729-03 de 17 de noviembre de 2014.

<sup>104</sup> BOLETIN 8211-03: Incorpora en ley N° 19.496, el deber de los prestadores de servicios de estacionamiento rotativo de vehículos motorizados, cobrar el tiempo exacto de su utilización. 20 de marzo 2012. Considerando 5°.

siguiente artículo como un derecho irrenunciable para los usuarios de estacionamientos concesionados: “1° Derecho a la seguridad e integridad de sus bienes: Los responsables de las concesiones deberán contar con sistemas de vigilancia, que aseguren la integridad de los vehículos que hagan uso de los estacionamientos. Responderán hasta de la culpa leve en caso de deterioro, hurto de partes o piezas del vehículo y del robo del mismo.” Si bien la intención es elogiada, cuesta ver cómo este artículo por sí solo constituye una mayor protección para los usuarios que la referencia genérica que actualmente se usa a la infracción al deber de seguridad contenido en la Ley del Consumidor. En otro boletín, se consagra que “Si, con ocasión del servicio y como consecuencia de la falta de medidas de seguridad adecuadas en la prestación de éste, se producen hurtos o robos de vehículos, o daño en éstos, el proveedor del servicio será civilmente responsable de los perjuicios causados al consumidor, sin perjuicio de la responsabilidad infraccional que corresponda de acuerdo a las reglas generales de esta ley.”<sup>105</sup>

En ambos casos, aparte de repetir lo que ya sabemos, no se hace ningún avance encaminado a resolver las verdaderas inquietudes que hemos presentado a lo largo de esta memoria: ¿cuál será el alcance de la responsabilidad de los cuidadores respecto del contenido de los vehículos?, ¿qué valor tiene la imposición de un deber de información al usuario? Y, ¿qué

---

<sup>105</sup> BOLETIN 9729-03 de 17 de noviembre de 2014, modificado como se cita en: SECRETARÍA GENERAL DEL SENADO, Oficio 313/SEC/2015, “Oficio modificaciones a Cámara de Origen”, de 15 de diciembre de 2015.

efecto produce su omisión? Tampoco determinan el ámbito de aplicación de las mismas leyes ni se refieren al problema probatorio que hemos encontrado respecto de los accesorios no habituales.

Ello no quiere decir que no haya ideas o elementos que valga la pena destacar. Así, me gustaría llamar la atención sobre los siguientes boletines:

6049-03: Único boletín que ofrece una definición de contrato de estacionamiento, y una bastante buena: “aquel en que el usuario deja el vehículo bajo la guarda de otra persona, en un predio perteneciente a esta última, por un plazo determinado o indeterminado, sea a título gratuito u oneroso.” En pocas palabras esta definición rescata los elementos esenciales (partes, vehículo, estacionamiento y custodia temporal) y extiende el ámbito de aplicación de inmediato a los estacionamientos gratuitos<sup>106</sup>. Otro elemento interesante es que asimila el contrato al de depósito y le hace aplicables las normas de los artículos 2211 y siguientes.

Además, contempla la obligación de mantener un seguro: “Todo proveedor de servicios de estacionamientos estará obligado a mantener un seguro vigente contra reclamos por hechos de los que pudieran ser civilmente responsables”, no sólo contra robos y hurtos, sino también contra incendios y derrumbes.

---

<sup>106</sup> Recordemos las discusiones que genera la aplicación de la Ley del Consumidor a los estacionamientos gratuitos. *Infra*, p 19 y ss.

3883-03: Contempla una distinción en la culpa de la que deberá responder el dueño del estacionamiento: “Responderá de culpa levísima el propietario de un estacionamiento de vehículos por el cual se paga para estacionar. Asimismo, responderá de culpa leve el dueño de un estacionamiento techado, aunque no se pague por estacionar, si un vehículo sufre daño o perjuicio mientras se encuentre en el lugar.” Esto resulta coherente con la opinión de Barrientos, quien opina que “creemos que quien explota un estacionamiento lo hace en el marco de una organización o explotación de carácter mercantil, que ha de aumentar las medidas ordinarias en la precaución de eventuales daños a sus consumidores”<sup>107</sup>.

7438-06: Al tratar el alcance del ámbito de protección al que queda sujeto el vehículo, lo limita de una forma coherente con la hipótesis que hemos propuesto, excluyéndose cualquier mención de aquellos objetos de valor que no sean usuales en el vehículo: “Responderán hasta de la culpa leve en caso de deterioro, hurto de partes o piezas del vehículo y del robo del mismo.” Sin embargo, hay que señalar que el proyecto pretende regular el estacionamiento concesionado en la vía pública y no en un establecimiento cerrado, por lo que dicha omisión no puede atribuirse necesariamente a una voluntad de hacerlo extensivo para todos los casos sino sólo a los más expuestos.

---

<sup>107</sup> BARRIENTOS, 2010, Op. Cit. p. 72

7482-03: Se propone un único artículo donde establece un procedimiento bastante interesante: "El consumidor tendrá derecho a recibir indemnización compensatoria por los daños ocasionados en caso de sufrir la sustracción, hurto o robo, de su vehículo en los lugares destinados a estacionamientos de vehículos en los centros comerciales, supermercados, Malls. Para ello dentro de los 10 días hábiles siguientes al hecho se deberá enterar el pago de la indemnización, la cual será determinada por acuerdo entre las partes ante el Servicio Nacional del Consumidor. De no mediar acuerdo se deberán remitir los antecedentes al juzgado de policía local correspondiente, conforme al artículo 50 de la presente ley [ley 19.946]."

Es decir, se trata de un procedimiento en el que se parte concediendo la indemnización, debiéndose posteriormente determinar su monto por acuerdo entre el consumidor y el proveedor de servicios, actuando el SERNAC como mediador. Sólo de no mediar acuerdo respecto del monto, pasarían los antecedentes a Policía Local.

Aunque parece interesante la idea de pasar las causas por una mediación que pueda resultar en una pronta solución para las víctimas afectadas, es extraño que se limite de tal modo el derecho a defensa de la prestadora de servicios, quien no parece tener ningún incentivo para llegar efectivamente a un acuerdo. De esa manera, se arriesga precisamente a lograr todo lo contrario al efecto buscado por los parlamentarios: en vez de acelerar la

tramitación, enlentecerla al imponer además del procedimiento habitual una mediación obligatoria previa.

1236-07: Uno de los primeros proyectos legales presentados, en 1994, establecía desde ya la obligación de velar por la seguridad y contratar vigilantes certificados en conformidad al decreto Ley N° 3.607. Lo interesante es que establecía multas en caso de incumplimiento bastante drásticas: “multa de una a diez unidades tributarias mensuales y con la clausura del respectivo establecimiento.” La inclusión de multas posteriormente ha desaparecido de los proyectos de ley revisados, probablemente porque en general la técnica legislativa utilizada es incluir un artículo BIS dentro de la propia Ley del Consumidor, por lo que sería redundante consagrar multas adicionales a las ya presentes en la ley.

### **Hacia una propuesta legal**

Pero más allá de los ocasionales elementos que vale la pena destacar, lo cierto es que ninguno de los proyectos revisados constituye un avance concreto a la situación actual en caso de robos en estacionamientos. Considero que lo mínimo que debiera contener una potencial Ley para resultar un aporte es:

- a) Una definición del contrato de estacionamiento y determinar el ámbito de aplicación de la Ley.

- b) Establecer con claridad los derechos y obligaciones para las partes, con particular énfasis en el alcance del deber de cuidado del proveedor de servicios y los efectos del deber de información que se le impone al usuario.
- c) Contener disposiciones que faciliten la prueba del daño, tales como una presunción de valor. En nuestro derecho existen estatutos que han experimentado exitosamente con este tipo de opción. Así, en el caso del transporte de pasajeros se contempla una especie de presunción en su artículo 70, inciso 2º: “Cuando un pasajero lo desee podrá hacer declaración escrita a la empresa de las especies que transporte o remita. Esto será obligatorio cuando, a juicio del pasajero o remitente, el valor de los objetos exceda de 5 Unidades Tributarias Mensuales. Al efecto, las empresas pondrán a disposición del público en sus terminales los formularios adecuados para hacer la declaración y podrán verificar la autenticidad de ellas.”<sup>108</sup> En todo caso, ello no obsta a que se pueda demandar además el daño moral<sup>109</sup>. Una norma similar se contempla respecto de la pérdida de bultos en el transporte aéreo: “En el transporte de mercancías, la responsabilidad del transportista se limitará a la suma de 17 Derechos Especiales de Giro por kilogramo, salvo declaración especial de valor

---

<sup>108</sup> Decreto 212 del Ministerio de Transportes.

<sup>109</sup> 3. SERNAC. 2005. Revista del consumidor. Santiago, Chile. XIV(163)., p. 4

hecha por el expedidor en el momento de la entrega del bulto al transportista y mediante el pago de una tasa suplementaria, si hay lugar a ello. En este caso, el transportista estará obligado a pagar hasta el importe de la suma declarada, a menos que pruebe que éste es superior al valor real en el momento de la entrega».<sup>110</sup>

- d) Obligación del proveedor de servicios de mantener un seguro por robos y daños. De esta manera se asegura al usuario una indemnización más expedita, trasladando parte de los costos judiciales y extrajudiciales al mismo cuidador negligente.
- e) Disposiciones accesorias: siendo notable el interés legislativo por regular el cobro por estos servicios, la existencia de espacios preferenciales para personas discapacitadas o embarazadas e incluso la existencia de aparcamientos para bicicletas<sup>111</sup>, sería conveniente reunir las en una Ley General de Estacionamientos antes que tener un cúmulo de leyes menores que hagan difícil su búsqueda y lectura. También podría incluirse aquí normas técnicas sobre las

---

<sup>110</sup> CHILE. Ministerio de Relaciones Exteriores. 1982. Decreto 552: Aprueba protocolo de enmienda al convenio sobre aviación civil internacional, hecho en Montreal el 6 de octubre de 1980. Última versión: 21 de septiembre de 1982., Art. VII b).

<sup>111</sup> BOLETIN Boletín 9042-14, que busca la *“destinación o reconversión de a lo menos un 10% de la superficie total de estacionamiento de los edificios e infraestructuras públicas que señala, para el aparcamiento de bicicletas.”*

características de construcción del aparcamiento o encargarlas a un reglamento futuro.

Un buen punto de partida para partir una discusión legislativa que tenga resultados útiles sería seguir el ejemplo de aquellos países que ya cuentan con una legislación sobre la materia. Tanto Perú<sup>112</sup> como España<sup>113</sup> han dictado normas, que en forma clara determinan cuál es el alcance de la responsabilidad del proveedor de servicio de estacionamiento, además de establecer un catálogo concreto de derechos y obligaciones para ambas partes. En todo caso, sería conveniente evitar seguir la Ley española y no limitar su aplicación solo a los estacionamientos pagados. Otra alternativa a tener en cuenta es el Reglamento de Estacionamientos Públicos del Distrito Federal de México<sup>114</sup>, que contiene una normativa mucho más detallada, creando incluso un organismo público dedicado a registrar, promover e inspeccionar los estacionamientos de la ciudad (Arts. 9 al 12).

Cualquiera que sea el resultado, Chile se beneficiaría enormemente de una Ley de Estacionamientos adecuada, que permita tanto a conductores como a dueños de estacionamientos conocer con claridad y antelación los límites de

---

<sup>112</sup> PERU, Ley 29.461.

<sup>113</sup> ESPAÑA, Ley 20/2002.

<sup>114</sup> MEXICO. 1991. Asamblea legislativa del distrito federal. S/N: Reglamento de estacionamientos públicos del distrito federal. [en línea]<  
<http://www.consejeria.df.gob.mx/index.php/leyes#reglamento-de-estacionamientos-públicos-del-distrito-federal/>> [consulta en línea: 12 de enero de 2016].

la responsabilidad de cada uno. En la actualidad, la jurisprudencia es tan diversa, que el resultado final de una demanda de indemnización de perjuicios es una verdadera ruleta. Una Ley ayudaría a uniformar los criterios utilizados por los tribunales para determinar la procedencia y cuantía de una eventual reparación. Sólo de esta manera es posible configurar un sistema de incentivos que lleve a ambas partes a hacer todo lo posible para evitar la comisión de delitos. Ya sea aumentando las medidas de seguridad, o declarar (o evitar dejar) objetos de valor al interior de los vehículos.

## **BIBLIOGRAFÍA**

### **Textos legales**

1. CHILE. Ministerio de Economía. 1997. LEY 19.496: Establece normas sobre protección de derechos de los consumidores. Última versión: 10 octubre de 2014.
2. CHILE. Ministerio de Justicia. 1865. Código de Comercio. Última versión: 10 de octubre de 2014.
3. CHILE. Ministerio de Justicia. 1984. Ley 18.290: Ley del tránsito. Última versión: 7 de noviembre de 2009.
4. CHILE. Ministerio de Justicia. 1984. Ley 18.287: Establece procedimiento ante Juzgados de Policía Local. . Última versión: 5 de diciembre de 2014.
5. CHILE. Ministerio de Justicia. 2000. DFL 1. Fija texto refundido, coordinado y sistematizado del Código Civil. Última versión: 22 de octubre de 2015.
6. CHILE. Ministerio de Relaciones Exteriores. 1982. Decreto 552: Aprueba protocolo de enmienda al convenio sobre aviación civil internacional, hecho en Montreal el 6 de octubre de 1980. Última versión: 21 de septiembre de 1982.

7. CHILE. Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. 1992. Decreto 212: Reglamento de los servicios nacionales de transporte de pasajeros. Última versión: 12 de febrero de 2015.
8. ESPAÑA. Jefatura de Estado. 2002. Ley 40/2002: reguladora del contrato de aparcamiento de vehículos. Última versión: 30 de diciembre de 2006. [en línea] < <http://www.boe.es> > [consulta en línea: 12 de enero de 2016].
9. ESPAÑA. Jefatura de Estado. 2006. Ley 44/2006: de mejora de la protección de los consumidores y usuarios. Última versión: 30 de diciembre de 2006. [en línea] < <http://www.boe.es> > [consulta en línea: 12 de enero de 2016].
10. MEXICO. 1991. Asamblea legislativa del distrito federal. S/N: Reglamento de estacionamientos públicos del distrito federal. [en línea]< <http://www.consejeria.df.gob.mx/index.php/leyes#reglamento-de-estacionamientos-p%C3%BAblicos-del-distrito-federal/>> [consulta en línea: 12 de enero de 2016].
11. PERÚ. 2009. Ley 29.461: Ley que regula el servicio de estacionamiento vehicular. Última versión: 28 de noviembre de 2009. [en línea]< <http://www.leyes.congreso.gob.pe/Documentos/Leyes/29461.pdf>> [consulta en línea: 12 de enero de 2016].

### **Boletines legislativos**

1. BOLETIN 1236-07: Establece obligaciones y responsabilidades a los propietarios de los lugares privados destinados a playas de estacionamiento. 14 de junio de 1994.
2. BOLETIN 3883-15: Responsabiliza a propietario de estacionamientos de vehículos por los daños que éstos sufran mientras se encuentran en dicho lugar. 8 de junio de 2005.
3. BOLETIN 4746-03: Modifica la ley N° 19.496, sobre protección de los derechos de los consumidores con el objeto de establecer responsabilidad de empresas comerciales que indica, por hechos que ocurran en sus estacionamientos. 20 de diciembre de 2006.
4. BOLETIN 5265-03: Modifica la Ley sobre Protección de los Derechos de los Consumidores, con el fin de establecer un sistema de cobro por minutos por el uso de estacionamientos privados de vehículos. 14 de agosto de 2007.
5. BOLETIN 5656-15: Modifica la ley N° 18.290, de Tránsito, para establecer la obligatoriedad de contar con estacionamientos para embarazadas, en los recintos que indica. 20 de diciembre de 2007.

6. BOLETIN 6049-03: Establece la responsabilidad del dueño, poseedor o mero tenedor de lugares destinados al estacionamiento de vehículos motorizados. 2 de septiembre de 2008.
7. BOLETIN 7438-06: Establece derechos en materia de uso de estacionamientos concesionados. 13 de enero de 2011.
8. BOLETIN 7479-03: Modifica ley N° 19.496, con el objeto de establecer un sistema de cobro por uso de estacionamientos de vehículos motorizados. 1 de marzo de 2011.
9. BOLETIN 7482-03: Modifica ley N° 19.946, sobre protección de los derechos de los consumidores, estableciendo responsabilidad a los dueños de establecimientos comerciales por la sustracción, hurto o robo de vehículos, en los lugares destinados a estacionamiento de los mismos. 1 de marzo de 2011.
10. BOLETIN 8211-03: Incorpora en ley N° 19.496, el deber de los prestadores de servicios de estacionamiento rotativo de vehículos motorizados, cobrar el tiempo exacto de su utilización. 20 de marzo 2012.
11. BOLETIN 8168-15: Modifica Art. 200 de ley N° 18.290, sancionando el uso indebido de estacionamientos destinados a determinadas personas. 5 de marzo 2012.
12. BOLETIN 8235-03: Modifica ley N° 19.496, sobre Protección de los Derechos de los Consumidores, respecto a establecer gratuidad

parcializada en estacionamientos de los centros comerciales. 17 de abril de 2012.

13. BOLETIN 8304-03: Regula el uso y sistemas de cobro en los estacionamientos destinados al público y las situaciones de emergencia en éstos y pórticos de peaje. 23 de mayo de 2012.
14. BOLETIN 8308-03: Cobros de estacionamiento vehicular y baños en los centros comerciales y robo de vehículos en los mismos lugares. 22 de mayo 2012.
15. BOLETIN 9729-03: Modifica la ley N° 19.496, que establece normas sobre protección de los derechos de los consumidores, con el objeto de regular el cobro del servicio de parquímetros y estacionamientos en los lugares que indica. 17 de noviembre de 2014.

## **Jurisprudencia**

### **Juzgados de policía local:**

1. SEGUNDO JUZGADO DE POLICÍA LOCAL DE PROVIDENCIA. Causa n° 46.714-2014, caratulada Escárte con Saba. Sentencia de 24 de marzo de 2015.
2. SEGUNDO JUZGADO DE POLICÍA LOCAL DE PROVIDENCIA. Causa n° 60.086-2013, caratulada Pérez con Saba. Sentencia de 15 de junio de 2015.

3. SEGUNDO JUZGADO DE POLICÍA LOCAL DE PROVIDENCIA. Causa n° 5.786-2014, caratulada Bustos con Saba. Sentencia de 12 de junio de 2014.
4. SEGUNDO JUZGADO DE POLICÍA LOCAL DE PROVIDENCIA. Causa n° 64.113-2014, caratulada Palma con Saba. Sentencia de 19 de junio de 2015. SEGUNDO JUZGADO DE POLICÍA LOCAL DE PROVIDENCIA. Causa n° 86.895-2014, caratulada Moreno con Saba. Sentencia de 27 de agosto de 2015.
5. PRIMER JUZGADO DE POLICÍA LOCAL DE PROVIDENCIA. Causa n° 10.461-2012, Caratulada Vargas con Saba. Sentencia de 18 de octubre de 2012.
6. PRIMER JUZGADO DE POLICÍA LOCAL DE SANTIAGO, Causa n° 2.329-2013, caratulada Burgos con Saba. Sentencia de 6 de enero de 2014.
7. PRIMER JUZGADO DE POLICÍA LOCAL DE SANTIAGO, Causa n° 16.726-2014, caratulada Taito con Saba. Sentencia de 17 de junio de 2015.
8. PRIMER JUZGADO DE POLICÍA LOCAL DE SANTIAGO, Causa n° 5164-2015, caratulada González con Saba. Sentencia de 29 de septiembre de 2015.

### **Cortes de apelaciones:**

9. CORTE DE APELACIONES DE ANTOFAGASTA. Causa nº 128-2.013 (Policía local), Sentencia de 27 de marzo de 2014. Caratulada Vera Silva, Claudia y otro con Hipermercados Antofagasta LTDA. (Lider).
10. CORTE DE APELACIONES DE CHILLÁN. Causa nº 83-2.014 (Crimen), Sentencia de 12 de enero de 2015. Caratulada Maruxa Marta Jasmina Fuentes Hidalgo con Cencosud Retail S.A. (Supermercado Jumbo Chillán).
11. CORTE DE APELACIONES DE CHILÁN. Causa nº 83-2013 (Crimen), Sentencia de 18 de noviembre de 2013. Caratulada Matus De la Parra Vargas Gabriela con L'Acogida restaurant.
12. CORTE DE APELACIONES DE CONCEPCIÓN. Causa nº 305-2013 (Crimen), Sentencia de 8 de agosto de 2014. Caratulada Oscar Armando Araya Pereira con Administradora de hipermercado Hiper LTDA.
13. CORTE DE APELACIONES DE PUERTO MONTT. Causa nº 49-2012 (Policía Local). Sentencia de 24 de septiembre de 2012.
14. CORTE DE APELACIONES DE SAN MIGUEL. Causa nº 286-2011 (Policía local), Sentencia de 7 de junio de 2011.
15. CORTE DE APELACIONES DE SAN MIGUEL. Causa nº 345-2014 (Civil), Sentencia de 1 de julio de 2014. Caratulada Servicio nacional del consumidor, administradora de supermercado Express LTDA y Evelyn Pía Espinoza Guerrero.

16. CORTE DE APELACIONES DE SAN MIGUEL. Causa n° 1193-2012  
(Policía local), Sentencia de 28 de noviembre de 2012.
17. CORTE DE APELACIONES DE SAN MIGUEL. Causa n° 1729-2013,  
Sentencia de 9 de diciembre de 2013.
18. CORTE DE APELACIONES DE SANTIAGO. Causa n° 1779-2012.  
Sentencia de 15 de julio de 2013.
19. CORTE DE APELACIONES DE SANTIAGO. Causa n° 376-2014,  
caratulada Burgos con Saba. Sentencia de 6 de noviembre de 2014.
20. CORTE DE APELACIONES DE SANTIAGO. Causa n° 1416-2014  
(Policía Local), caratulada Pastén con Saba. Sentencia de 26 de  
diciembre de 2014.
21. CORTE DE APELACIONES DE SANTIAGO. Causa n° 1713-2013  
(Trabajo), Sentencia de 28 de marzo de 2014. Caratulada Servicio  
nacional del consumidor con Supermercados Hiper LTDA.
22. CORTE DE APELACIONES DE SANTIAGO. Causa n° 1742-2013  
(Trabajo), sentencia de 18 de noviembre de 2013. Caratulada Muñoz  
Flores Miguel con Mall Plaza Oeste.
23. CORTE DE APELACIONES DE SANTIAGO. Causa n° 376-2014 (Policía  
Local)
24. CORTE DE APELACIONES DE SANTIAGO. Causa n° 1022-2015.  
Sentencia de 6 de noviembre de 2015.

25. CORTE DE APELACIONES DE TEMUCO. Causa nº 51-2012 (Policía local), sentencia de 3 de julio de 2012.
26. CORTE DE APELACIONES DE VALDIVIA. Causa nº 198-2014 (Crimen), Sentencia de 4 de noviembre de 2014. Caratulado Barichivich V. Juan con Unimarc.
27. CORTE DE APELACIONES DE VALPARAISO. Causa nº 202-2014 (Crimen), Sentencia de 26 de mayo de 2014. Caratulado Mauricio Rodrigo Zuleta Maidana con Inmobiliaria Hippocampus Viña del mar S.A.

**Corte Suprema:**

28. CORTE SUPREMA, Segunda Sala. Causa nº 5.533-2008. Sentencia de 14 de mayo de 2009.
29. CORTE SUPREMA, Segunda Sala. Causa nº 2919-2010, Recurso de queja. Sentencia de 14 de julio de 2010.
30. CORTE SUPREMA, Segunda Sala. Causa nº 3299-2010, Recurso de queja. Sentencia de 16 de mayo de 2011.
31. CORTE SUPREMA, Primera Sala. Causa nº 4.415-2010, Recurso de casación en el fondo. Sentencia de 1 de octubre de 2012.
32. CORTE SUPREMA, Segunda Sala. Causa nº 5225-2010. Recurso de queja. Sentencia de 16 de mayo de 2011.

33. CORTE SUPREMA, Segunda Sala. Causa nº 7.372-2010. Recurso de queja. Sentencia de 7 de marzo de 2011.
34. CORTE SUPREMA, Primera Sala. Causa nº 6.271-2011. Recurso de casación en el fondo y en la forma. Sentencia de 2 de mayo de 2012.
35. CORTE SUPREMA, Segunda Sala. Causa nº 9.842-2011. Recurso de queja. Sentencia de 26 de diciembre de 2011.

## **Doctrina**

1. AEDO, Cristian. 2010. El uso de estacionamientos como acto de consumo: Reflexiones sobre la causalidad y la culpa. Revista de derecho Universidad Católica del Norte. Año 17 (Nº1): 213-239.
2. ALVAREZ, Natalia. 2003. El contrato de aparcamiento de vehículos. Barcelona, InDret. 16 p.
3. BARCÍA, Rodrigo. 2010. Los contratos reales, en: Lecciones de derecho civil, tomo II. Santiago, Editorial Jurídica, pp. 145-175.
4. BARRIENTOS, Francisca. 2014. Una vez más la responsabilidad infraccional y civil por sustracción de especies en los estacionamientos de un mall. Revista Chilena de Derecho Privado. (Nº22)327-334.
5. BARRIENTOS, Marcelo. 2007. Los daños extrapatrimoniales que se previeron o pudieron preverse al tiempo del contrato. Revista Chilena de derecho. (Nº34):7-22.

6. BARRIENTOS, Marcelo. 2010. Jurisprudencia por daños en estacionamiento de vehículos regido por la “Ley del consumidor”. Revista de Derecho de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso. (N° 34):39-73.
7. BARROS, Enrique. 2006. Tratado de responsabilidad extracontractual. 1ª ed. Santiago, Editorial Jurídica. 1227 p.
8. CABRERA, María Elena y OJEDA, Roberto. 1999. Contrato de garaje. Estacionamiento de vehículo en playa en: LÓPEZ, R. Contratos especiales del siglo XXI. Buenos Aires, Abeledo-Perrot. 563 p.
9. DOMÍNGUEZ, Ramón. 2010. Los límites al principio de reparación integral. Revista Chilena de Derecho Privado. (N°15):19-28.
10. JIMENEZ, Roxana. 2003. El contrato de garaje. Revista jurídica del Perú. (N°45):35-54.
11. PIZARRO, Carlos. 2007. El fracaso de un sistema. Análisis empírico de cláusulas abusivas en contratos por adhesión. Revista de Derecho XX(2):31-47.
12. PIZARRO, Carlos. 2012. La exposición de la víctima al daño: desde la culpabilidad a la causalidad. Revista de Derecho. XXXIX(2):39-52.
13. RAMOS PAZOS, René. 2008. De las obligaciones. 3ª ed. Santiago, Legal Publishing. 578 p.

14. VARAS BRAUN, Juan. 2004. Sentencia sobre la naturaleza jurídica del aparcamiento dispuesto por una casa comercial (Segundo Juzgado de Letras de Valdivia). Revista de Derecho, Vol. XVI, julio 2004, p. 241-247.
15. VERDUGO, Ismael. 2008. La relación entre la autonomía privada y los contratos atípicos. Ars Boni et Aequi (Nº4):101-110.

### **Otras fuentes**

1. CARABINEROS DE CHILE. 2015. Reporte estadístico Enero-Abril 2014/2015, nacional y regional. 55 p. [en línea] [www.carabineros.cl/InformeEstadistico/pdf/INFORME\\_ESTADISTICO.pdf](http://www.carabineros.cl/InformeEstadistico/pdf/INFORME_ESTADISTICO.pdf) [consulta en línea: 12 de enero de 2016].
2. INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICAS. [varios años]. Anuarios parque de vehículos en circulación. [en línea] [http://www.ine.cl/canales/chile\\_estadistico/estadisticas\\_economicas/transporte\\_y\\_comunicaciones/parquevehiculos.php](http://www.ine.cl/canales/chile_estadistico/estadisticas_economicas/transporte_y_comunicaciones/parquevehiculos.php) [consulta en línea: 12 de enero de 2016].
3. SERNAC. 2005. Revista del consumidor. Santiago, Chile. XIV(163).
4. MINVU. Circular ordinaria número 0521, DDU – Específica 18/2008, de 25 de junio de 2008.