



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE DERECHO

295
394

**CONTRATO DE ESTACIONAMIENTO
DE VEHICULOS**

TESIS:

*Que para optar al Título de
LICENCIADO EN DERECHO*

Presenta:

RAQUEL RIVERO REYES



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

INDICE

INTRODUCCION

CAPITULO PRIMERO

GENERALIDADES

1. Noción general del contrato	1
2. Criterio de clasificación seguido por nuestro Código Civil para la reglamentación de los -- contratos	10
3. Contratos nominados e innominados	14
4. Ubicación del contrato de estacionamiento de vehículos en dicha clasificación	19
5. Definición del contrato antes citado	24
6. Elementos de Existencia y validez	26

CAPITULO SEGUNDO

CONTRATOS CON LOS QUE GUARDA MAYOR ANALOGIA

1. Arrendamiento. Semejanzas y Diferencias	30
2. Depósito. Semejanzas y Diferencias	41

CAPITULO TERCERO

ESPECIES DEL CONTRATO DE ESTACIONAMIENTO DE VEHICULOS

1. Estacionamientos públicos	58
2. Estacionamientos privados	69

CAPITULO CUARTO

PARTES QUE INTERVIENEN EN EL CONTRATO

1. Permisionario y usuario	78
2. Derechos y obligaciones del permisionario	81

3. Derechos y obligaciones del usuario 90

CAPITULO QUINTO

NUESTRA LEGISLACION POSITIVA AL RESPECTO

1. Decreto del 19 de diciembre de 1979 sobre la materia 94

2. Reglamento de Estacionamiento de Vehículos - en el Distrito Federal y disposiciones de tipo administrativo aplicables 96

3. Necesidad de una reglamentación adecuada al respecto 107

CONCLUSIONES 116

BIBLIOGRAFIA 119

INTRODUCCION

El gran número de vehículos en la Ciudad de México pueden proporcionarnos una idea de la importancia que tiene el contrato de estacionamiento de vehículos en nuestros días, estimando que merece un control más decidido de éstos, ya que constituye un valioso auxiliar en la buena circulación de vehículos en la Ciudad.

Pero para el control que amerita esta actividad de recepción y guarda de vehículos del público, se requiere previamente de una legislación adecuada al contrato que origina dicha actividad, y para lograrlo es necesario comprender cuál es su naturaleza jurídica y efectuar un estudio detallado del mismo, analizando todas y cada una de las situaciones que se presentan.

Los particulares que se han venido dedicando a la prestación de dicho servicio lo han hecho en forma anárquica sin el debido control por parte de las Autoridades, tanto por lo que hace a las cuotas que cobran, como por lo que respecta a los requisitos mínimos que deben satisfacer los edificios o locales para la seguridad de los vehículos que en ellos estacionan y cuya guarda se les confía.

Este contrato ha tomado gran auge debido al desarrollo de la vida y la necesidad que tienen las personas de transportarse en un vehículo propio para llegar con puntualidad a un determinado lugar, en virtud de que viajar en transporte colectivo resulta casi imposible debido al incremento de la población, por lo que la circulación de vehículos ha aumentado y como consecuencia el aumento de estacionamiento se hace necesario.

CAPITULO I

GENERALIDADES

1. Noción general del contrato
2. Criterio de clasificación seguido por nuestro Código Civil para la reglamentación de los contratos
3. Contratos nominados e innominados
4. Ubicación del contrato de estacionamiento de vehículos en dicha clasificación
5. Definición del contrato de estacionamiento de vehículos
6. Elementos de existencia y validez

I. NOCION GENERAL DEL CONTRATO

Iniciaremos el estudio del contrato de estacionamiento de vehículos analizando brevemente la teoría contractual, la cual nos servirá de base para determinar la naturaleza jurídica del contrato materia de esta tesis.

En primer lugar estudiaremos lo que se conoce como la fuente creadora de las obligaciones, nos referimos al convenio el cual constituye el eje, el modelo, los principios generales aplicables por extensión a todos los contratos regulados o no por el Código Civil, para posteriormente ocuparnos de la teoría general de los contratos.

Así tenemos que el Código Civil vigente en el artículo 1792 define el convenio como: El acuerdo de dos o más personas para crear, transferir, modificar o extinguir obligaciones.

El artículo 1793 del mismo ordenamiento establece "Los convenios que producen o transfieren obligaciones y derechos toman el nombre de contratos"; de donde resulta que el contrato es el acuerdo de dos o más voluntades para crear o transferir derechos y obligaciones por lo tanto se considera que el contrato es la especie y el convenio es el género.

Sin embargo, encontramos que la mencionada distinción entre contrato y convenio carece de importancia en la actualidad, pues el Código Civil vigente establece claramente en su artículo 1859 que los principios relativos a los contratos serán aplicables a todos los convenios; claro que nosotros como estudiosos del Derecho estamos obligados a conocer esta clasificación.

"Podemos decir que el contrato es el acto jurídico plurilateral que tiene por objeto crear o transmitir - derechos y obligaciones reales o personales. Es un acto jurídico plurilateral porque en todo contrato hay manifestación de voluntades que se llama jurídicamente "Consentimiento", es decir el concurso o acuerdo de dos o más voluntades. Como en todo acto jurídico esta manifestación de voluntades tiene o se propone un objeto, que es en el caso del contrato, crear o transmitir obligaciones y derechos. Se supone un tercer elemento, o sea que la norma jurídica ampara la manifestación de voluntad y reconoce - los efectos deseados por los contratantes". (1).

De esta definición de contrato, se pueden inferir los elementos lógicos y jurídicos de esta Institución y contempla los elementos esenciales y de validez del contrato; los cuales son:

Elementos esenciales llamados también de existencia porque basta con que falte alguno de ellos para que el negocio sea jurídicamente inexistente.

Elementos	1. Consentimiento	Art. 1790
de	2. Objeto	del C.C.
Existencia	3. Solemnidad	

Elementos de validez, los cuales si faltase uno de ellos sólo originarían la nulidad del contrato.

(1) Rojina Villegas Rafael. Derecho Civil Mexicano. Tomo Sexto Contratos. Vol I. 3º Edic. Editorial Porrúa -- México 1977. P.10.

Elementos de Validez Art. 1795 del C.C.	<ol style="list-style-type: none">1. Capacidad de las partes que intervienen en el contrato2. Ausencia de vicios del consentimiento3. Objeto, motivo, fin lícito4. Forma prescrita por la Ley
--	--

En seguida, a fin de ubicarnos en el tema principal de este trabajo, haremos una breve referencia de estos elementos.

En primer lugar tenemos al consentimiento como elemento esencial para la existencia del contrato.

CONSENTIMIENTO.- El contrato es el acto jurídico bilateral que necesita por consiguiente para su existencia la concurrencia de dos o más voluntades que intervengan en su elaboración; es decir la pluralidad de personas presupone también la pluralidad de voluntades que a cada uno de ellos compete; esta voluntad no debe ser mantenida en el fuero interno, sino que debe expresarse y exteriorizarse.

Hay una voluntad que ofrece transmitir o adquirir un derecho, una situación jurídica preexistente y esta voluntad cuando reúne determinados requisitos se llama oferta; hay otra voluntad receptista de ésta, que asiste con ella y se denomina aceptante. Ambas voluntades han de ser recíprocas y simultáneas, es en este momento en que se forma el contrato.

Tanto la oferta como la aceptación pueden hacerse en forma expresa o tácita que puede ser o inferirse por hechos reveladores de esas voluntades.

Ausencia del consentimiento.- Cuando el consentimiento no existe, falta al contrato un elemento esencial y, por tanto, es inexistente. Esto ocurre en los siguientes supuestos:

"1.- Cuando las partes sufren error respecto a la naturaleza del contrato. 2.- Cuando sufren error respecto a la identidad del objeto. 3.- En contratos simulados" (2).

Primer caso: Cuando las partes sufren error sobre la naturaleza del contrato, propiamente no hay consentimiento, porque una parte cree, por ejemplo celebrar un contrato de compra-venta y la otra parte cree celebrar un comodato.

Segundo caso: Cuando sufren error respecto a la identidad del objeto y ocurre generalmente respecto a cosas semejantes.

Tercer caso: Se presenta en la simulación absoluta del contrato. Existe la simulación absoluta cuando las partes declaran falsamente lo que en realidad no han convenido ni quieren que se lleve a cabo. Es decir que hay un acto aparente en el que falsamente declaran su voluntad y un acto secreto en el que se dice que aquella manifestación de voluntad no es real, que simplemente se realiza para terceros, pero no para los contratantes. En estos casos es cuando se presenta la inexistencia del contrato.

El segundo elemento de existencia de los contratos que analizaremos es el objeto.

(2) Rojina Villegas Rafael. Teoría General de las Obligaciones, Tomo III. Editorial Porrúa. México 1976 P.55

OBJETO.- "El vocablo objeto tiene tres significados a propósito de la materia contractual.

1. Objeto directo del contrato es crear y transmitir derechos y obligaciones.

2. Objeto indirecto es la conducta que debe cumplir el deudor, conducta que puede ser de tres maneras: - de dar, de hacer y de no hacer.

3. Finalmente se considera también objeto del -- contrato por el Código Civil, el objeto material que la - persona deba entregar". (3).

El Código Civil vigente en el Artículo 1824 nos dice: "Son objeto de los contratos: I.- La cosa que el -- obligado debe dar; II.- El hecho que el obligado debe hacer o no hacer".

La doctrina nos habla de un tercer elemento de -- existencia que es la solemnidad.

SOLEMNIDAD.- Es el conjunto de elementos de carácter exterior, que rodean o cubren a la voluntad de los contratantes y que la ley exige para la existencia del - acto.

El efecto de este elemento, es darle existencia - al acto jurídico, ya que a falta de éste por ministerio - de ley la voluntad no produce los efectos deseados y el acto es inexistente.

(3) Gutiérrez y González Ernesto. Derecho de las obligaciones. Editorial Cajica, S.A., México 1976, 5° Ed. pp. 228 y 229.

El típico acto solemne es el contrato de matrimonio, porque no basta tener consentimiento y objeto, sino requiere además de una solemnidad.

Este elemento no es constante en todos los contratantes, considerando que no es necesario como lo son el consentimiento y el objeto, en virtud de que son pocos los casos en que la ley elige este elemento, como por ejemplo novación, la subrogación.

El doctor Raúl Ortiz Urquidi, señala al respecto - que el matrimonio es el único contrato que requiere de este elemento.

Para concluir con los elementos de existencia diremos que el Dr. Raúl Ortiz Urquidi nos expone un elemento más, que es la norma jurídica que sanciona la voluntad del autor o el consentimiento de las partes para la producción de las consecuencias deseadas por ello, o sea el no desconocimiento por la ley de las consecuencias jurídicas deseadas por el autor o las partes.

"Este tercer elemento consiste en el reconocimiento legal o mejor decir, en el no desconocimiento por ley de las consecuencias jurídicas deseadas por el autor o las partes. Y así es en efecto pues es evidente que no basta la sola voluntad del autor o el solo consentimiento de las partes para que los efectos deseados por ellos se produzcan, sino que es absolutamente indispensable que la ley sancione como valédera tal producción de efectos, esto es, que la ley permita la validez de estos efectos que no los prohíba, ya que de lo contrario, jamás podrían jurídicamente producirse, así sean vehementemente deseados por el autor o las partes del acto (Negocio)". (4)

(4) Ortiz Urquidi Raúl. Derecho Civil. Parte General. Editorial Porrúa. México 1977. P. 291.

Dentro de la tesis del Dr. Ortiz Urquidi, señala - que el reconocimiento o no desconocimiento legal no es -- sino la licitud a que se refiere la fracción III del artículo 1775 de nuestro Código Civil aludido como elemento de validez y él lo señala como elemento esencial o de existencia.

Analizaremos ahora brevemente, los elementos de validez de los contratos, los cuales se encuentran enunciados en el artículo 1975 del Código Civil y que describiremos a continuación:

CAPACIDAD.- La capacidad que se requiere en los - contratos es la capacidad de ejercicio que es la aptitud - reconocida por la ley en una persona para celebrar por sí misma un contrato sin necesidad de sustitución o de asistencia de otra persona.

En la capacidad para contratar, la regla general - es que son hábiles para contratar todas las personas no -- exceptuadas por la ley (art. 1798 del C.C.). Carecen de - tal aptitud los incapacitados, esto es, las personas con -- incapacidad legal y natural que son los menores de 18 - - años y los demás que enumera el artículo 450 del Código Civil.

La capacidad también se puede dar por una "FORMA-- LIDAD HABILITANTE, que consiste en una autorización o permiso a una persona capaz otorgada por una Autoridad judicial o administrativa, para la celebración de un determinado contrato (Mazeud). (5).

(5) Sánchez Medel Ramón. Contratos Civiles. 3º Edic. Porrúa. México, 1976. P. 32

FORMA.- Cuando se exige determinada forma para la celebración de un contrato, dicha formalidad es un elemento de validez del propio contrato, ya que la omisión de esa formalidad exigida por la Ley hace que el contrato en cuestión pueda ser impugnado de nulidad relativa (art. 2228 del C.C.).

Acerca de la formalidad del Código Civil contiene disposiciones al parecer contradictorias y que contrastan entre sí, ya que a manera de enunciado teórico y como principio general, se señala la consensualidad en la celebración de los contratos (art. 1832 y 1796 del C.C.); pero por otra parte, se advierte que al analizar la mayoría de los contratos en particular reglamentados por nuestro Código Civil, son contratos formales. En realidad al reglamentar los contratos en especial, se convierte la regla general en excepción y la excepción en regla general.

Se anotó que para la existencia del contrato se requiere consentimiento, objeto y en ciertos casos solemnidad; también se señaló que no basta que el acto exista, sino que precisa de otros requisitos para alcanzar su validez; así que los contratantes deben ser aptos para contratar, es decir, tener capacidad de ejercicio para contratar así como también la forma prescrita por la Ley; pero esto no es suficiente para que un contrato tenga validez, se requiere además como establece el artículo 1795 del Código Civil, que el objeto, materia o fin que se persiguen los contratantes sea lícito.

Y por último, el mismo artículo señala la ausencia de vicios del consentimiento para la validez de los contratos, es decir que la voluntad de las partes que celebran el contrato no deben estar viciados, pues basta que una sola de ellas lo esté, para que el contrato se declare nulo.

Como vicios de la voluntad se catalogan: al error, dolo, mala fé, violencia y lesión (art. 1812 del C.C.), figuras que sólo enunciamos por ser temas extensos, los cuales si llegan a afectar al contrato traen consigo la nulidad del mismo.

2. CRITERIO DE CLASIFICACION SEGUIDO POR NUESTRO CODIGO CIVIL PARA LA REGLAMENTACION DE LOS CONTRATOS

Nuestro Código Civil divide los contratos, bajo un criterio estrictamente jurídico en:

UNILATERALES.- Cuando una de las partes se obliga hacia la otra sin que ésta le quede obligada (art. 1835 del C.C.), como por ejemplo, el contrato de donación.

BILATERALES.- Cuando las partes se obligan recíprocamente (art. 1836 del C.C.), ejemplo compra-venta, mandato.

Asimismo, nuestro legislador clasifica los contratos bajo un criterio preponderantemente económico en:

ONEROSOS.- Aquellos que se estipulan provechos y gravámenes recíprocos, como por ejemplo, contrato de prestación de servicios.

GRATUITOS.- Aquellos en el que el provecho es solamente de una de las partes (art. 1839 del C.C.), ejemplo donación comodato.

A su vez el Código Civil subdivide el contrato oneroso, en **CONMUTATIVO** cuando las prestaciones que se deben las partes son ciertas desde que se celebra el contrato, de tal suerte que en ellas se pueden apreciar inmediatamente el beneficio o la pérdida que les cause éste; y en **ALEATORIOS** cuando las prestaciones debidas dependen de un acontecimiento incierto que hace que no sea posible la evaluación de la ganancia o pérdida, sino hasta que ese acontecimiento se realice (art. 1836 del C.C.).

Además de esta clasificación general que expresamente contempla nuestra legislación positiva, se encuentra en esta elementos para otras clasificaciones de interés:

CONTRATOS NOMINADOS.- Es decir los estructurados expresamente en el Código Civil, reglamentados por el legislador, como por ejemplo, el comodato, compra-venta, renta vitalicia.

CONTRATOS INNOMINADOS.- Son los que no están especialmente reglamentados en el Código Civil, sino que se rigen por las reglas de los contratos, por las estipulaciones de las partes y en lo que fuera omisa, por las disposiciones de los contratos con los que tenga mayor analogía de los reglamentados en este ordenamiento (art. 1858 del C.C.). Por ejemplo, el contrato de estacionamiento de vehículos (el cual es materia de esta tesis), de exposición de educación, el de estabulación, etc.

CONTRATOS CONSENSUALES.- Se perfeccionan con la voluntad de las partes, sobre un objeto cierto sin necesidad de que se haga la entrega de la cosa, no requiere de formalidades determinadas para su validez, por ejemplo, el mutuo, depósito.

CONTRATOS FORMALES.- Son aquellos a los que la Ley exige determinada forma para su validez, el artículo 1833 del C.C. señala que cuando la Ley exija determinada forma para un contrato, mientras éste no revista esa forma no será válido.... y el artículo 1795 fracc. IV habla también al respecto, por ejemplo asociación civil, donación, sociedad civil.

CONTRATOS REALES.- Aquellos que se perfeccionan con la entrega de la cosa, como ocurre todavía con la prenda (art. 2858), tal concepto se ha suavizado ya que la entrega de la cosa puede ser real o jurídica.

CONTRATOS PRINCIPALES.- Son aquellos que cumplen por sí mismos un fin contractual propio y subsiste, sin relación con ningún otro, por ejemplo, el contrato de obra a precio alzado, el contrato de transporte.

CONTRATOS ACCESORIOS.- Son aquellos que tienen vida y existen en razón y medida que sirven para dar fuerza o garantizar el cumplimiento de un derecho personal, derivado de un acto principal, por ejemplo el contrato de fianza, compromiso arbitral.

CONTRATO DE IGUAL A IGUAL.- Es aquel en que las partes pueden discutir las cláusulas del contrato y ajustarlas a su libre decisión, o sea que el resultado del contrato es producido por la discusión de las partes, por ejemplo, sociedad conyugal, compra-venta.

CONTRATO DE ADHESION.- Es aquel en el que las cláusulas son redactadas unilateralmente por una de las partes, no dejando a la otra más que la posibilidad de suscribirlas íntegramente, sin modificación alguna por lo que el consentimiento constituye, en realidad, una simple aceptación de condiciones impuestas por la otra parte, por ejemplo, el contrato de energía eléctrica, el de estacionamiento de vehículos.

CONTRATOS INSTANTANEOS.- Son aquellos que se perfeccionan y ejecutan en un sólo momento; se concierta y se cumple en un solo acto, por ejemplo la compra-venta al contado.

CONTRATOS DE TRACTO SUCESIVO.- Son aquellos que perfeccionado el contrato, no concluye, sino que las partes se hacen prestaciones continuas, su cumplimiento es es calonado en el tiempo, por ejemplo, compra-venta a plazo, el suministro.

CONTRATOS SIMPLES.- Son aquellos cuya elaboración su formación jurídica está claramente estructurada en el Código Civil, ejemplo, la permuta, el mutuo.

CONTRATOS COMPLEJOS.- Son aquellos que se encuentran prestaciones que corresponden diversos tipos de contratos, fundidos en uno sólo, esto es porque así lo ha sido la voluntad de las partes o porque existe una reglamentación legal de esta naturaleza, por ejemplo el contrato de hospedaje, de estacionamiento de vehículos.

3. CONTRATOS NOMINADOS E INNOMINADOS

Corresponde entrar al estudio en especial de la -- clasificación de los contratos nominados e innominados, para después establecer a cual de ellos pertenece el contrato materia de esta tesis, o sea el contrato de estacionamiento de vehículos.

Empecemos con las generalidades de la mencionada -- clasificación.

En el derecho civil actual, se reconoce un principio distinto al derecho romano, en este sistema jurídico -- existió un rígido cuadro contractual; en cambio actualmente existe una premisa básica que sirve para la formación -- de cualquier estructura habiendo un concepto esencial de -- contrato que permite una variedad innumerable de formas en -- que las partes puede concretar sus acuerdos obligacionales.

Este principio es el de la libertad contractual, -- entendiéndose como tal, la circunstancia de que el contenido del contrato puede ser pactado por la voluntad de las -- partes, salvo los principios de moralidad y orden público necesarios, los cuales deben estar legislados en la parte general de los contratos y leyes concernientes.

"Los contratos nominados son aquellos regulados -- por el derecho positivo de una manera especial, además de la sumisión de las formas y estructura obligacional de la parte general; son figuras concretas de contratos consagrados por las leyes debido al uso immemorial, que además de la disciplina jurídica que reciben en el Código Civil -- y en leyes especiales llevan también un nombre que los --

distingue y los individualiza" (6).

En los contratos nominativos el principio de la libertad contractual se puede ver en cuanto a que las partes pueden obligarse en la medida que quieran, siempre y cuando esten dentro de los lineamientos jurídicos preestablecidos.

Leopoldo Aguilar Carbajal señala que los contratos nominativos o típicos "son aquellos que su contenido en cuanto a sus derechos y obligaciones de las partes y de más estipulaciones usuales, están perfectamente determinados por la definición y reglamentación del contrato establecido por la Ley. Se nos presentan como moldes elaborados por el legislador para ser usados en concreto por las partes, puesto que casi todo está previsto y se suple el acuerdo de las partes por las normas supletorias". (7).

El problema jurídico del contrato nominado, no está en su aplicación (ya que que ésta está prevista en la ley), sino a la interpretación errónea que le den las partes.

"En el derecho romano la aparición y la concertación del contrato innomado obedeció a otras causas y se rigió por otros principios, ya que no existió en ese Derecho un concepto abstracto de contrato capaz de comprender todas las hipótesis convencionales, como un modelo generatriz. Al contrario existió un sistema cerrado y rígido de

(6) Enciclopedia Jurídica Omeba. Tomo IV. Cons-Cont. Editorial Litográfica Argentina 1959. P. 678.

(7) Aguilar Carbajal Leopoldo. Contratos Civiles 2º Edic Editorial Porrúa. México 1977. P. 50.

figuras contractuales admitidas por la costumbre y consagradas por la legislación quiritaria, fuera de la cual no se concibió en un principio la posibilidad de contratar - ni reconocer fuerza jurídica ni acción alguna, para hipótesis inéditas de contratos". (8).

Las necesidades del tráfico económico-jurídico y la fuerza de los hechos rebasaron esa concepción clásica y primitiva, permitiendo reconocer paulatinamente caso por caso, los supuestos de los hechos del contrato innominado.

"En la actualidad la legislación mediante innovaciones tiende a suplir las deficiencias a través del citado proceso de recepción de tráfico económico-jurídico; es - decir las practicas van escogiendo o creando sin darse - cuenta, nuevos tipos de contratos para favorecer las necesidades de la vida actual" (9).

El contrato innominado es el índice más seguro de que la vida jurídica no se fosiliza, sino que por el contrario, está en plena y constante evolución. El surgimiento de nuevas formas contractuales se debe no tan sólo a un proceso técnico de diferenciación, sino más que nada al nacimiento de nuevas necesidades económicas.

El contrato innominado es una figura contractual atípica, ya que no esta disciplinada por la legislación -- vigente, aunque pueda tener un nombre dado por el uso o -- por la doctrina; se trata de acuerdos que las partes conciertan, combinando prestaciones de diversos contratos típicos y prestaciones obligacionales distintas a las ya establecidas.

(8) Enciclopedia Jurídica Omeba, Op. cit. P. 678

(9) Enciclopedia Jurídica Omeba, Op. cit. P. 678

El contrato innominado en el mundo jurídico es definido de distintas maneras; así el Código Civil Argentino en el artículo 1143 señala: Los contratos son nominados e innominados según lo designe la ley o bajo una denominación especial.

El Código Civil Francés en el artículo 1107 enuncia en lo esencial el principio de que todo contrato regularmente celebrado tiene fuerza obligacional.

El Código Civil Italiano en el artículo 1322 señala la autorización de celebrar contratos. Las partes pueden también crear contratos que no pertenezcan a los tipos que tienen una disciplina particular, con tal de que vayan dirigidos a la realización de intereses merecedores de tutela según el ordenamiento jurídico.

El Código Civil Mexicano señala esta disposición - en el artículo 1858 el cual señala: Los contratos que no están especialmente reglamentados en este código se regirán por las reglas generales de los contratos

"Primitivamente si una persona ejecutaba una prestación de una convención bilateral no sancionada por el derecho civil quedaban sin defensa de sus intereses, ya que carecía de acción y su convenio no tenía fuerza obligatoria para el derecho vigente. Paulatinamente fue admitida, por obra del principio de equidad ya enunciado, que en este supuesto había una norma que hacía obligatoria la contraprestación. La solución primitiva fue la de indemnizar a la parte que hubiera ejecutado su prestación en ausencia de la prestación; pero de esta manera se anulaba, en realidad, la relación contractual. Así lo exigía la rigidez -- del sistema cerrado de los contratos". (10).

Las necesidades económicas y sociales cambiantes - por esencia no pueden reducirse a esos moldes elaborados - previamente y que muchas veces están fuera de uso, por lo que es necesario crear nuevas formas contractuales con peculiaridades específicas. Puede concluirse que los contratos innominados son aquellos que ni el Código ni otras leyes sean complementarias o especiales, han estructurado -- una disciplina específica o especial para ellos.

Vivimos rodeados de contratos innominados que todos los días se elaboran y que nunca el legislador podrá - abarcarlos a todos como nominados, en virtud de que las necesidades son cambiantes e ilimitadas.

Después de examinada la clasificación de los contratos y especialmente la de los contratos nominados e - l innominados, veremos a cuáles pertenece el contrato de estacionamiento de vehículos.

4. UBICACION DEL CONTRATO DE ESTACIONAMIENTO DE VEHICULOS EN DICHA CLASIFICACION

En primer lugar tenemos que el contrato de estacionamiento de vehículos pertenece a la variada gama de los contratos INNOMINADOS que no han sido previstos en forma expresa por nuestro legislador, en virtud de que son producto del desenvolvimiento de la vida moderna y del constante incremento del comercio.

Este contrato se considera complejo, por no tener una reglamentación especial ya que no se encuentra regulado por el Código Civil y entra en la categoría de los contratos innominados, aunque comparten normas establecidas para el arrendamiento y el depósito siendo a pesar de esto, autónomo completamente, aunque algunos pudieran considerarlo como una especie de uno u otro, razón por la cual en el capítulo siguiente se analizará el arrendamiento y el depósito en cuanto a sus semejanzas con el mencionado contrato de estacionamiento de vehículos.

Messineo al referirse a este tipo de contratos, o sea a los innominados, señala: "Así como hay reglas específicas para los contratos nominados, se debe buscar reglas aplicables a los contratos innominados y buscando fórmulas adecuadas a tal efecto, se ha elaborado una clasificación de dichos contratos según: a). Presente afinidad con un sólo y determinado contrato nominado; b). O resulten de elementos atinentes a varios y diversos contratos nominados: Son estos los llamados contratos mixtos, en los que concurren y contraponen diversas causas o bien; c). No tengan ningún parentesco conceptual con -

figuras conocidas, esto es, que tengan un contenido absolutamente extraño a los tipos legales". (11).

La posibilidad de que los contratos innominados -- tengan validez y eficacia, aunque la ley no los contemple, es que la voluntad de las partes invoquen los principios generales de contratos como son legalidad, licitud y no vayan en contra de las buenas costumbres y la moral.

La doctrina Alemana en relación al contrato mixto empieza por establecer que "en el contrato mixto encontramos un sólo contrato, pero sus elementos, derechos y obligaciones estan regidos en todo y en parte por disposiciones legales relativas a varias especies distintas de contratos nominados o típicos. Por regla general, a estos contratos se les aplicará normas de los distintos contratos nominados o típicos que lo integran; pero siempre y -- cuando no contradigan el carácter específico y el fin total de él". (12).

Siguiendo el estudio de la ubicación del contrato de estacionamiento de vehículos en la legislación mexicana tenemos que es:

Un Contrato bilateral, es decir, cuando las partes se obligan recíprocamente (art. 1836 del C.C.), en este -- caso la obligación existe tanto para el permisionario como para el usuario.

-
- (11) Francisco Messineo. Manual de Derecho Civil y Comercial. Traducción Sentien Melendo. Tomo Iv. Editorial Jurídica. Europa-América. Buenos Aires 1971. P. 450
- (12) Leopoldo Aguilar Carvajal. Contratos Civiles 2° Edic. Editorial Porrúa, S.A. México 1977. P.P. 53 y 54.

Es un contrato oneroso ya que se clasifica dentro de los contratos jurídico-económicos en donde se estipulan provechos y gravámenes recíprocos; para el permisionario custodiar el vehículo y dar el uso de una parte del estacionamiento; para el usuario, el pago por dicha prestación, en cuanto al provecho, para el permisionario recibir el pago y para el usuario el uso del inmueble y la custodia del vehículo.

Es un contrato conmutativo porque las prestaciones son ciertas desde que se celebra el contrato, es decir, desde el momento en que el usuario entra al estacionamiento para dejar su vehículo y el permisionario lo recibe.

Es un contrato formal que se define como aquel -- que la Ley le exige determinada forma para su validez -- (art. 1833 y 1975 del C.C.), es decir que es indispensable que el contrato de estacionamiento de vehículos conste en forma alguna por medio de un recibo o comprobante que acredite la realización del contrato para que se -- pueda exigir responsabilidad.

Es considerado como un contrato principal, es decir, cumple por sí mismo un fin contractual propio y subsiste sin relación con ningún otro, excepcionalmente puede ser considerado como accesorio, ya que depende de un contrato principal para existir, es el caso del contrato de estacionamiento de vehículos, en unidades habitacionales, departamentos, etc., donde es necesario que se contrate -- primero para ocupar el inmueble, para que después pueda -- celebrarse el contrato de estacionamiento de vehículos; -- o bien en determinados centros comerciales, de recreación o de otra índole, es necesario entrar a estos centros pa-

rá poder contratar el estacionamiento que en unos casos - puede ser gratuito y en otros oneroso.

Es un contrato de adhesión que se define como - - aquél cuyas cláusulas redactadas unilateralmente por una de las partes, no dejan a la otra más que la posibilidad de - suscribirlas íntegramente por una de ellas, por lo que su consentimiento constituye en realidad una simple acepta- ción de las concesiones impuestas por la otra parte.

En el contrato de adhesión se puede distinguir - - ciertas peculiaridades; "la oferta se hace una colecti- vidad; el convenio es obra exclusiva de una de las partes; la reglamentación del contrato es compleja; la situación - del que ofrece es preponderante; la oferta no puede ser -- discutida; el contrato oculta un servicio de utilidad pú- blica". (13).

Gutiérrez y González da una caracterización muy es- pecial a este tipo de contratos, llamándolo, "GUIÓN ADMINIS TRATIVO y lo define como un acto jurídico administrativo - plurilateral, pues en el se encuentran siempre como mínimo tres sujetos: El estado, la empresa y el particular"(14).

De las consideraciones anteriores, se desprende -- que el contrato de estacionamiento de vehículos es un contrato de adhesión porque el usuario sólo se adhiere a las cláusulas ya establecidas por el permisionario.

Cabe señalar que al ser declarado de utilidad pú- blica, la actividad consiste en la recepción del vehículo

(13) Enciclopedia Jurídica Omeba. op. cit. P. 152

(14) Gutiérrez y González Ernesto. op cit P. 393

del público para su guarda; al intervenir el Estado en la fijación de las tarifas que rigen en los estacionamientos; al exigir por la parte del dueño del estacionamiento la obligación de recibir cualquier vehículo que se le confía para custodiar; al no tener las partes la libertad de modificar una parte principalísima de su convenio como lo es el precio, por todo ésto, se concluye que es un contrato de adhesión.

Hay que admitir porque la realidad así lo demuestra, que existe tutela del Estado en el contrato de estacionamiento de vehículos. Interviene imponiendo una serie de modalidades, sin embargo en la formación del contrato mencionado no tiene ninguna ingerencia, ya que no es parte en el mismo, pues el estado observando o tratando de obtener el beneficio común, dicta disposiciones reguladoras de las condiciones de este contrato.

En cuanto a la duración del contrato de estacionamiento de vehículos cabe hacer mención que es de tiempo indeterminado ya que el usuario al dejar su vehículo en el estacionamiento no establece cuanto tiempo hará uso de él.

5. DEFINICION DEL CONTRATO DE ESTACIONAMIENTO DE VEHICULOS

Toca estructurar un concepto que más o menos se -- apegue a la teoría contractual para definir qué entendemos por "CONTRATO DE ESTACIONAMIENTO DE VEHICULOS".

Primeramente cabe mencionar que nuestro Código Civil no da definición alguna de este contrato, en virtud de que se encuentra clasificado dentro de los contratos -- innominados, aunque el Reglamento de Estacionamiento de Vehículos en el Distrito Federal, establece un concepto del mismo en el artículo 5º, el cual dice textualmente: -- "El servicio al público de estacionamiento de vehículos tiene por objeto la recepción, guarda y devolución de éstos en lugares autorizados, pudiéndose prestar por día, - hora, mes a cambio del pago que señale la tarifa autorizada".

El anterior concepto es de carácter administrativo, por lo que nosotros estructuraremos un concepto de tipo civil, basándonos más que nada en la teoría contractual.

Una vez definidas las características contractuales que contiene el contrato de estacionamiento de vehículos, hemos formulado la siguiente definición del mismo:

"CONTRATO DE ESTACIONAMIENTO DE VEHICULOS ES EL CONTRATO EN VIRTUD DEL CUAL UNA PERSONA TRANS - MITE A OTRA EL USO TEMPORAL DE UNA PARTE DE UN INMUEBLE LLAMADO ESTACIONAMIENTO Y SE OBLIGA A GUARDAR EN ESTE Y A RESTITUIR EN SU OPORTUNIDAD EL VEHICULO QUE AL EFECTO LE ENTREGUÉ EL USUARIO, A CAMBIO DE UN PRECIO CIERTO Y EN DINERO".

En el caso de que el contrato de estacionamiento de vehículos sea público el Estado señala una tarifa para el pago de éste.

De esta definición se desprenden los siguientes -- elementos:

- 1.- Se transmite el uso temporal de un bien inmueble.
- 2.- Este bien inmueble debe llenar los requisitos que la ley establece.
- 3.- La custodia de un bien mueble en este caso un automóvil.
- 4.- El pago de un precio, determinado por la Autoridad, como contraprestación del uso temporal del inmueble y de la custodia del vehículo.

6. ELEMENTOS DE EXISTENCIA Y VALIDEZ EN EL CONTRATO DE ESTACIONAMIENTO DE VEHICULOS

Continuando con la descripción del contrato de estacionamiento de vehículos, para determinar su naturaleza jurídica, es indispensable establecer los elementos de existencia y validez de este contrato, tomando como base la explicación que se dió de estos elementos al inicio del capítulo; estando en la posibilidad de llegar a la fijación de los elementos que integran este contrato.

Así pues, partiendo de que los elementos de existencia del contrato son consentimiento, objeto y solemnidad, iniciaremos el estudio respectivo.

El Código Civil vigente en el artículo 1794 establece como primer elemento de existencia del contrato al CONSENTIMIENTO; este entendido generalmente como el acuerdo de dos o más voluntades acerca de la producción o transmisión de derechos y obligaciones, es decir la voluntad para contratar, tiene que estar de acuerdo en el negocio, objeto y obligaciones que va a contratar.

Para poder hablar de contrato es necesaria la existencia previa de dos o más manifestaciones de voluntad recíprocas y correlativas. Analizando concretamente el consentimiento en el contrato de estacionamiento de vehículos, tenemos que:

El consentimiento existe, ya que es voluntad del dueño del estacionamiento instalado, en guardar los vehículos que los particulares dejen por diversos motivos; así como también es voluntad del usuario utilizar los servicios del estacionamiento.

El consentimiento esta impregnado de obligatoriedad que ambos contratantes se deben. El consentimiento - en este contrato puede ser expreso o tácito; aquí se lleva a cabo el perfeccionamiento del consentimiento con la entrega del vehículo, por parte del usuario y la recepción del mismo, así como la expedición del recibo o comprobante por parte del permisionario o del encargado de esta función.

En seguida analizaremos el objeto basándonos en la clasificación que proporcionó Gutiérrez y González sobre el mismo.

El objeto tiene tres significados a propósito de la materia contractual.

1. El objeto directo.- Es el crear y transmitir derechos y obligaciones, los cuales se llevan a cabo en este contrato.

2. Objeto indirecto.- Es la conducta que debe cumplir el deudor que puede ser de tres maneras: a). de dar, b). de hacer y c), no hacer (art. 1824 del C.C.), en este caso la obligación de dar consiste en otorgar el uso del local, y la obligación de hacer consiste en la guarda y custodia del vehículo, así como para el usuario la de cubrir el precio.

3.- Finalmente se considera también objeto del contrato por el Código Civil, la cosa material que el permisionario debe entregar, en este caso, el uso del local y el precio para el usuario.

La solemnidad en este contrato no se requiere, -- por lo que sólo la enunciamos.

En cuanto a los elementos de validez del contrato, los señalaremos en seguida:

LA CAPACIDAD que se requiere en el contrato de estacionamiento de vehículos, es la capacidad general, es decir, ser mayor de 18 años y estar en pleno uso de sus facultades mentales.

El permisionario además de la capacidad general necesita una capacidad especial, que es la autorización del Estado para poder dar el servicio público de estacionamiento.

En cuanto al usuario, la capacidad se puede dar por "una formalidad habilitante, que consiste en una autorización o permiso que a una persona capaz se otorga por una Autoridad Judicial o Administrativa, para la celebración de un determinado contrato (Mazeaud)). (15), en este caso, el de estacionamiento de vehículos, porque se considera que quien trae manejando un vehículo, debe tener la autorización o licencia de manejo respectivo."

El contrato de estacionamiento puede considerarse como FORMAL, ya que es necesario que el permisionario expida un recibo o comprobante que es la constancia que verdaderamente se llevó a cabo el contrato. Esto está -- previsto en el Reglamento de Estacionamiento de Vehículos para el Distrito Federal, artículo 15 fracc. VIII el cual establece: Las obligaciones del propietario, encargado.....

Fracción VIII.- Expedir a los usuarios boletos debidamente marcados con reloj checador, al recibir los vehículos.....

Los otros dos elementos de validez de los contratos que debe contener el de estacionamiento de vehículos son:

Que el objeto, motivo o fin del contrato sean lícitos y que no -- existan vicios en el consentimiento, como lo son el error, dolo, mala fe, - violencia y lesión, ya que cualquiera de los vicios señalados anteriormente acarrearía nulidad del contrato.

(15) Sánchez Medal Ramón. op. cit. P. 32.

CAPITULO II

CONTRATOS CON LOS QUE GUARDA MAYOR ANALOGIA

1. Arrendamiento.- Semejanzas y diferencias
2. Depósito.- Semejanzas y diferencias

1. ARRENDAMIENTO

Para efectuar el estudio comparativo entre el contrato de estacionamiento de vehículos y los contratos de arrendamiento y depósito, es necesario hacer algunas consideraciones doctrinales de dichos contratos y pasaremos posteriormente al establecimiento de las semejanzas y diferencias que guardan con el contrato objeto de nuestro estudio.

Arrendamiento.- Es el contrato en virtud del cual una persona llamada arrendador concede a otra llamada arrendatario, el uso o goce temporal de una cosa, mediante el pago de un precio cierto.

De esta definición se desprenden los siguientes elementos:

1. La concesión o goce temporal de un bien.
2. El pago de un precio cierto, como contraprestación del uso o concesión temporal.
3. La restitución de la cosa, pues se transfiere temporalmente el uso o goce.

Obligaciones del arrendador:

1. Transmitir el uso o goce temporal de una cosa.
2. Entregar la cosa arrendada, esta obligación del arrendador esta regulada por el Artículo 2412 del C. C.

- 3.- Reparar la cosa arrendada.
- 4.- Garantizar el uso pacífico de la cosa arrendada.
- 5.- Garantizar una posesión útil de la cosa arrendada, es decir responder de los daños y perjuicios que se le cause por los vicios o defectos de la cosa

Obligaciones del arrendatario:

- 1.- Pagar la renta en la forma y tiempo convenido.
- 2.- Conservar y cuidar la cosa arrendada,
- 3.- Restituir la cosa arrendada al término del contrato.

Francisco Lozano Noriega "señala que hay arrendamiento cuando dos partes contratantes se obligan recíprocamente, una a conceder el uso o goce temporal de una cosa y la otra a pagar por ese uso o goce un precio cierto".(1).

Rojina Villegas escribe, refiriéndose a este contrato que "el arrendamiento cumple normalmente la función económica de permitir el uso de cosas ajenas, pues aún cuando se puede llegar a él a través de los derechos reales o mediante el contrato de comodato, la experiencia demuestra que la forma normal de aprovechamiento de la riqueza ajena es a título oneroso o mediante el contrato de arrendamiento". (2).

Después de haber señalado estas breves consideraciones sobre el amplio y trascendental contrato de arren-

-
- (1) Francisco Lozano Noriega. Cuarto curso de Derecho Civil. Contratos. Editorial Asociación Nacional de Notariado Mexicano. A.C. Mexico 1970. P. 331
 - (2) Rafael Rojina Villegas. Compendio de Derecho Civil Tomo II. Contratos. Editorial Porrúa. Mexico 1976. P.291

damiento pasaremos al estudio de las semejanzas y diferencias que existen entre ambos contratos basándonos más que nada en la clasificación general de los contratos.

SEMEJANZAS

1.- En primer lugar cabe advertir que ambos contratos son los que en la doctrina se conocen como principales o independientes, ya que existen por sí mismos, producen consecuencias de derecho sin necesidad de otra figura contractual.

2.- En segundo término, encontramos que ambos -- contratos son bilaterales (Art. 1836). Porque las partes se obligan recíprocamente.

En efecto existe reciprocidad en las obligaciones de ambos contratantes. La obligación de vigilar y cuidar el vehículo que le corresponde al dueño del estacionamiento y que tiene como contraprestación del usuario la obligación de pagar la cantidad de dinero que se señale en la tarifa; así como también está a cargo del propietario del estacionamiento, la obligación de permitir el uso o goce temporal de un determinado espacio del estacionamiento para que el usuario estacione su vehículo y a cargo de éste, se encuentra la obligación de restituir dicho espacio.

En el arrendamiento la obligación de proporcionar el uso o goce temporal de una cosa que tiene el arrendador se encuentra frente a la obligación del arrendatario de pagar la renta.

3.- Ambos contratos son considerados de tracto -- sucesivo, por que las prestaciones que debe tanto el arren-

dador, como el permisionario no se agotan en un sólo acto, sino de manera periódica, que bien puede ser por horas, -- días, meses, etc., en cuanto el arrendatario y usuario, la misma afinidad existe, ya que la contraprestación que le -- deben a su contraparte es la de pagar una determinada suma de dinero, que puede ser que no sea en un sólo acto, sino también periódicamente.

4.- El cuarto punto de semejanza es por cuanto a que ambos contratos son onerosos, ya que como establece -- el Artículo 1837 de nuestro CC., es contrato oneroso aquél en que se estipulan provechos y gravámenes recíprocos.....

En el arrendamiento existe a cargo del arrendador la obligación de conceder el uso o goce temporal de una -- cosa mueble o inmueble en provecho del arrendatario, y a su vez existe a cargo del arrendatario la obligación del pago de una determinada suma de dinero por concepto de -- renta en provecho o beneficio del arrendador.

Lo mismo sucede en el contrato de estacionamiento de vehículos, ya que el dueño del mismo tiene como obliga-- ción proporcionar un lugar y ejercer vigilancia sobre el vehículo, a cambio de una cantidad de dinero que es la -- obligación que le corresponde cubrir al usuario. Desde -- luego con la salvedad de que el contrato de estacionamien-- to de vehículos, puede ser también gratuito como ocurre -- en el caso del estacionamiento privado.

5.- Una afinidad más se desprende de la clasifi-- cación que da el Código Civil en su Artículo 1838 que seña-- la que los contratos onerosos pueden ser aleatorios y con-- mutativos; de donde se deduce que el contrato de arrendamien-- to y el de estacionamiento de vehículos, son contratos

onerosos conmutativos (de los cuales se dio su definición al principio de este trabajo), no en razón de la apreciación de los beneficios o pérdidas, sino porque las prestaciones que se deben las partes son ciertas, desde el momento en que se celebra el contrato.

6.- Otra semejanza más, la encontramos en la clasificación de los contratos propuesta por el maestro Rojina Villegas, nos referimos a la clasificación que divide a los contratos según su afinidad en: jurídicos, económicos y jurídico-económicos.

Se observa que tanto en el contrato de arrendamiento, como en el de estacionamiento de vehículos, llevan en sí una preponderante finalidad económica, entendiéndose como la apropiación de una riqueza, su aprovechamiento o utilización de un servicio. Desde luego estos contratos sirven para el aprovechamiento de una riqueza ajena.

El arrendatario se aprovecha de la cosa mueble o inmueble que le proporciona el arrendador y éste se aprovecha de la renta o alquiler que paga el arrendatario.

En el contrato de estacionamiento, el usuario se aprovecha del espacio que ocupa su automóvil y de la vigilancia que se le proporciona en el estacionamiento. El dueño del estacionamiento recibe como beneficio la cantidad de dinero que le paga el usuario por el espacio y el cuidado que recibió su vehículo.

7.- Ambos contratos tienen como objeto procurar a una persona el uso o goce temporal de una cosa, la semejanza surge en cuanto el arrendamiento se realiza sobre bienes inmuebles.

Al ser objeto del arrendamiento un espacio de terreno, encontramos en un aspecto del contrato de estacionamiento de vehículos, el del automóvil por pensión, que puede considerarse una especie de arrendamiento.

El caso del automóvil por pensión, es aquel en el cual el usuario paga al dueño del estacionamiento, bien sea por semana, quincena, mes, una renta por la ocupación de una parte del estacionamiento, para dejar su vehículo, es el único caso en que puede decirse que el contrato de estacionamiento de vehículos es una especie de arrendamiento.

8.- Una semejanza más, se desprende de la formalidad exigida por la ley. El aspecto formal de estos contratos lo encontramos en en cuanto a que en el arrendamiento de acuerdo con el artículo 2406 de nuestro C.C., - debe otorgarse por escrito cuando la renta pase de cien pesos anuales.

En el contrato de estacionamiento de vehículos, conforme a lo dispuesto por la reglamentación administrativa vigente en el Distrito Federal, el dueño de un estacionamiento tiene la obligación de expedir al usuario un recibo o comprobante, anotando la hora en que ha sido recibido, número de placas, etc., esto es, para que sirva de base al cobro que efectuará el usuario al recibir su automóvil, así como también para establecer la responsabilidad del permisionario.

DIFERENCIAS

Después de haber señalado las principales semejanzas entre el arrendamiento y el contrato de estacionamiento

to de vehículos, anotaremos las diferencias más destacadas entre ambos.

1.- En primer lugar diremos que el contrato de arrendamiento es un contrato nominado o típico, es decir, aquel que está estructurado y reglamentado por la Ley de una manera especial y específica; por el contrario el contrato de estacionamiento de vehículos es innominado, ya que no está reglamentado en el Código Civil, sino que se rige por las disposiciones generales de los contratos o por las estipulaciones de las partes en este caso, por una reglamentación de tipo administrativo.

2.- Otra gran diferencia es en cuanto a que el contrato de estacionamiento de vehículos, es un contrato de los llamados de "ADHESION", (por ser una diferencia esencial, la analizaremos a fondo), el cual se define como aquél cuyas cláusulas redactadas unilateralmente por una de las partes no dejan a la otra más que la posibilidad de suscribirlas íntegramente; por lo que constituye una simple aceptación de condiciones impuestas por la otra parte.

En este contrato se pueden distinguir ciertas peculiaridades: "la oferta se hace a una colectividad, por medio de anuncios o señales; el convenio es obra exclusiva de una de las partes; la reglamentación del contrato es compleja; ya que no existe una reglamentación específica por la que pueda regirse; la situación del que ofrece es preponderante; la oferta no puede ser discutida y el usuario tiene que adherirse íntegramente si quiere hacer uso del servicio; el contrato oculta un servicio de utilidad pública". (3)

(3) Enciclopedia Jurídica Omeba op. cit. P. 152

En la mayoría de los aspectos del contrato. las partes no pueden discutir su contenido. La oferta no puede ser discutida, el usuario por el estado de necesidad se limita a aceptar lo que se le ofrece; inclusive el dueño del estacionamiento no impone las condiciones, éstas las fija el Estado, por lo que encierra un servicio público.

El Jefe del Departamento del Distrito Federal por medio de la comisión respectiva, dicta las tarifas que obligatoriamente han de observarse en los estacionamientos de vehículos por el usuario y por el dueño del estacionamiento, esto es, no pueden discutir dichas tarifas.

En cambio en el contrato de arrendamiento, las partes pueden discutir libremente las condiciones que regulen su relación contractual y el precio o renta es producto de su libre acuerdo de voluntades, esta es otra diferencia entre los dos contratos.

En virtud de que el contrato materia de esta tesis encierra un servicio público, definiremos brevemente este concepto.

En la Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal en el artículo 23 párrafo primero, señala que para los efectos de esta Ley se entiende por servicio público: "La actividad organizada que se realiza conforme a las leyes y reglamentos vigentes en el Distrito Federal, con el fin de satisfacer en forma continua, uniforme, regular y permanente necesidades de carácter colectivo. Las prestaciones de estos servicios son de interés público".

"Servicio público es una actividad destinada a satisfacer una necesidad colectiva de carácter material, económico o cultural, mediante prestaciones concretas, que --

individualizadas sujetan a un régimen jurídico que le imponga adecuación regularidad y uniformidad". (4).

Así tenemos que el servicio público es una actividad técnica de la administración u otorgada a particular de manera permanente, regular y continua para satisfacer necesidades de carácter colectivo.

Elementos del servicio público:

1.- Igualdad.- Implica la obligación de prestar el servicio en igualdad de condiciones.

2.- Generalidad.- Implica que todos los gobernados pueden utilizar ese servicio.

3.- Continuidad.- Es decir, que el servicio no debe interrumpirse.

4.- Obligatoriedad.- Obligación de prestar el servicio público en las condiciones y cláusulas que se estipuló.

5.- Persistencia.- Implica que el servicio público, va a existir mientras haya necesidades públicas.

Una vez señalada la definición y las características del servicio público, diremos que una diferencia esencial entre el arrendamiento y el contrato de estacionamiento de vehículos, es el hecho de que este último es un servicio público, el cual debe prestarse de manera obligatoria, general, en igualdad de circunstancias a todas las personas, en forma continua y sólo por las personas autorizadas para ello.

(4) Gabino Fraga. Derecho Administrativo. Edic. 17°. Editorial Porrúa. México 1977. P. 249.

En cambio el arrendamiento por ser un derecho personal, el dueño de una cosa mueble o inmueble está en su legítimo derecho de arrendar su bien o no, sin que la ley lo obligue, en el tiempo y por el tiempo que quiera, así como a la persona que mejor le parezca.

3.- Otra diferencia más, es en cuanto al objeto material en que recae el contrato de estacionamiento de vehículos es siempre sobre un bien inmueble o sea el espacio que se destina para estacionar el vehículo, en cambio el arrendamiento, según se desprende del Artículo 2400 -- del Código Civil son susceptibles de arrendamiento del procepto legal que antecede se colige que el arrendamiento recae sobre bienes muebles o inmuebles.

Por otra parte, el contrato de estacionamiento de vehículos está considerado dentro de los contratos de cu todia, incluyendo el caso del estacionamiento por pensión ya que en este caso, no sólo se proporciona el uso o renta de un espacio exclusivo y determinado, sino también se cuida el vehículo; en cambio el arrendamiento se considera un contrato traslativo de uso o goce.

4.- En el arrendamiento se toma en cuenta la solvencia del arrendatario, generalmente esto es para que no le cause problemas al arrendador, en cuanto a la conservación de la cosa materia del contrato y al pago de la renta; en cambio, en el estacionamiento de vehículos, esta característica es indiferente, pues se trata de un servicio público y el permisionario no puede seleccionar a los usuarios que quieran dejar su automóvil, es más aunque el usuario tuviera preferencia por un estacionamiento en especial, por el estado de necesidad que impera, opta por el más cercano.

EN SINTESIS, AUN CUANDO NOS HAN RESULTADO MAS SE-
MEJANZAS QUE DIFERENCIAS; ESTIMAMOS QUE LAS DIFE-
RENCIAS SON RADICALES Y NOS LLEVAN A LA CONCLU- -
SION QUE EL CONTRATO DE ESTACIONAMIENTO DE VEHICU
LOS NO SE PUEDE ASIMILAR AL ARRENDAMIENTO, SINO -
SOLO EN EL CASO DEL PENSIONADO.

2. DEPOSITO

Dado que este contrato es con el que guarda mayor similitud, haremos un breve análisis del mismo, citaremos algunas definiciones y posteriormente estableceremos las semejanzas y diferencias que nos llevarán a concluir que el contrato en cuestión es un contrato autónomo y principal.

El artículo 2516 del Código Civil define al contrato de depósito.- "Es un contrato por el cual el depositario se obliga hacia el depositante a recibir una cosa, mueble o inmueble, que aquel le confía y a guardarla para restituirla cuando la pida el depositante".

Francisco Lozano Noriega "Define al contrato de depósito diciendo que es aquél por virtud del cual uno de los contratantes llamado depositario se obliga hacia el otro llamado depositante gratuita u onerosamente a recibir una cosa mueble o inmueble que aquél le confía y a conservar para restituirla cuando la pida el depositante". (5).

Principales obligaciones del depositante:

- 1.- Recibir, conservar y guardar la cosa que se le entrega.
- 2.- Abstenerse de usar la cosa depositada.

(5) Francisco Lozano Noriega, Cuarto Curso de Derecho Civil. Editorial Asociación Nacional del Notariado Mexicano, A.C. México 1970. P. 45.

3.- Dar aviso al dueño o a la autoridad competente en caso de que la cosa depositada haya sido robada.

4.- Restituir la cosa objeto del depósito.

El depositario como una consecuencia de la obligación de conservar la cosa esta obligado a responder en todos los daños y perjuicios que sufra, en caso de fuerza mayor, perece para su dueño, si perece por culpa grave del depositario, éste debe cubrir su valor.

Cómo debe hacerse la restitución.- La restitución debe hacerse en especie, debe restituirse la misma e idéntica cosa, en lo que atañe a los frutos, el depositario solo debe los percibidos, pues en su calidad de simple custodio, no esta obligado a cultivar la cosa.

Cuando la restitución en especie se ha hecho imposible por culpa del depositario (que la ha destruido o enajenado), éste esta obligado al pago de los daños y perjuicios consiguientes. Como todo deudor de cuerpo cierto, su culpabilidad se presume mientras no demuestre lo contrario.

A quien debe hacerse la restitución.- La cosa depositada debe restituirse al depositante o al mandatario de éste, o quien tuviera poder para recibirlo.

El depositante no tiene necesidad de justificar su derecho de propiedad sobre la cosa para exigir su devolución porque su acción de restitución no surge del dominio, sino del contrato.

El cuidado de la cosa debe ser personal, puesto que el depósito surge una relación de confianza.

Ahora señalaremos las principales obligaciones -- del depositante:

1.- Entregar la cosa.- Como consecuencia de la naturaleza consensual que tiene actualmente el contrato de depósito ya no es necesario para su perfeccionamiento la entrega material.

2.- Remunerar al depositario salvo pacto en contrario.

3.- Indemnizar al depositario de todos los gastos que haya hecho para la conservación de la cosa y de los daños y perjuicios que hubiere sufrido por motivo del depósito.

"Respecto a su caracterización jurídica el depósito que siempre se reputó como real, se transforma en consensual y de unilateral a bilateral, es decir, ya es no menester la entrega de la cosa para que pueda perfeccionarse el depósito". (6).

"Hemos dicho ya que en numerosos contratos una de las partes recibe de la otra una cosa que esta obligado a guardar y conservar, sin que por ello sean depósitos; porque la obligación de guardar resulta accesoria de otra -- principal, que es la que se tiene en mira al contratar; -- en tanto que el depósito, la guarda y conservación,

(6) Rojina Villegas Rafael. Contratos. Tomo IV. Editorial Porrúa, México 1976. P. 254.

es la obligación única o casi única. Ordinariamente basta con esto para una clara distinción conceptual, pero con -- frecuencia los contratos asumen formas atípicas en el en-- cumbre jurídico no resulta sencillo. Debe considerarse que no siempre que una persona recibe de otra una cosa para -- su guarda y conservación debe ser depósito", (7).

De la definición y de algunas consideraciones del contrato de depósito, cabe la posibilidad de que a primera vista, se desprenda la convicción de que el acto mediante el cual una persona deja en cuidado su automóvil en un estacionamiento de vehículos, significa la celebración de un contrato de depósito. Sin embargo del estudio y análisis tanto de la reglamentación administrativa vigente, como de la clasificación general de los contratos y la teoría general de las obligaciones, se desprenden diversos elementos, que determinan una situación diferente.

Analizaremos primeramente las semejanzas entre el contrato de estacionamiento de vehículos y el depósito.

1.- Ambos contratos son considerados principales pues existen por sí mismos, distinguiéndose con esa característica de los accesorios, ya que éstos comúnmente constituyen una garantía para el cumplimiento de una obligación - que se considera principal.

2.- Ambos contratos revisten la característica de ser contratos bilaterales (existe una reciprocidad en las obligaciones).

(7) Borda Guillermo A. Manual de Contratos. Editorial - - Perrot. Buenos Aires 1963. P. 857

3.- Otra semejanza más, es en cuanto a la onerosidad. Respecto al contrato de estacionamiento de vehículos el Departamento del Distrito Federal a través de la Comisión Consultiva de Tarifas, ha fijado las tarifas a que debe sujetarse el estacionamiento de vehículos en la Ciudad de México.

Aunque cabe señalar, que también tanto el depósito como el estacionamiento de vehículos, pueden ser gratuitos.

Al respecto de los contratos onerosos éstos se subdividen en conmutativos y aleatorios y en este punto de los contratos conmutativos encontramos una semejanza más entre los mencionados contratos.

"Generalmente al definirse los contratos conmutativos y aleatorios, se hace de una manera errada ya que confunden sus características diciendo que en el conmutativo hay posibilidad de conocer las ganancias o pérdidas desde la celebración del contrato; y que en el aleatorio no existe esa posibilidad, sino que ésta se sabrá cuando se realice la condición o término. Autores como Planiol incurren en este error de confundir el carácter conmutativo o aleatorio en función de las ganancias o pérdidas y el error es tan trascendente que hasta nuestro Código Civil de 1928 incurre en el mismo. No es cierto que el contrato conmutativo se sepa de antemano si habrá ganancias o pérdidas, es un problema económico imposible de determinar al cubrirse el contrato" (8).

(8) Diccionario Enciclopédico Quillet. Tomo III. Editorial Aristides Quillet. Argentina 1960. P. 156.

Las semejanza es en cuanto ambos contratos son conmutativos, no es razón de la apreciación de los beneficios o pérdidas, sino porque las prestaciones que se deben las partes son ciertas.

5.- Otra semejanza más, la podemos considerar en cuanto se habla de la obligación de la restitución. En -- efecto, tanto el depositario como el dueño del estaciona-- miento, tienen la obligación de restituir al depositante y al usuario respectivamente, los bienes que les fueron enco-- mendados para su cuidado o custodia.

6.- Por último, diremos que una semejanza más la encontramos en el hecho de que tanto el contrato de esta-- cionamiento de vehículos, como en el depósito son llamados contratos de custodia, "La palabra custodia viene del la-- tin custos, que significa guardian. Guardar con cuidado y vigilancia alguna cosa. Los contratos sin aludir plena-- mente a esta institución consagran a la custodia como una de las primeras obligaciones del deudor en todos los con-- tratos y derechos reales por lo que se refiere a la tenen-- cia de una cosa ajena" (9).

DIFERENCIAS

Una vez analizadas las principales semejanzas en-- tre el depósito y el contrato de estacionamiento de vehícu-- los, veremos cuales son las diferencias que determinan la verdadera naturaleza jurídica del multicitado contrato.

1.- Iniciaremos diciendo que el depósito se en--

(9) Enciclopedia Jurídica Omeba op. cit. P. 38.

cuentra dentro de la tradicional gama de contratos nominados, su surgimiento desde Roma su recorrido por el devenir jurídico con grandes variaciones pero siempre con un contenido específico y reglamentado; en cambio en el contrato de estacionamiento de vehículos, entra en la variada gama de los contratos INNOMINADOS, a los que Josserand llamó de "confección" y son aquellos que aunque no reglamentados específicamente por una ley, no son por eso menos importantes en la actualidad.

Por lo antes expuesto, es necesario que los legisladores hagan incapié sobre este problema que día a día - se incrementa más, siendo urgente que se expida una legislación específica sobre estos variados e importantes contratos innominados como lo es el estacionamiento de vehículos.

2.- Otra diferencia más que existe entre ambos - contratos, es el hecho de que el depósito es un contrato "INTUITU PERSONAE" en cuanto a la persona del depositario por que generalmente se considera su honorabilidad y es - más, el depositario puede negarse a celebrar el contrato. En cambio el contrato de estacionamiento de vehículos se celebra no en razón de la cualidad de la persona (permisionario), sino en razón de la necesidad del usuario.

El operario o dueño del estacionamiento de no ser por razones de cupo, no puede negarse a celebrar el contrato, pues la actividad en la recepción de vehículos del público para su guarda está considerada de utilidad pública, según lo dispuesto por el artículo 15 fracc. VII del Reglamento de estacionamiento de vehículos en el Distrito Federal, el cual señala que es obligación del propietario del estacionamiento proporcionar el servicio a toda persona que lo solicite, dentro del horario autorizado.

3.- Dentro de estas mismas consideraciones podemos encontrar otra diferencia más, ya que el depositario puede negarse a celebrar el contrato; en cambio el permisionario del estacionamiento de no ser por motivos de cupo no puede negarse a celebrar el contrato.

4.- Del análisis de la reglamentación administrativa, podemos sacar una diferencia esencial que aunque no se encuentra encuadrada dentro de la materia civil, sino en la administrativa, distingue de manera determinante al contrato de estacionamiento con el depósito.

Este concepto es el de servicio público, ya que la actividad consistente en la recepción, guarda y devolución del vehículo del público se considera de utilidad pública, lo anterior se desprende del estudio del Reglamento de Estacionamiento de Vehículos en el Distrito Federal.

* La Ley sobre Estacionamiento de Vehículos (reglamentación anterior), específicamente establecía en el artículo 1º. que la actividad relacionada con la construcción y funcionamiento del servicio público de estacionamiento de vehículos se declara de utilidad pública.

‡ Ley sobre Estacionamiento de Vehículos en el Distrito Federal, publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 9 de marzo de 1973, reformada y adicionada por decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 30 de diciembre de 1974; la cual fue derogada, y en sustitución publicaron el Reglamento de Estacionamiento de Vehículos en el Distrito Federal. Y a la cual nos referimos constantemente en virtud de ser el estudio (de tipo administrativo) más amplio; esto es, para poder estructurar así con más claridad y precisión las bases de este contrato.

En el artículo 2º del mismo ordenamiento establecen que el SERVICIO PUBLICO de estacionamiento tiene por objeto la recepción, guarda y devolución de vehículos en los lugares debidamente autorizados

El servicio público es considerado como una parte de la actividad estatal, se ha caracterizado como una actividad creada con el fin de dar satisfacción a una necesidad de interés general que de otro modo quedaría insatisfecha y aunque la idea de interés público se encuentra en todas las actividades estatales y la satisfacción de los intereses generales no es monopolio del Estado, lo que distingue al servicio público es la satisfacción del interés general, el que constituye el fin exclusivo de su creación.

La Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal precisa y define al servicio público como la actividad organizada que se realiza conforme a las disposiciones legales o reglamentarias vigentes en el D.F., con el fin de satisfacer en forma continua, uniforme y regular necesidades de carácter colectivo (art. 23).

La doctrina además ha considerado como principios esenciales comunes a todos los servicios públicos, el de adaptación o sea, la posibilidad de modificarlo a medida que vaya variando dicha necesidad y el de igualdad, que significa que no debe discriminarse del goce del servicio a ningún particular que llene las condiciones legales.

"La doctrina jurídica contemporánea considera que la concesión de servicio público es un acto mixto compuesto de tres elementos: un acto reglamentario, un acto condición y un contrato.

El acto reglamentario fija las normas a que ha de sujetarse la organización y funcionamiento del servicio público y dentro de él quedan comprendidas las disposiciones referentes a horarios, tarifas, modalidades de prestaciones del servicio y derechos del usuario.

El acto condición, es el que condiciona la atribución al concesionario de las facultades que la ley establece para expropiar, para gozar ciertas franquizas fiscales, para ocupar tierras nacionales, etc.

Finalmente existe en la concesión un tercer elemento cuya finalidad es proteger los intereses legítimos de los particulares concesionarios, creando a su favor una situación jurídica individual que no puede ser modificada en forma unilateral ni por la administración". (12)

5.- Una diferencia más es el hecho de que el depósito se puede constituir sobre bienes muebles o inmuebles, en cambio el contrato de estacionamiento de vehículos recae exclusivamente sobre bienes inmuebles, el espacio de terreno donde se estacionará el vehículo.

6.- Para celebrar el contrato de depósito, la Ley no exige ninguna formalidad, el contrato es perfectamente válido si consta sólo en forma verbal o si se ha manifestado el consentimiento en forma tácita o expresa; en cambio, en el contrato de estacionamiento de vehículos está previsto en la reglamentación a que nos hemos venido refiriendo, (Reglamento de Estacionamiento de Vehículos en el D.F.), que el dueño de un estacionamiento tiene la

(12) Gabino Fraga op cit. P. 251

obligación al recibir un automóvil, de expedir un recibo - o comprobante en el que conste la hora en que fue recibido el número de placas, etc., de este comprobante se desprende de la formalidad que debe revestir este contrato.

7.- En cuanto a la capacidad para contratar, encontramos que en el depósito se requiere, tener la capacidad legal para contratar, tal como lo preve el artículo -- 1798 del Código Civil, que señala que son hábiles para con-- tratar todas las personas no exceptuadas por la ley; en -- cambio en el contrato de estacionamiento de vehículos, en lo que respecta al permisionario, pensamos que requiere -- una capacidad especial, consistente en una serie de requisitos que debe reunir el dueño del estacionamiento para po-- der obtener el permiso que le otorga el Estado para ope-- ra, ésto viene a significar la capacidad para contratar.

En cuanto a la capacidad para contratar del usua-- rio, no encontramos regla alguna que limite o defina a la misma, ya que quien traiga el vehículo al estacionamiento se presume que tiene permiso o licencia de manejo, que es lo que faculta para manejar y contratar con el operario -- del estacionamiento de vehículos. Consideramos que existe una capacidad especial en virtud de que se autoriza a mane-- jar un automóvil desde los 16 años de edad previó permiso -- de tipo administrativo.

8.- En el depósito las partes pueden fijar y con-- venir libremente el lugar en el cual el depositario tendrá a su cuidado la cosa u objeto que le ha sido confiado, lo que viene a constituir una diferencia más, pues el esta-- cionamiento de vehículos debe estar en un determinado lugar (requisito que el Estado señala para otorgar el permi-- so de operación), para poder llevarse a cabo este contrato

que tiene por objeto un determinado espacio del estacionamiento.

9.- Una diferencia esencial entre el contrato de estacionamiento de vehículos y el depósito, es en cuanto a que el primero pertenece a los contratos llamados de adhesión y el segundo de los mencionados, es un contrato por mutuo acuerdo, es decir, aquellos en que las partes redactan a su entera satisfacción las cláusulas del mismo; en cuanto al contrato de adhesión fue ampliamente analizado por separado pero en este punto sólo señalaremos a manera de recordatorio, que las partes no pueden discutir libremente las condiciones del contrato ya que el Estado establece la forma en que debe prestarse, así como también la tarifa de cobro a que deben sujetarse las partes del mismo.

10.- En cuanto a la retribución encontramos otra diferencia ya que en el depósito las partes pueden pactar libremente el precio que cobrará el depositario, en caso de ser oneroso el mismo; en cambio en el estacionamiento de vehículos, como ya se dijo existe una tarifa preestablecida.

De lo anterior, equivocadamente puede desprenderse que la voluntad de las partes en este contrato prácticamente no existe, en virtud de que el Estado fija las condiciones y tarifas por las cuales deben registrarse las partes; no obstante, si bien es cierto que ellos no establecen las condiciones, sí están de acuerdo tanto el permisionario en establecer el local para el estacionamiento y el usuario en hacer uso de él.

11.- Ahora bien, el contrato de estacionamiento de vehículos, atendiendo a la reglamentación que para el - -

mismo se ha expedido, debe considerarse como un contrato real; con excepción del estacionamiento pensionado, que -- viene a ser aquel en que se contrata un espacio del estacionamiento por un tiempo determinado, digamos un mes, en este caso, se considera consensual por no ser necesaria la entrega del automóvil para el perfeccionamiento del contrato (éste puede ser considerado como una especie del contrato de arrendamiento). Volviendo al punto anterior, consideramos que este contrato es real, en virtud de que en el Reglamento vigente al respecto señala en su artículo 5° que el servicio al público de estacionamiento de vehículos tiene por objeto la recepción, guarda y devolución de éstos..... es decir, para que tenga existencia este contrato, es necesario la recepción, es decir entregar el bien (con la excepción del estacionamiento pensionado anteriormente anotado); en cambio el depósito es considerado en la actualidad como consensual.

En lo que respecta a la naturaleza y calificación jurídica del contrato de estacionamiento de vehículos -- transcribiremos algunas consideraciones que hacen al mismo autores extranjeros, citados por Luis María Rezzonico, finalizando con el criterio acertado del mencionado autor y al cual nos apegamos.

"Contrato de garage.- Cual es la naturaleza y calificación jurídica correspondiente en los casos corrientes de los particulares que ocupan cocheras o boxes, o simplemente un lugar indeterminado y constantemente variable, en los "garages" colectivos que reciben muchos vehículos mediante el pago estipulado determinando: por día, por semana, por mes, etc.

¿Es locación de inmueble, depósito o locación de -- servicio?.

PLANIOL Y REIPERT opinan que en tales casos hay depósitos y son depositarios los consignatarios o guardianes de las estaciones, los garages colectivos de automóviles - los guarda muebles, los guarda ropas de turistas, los bañistas, etc. Entiende que aún cuando la mayoría de los casos, esos depositarios son retribuidos, lo cual choca con la tesis clásica de la gratuidad esencial del depósito, no es menos cierto que se han obligado a título principal, a asegurar la guarda, la conservación y la restitución de los objetos que se les hayan confiado, y con tal independencia que se excluye todo arrendamiento de servicio.

Ese concepto compartido por BAUDRY-LACANTINERIE y MAHL en cuanto a la guarda de mercaderías se ha reputado discutible, sobre todo en el caso de los "garages", en que la custodia del automóvil se interrumpe y se reanuda cuantas veces quiera utilizarlo el dueño (VALVERDE, trat. de ¹ der. civil español, t. 3 p. 756). Por ello alguna vez se ha considerado que en tales casos existen verdaderos contratos de locación de cosa, de arrendamiento de local con estipulaciones, pactos o cláusulas que añade un particular la obligación de custodia y vigilancia a cargo del locator y que a veces agregan también otras prestaciones, como los servicios de limpieza y engrasado del automóvil.

Por nuestra parte (LUIS MARIA REZZONICO) nos inclinamos a estimar que éstos son CONTRATOS ATIPICOS, que no configuran específicamente en locación de cosa, ni de servicios ni depósito: negocios complejos, integrados por elementos de aquellos tres contratos, pero hacemos notar que según el artículo 28 del decreto 34.252 de 1949 correspondiente al Ministerio de Industria y Comercio de la Nación, por intermedio de su Dirección de Abastecimiento destinado a guarda de vehículos o animales, con la sola excep

ción de cuando se hubiere pactado como accesorio de una locación de inmueble" (por ejem. si se alquila una cosa con garage). Lo cual y la discusión parlamentaria de la misma ley 13.581 pone de manifiesto que para dicha ley se trata de verdaderas locaciones" (13).

Por todas las consideraciones anteriormente expuestas, concluimos que el contrato de estacionamiento de vehículos tiene una fisonomía propia y encuadran dentro de los CONTRATOS MIXTOS, los cuales por no tener en el Código Civil una reglamentación especial, encuadra dentro de los CONTRATOS INNOMINADOS.

(13) Luis María Rezzonico; Estudio de nuestros contratos en nuestro derecho, Locación de cosas. Locación de servicios, Locación de obra. Editorial Roque de Palma, Buenos Aires. 1959. pp. 40 y 41.

El criterio que sustentamos en el texto acerca de la naturaleza jurídica del contrato de "garage" ha sido consagrado por la Cam. Nac. Civ. en el fallo registrado en J. A., 1956-III-124, en que declaró: El contrato en cuya virtud el dueño de una garagá se obliga a ceder al cliente el uso de un determinado espacio para el estacionamiento de su automóvil; a cuidar de éste y generalmente, a proveer a su limpieza y lavado, mediante un precio estipulado, tiene una fisonomía propia y encuadra dentro de la categoría de los llamados complejos mixtos, los que por no tener en el C.C. una reglamentación especial deben ser incluidos entre los contratos innominados (art. 1143 y su nota). Por lo tanto sus efectos legales se rigen, en caso de insuficiencia de sus estipulaciones, por las normas generales de los contratos y por las particulares de los contratos que lleva implícito con el cual tenga mayores semejanzas. Una relación de este tipo participa de los caracteres de la locación de cosas, del depósito y de la locación de servicios" (V. también la ley 81-282, y la ley 24-894).

También es considerado como un contrato PRINCIPAL, ONEROSO aunque también puede ser GRATUITO, BILATERAL, -- CONMUTATIVO, FORMAL, DE ADHESION.

Analizada la Teoría Contractual vimos que el contrato de estacionamiento de vehículos encuadra perfectamente en ella, reuniendo los requisitos tanto de existencia - como de validez, quedando claramente definida su naturaleza jurídica de contrato.

Sin embargo en el fallo de la Cam. 2º. Civ. y Com. de la Plata publicado en "J.A.", 1952-IV-367, se lee El Contrato de garage es de locación de cosas, no de depósito, pues su objeto principal es el de proporcionar al propietario un lugar donde dejar - el vehículo, no asegurar su custodia, que solo resulta un elemento accesorio; no altera esta conclusión el hecho de que no tenga asignado una cochera o sitio fijo para estacionarlo, desde que éste queda determinado en oportunidad de cada desplazamiento. En la sentencia publicada en "J.A.", 1952-II-173. la Cam. Nac. Civ. resolvió "El interdicto de despojo no puede fundarse en la circunstancia de que el dueño del negocio de garage de por terminado el contrato de guarda de un automóvil impidiendo al propietario de éste que continuara depositándolo el local. En el caso no se trata de un arrendamiento de determinada superficie del local, sino de la guarda y custodia del coche; por lo tanto es inaplicable la ley sobre prórroga de locaciones".

CAPITULO III

ESPECIES DEL CONTRATO DE ESTACIONAMIENTO DE VEHICULOS

1. ESTACIONAMIENTOS PRIVADOS
2. ESTACIONAMIENTOS PUBLICOS

Una vez que analizamos la naturaleza jurídica del contrato de estacionamiento de vehículos, semejanzas y diferencias con los contratos más afines, iniciaremos el estudio de los tipos de estacionamientos que existen en México, así como sus modalidades.

En la misma forma veremos el grave problema que presenta el déficit de estacionamientos, las disposiciones administrativas vigentes que se han expedido al respecto -- como son el Reglamento de Estacionamiento de Vehículos en el Distrito Federal, las Bases para determinar la demanda de espacio para estacionamiento de vehículos en el Distrito Federal, el Impuesto Sustitutivo y algunas disposiciones más, así como la manera en que el Gobierno esta solucionando este problema.

Ahora, nos efocaremos a la clasificación y definición de los mismos.

ESTACIONAMIENTOS PUBLICOS

Los estacionamientos públicos tienen una importancia básica en la vida de la gran Ciudad, en virtud de que ayudan a controlar la viabilidad de la circulación de -- vehículos, así como a disminuir la utilización de la vía pública para este fin.

En este punto analizaremos los estacionamientos -- públicos y sus modalidades, haciendo hincapié en el déficit de los mismos y la manera en que es posible solucionar los.

Iniciaremos con la definición que damos del mismo,

así como la que señala el Reglamento de Estacionamiento de Vehículos en el Distrito Federal.

ESTACIONAMIENTO PUBLICO.- Es el bien inmueble destinado al servicio público de estacionamiento de vehículos al cual asisten todas aquellas personas que necesitan hacer uso del mismo para dejar su vehículo y por esto cubren la tarifa señalada por la Autoridad.

El artículo 4º. fracc. II del Reglamento de Estacionamiento de Vehículos en el Distrito Federal, define a los estacionamientos públicos de la siguiente manera:

Son las edificaciones o predios sin construcción - destinados en forma principal al fin indicado, debidamente autorizados para la prestación del SERVICIO PUBLICO de - guarda de vehículos a cambio del pago autorizado en la tarifa.

Este tipo de estacionamientos admite la siguiente clasificación autorizada por el Departamento del Distrito Federal:

- a) Estacionamiento en superficie SIN CONSTRUCCION Y CON ACOMODADORES.
- b) Estacionamiento en superficie SIN CONSTRUCCION DE AUTOSERVICIO.
- c) Estacionamiento en EDIFICIO, CON COMODADORES Y,
- d) Estacionamiento en EDIFICIO, DE AUTOSERVICIO.

Para tal efecto se considerarán estacionamientos en edificio, aquéllos que tengan más de un nivel para prestar el servicio y que cuenten con un mínimo del 50% -

de su capacidad bajo cubierto.

Estos estacionamientos públicos, requieren invariablemente para su apertura y funcionamiento, de la licencia correspondiente expedida por el Departamento del Distrito Federal, a través de la Delegación correspondiente, previo cumplimiento de lo señalado en el Reglamento de Estacionamiento.

Dentro de los estacionamientos públicos se encuentra también esta modalidad:

ESTACIONAMIENTO EN VIA PUBLICA.- En el artículo 8º. del mencionado Reglamento, el Departamento del Distrito Federal prevé el estacionamiento de vehículos en la vía pública, mediante la instalación de sistemas de control de tiempo y espacio para que los usuarios que utilicen este servicio, CUBRAN LA CUOTA RESPECTIVA, de acuerdo a lo que establezca la ley de Hacienda del Departamento del Distrito Federal.

Este tipo de estacionamientos utilizan básicamente dos sistemas:

- A base de relojes marcadores y/o
- A base de zonas reservadas

Estos relojes marcadores, son lo que usualmente se conocen como "PARQUIMETROS" y que se encuentran en las calles céntricas más amplias o cercanías a algún centro de trabajo o comercial.

En cuanto a los estacionamientos de zona reservada se limitan a través de discos puestos en los postes de la

calle señalando "zona reservada" y funcionan a través de tarjetas, las cuales son controladas por personal autorizado y que llevan el control del tiempo que es utilizado el espacio, cobrando por ésto una tarifa establecida.

El Artículo 105 de la Ley de Hacienda del Departamento del Distrito Federal publicada en el Diario Oficial el 31 de diciembre de 1982, establece lo siguiente:

Por estacionamiento en vía pública se pagará el derecho de estacionamiento conforme a una cuota de \$30.00 - - por cada hora o fracción que exceda el pago de este derecho se hará únicamente en las calles o áreas donde la relativa intensidad de la circulación a juicio del Departamento del Distrito Federal, así lo aconseje y se pagará mediante relojes marcadores, tarjetas o cualquier otro sistema que autoricen las autoridades fiscales relacionadas.

El Artículo anterior con relación al Artículo 13 - de la mencionada Ley señala: La falta de pago del derecho a que se refiere el Artículo 105 de esta Ley se sancionará con una multa de \$500.00, la cual si es cubierta dentro de 10 días siguientes a la fecha de la infracción se hará una reducción del 50%.

De todo lo antes señalado en este capítulo, se desprende la siguiente subclasificación.

I.- Estacionamientos públicos administrados directamente por el Estado. Como lo son los estacionamientos - en vías públicas.

II. Estacionamientos administrados indirectamente por el Estado, ésto es, a través de la empresa de participación estatal denominada: "Servicios Metropolitanos, S.A. de C.V.", en donde el Estado tiene un 90% de las acciones.

III. Estacionamientos públicos administrados por particulares mediante un permiso otorgado por el Estado y que controlan la mayoría de los estacionamientos del Distrito Federal.

Ahora veremos el grave problema que existe por el déficit de estacionamiento en la gran ciudad de México.

Para detectar la DEMANDA REAL de la falta de estacionamientos, es necesario hacer mención del total de - - vehículos que circulan en la Zona Metropolitana del Distrito Federal.

Para tales efectos, la Asociación Mexicana de Distribuidores de Automóviles, A.C., proporcionó la siguiente información:

Que el total de vehículos existentes en el país para 1982, se estima que un 49% (2 millones 500 mil) circulan en la zona metropolitana del Distrito Federal; de este gran total de vehículos, aproximadamente 1 millón -- 500 mil son automóviles y un millón camionetas y camiones.

Las cifras antes señaladas reflejan de una manera definitiva el elevado número de vehículos en la Zona Metropolitana del Distrito Federal, cuya acelerada urbanización ha agudizado todavía más el problema del tránsito y la reducción de espacio dedicado al servicio de estacionamiento, lo cual ha provocado para la gente radicada en la Ciudad graves problemas al requerir este tipo de servicio.

NUMERO DE ESTACIONAMIENTOS PUBLICOS
EXISTENTES EN EL DISTRITO FEDERAL

Como resultado de investigaciones y entrevistas a diversas Autoridades del ramo, en el presente apartado se cuantifica de la manera más exacta posible, el número de estacionamientos existentes en el Distrito Federal y las perspectivas de éstos a futuro.

De acuerdo a las visitas realizadas a la Dirección de Policía y Tránsito, a la Subdirección de Servicios Metropolitanos y al Departamento de Estadística de la Procuraduría Federal del Consumidor, según estudios efectuados por estas dependencias, existen 540 estacionamientos en el Distrito Federal (datos recabados a principios de 1982), de los cuales 68 pertenecen al Departamento del Distrito Federal, 26 a otras empresas agrupadas en Servicios Metropolitanos, S.A. de C.V. y 446 que pertenecen a Estacionamientos de México, S.A.

Esto sin considerar que últimamente, se ha dado un incremento considerable a la construcción de estacionamientos públicos para vehículos en la Zona Metropolitana viéndose por doquier este tipo de construcciones.

Las principales empresas participantes son:

- Estacionamientos de México, S.A.
- Servicios Metropolitanos, S.A.
- Ramer de México, S.A.

Cabe señalar que del total de estacionamientos existentes en el Distrito Federal, el 80% están controlados por la Empresa denominada Estacionamientos de México

S.A. de C.V., la cual maneja 446 estacionamientos con una capacidad de 569, 362 cajones y la Empresa de Servicios Metropolitanos, S.A. maneja 94 estacionamientos con una capacidad de 120,000 cajones, de los cuales 86,808 pertenecen al Departamento del Distrito Federal y 33, 191 a diversas empresas.

Aunque todas las cifras antes señaladas no están - al día, si nos proporcionan una idea del número de estacionamiento y cajones existentes en el Distrito Federal.

De acuerdo a lo expuesto anteriormente, existen estacionamientos públicos, privados y en vía pública; donde se pudo observar que la iniciativa privada tiene una participación importante, tal y como a continuación se menciona:

	Privados	No definido	N.D.	N.D.
Estacionamientos				
		Oficiales	94	17.4%
	Públicos	Particulares	446	82.6%
			<u>540</u>	<u>100.0%</u>

Capacidad disponible en cajones:

Oficiales	120,000.	17.1%
Particulares	569,362.	81.3%
Vía Pública	11,000	1.6%
	<u>700,362</u>	<u>100.0%</u>

En la actualidad el déficit de cajones para estacionamiento en la Capital, asciende a más de 1 millón de lugares, lo cual permite comentar que la demanda de estacionamientos está muy por encima de la oferta, ya que esta última no satisface las necesidades requeridas por los usuarios.

El Director General de Servicios Metropolitanos - (Empresa de Participación Estatal), señaló que para minimizar la problemática generada por la insuficiencia de -- estacionamientos, se hizo notar que se han construido - - 61,000 cajones de estacionamiento en lo que va del sexenio (sólo por parte de las autoridades), y que para finales de 1982, se concluirán 3,000 más (según declaraciones hechas a la prensa).

Otro tipo de estacionamientos que no contempla el Reglamento de Estacionamiento de Vehículos, es el denominado "PENSION DE AUTOMOVILES".

Puede señalarse que en una gran cantidad de estacionamientos se proporciona este tipo de servicio que puede ser: diurno, nocturno o ambos,

Cuando el usuario contrata el servicio de pensión puede obtener las siguientes ventajas:

- Cuota fija por el uso de estacionamiento, no -- importando el número de entradas y salidas que se haga por día.
- Cuota menor a la pagada por horas de estacionamiento.
- Lugar para estacionamiento "RESERVADO" no im-- portando si el local este lleno o no.

- Facilidad de efectuar el pago del servicio de manera quincenal o mensual.

Una anomalía que se encontró en este tipo de estacionamientos fue que los estacionamientos privados, una -- importante cantidad de ellos "COBRAN CUOTAS" por el uso de este servicio, a pesar de que el Reglamento correspondiente establece que este tipo de estacionamiento (privado) de be ser gratuito.

Atendiendo a la cada vez más creciente demanda de estacionamientos, se ha detectado la aparición de estacionamientos que pueden calificarse, como "CLANDESTINOS", ya que no cuentan con el permiso correspondiente; y que trabajan a través de "permisos económicos", es decir, sólo -- con la solicitud del permiso, señalando que está en trámite, pero que en realidad por no reunir los requisitos no -- se les otorga y funcionan a través de mordidas, por lo -- cual las tarifas son superiores aún a las tarifas más altas autorizadas.

Otro caso de estacionamiento de este tipo, se ubica en terrenos baldíos, talleres mecánicos, gasolinerías, en sótanos de edificios y en estacionamientos de casas particulares, estos son manejados por particulares que tienen la oportunidad de ingresarse dinero por conducto del pago espacio, principalmente bajo la modalidad de "PENSION NOCTURNA", con precios que llegan hasta \$3,000.00 mensuales -- por automóvil.

Se localizan principalmente en colonias altamente pobladas y con exceso de establecimientos comerciales y -- de servicios.

La problemática que generan este tipo de establecimientos es obvia; el usuario no tiene ninguna protección ante robos, daños o pérdidas, no se otorga vigilancia ni seguro alguno, no cumplen ningún punto del mencionado Reglamento, los precios se fijan de manera arbitraria y finalmente evaden el pago del impuesto correspondiente.

POSIBLES SOLUCIONES A LA DEMANDA DE ESTACIONAMIENTOS DE VEHICULOS

Ante la problemática que presenta el funcionamiento y la demanda de estacionamientos en la Ciudad, el Departamento del Distrito Federal, a través de la Dirección Coordinadora de Estacionamientos, elabora un Plan en el que se destacan tres esquemas fundamentales:

- Estacionamientos Periféricos
- Estacionamientos de Transferencia
- Estacionamientos para Zonas Congestionadas

Estacionamientos Periféricos.- Con ellos se pretende dar apoyo al uso de transporte colectivo y comienza a distribuir estos estacionamientos en las zonas periféricas y áreas de mayor concentración de manera anexa a las Estaciones de estos transportes colectivos, con la intención de que el automovilista deje su vehículo en ellos y prosiga su traslado en metro, camión o trolebus.

Estacionamientos de Transferencia.- Estan siendo localizados sobre los principales ejes viales de la Ciudad, a efecto de que el automovilista continúe su traslado mediante la utilización de los servicios colectivos que circulan en estas vías.

Estacionamientos para zonas congestionadas. El tercer plan como su nombre lo indica, contempla la creación de estacionamientos en zonas congestionadas tales como, el centro de la ciudad, "La Zona rosa", las áreas de Reforma e Insurgentes, etc., su objeto es evitar al máximo el estacionamiento en la vía pública y agilizar con ello la circulación de vehículos en estas zonas.

Para ser posibles los planes antes comentados, consideramos que se hace necesario resolver tres problemas fundamentales:

- Concientización de los automovilistas
- Adecuación de las actuales reglamentaciones para estacionamientos
- Fortalecimiento de la supervisión y vigilancia a estacionamientos

ESTACIONAMIENTOS PRIVADOS

Toca entrar al estudio de estacionamientos privados y su clasificación.

ESTACIONAMIENTO PRIVADO.- Es aquel lugar dentro de casas, unidades habitacionales, comercios, centros de trabajo destinados al uso exclusivo de propietarios, arrendatarios, empleados y clientes, señalados expresamente para estos y los cuales deben tener la peculiaridad de ser gratuitos.

El Reglamento de Estacionamiento de Vehículos en el Distrito Federal define en el artículo 4º. a los estacionamientos privados de la siguiente manera:

Como tal se define las áreas destinadas a este fin en todo tipo de UNIDADES HABITACIONALES, así como las dedicadas a cubrir las necesidades propias y las que se generan con motivo de las actividades de INSTITUCIONES O EMPRESAS, siempre que el servicio se otorgue sea GRATUITO. En este caso, no se requiere licencia de funcionamiento.

Los estacionamientos privados a su vez pueden subclasificarse en:

I. Estacionamientos privados de negociaciones comerciales o industriales destinados a clientes o empleados.

II. Estacionamientos Privados de edificios, departamentos y Unidades Habitacionales destinados a propietarios o arrendatarios. Estos deben tener un espacio deter-

minado para el estacionamiento del vehículo de cada propietario o arrendatario, en este caso el contrato de estacionamiento es accesorio, ya que depende de que exista un contrato previo a éste, en este caso es del contrato de compra-venta o arrendamiento.

La diferencia entre éste y el primer tipo es que éste es destinado a persona determinada; en cambio el estacionamiento para negociaciones comerciales o industriales, es destinado a personas indeterminadas, es decir quién entre en el supuesto de ser cliente o empleado.

Respecto a los estacionamientos privados, el Departamento del Distrito Federal ha expedido varios acuerdos para regularlos, los cuales analizaremos a continuación.

Acuerdo No. 180 del C. Jefe del Departamento del Distrito Federal, sobre estacionamientos de vehículos, publicado en la Gaceta Oficial de la misma dependencia, el día 1º. de marzo de 1978, el cual señala en el considerando 3º. lo siguiente:

Que existe la obligación general para los propietarios o poseedores de toda casa, edificio, edificación especial destinada a centros de reunión, condominios y unidad habitacional, que se construya en el Distrito Federal cualquiera que sea el número de pisos, plantas o niveles y su uso, de contar con espacio suficiente para estacionamiento de vehículos, de conformidad con las disposiciones generales de la Ley sobre Estacionamiento de Vehículos en el Distrito Federal y su reglamento.

Considerando 4º. Que el supuesto legal anterior, concretado en el artículo 31 de la Ley de la materia, ad--

mite excepciones en los términos dispuestos por el artículo 33, cuando a juicio del Departamento del Distrito Federal, no sea conveniente destinar la superficie de estacionamiento o construir los locales respectivos, caso en que se sustituirá la obligación de los propietarios o poseedores de los predios, por el pago del impuesto que establece el capítulo II del título I de esta Ley.

Cabe aclarar que no obstante que el decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación de fecha 2 de enero de 1980, deroga la Ley sobre Estacionamiento de Vehículos en el D.F., deja vigente las disposiciones relativas al IMPUESTO SUSTITUTIVO el cual analizaremos, pero antes veremos lo que respecta a LAS BASES PARA DETERMINAR LA DEMANDA DE ESPACIO PARA ESTACIONAMIENTO DE VEHICULOS EN EL DISTRITO FEDERAL, publicada en la Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal el día 15 de febrero de 1982.

ARTICULO 1°. Se establecen las normas para determinar la demanda de espacio para estacionamiento de vehículos, mismas que se encuentran contenidas en las tablas de cuantificación de demandas por uso y el plan para la cuantificación de demandas por zona, que debidamente autorizados forman parte de este Acuerdo y que se tendrá para todos los efectos legales como parte del mismo.

ARTICULO 2°. La determinación de la demanda de estacionamientos para cualquier uso o establecimiento se obtiene consultando las tablas y el plano; las primeras definen las normas generales por el uso del suelo, que se ajusta según su ubicación en el territorio conforme a las Zonas señaladas en el plano.

Y así se describen una serie de situaciones para la determinación de la demanda de estacionamientos.

Los objetivos de estas bases son:

- Actualizar la demanda de estacionamientos de -- vehículos para que se adecúe mejor a los requerimientos que impone una mayor tendencia de - - vehículos.
- Para contribuir a que la oferta de estaciona- - mientos se distribuya en el territorio de mane- - ra óptima complementando el Sistema de Transpor- - te Público.
- Apoyando la zonificación de los usos del suelo y su intensidad para lograr una mayor correspon- - dencia entre oferta y demanda.

Las normas para determinar la demanda de espacio' - - para estacionamiento de vehículos consiste en:

- Tablas de cuantificación de demanda por uso.
- Plano para la cuantificación de demanda de zona.

Para determinar el número de estacionamientos que debe tener una edificación es necesario una serie de datos según el uso y zona que en que se localice.

Ahora, para una mejor comprensión daremos un ejemplo de lo antes señalado:

TIENDA DE ABARROTES

UBICACION: Zona 1

a) Area construida total	200 m ²
b) Norma por uso	1 por cada 40 m ²
c) Cajones requeridos por uso	5 cajones
d) Porcentaje de cajones requeridos por zona 1	100 %
e) CAJONES NECESARIOS	5

CENTRO COMERCIAL CON OFICINAS Y CAFETERIA

(Usos mixtos con demanda horario simultáneo)

UBICACION: Zona 3

a) Area Construida total	4,000 m ²
b) Norma por uso	1 por cada 40 m ²
c) Cajones requeridos por uso	100 cajones
d) Porcentaje de cajones requeridos por zona 3	80 %
e) CAJONES NECESARIOS	80

También en estas BASES se establece que se podrá aceptar el estacionamiento "encordon", cuyo espacio para el acomodo de vehículos será de 6.00 x 2.40 metros para coches grandes pudiendo en un cincuenta por ciento ser de 4.80 x 2.00 metros para coches chicos. Estas medidas no comprenden las áreas de circulación necesarias (art. 8°.).

En los estacionamientos públicos o privados que no sean de autoservicio, podrá permitirse que los espacios se dispongan de tal manera que para sacar un vehículo se mueva un máximo de dos.

Una vez sustraído lo más importante de las Bases para determinar la demanda de espacio para estacionamiento

de vehículos en el D.F., iniciaremos el estudio del Impuesto Sustitutivo.

IMPUESTO SUSTITUTIVO

Como se mencionó anteriormente el Impuesto Sustitutivo era parte de la Ley sobre Estacionamiento de Vehículos en el D.F., misma que fue derogada por un Acuerdo expedido por el Poder Ejecutivo, el cual señalaba que quedaría derogada la Ley sobre Estacionamiento de Vehículos en el D.F., a partir de la fecha de la publicación del nuevo ordenamiento sobre la materia, con excepción del capítulo relativo al Impuesto Sustitutivo, este nuevo ordenamiento es el Reglamento de Estacionamiento de Vehículos en el D.F., publicado en el Diario Oficial de la Federación el 23 de junio de 1980.

Ahora analizaremos lo referente a este Impuesto -- Sustitutivo, el cual se encuentra contenido en el Título II, Capítulo II de la Ley sobre Estacionamiento de Vehículos en el Distrito Federal (derogada).

El impuesto sustitutivo se genera cuando a juicio del Departamento del Distrito Federal, no sea conveniente destinar la superficie de estacionamiento o construir locales para éstos, casos en que se sustituye la obligación de propietarios o poseedores de los predios por el pago del impuesto que establece este capítulo II del Título II de la Ley sobre Estacionamiento de Vehículos en el D.F. - (siendo este título el único que queda vigente dentro de la mencionada ley).

El objetivo de la recaudación de este impuesto es para destinarlo a la construcción de nuevos estacionamientos públicos por conducto de la empresa de participación.

estatal denominada Servicios Metropolitanos S.A. de C.V.

El artículo 39º. del mencionado capítulo establece lo siguiente: Es objeto del impuesto que se establece en este capítulo, la sustitución de locales o construcciones destinadas a estacionamientos en casas, edificios, edificaciones especiales para centros de reunión o condominios a que se refiere el artículo 31 de la mencionada Ley.

Este artículo 31 señala lo siguiente: Toda casa, edificio, edificación especial destinada a centros de reunión, condominios y unidades habitacionales que se construyan en el Distrito Federal, cualquiera que sea el número de pisos, plantas o niveles y su uso, deberá de contar, en los términos de este título y el reglamento de esta Ley con espacio suficiente para estacionamiento de vehículos.

El artículo 40º. señala quienes son los sujetos -- por deuda propia y con responsabilidad directa del impuesto:

I. Los propietarios o poseedores de casas, edificios, edificaciones especiales o condominios a que se refiere el artículo 31 que se construyan o amplíen, o se utilicen edificios o locales para actividades comerciales o industriales, y no establezcan los estacionamientos de vehículos que exige este título.

II. Los que establezcan estacionamiento de vehículos con superficie menor de la exigida en este título. En este caso el impuesto se calculará en relación con la superficie que no se utilice para estacionamiento de vehículos.

III. Los que habiendo reservado superficie para estacionamiento de vehículos en casas, edificios, construcciones especiales a que se refiere esta Ley, obtengan autorización del Departamento del Distrito Federal para utilizar dichas superficies, total o parcialmente en fines diversos. En este caso, el impuesto se calculará en relación con la superficie que no se utilice para estacionamiento de vehículos; y

IV. Los estacionamientos que habiendo reservado superficie para estacionamiento de vehículos en casas, edificios, construcciones especiales a que se refiere esta Ley, utilicen dichas superficies para fines diversos, sin autorización del Departamento del Distrito Federal, siempre y cuando hubiere transcurrido el plazo señalado por el mismo. En este caso, el impuesto se calculará en relación con la superficie que no se utilice para estacionamiento de vehículos.

El impuesto para estacionamiento de vehículos se pagará en las cajas de Tesorería del Distrito Federal, dentro del plazo de treinta días siguientes a la fecha en que la liquidación sea notificada al deudor (art. 44º.).

Los fondos recaudados por concepto de impuesto sustitutivo de estacionamiento de vehículos son manejados por la Tesorería del Distrito Federal en una cuenta especial para ser destinados a la construcción de nuevos estacionamientos, a través de las aportaciones que el Departamento del Distrito Federal, efectúe a la empresa paraestatal denominada Servicios Metropolitanos, S.A. de C.V.

CAPITULO IV

PARTES QUE INTERVIENEN EN EL CONTRATO

1. PERMISIONARIO Y USUARIO
2. DERECHOS Y OBLIGACIONES DEL PERMISIONARIO
3. DERECHOS Y OBLIGACIONES DEL USUARIO

1. PERMISIONARIO Y USUARIO

Las partes que intervienen en este contrato se desprenden de la definición expresada del contrato de estacionamiento de vehículos, que se dió en el capítulo anterior y los cuales son: permisionario y usuario.

PERMISIONARIO.- Es la persona física o moral, autorizada por el Estado, en este caso el Departamento del Distrito Federal, a través de la Delegación Política correspondiente, para prestar el servicio al público del estacionamiento de vehículos, previos requisitos que debe llenar.

El artículo 6º. del Reglamento multicitado señala: El servicio al público de estacionamiento de vehículos, podrá ser prestado por personas físicas o morales, éstas últimas privadas o públicas.

Del anterior artículo se desprende que el permisionario puede ser:

Personas Físicas.	Nacionales. Extranjeros, autorizados por la Secretaría de Gobernación.
Personas Morales	Privadas.- Por ejemplo, Sociedades anónimas, Asociaciones - Civiles, etc. Públicas.- Dependencias del Gobierno Federal, Organismos Públicos Descentralizados, Empresas de Participación Estatal.

Un ejemplo de una empresa de Participación Estatal es Servicios Metropolitanos, donde el Departamento del Distrito Federal tiene una participación mayoritaria de acciones y es la Empresa que maneja la mayoría de los esta-

cionamientos que existen en el Distrito Federal, después de Estacionamiento de México, S.A., éstos son quienes controlan casi el total de los estacionamientos de la Ciudad de México.

A los particulares, los permisos se otorgan a personas físicas de nacionalidad mexicana o a extranjeros autorizados por la Secretaría de Gobernación para dedicarse a esa actividad.

Si se trata de personas morales privadas, se acompañará testimonio o copia certificada de la escritura constitutiva y el acta en que conste la designación como administrador o apoderado general para acreditar su personalidad y las facultades otorgadas. (art. 10 del Reglamento).

Las personas morales públicas pueden prestar el servicio de estacionamiento de vehículos, mediante el permiso de funcionamiento que debe obtener del Departamento del Distrito Federal.

El Ejecutivo a través del Departamento del Distrito Federal, publicó en la Gaceta Oficial del D.D.F., el 15 de octubre de 1981 un acuerdo a través del cual se establecen estímulos para la inversión en la construcción y acondicionamiento de inmuebles destinados al servicio de estacionamientos en el D.F.

En el artículo 4º señala que Servicios Metropolitanos S.A. de C.V., asesorará a los interesados, para facilitar al inversionista los trámites administrativos ante las diferentes autoridades y tramitará en forma gratuita todas las licencias necesarias para la construcción y funcionamiento de nuevos estacionamientos.

En el artículo 3º. del acuerdo antes mencionado, señala que con el objeto de dar un mayor estímulo a la construcción de estacionamientos y evitar que las tarifas en la ciudad crezcan desproporcionalmente, se otorgaran los subsidios que a continuación se enuncian: a). El cien por ciento del impuesto predial a los inmuebles que se construyan para prestar el servicio público de estacionamiento, por un término de diez años. b). El cien por ciento del impuesto sobre la traslación de dominio y el pago de licencias de construcción en los inmuebles antes mencionados. c). Los mismos subsidios establecidos en los incisos a) y b) que anteceden, se otorgaran respecto de los inmuebles que se construyan para estacionamientos en condominio con el fin de propiciar este régimen.

De lo anterior, se desprende que el Gobierno da todo tipo de facilidades para que los inversionistas vean el campo de los estacionamientos de una manera atractiva y se decidan a invertir en los mismos.

Ahora analizaremos la figura del usuario.

USUARIO.- Es la persona que hace uso del servicio del estacionamiento de vehículos para la guarda y custodia de su vehículo y que por ese hecho se compromete a cumplir con el pago que marque la tarifa establecida por el Departamento del Distrito Federal.

En este caso la Autoridad tiene gran importancia ya que es la encargada de vigilar y observar el correcto funcionamiento de los estacionamientos. Esta Autoridad esta representada por el Departamento del Distrito Federal.

2. DERECHOS Y OBLIGACIONES DEL PERMISIONARIO

Ahora entraremos al estudio de los derechos y obligaciones de las partes que intervienen en este contrato -- analizando primeramente las del permisionario.

DERECHOS DEL PERMISIONARIO

1.- El principal derecho que tiene el permisionario es el de recibir en precio de la tarifa por el uso del estacionamiento. O sea el dueño del estacionamiento se -- aprovecha o recibe como beneficio la cantidad de dinero -- que le paga el usuario por el espacio y cuidado que recibió su vehículo.

2.- Así también, tiene derecho a que se le restituya el espacio ocupado.

OBLIGACIONES DEL PERMISIONARIO

En este punto es donde más problemas han surgido -- en virtud de que existe una serie de evasivas de parte de los permisionarios por la falta de una adecuada reglamentación de los estacionamientos.

En seguida haremos un análisis de las obligaciones más importantes de éstos, los cuales en su mayoría se desprenden del Reglamento de Estacionamiento de Vehículos, -- asimismo, veremos las violaciones más frecuentes de las -- mismas por parte de los permisionarios, con lo cual nos damos una visión de la urgente necesidad de una legislación acorde que pueda solucionar en su mayoría estos conflictos.

1.- El propietario del estacionamiento tiene la obligación de permitir el uso o goce de un determinado espacio para que el usuario estacione su vehículo. En el contrato de estacionamiento de vehículos el usuario se aprovecha del espacio que ocupa su automóvil y del cuidado que se proporciona en el estacionamiento.

2.- El permisionario del estacionamiento tiene la obligación de que los carriles de entrada y salida o de circulación ESTEN LIBRES de vehículos (art. 15 fracc I). Generalmente esa disposición no es respetada, encontrándose en éstos un exceso de vehículos estacionados en dichos carriles obstruyendo la circulación con las consiguientes molestias al usuario; situación que se agrava aún más cuando estos estacionamientos utilizan la vía pública para acomodar o maniobrar los automóviles.

3.- El permisionario del estacionamiento tiene la obligación de tener a la vista la licencia de funcionamiento y tarifa de cobro, horario y número de teléfono de la Autoridad ante la cual debe formularse las quejas (art. 15 fracc. II y VI). Se presenta el caso de que en gran parte de los estacionamientos estas disposiciones no se cumplen o sólo se cumplen en parte y dentro de las que más se violan esta la tarifa de cobro, en la que los encargados de los estacionamientos alteran las tarifas bajo diversos mecanismos como son:

- Cobro de mayor tiempo que el permanecido
- Cobro de mayor precio por hora
- Utilización indebida o nula del reloj checador
- Aplicación del Impuesto al Valor Agregado de manera irregular.

4.- El permisionario del estacionamiento tiene la obligación de contar con libro de visitas e inspección -- AUTORIZADO. Esto se encuentra regulado del artículo 21 al 23 del mencionado Reglamento.

5.- El permisionario del estacionamiento tiene la obligación de llevar registro del personal que labora en el estacionamiento, así como vigilar que los acomodadores porten a la vista GAFETES DE IDENTIFICACION, (art. 15 - - fracc. IV y V). Respecto a esta disposición se tiene que en un cien por ciento no se cumple, ya que los empleados de los estacionamientos, acomodadores, generalmente no celebran contrato de trabajo alguno con el dueño del estacionamiento y que en algunos casos son personas menores de edad o prestadores de algún servicio conexo como es la vador de autos, pulidor, pintor, hojalatero, etc.

6.- El permisionario del estacionamiento tiene la obligación de expedir a los usuarios boletos debidamente marcados con RELOJ CHECADOR y expedir comprobante de pago cuando lo solicite. Por lo que respecta al uso del reloj checador, los estacionamientos que carecen de él utilizan tarjetas en donde señalan la hora de entrada del vehículo. En cuanto a lo anterior, se presentan graves problemas ya que el 45% de los estacionamientos carecen de reloj o no funciona; y esto da lugar a arbitrariedades al cobro por tiempo permanecido.

7.- El permisionario del estacionamiento tiene la obligación de proporcionar servicio a todas las personas dentro del horario autorizado y con el debido respeto y - comedimiento. (art. 15 fracc. VII y X). En este aspecto puede señalarse que las personas encargadas de los estacionamientos tienen ya establecida "Su clientela" aque-

llos usuarios que usan constantemente el estacionamiento, que proporcionan propinas, que dejan su automovil para lavado a alguna reparación, por lo que la utilización del estacionamiento se condiciona, lesionando con ésto a los otros usuarios que esporádicamente utilizan estos estacionamientos.

8.- El permisionario del estacionamiento tiene la obligación de colocar el anuncio correspondiente a la ENTRADA del estacionamiento CUANDO NO EXISTA CUPO. Esta disposición es violada de manera reiterada por los encargados de los estacionamientos.

9.- El permisionario del estacionamiento tiene la obligación de conservar el estacionamiento en CONDICIONES DE HIGIENE Y SEGURIDAD (Art. 15 fracc. XII). Esto contempla lo siguiente:

- Sanitarios para uso del personal y del público en condiciones higiénicas.
- Topes para el límite de los cajones
- Tener los extinguidores contra incendios necesarios
- Bardas y piso debidamente pavimentados, cuando se trate de estacionamientos en predios no edificados
- Mantener el estacionamiento en buen estado de conservación y limpieza
- Reloj marcador
- Caseta de control de vehículos y para el cobro de las tarifas.

10.- El permisionario tiene la obligación de prohibir que personas ajenas a los acomodadores manejen

los vehículos y que los empleados saquen del estacionamiento aquellos confiados a su cuidado (art. 16 fracc. I y VI). Es usual que personas ajenas a los acomodadores manejen -- los vehículos estacionados, sobre todo en aquellos estacionamientos que existe un número superior a su cupo, se da -- claramente la irregularidad de la existencia de un grupo de personas que se dedican al lavado o encerado de automóviles o a cualquier otra actividad que en múltiples ocasiones manejan los vehículos estacionados para su reacomodo o entrega al usuario.

11.- El permisionario tiene la obligación de prohibir la introducción de vehículos sin placas o permiso de -- circulación. (art. 16 fracc. VII).

12.- El permisionario tiene la obligación de prohibir la recepción de vehículos EN LA VIA PUBLICA y estacionarlos en ella, así como usar la vía pública para MANIOBRAS (art. 16 fracc. II y III). Esto sucede generalmente en los estacionamientos donde la existencia de vehículos es superior a su cupo.

13.- El permisionario tiene la obligación de prohibir que los empleados se encuentren en estado de ebriedad o bajo el efecto de sustancias tóxicas (art. 16 fracc. V).

14.- El permisionario tiene la obligación de entregar el vehículo al usuario cuando lo solicite.

15.- El permisionario tiene la obligación de respetar las tarifas autorizadas para el cobro del servicio.

Un aspecto importante que se presenta en los estacionamientos de vehículos es el que señala el artículo 18 - del Reglamento, dada la amplitud que puede alcanzar el con-

cepto que textualmente dice: "En el inmueble del estacionamiento se podrán prestar servicios conexos previa autorización del Departamento del Distrito Federal". Se han incorporado una serie de actividades que difícilmente pueden calificarse de conexas; tales como lavado de carrocerías, pulido, encerado, hojalatería, colocación de empaques en las puertas, soldadura, mecánica, afinaciones, pintura, etc....

Estos servicios colaterales se prestan sin ninguna regulación de precios y calidad de los mismos, independientemente que no cuentan con instalaciones y personal adecuado y menos aún, con la autorización correspondiente del Departamento del Distrito Federal y que en ningún caso manejan algún tipo de documentación, es decir: notas, facturas, recibos, etc.

Ahora nos enfocaremos al problema que ocurre diariamente y tal vez en gran cantidad de los estacionamientos y que se plantea de la siguiente manera:

Cuando el usuario llega a recoger su automóvil, se encuentra con que éste ha sufrido un daño, ya sea una abolladura, golpes de consecuencias, robo de objetos o cualquier otro daño ocasionado mientras se encontraba estacionado y hace la reclamación ante quien se lo entrega, ya sea el encargado o dueño del mismo; sin embargo dicha reclamación resulta infructuosa, ya que recibe por contestación que el automóvil ya se encontraba en esas condiciones al ser recibido, o bien si es estacionamiento de autoservicio, se argumenta que no es posible vigilar especialmente cada vehículo.

En la actualidad no existe un estacionamiento en el cual al hacer la recepción del vehículo se haga una --

revisión y se especifique las condiciones en que se haya el automovil en el momento de la recepción.

Por lo que se refiere a este punto, el vigente reglamento establece en el artículo 17º que los propietarios de estacionamientos públicos, deberán contratar "POLIZA DE SEGURO" que cubra a los usuarios del servicio los siguientes riesgos: Robo total, daños y destrucción de sus vehiculos por cualquier causa.

Como se puede ver, el Reglamento especifica que todo propietario de estacionamiento deberá contratar póliza de seguro; sin embargo en la mayoría de los estacionamientos de servicio sin acomodadores, se encuentra que los propietarios de los estacionamientos no se hacen responsables de las pérdidas parciales o daños ocasionados a los vehiculos; proporcionándole al usuario un servicio inseguro, siendo sólo un reducido número de estacionamientos los que ofrecen a los usuarios "Poliza de Seguro" amplia en su cobertura. A continuación mencionaremos algunos de los principales lineamientos que deben contener estas pólizas de seguros, siendo éstos los mismos que expiden todas las compañías aseguradoras autorizadas para expedir pólizas de daños:

- 1.- Durante el plazo de vigencia, la compañía cubrirá las prestaciones que a título de responsabilidad civil quede obligado el asegurado por resolución judicial o a satisfacer por daños a terceros en su persona o en sus bienes, causados única y exclusivamente como consecuencia de la realización de cualquiera de los "riesgos" que se consideren "AMPARADOS" de acuerdo al endoso o endosos que se agreguen al presente convenio. De esta cláusula es donde el permisionario toma ventaja poniendo el mínimo de garantías a que tiene derecho el usuario.

2.- Todas las empresas aseguradoras que esten autorizadas por el Departamento del Distrito Federal para expedir pólizas de daños pueden cubrir seguros a estacionamientos, estas pólizas son de 2 tipos; tal y como a continuación se menciona:

- a) R.C. Estacionamiento - Taller
- b) R.C. Estacionamiento Público

El R.C. Estacionamiento Taller; es un estacionamiento donde se corren riesgos catastróficos, ya que los automóviles están más inseguros y pueden sufrir incendios, explosiones, golpes, etc.

El R.C. Estacionamiento Público; son los estacionamientos donde los usuarios lo utilizan única y exclusivamente para guarda de vehículos.

Para una mayor comprensión, a continuación se señalan los puntos que cubren las pólizas de seguros, expedidas por las grandes compañías de seguros.

- 1.- Incendios y Explosión
- 2.- Robo o abuso de confianza, siempre y cuando - sea sustraído el automóvil completo.
- 3.- Colisiones y vuelcos, pero la responsabilidad resultante de cada accidente deberá considerarse como una reclamación por separado y sujeta a una deducción que quedaría a cargo del asegurado.

4.- Alborotos populares o conmosión civil, incluyen do daño intensional o vandalismo que ocurran de un mismo -- evento.

Como puede observarse tanto los usuarios como los - solicitantes de seguros, de alguna manera están sujetos a - los lineamientos de la póliza; la cual es favorable a las - aseguradoras, por lo que hace que un gran número de los es- tacionamientos carezcan de este tipo de seguros, motivo por el cual se presenta la irresponsabilidad de los dueños de - estacionamientos para el reconocimiento de pérdidas o daños ocasionados a los vehículos.

Al entregar el usuario su vehículo, este recibe com probante en el cual se hace mención únicamente de aquellos puntos en los que no se responsabiliza la Empresa por los - daños que ocurran durante la permanencia del vehículo sin - darle a conocer las cláusulas del Seguro Colectivo a que es tan obligados.

El empleado anota "datos mínimos", generalmente só- lo los primeros números de las placas de circulación gene-- rando que en caso de siniestro sea casi imposible la identi ficación del vehículo propiedad del usuario.

En los estacionamientos con servicio de acomodado-- res existe una alta probabilidad de que los encargados de - los mismos nieguen la entrega del comprobante respectivo, - ya que éste es recogido por la empresa en el momento del pa go y antes de la entrega física del vehículo.

Por todo lo antes comentado, puede verse que las - pólizas de seguro que cubren a los estacionamientos de vehí culos, cuentan con cláusulas parciales que dejan a los usua rios en muchos casos, sin la protección debida.

3. DERECHOS Y OBLIGACIONES DEL USUARIO

Una vez manifestados los principales derechos y obligaciones del permisionario, señalaremos las del usuario, -- siendo en los derechos del mismo, en donde se cometen más arbitrariedades y donde el legislador debe poner hincapié -- en su solución.

DERECHOS DEL USUARIO

1.- Que se le permita el uso o goce de un determinado espacio para que estacione su vehículo.

2.- Que se vigile debidamente su vehículo.

3.- Que en el estacionamiento esté a su vista la tarifa de cobro por el servicio, el horario correspondiente y el teléfono de la autoridad ante la que deben formularse -- las quejas.

4.-. Que su vehículo sea acomodado sólo por las personas autorizadas para ello.

5.- Que se expida un comprobante de pago por el servicio.

6.- Que se le expida un boleto debidamente marcado con reloj checador, al recibir el vehículo. En el caso de que los propietarios o manejadores de los vehículos extra--víen el boleto, éstos deberán comprobar plenamente la pro--piedad o posesión del mismo a satisfacción del encargado -- del estacionamiento, sin cargo económico adicional.

- 7.- Que se le atienda con el debido respeto.
- 8.- Que el establecimiento esté en condiciones de higiene y seguridad.
- 9.- Que se le brinde el servicio de estacionamiento sin condición de contratar otro servicio, ejemplo: el de lubricación, lavado, enderezado, etc.
- 10.- Que se le entregue su vehículo cuando éste lo solicite.
- 11.- Que se respeten las tarifas autorizadas para el cobro del servicio.

OBLIGACIONES DEL USUARIO

1.- Tenemos que la obligación primordial del usuario es la de cubrir la tarifa que fija la autoridad, por medio de la Comisión Consultiva de Tarifas, la cual se integra con un representante de la Secretaría de Obras y Servicios; otra de la Tesorería del Distrito Federal, y uno de los propietarios de los estacionamientos públicos agrupados en la Cámara Nacional de Comercio de la Ciudad de México, es decir debe ajustarse a la cantidad especificada en la tarifa por el tiempo que usó el estacionamiento (art. 14 del Reglamento).

Si es por pensión, la tarifa será fijada de común acuerdo entre las partes interesadas y éstos decidirán como hacerse el pago, ejemplo: semana, mes.

2.- El usuario también tiene como obligación la de respetar y cuidar el local del estacionamiento, ya que el

derecho obtenido a usar los cajones o lugares de éste, no le otorgan ninguna facultad de destruir o descuidar el inmueble.

CAPITULO V

NUESTRA LEGISLACION POSITIVA AL RESPECTO

1. DECRETO DEL 19 DE DICIEMBRE DE 1979 SOBRE LA MATERIA
2. REGLAMENTO DE ESTACIONAMIENTO DE VEHICULOS EN EL DISTRITO FEDERAL Y DISPOSICIONES ADMINISTRATIVAS APLICABLES
3. NECESIDAD DE UNA REGLAMENTACION ADECUADA - AL RESPECTO

1. DECRETO DEL 19 DE DICIEMBRE DE 1979 SOBRE LA MATERIA

Decreto por el que la Ley sobre Estacionamiento de Vehículos en el Distrito Federal, quedó derogada a partir de la fecha de la publicación del nuevo ordenamiento que sobre estacionamientos de vehículos se dicte.

Este decreto fue enviado por el H. Congreso de la Unión al Sr. Presidente de la República, José López Portillo el 19 de diciembre de 1979, publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 2 de enero de 1980, el cual señala lo siguiente:

Artículo Primero.- La Ley sobre Estacionamientos de Vehículos en el D.F., publicada en el Diario Oficial de la Federación el 9 de marzo de 1973, con sus reformas publicadas en el mismo diario, de fecha 30 de diciembre de 1974 EXCEPCION HECHA DE LAS DISPOSICIONES DE DICHA LEY RELATIVAS AL IMPUESTO SUSTITUTIVO, quedará derogada a partir de la fecha de la publicación en el Diario Oficial de la Federación del nuevo ordenamiento que sobre estacionamientos de vehículos en el Distrito Federal se dicte.

Artículo Segundo.- Publíquese en el Diario Oficial de la Federación.

En base al anterior decreto, es como tiene creación el vigente "Reglamento de Estacionamiento de Vehículos en el Distrito Federal", como lo establece el considerando del mismo que en seguida se transcribe:

"Que de conformidad con el Decreto del H. Congreso de la Unión publicado en el "Diario Oficial" el 2 de ene-

ro de 1980, la Ley de Estacionamiento de Vehículos en el Distrito Federal, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 9 de marzo de 1973 y sus reformas el 30 de octubre de 1974, quedaría derogada a partir de la fecha en que el Ejecutivo de la Unión publicara en el Diario Oficial de la Federación el nuevo ordenamiento sobre estacionamiento de vehículos.

Este nuevo ordenamiento, como ya señalamos, es el Reglamento de Estacionamiento de Vehículos en el D.F., publicado en la Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal el 1º de julio de 1980.

Respecto a la naturaleza jurídica de éste, queda enfocado dentro de los reglamentos autónomos, los cuales no están previstos en nuestro derecho, con excepción de los que menciona el artículo 21º. Constitucional o sea el Reglamento Gubernativo y de Policía entendiéndose con gubernativo sinónimo de administrativo y dentro de los cuales, consideramos que se encuentra el Reglamento de estacionamiento de vehículos.

REGLAMENTO DE ESTACIONAMIENTOS DE VEHICULOS EN EL DISTRITO FEDERAL Y DISPOSICIONES DE TIPO ADMINISTRATIVO - APLICABLES

Cabe mencionar, que tanto el Reglamento de Estacionamiento de Vehículos en el Distrito Federal, como las demás disposiciones administrativas ya fueron mencionadas y estudiadas a lo largo de este trabajo; sin embargo, pretendemos señalar en este capítulo las disposiciones más importantes que este Reglamento señala:

A efecto de regular la actividad de los estacionamientos de vehículos, el 9 de marzo de 1973 el Estado (Congreso de la Unión) expidió "La Ley sobre Estacionamientos de Vehículos en el D.F., posteriormente el 30 de diciembre de 1974 la mencionada ley es reformada y adicionada y finalmente el 23 de junio de 1980 es derogada (por decreto del Congreso de la Unión) y entra en vigor el actual ordenamiento sobre estacionamientos de vehículos en el D.F., o sea el Reglamento de Estacionamiento de Vehículos en el Distrito Federal.

Este Reglamento tiene como finalidad, que con la aplicación de este nuevo ordenamiento, los particulares se encuentren en aptitud de coadyuvar con el Gobierno del Distrito Federal, en la solución del problema cada día más ingente de espacio para estacionamiento de vehículos, logrando que el tránsito en el Distrito Federal se vuelva más expedito y aumentar los servicios destinados a estacionamiento, y dejar de utilizar en gran medida la vía pública para ello. (Exposición de motivos para la expedición del Reglamento).

Disposiciones contenidas en el Reglamento de Estacionamiento de Vehículos en el Distrito Federal.

TIPOS DE ESTACIONAMIENTOS:

ARTICULO 4.- Para los efectos de este ordenamiento, se consideraran dos tipos de estacionamientos:

I.- Privados.- ~~Comerciales~~ se entienden las áreas destinadas a este fin en todo tipo de unidades habitacionales, así como las dedicadas a cubrir las necesidades propias y las que se generen con motivo de las actividades de instituciones o empresas, siempre que el servicio que se otorgue sea gratuito. En este caso, no se requiere licencia de funcionamiento.

II.- Públicos.- Son las edificaciones o predios sin construcción destinados en forma principal al fin indicado, debidamente autorizados para la prestación del servicio público de guarda de vehículos al cambio del pago autorizado en la tarifa.

Este tipo de estacionamientos admite la siguiente subclasificación:

- a). Estacionamiento en superficie sin construcción con adomadores;
- b). Estacionamientos en superficie sin construcción, de autoservicio;
- c). Estacionamiento en edificio, con acomodadores;
- d). Estacionamiento en edificio, de autoservicio.

Para el efecto se considerará estacionamiento en edificio, aquellos que tengan más de un nivel para prestar el servicio y que cuente con un mínimo de 50% de su capacidad bajo cubierto.

ARTICULO 8.- El Departamento del Distrito Federal podrá autorizar el estacionamiento de vehículos en la vía pública, instalando al efecto sistemas de control de tiempo y espacio para que los usuarios que utilicen este servicio cubran la cuota respectiva, de acuerdo a lo que establezca la Ley de Hacienda del Departamento del D.F.

PERMISOS O LICENCIAS:

ARTICULO 7. Para la apertura y funcionamiento de los estacionamientos públicos que se indican en este ordenamiento, se requiere de licencia expedida por el Departamento del Distrito Federal a través de la Delegación dentro de la circunscripción en que se encuentre.

ARTICULO 10.- El interesado en obtener la licencia de funcionamiento a que se refiere el artículo 7 del presente ordenamiento, deberá presentar solicitud por escrito dirigida a la Delegación que corresponda con los siguientes datos y documentos:

I.- Nombre, domicilio y nacionalidad del solicitante. Si es extranjero deberá comprobar que está autorizado por la Secretaría de Gobernación para dedicarse a esa actividad. Si se trata de persona moral se acompañará testimonio o copia certificada de escritura constitutiva y del acta en que conste la designación como administrador o apoderado general para acreditar su personalidad y facultades otorgadas;

II.- Ubicación del predio donde se pretenda instalar el estacionamiento público;

III.- Solicitud dirigida a la Dirección General de Planificación relativa a la determinación, destino y uso del local. Esta solicitud deberá ser presentada y tramitada por la Delegación;

IV.- El interesado deberá comprobar la propiedad o arrendamiento del inmueble respectivo; y

V.- tipo de estacionamiento.

ARTICULO 12.- Si la edificación para prestar el servicio de estacionamiento público se hubiere ajustado a las disposiciones legales aplicables y el solicitante hubiere cumplido con los requisitos del artículo 10, el Departamento del Distrito Federal otorgará la licencia de funcionamiento respectiva.

Por lo que se refiere a este apartado, en el presente Reglamento establece en el artículo 17, que los propietarios de estacionamientos públicos, deberán contratar Póliza de Seguro que cubra a los usuarios del servicio, los siguientes riesgos:

Robo total, daños y destrucción de sus vehículos por cualquier causa. (este tema fue ampliamente tratado en el capítulo anterior).

PRECIOS:

ARTICULO 14.- Para la fijación, revisión o modificación de tarifas se crea la Comisión Consultiva de Tari--

fas, que se integrará con un representante de la Secretaría de Obras y Servicios; otro de la Tesorería del D.F., y uno de los propietarios de los estacionamientos públicos -- agrupados en la Cámara Nacional de Comercio de la Ciudad -- de México.

La comisión enviará anualmente para su aprobación y expedición al Jefe del Departamento del Distrito Federal las tarifas para los distintos tipos de estacionamientos a que se refiere este reglamento.

OPERACION Y FUNCIONAMIENTO:

ARTICULO 15.- Las obligaciones de los propietarios encargados y administradores de estacionamientos son:

I.- Que los carriles de entrada y salida de circulación estén libres de vehículos;

II.- Tener a la vista licencia de funcionamiento.

III.- Contar con libro de visitas de inspección debidamente autorizados por la Delegación, en el que los inspectores deberán anotar la síntesis de las visitas y de las infracciones en su caso;

IV.- Vigilar que los acomodadores porten a la vista gafete de identificación;

V.- Llevar registro del personal que labora en el estacionamiento.

VI.- Colocar a la vista del público la tarifa de cobro, el horario y el teléfono de la autoridad ante la que deban formularse las quejas;

VII.- Expedir a los usuarios boletos debidamente marcados con reloj checador al recibir los vehículos.

IX.- Expedir el comprobante de pago por el servicio cuando el usuario lo solicite;

X.- Atender al público con el debido respeto y comedimiento;

XI.- Colocar el anuncio correspondiente a la entrada del estacionamiento cuando no exista cupo;

XII.- Conservar el establecimiento en condiciones de higiene y seguridad.

ARTICULO 16.- Queda prohibido a los propietarios, encargados, administradores y acomodadores:

I.- Permitir que personas ajenas a los acomodadores manejen los vehículos de los usuarios;

II.- Recibir vehículos en la vía pública y estacionarlos en ella;

III.- Usar la vía pública para maniobras;

IV.- Autorizar una entrada mayor de vehículos que la permitida;

V.- Permitir que los empleados se encuentren en estado de ebriedad o bajo el efecto de sustancias tóxicas;

VI.- Permitir que los empleados saquen del estacionamiento los vehículos confiados a su custodia;

VII.- Permitir que se introduzcan al estacionamiento vehículos sin placas de circulación o sin el permiso respectivo.

ARTICULO 18.- En el inmueble del estacionamiento se podrán prestar servicios conexos previa autorización -- del Departamento del Distrito Federal.

INSPECCION:

ARTICULO 21.- Las Delegaciones ejercerán las funciones de vigilancia e inspección que corresponda y aplicarán las sanciones que en este ordenamiento se establecen.

Una vez transcritos los artículos más importantes del Reglamento, ya que fue ampliamente estudiado en el capítulo anterior, mencionaremos las demás disposiciones de tipo administrativo aplicables, tratando de señalar lo más importante de las mismas.

ACUERDO No. 180 DEL C. JEFE DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL, SOBRE ESTACIONAMIENTO DE VEHICULOS.

Este acuerdo fue publicado en la Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal, el día 1º. de marzo de 1978, el cual señala la obligación general para los propietarios o poseedores de toda casa, edificio o edificación destinada a centro de reunión, condominio y unidad -- habitacional que se construya en el Distrito Federal cualquiera que sea el número de sus pisos, plantas o niveles y su uso, de contar con espacio suficiente para estacionamiento de vehículos.

También señala que cuando a juicio del Departamento del Distrito Federal no sea conveniente destinar la

superficie de estacionamiento o construir los locales respectivos, caso que se sustituirá la obligación de propietarios o poseedores por el pago del "Impuesto Sustitutivo" que establece el capítulo II del título I de la Ley sobre Estacionamiento de Vehículos en el D.F. (La cual como ya se mencionó está derogada a excepción del capítulo relativo - al Impuesto Sustitutivo).

Los fondos recaudados por concepto de impuesto - sustitutivo de estacionamiento de vehículos será destinado finalmente a la construcción de nuevos estacionamientos.

BASES PARA DETERMINAR LA DEMANDA DE ESPACIO PARA ESTACIONAMIENTO DE VEHICULOS EN EL DISTRITO FEDERAL.

Publicadas en la Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal el día 15 de febrero de 1982. En las cuales se establecen las normas para determinar la demanda de espacio para estacionamiento de vehículos, mismos que - se encuentran contenidos en las tablas de cuantificación - de demandas por uso y el plan para la cuantificación de de mandas por zona.

La determinación de la demanda de estacionamiento para cualquier uso o establecimiento se obtiene consultando las tablas y el plano: las primeras definen las normas generales por el uso del suelo, que se ajusta según -- ubicación en el territorio conforme a zonas señaladas en - el plano.

El objeto de las BASES son:

- Contribuir a que la oferta de estacionamiento se distribuya en el territorio de manera óptima.

- Actualizar la demanda de estacionamiento de vehículos para que se adecúe mejor a los requerimientos -- que impone tener una mayor tenencia de vehículos.

- Apoyar la zonificación de los usos del suelo y su intensidad para lograr una mayor correspondencia entre la oferta y la demanda.

ACUERDO No. 94 SE ESTABLECEN ESTIMULOS PARA LA INVERSION EN LA CONSTRUCCION Y ACONDICIONAMIENTO DE INMUEBLES DESTINADOS AL SERVICIO DE ESTACIONAMIENTO DE VEHICULOS EN EL D.F.

Este acuerdo se publicó en la Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal el día 15 de octubre de 1981. El cual señala que tomando en consideración que es de interés público la construcción de estacionamiento de vehículos para la iniciativa privada, para el efecto de -- aliviar el problema que presenta la insuficiencia de inmuebles destinados al servicio de que se trata y para propiciar la fluidez en la circulación de vehículos en la vía -- pública se expidió el acuerdo siguiente:

PRIMERO.- Se establecen estímulos para la inversión en la construcción y acondicionamiento de inmuebles -- destinados al servicio de estacionamiento de vehículos.

Estos estímulos se encuentran en el artículo 3º, el cual señala:

TERCERO.- Con el objeto de dar un mayor estímulo a la construcción de estacionamientos y evitar que las tarifas en la ciudad crezcan desproporcionadamente, se -- otorguen los subsidios que a continuación se enuncian:

A). El cien por ciento del impuesto predial a los inmuebles que se construyan para prestar el servicio público de estacionamiento, por un término de diez años.

B). El cien por ciento del impuesto sobre traslación de dominio y el pago de licencias de contratación en relación a los inmuebles antes mencionados

C). Los mismos subsidios establecidos en los -- incisos A) y B) que anteceden, se otorgarán respecto a los inmuebles que se construyan para estacionamientos en condominio con el fin de propiciar este régimen.

Otro aspecto importante que señala este Acuerdo es lo referente a la facultad que se otorga a Servicios Metropolitanos S.A. de C.V., para asesorar a los interesados, para facilitar al inversionista los trámites administrativos ante las diferentes autoridades y tramitará en -- forma gratuita todas las licencias necesarias para la construcción y funcionamiento de nuevos estacionamientos. (Art. 4º.).

Asimismo, señala que Servicios Metropolitanos, - S.A. de C.V., prestará gratuitamente asesoría técnica y -- administrativa al inversionista que desee construir estacionamientos ... (Art. 5).

Otro punto importantísimo del multicitado Acuerdo es el que señala el artículo 2º. donde se establecen -- las tarifas obligatorias para los estacionamientos de - - vehículos, el cual transcribiré en seguida:

SEGUNDO.- Por lo que respecta a las tarifas, -- con sujeción al artículo 14 del Reglamento de Estacionamiento de Vehículos en el D.F., se actualizarán periódica-

mente las tarifas máximas de quince pesos por hora o fracción para estacionamientos en superficie sin construcción, con o sin acomodadores; y veinte pesos para los estacionamientos en edificio con o sin acomodadores, entendiéndose como tales los que se definen en el párrafo del artículo 4º. del citado ordenamiento.

Por lo que respecta a este año, se ha dado un alza increíble en las tarifas autorizadas siendo de veinticinco a treinta y cinco pesos las mismas, y hasta cincuenta pesos o más, las cobradas arbitrariamente.

3. NECESIDAD DE UNA REGLAMENTACION ADECUADA AL RESPECTO

A nadie le resulta extraño la gran importancia - adquirida por el contrato de estacionamiento de vehículos en la época actual.

Mencionamos en el capítulo II de este trabajo, - que el total de vehículos existentes en este país, para -- 1981 se estima que un 57% (2 millones 800 mil) circulan - en la zona metropolitana del D.F., teniendo un aumento pro- gresivo de un 12% a 14% anual; de este gran total de vehí- culos, aproximadamente 1 millón 800 mil son automóviles y 1 millón camionetas y camiones.

Las cifras del cuadro anterior reflejan de una - manera definitiva el elevado incremento de vehículos en el Distrito Federal, cuya acelerada urbanización ha agudizado más el problema del tránsito y la reducción de espacio de- dicado al estacionamiento de vehículos, lo cual ha provo- cado a la gente de la Ciudad graves problemas al requerir - de este tipo de servicio.

Por lo cual salta a la vista la urgente necesidad de una reglamentación adecuada del "Contrato de Estaciona- miento de Vehículos", ya que escapa a la imaginación el -- número de conflictos que diariamente se suscitan en el Dis- trito Federal y que tratamos de definirlos en este trabajo.

Dentro de las visitas a las distintas dependén- cias Gubernamentales, estuvimos en la Procuraduría Federal del Consumidor, especialmente en la Dirección de Estadísti- ca, donde se obtuvo datos muy importantes que a continua- ción señalamos:

Se establece que el déficit de áreas de estacionamiento, incremento de vehículos e insuficiencias en el transporte colectivo, origina más de un millón de horas-- hombre de trabajo perdidas al día, 1000 infracciones diarias por estacionarse en lugares prohibidos, autos llevados a los corralones de la Dirección General de Policía y Tránsito y más de 100 reclamaciones al mes ante diversas autoridades del ramo.

Lo anterior son solamente algunos de los problemas a los que se enfrenta la población que utiliza vehículos privados para su transportación, independientemente -- de la problemática a la que se enfrentan cuando utilizan -- los estacionamientos públicos proporcionado por las empresas del ramo.

En relación a lo antes señalado, la Procuraduría Federal del Consumidor, durante sus casi seis años de operación ha captado un total de aproximadamente 34 mil asuntos relacionados con este tipo de servicio.

Aunque cabe observar que como se estableció anteriormente los problemas que se suscitan diariamente en casi todos los estacionamientos de la zona metropolitana, -- son tantos que no sería posible cuantificarlos, ya que el elevado incremento de vehículos, así como la insuficiencia de estacionamientos, aunados al elevado incremento urbano, crean una situación crítica para los automovilistas que -- circulan en dicha zona, quedando estos expuestos a las -- arbitrariedades de los diversos permisionarios o encargados de los estacionamientos, manifestado ésto en el elevado número de reclamaciones que se presentan ante la Procuraduría Federal del Consumidor, así como otras dependencias, ya que aunque no son significativos en cuanto al nú-

mero de asuntos atendidos, lo son debido a que muchos automovilistas, a pesar de ser victimas de arbitrariedades en cuanto a aumento o cobro indebido de tarifas, pérdidas de objetos, golpes, ralladuras al vehículo, prefieren quedarse con sus desperfectos o pagar lo exigido, a perder una hora de su tiempo para levantar una reclamación.

Dentro de las reclamaciones presentadas ante la Procuraduría Federal del Consumidor, están las siguientes:

- Daños y perjuicios (Pérdidas o Deterioros)	49%
- Cobros indebidos	22%
- Incumplimiento del contrato de vehículos pensionado	7%
- Tarifas ocultas	20%
- Mal trato al usuario	2%
	<hr/>
	100%

Sin embargo y a efecto de señalar lo más claramente posible las irregularidades que se dan en este tipo de establecimientos, a continuación se detallan los más importantes:

Se ha detectado la aparición de "ESTACIONAMIENTOS CLANDESTINOS" que no cuentan con licencia o permiso alguno. Se ubican en terrenos baldíos, gasolineras, estacionamientos de casas, etc., generalmente en las colonias altamente pobladas o con exceso de establecimientos comerciales y de servicio, cobrando por este concepto precios -- que siempre van más allá de los autorizados.

La problemática que generan este tipo de estacionamientos es obvia; el usuario no tiene protección alguna ante robo, daños o pérdidas, no se otorga vigilancia ni seguro alguno, los precios se fijan de manera arbitraria y -

finalmente evaden el pago del impuesto correspondiente.

Otro punto importante es "LA APLICACION DEL SEGURO" a todo automóvil que ingresa a un estacionamiento, ya que aunque el seguro en sí (póliza) pudiera estar diseñado de manera imparcial, la aplicación de éste por parte de -- los permisionarios es altamente deficiente, y sólo mencionan aquellos puntos que no se responsabiliza la empresa.

En cuanto a "LAS MEDIDAS DE SEGURIDAD E HIGIENE" no se cumplen con las elementales, como sería: sanitarios limpios, extinguidores de fuego, zona de seguridad para -- las personas que reciben o entregan su vehículo, caseta -- de cobro, reloj checador, limpieza general en el establecimiento, etc.

La forma de cobrar por parte del permisionario -- es el principal motivo de reclamaciones ante la aplicación de la tarifa autorizada, mediante mecanismos que cargan al usuario un mayor tiempo que el que realmente permaneció -- un mayor precio por hora y utilización indebida o nula del reloj checador.

Otras violaciones cuya trascendencia es altamente significativa, es el uso reiterado de los carriles de -- circulación para el estacionamiento de vehículos, aceptar un mayor número de unidades que la capacidad del local, -- etc.

Un aspecto que merece especial atención es el hecho de que dentro de los estacionamientos están apareciendo de manera acelerada y sin control una "SERIE DE SERVI--CIOS" como lo son: lavado, encerado, hojalatería, pintura

mecánica, etc., que se ofrecen a los usuarios como servicios baratos y rápidos, pero que presenta inseguridad en el servicio.

En síntesis, estos son los problemas más frecuentes que se presentan en los estacionamientos de vehículos y que fue necesario analizar para dar un panorama amplio de la necesidad de una reglamentación adecuada y que el legislador debe tomar en cuenta todos y cada uno para tratar de solucionarlos, estos problemas que día a día se irán incrementando debido a la exorbitante urbanización del D.F.

En el campo de la responsabilidad civil de los permisionarios, casi ausente de reglas aplicables, tenemos un terreno maravilloso y propicio para labor de nuestros legisladores.

Una legislación efectiva y acorde a la época actual de este contrato, no solamente traería comodidad al público usuario de los estacionamientos, con la represión de abusos y arbitrariedades, sino serviría también para propiciar una reglamentación administrativa actualizada y completa.

Resulta imposible admitir que en nuestros días, cuando el Estado dispone de más elementos y personal preparado para efectuar estudios adecuados, dándose cuenta de la magnitud y dimensiones de la problemática que se presenta en los estacionamientos, no se procure satisfacer este renglón y pase desapercibido un contrato que día con día adquiere mayor importancia en el mundo jurídico comercial.

Un aspecto muy importante del contrato de estacionamiento de vehículos, es el de la responsabilidad, señalemos algunas consideraciones.

La obligación primordial del dueño de un estacionamiento es la guarda de los vehículos que le han sido confiados por sus propietarios para su cuidado; éste al aceptar por sí o por medio de un empleado, dependiente suyo, la entrega de un vehículo, asume la responsabilidad jurídica de la guarda y vigilancia del automóvil.

En atención a dicha guarda o vigilancia, el dueño de un estacionamiento puede ser demandado judicialmente por negligencia o abuso en el cuidado del vehículo, pidiendo la restitución del vehículo, o los daños causados al mismo.

La responsabilidad del dueño del estacionamiento no surge únicamente de hechos propios, sino también por la de sus empleados. El usuario celebra el contrato con el dueño del estacionamiento, no con el empleado del mismo. En tal virtud el dueño del estacionamiento debe seleccionar cuidadosamente a sus trabajadores.

En este aspecto reina una completa anarquía olvidando el Estado ejercer la vigilancia y cumplimiento de las leyes reglamentarias aplicables a los estacionamientos como lo son La Ley Federal del Trabajo, La Ley de Seguro Social y el Código Sanitario.

Esto da como consecuencia que la mayoría de los trabajadores de los estacionamientos, especialmente los llamados acomodadores, no tengan contrato de trabajo con la empresa y mucho menos Seguro Social, dándose el caso de que un número considerable de estos trabajadores (que en algunos casos son menores de edad), encargados de recibir o entregar los vehículos, no perciban sueldo, sino trabajan en base de las llamadas propinas o bien por la prestación de otro servicio, como lavado, encerado, pulido, etc.

que reciben del usuario. Por lo que el permisionario no -
ejerce ningún control sobre ellos, tratando siempre de eva-
dir la responsabilidad por daño y arbitrariedades cometi-
das por éstos.

Aunque cabe decir que el usuario entrega el auto-
movil y desde ese momento se considera que el dueño del es-
tacionamiento es el responsable directo de todo cuanto le
sucede a su vehículo hasta en tanto no lo recoja, el usua-
rio exige que le sea restituido en el estado y condiciones
en que lo entregó.

Por otra parte, el dueño del estacionamiento o
sus empleados, carecen del derecho de usar los vehículos -
que le son confiados en guarda, si lo hicieren serán res-
ponsables por los daños derivados de la falta de restitu-
ción, o sea por destrucción, uso indebido, hurto. Señala-
mos ésto por que es muy frecuente que en los estaciona- -
mientos, generalmente en el caso del automovil pensionado,
los empleados hagan uso indebido de éstos.

Aunque existe un Reglamento específico que regu-
la los estacionamientos de vehículos, las violaciones y ar-
bitrariedades a los derechos del usuario son considerables
desde el punto de vista cuantitativo y cualitativo, los --
cuales señalamos a lo largo de este trabajo y para subsan-
nar dicha problemática es necesario la adecuación y crea-
ción de un reglamento que abarque principalmente la respon-
sabilidad de los permisionarios y sus empleados ante todas
las anomalías y arbitrariedades que se presentan en este -
contrato.

El Reglamento de Estacionamiento de Vehículos en
el Distrito Federal, aunque trata de reglamentar todos los
aspectos que pueden surgir de la relación contractual per-

misionario-usuario, sólo logra de manera deficiente regularla. Por lo que es necesario que en todos y cada uno de los campos que abarcan el mencionado contrato sean regulados de manera amplia.

Por todo lo anterior, es necesaria la creación de una Ley que satisfaga todas las necesidades de este contrato, así como un reglamento para su complementación.

Por lo que toca al campo de la responsabilidad debe delimitarse clara y precisamente las obligaciones del permisionario, para evitar hasta donde sea posible las arbitrariedades de que son objeto los usuarios.

Así también, es necesario que al hacer la recepción del vehículo, se haga una revisión y se especifique r las condiciones en que se halla el automovil al momento de la recepción.

Probablemente esa sea una de las soluciones, la revisión durante la recepción con la constancia en el boleto de entrada, de las condiciones en que realmente se entrega el vehículo.

Otro problema que debe solucionarse lo antes posible, es el hecho de que el Departamento del Distrito Federal ha delegado de una manera absoluta (desconcentración administrativa) a las diversas Delegaciones Políticas existentes, el otorgamiento de los permisos para los estacionamientos de vehículos, los cuales no hacen de una manera uniforme, existiendo en esta "Delegación de Facultades" 16 criterios diferentes (uno por cada Delegación Política) para la aplicación de este Reglamento.

Una vez hechas todas las consideraciones anteriores, reiteramos la necesidad de una legislación acorde con la realidad tomando en cuenta todos y cada uno de los problemas que se suscitan y que fueron expuestos a través de este trabajo.

CONCLUSIONES

1.- El contrato de estacionamiento de vehículos no ha sido previsto en forma expresa por nuestro legislador, ya que es producto del desenvolvimiento de la vida moderna y del constante incremento del comercio.

2.- Dicho contrato es: BILATERAL, ONEROSO, aunque en el caso del estacionamiento privado debe ser GRATUITO; es PRINCIPAL y excepcionalmente puede ser CONSENSUAL, es - COMMUTATIVO, de TRACTO SUCESIVO; es MIXTO, se considera -- REAL con excepción del estacionamiento por pensión que es CONSENSUAL y está considerado como un SERVICIO PUBLICO.

3.- Es un contrato de ADHESION, ya que los caractéres de éste son la ausencia de toda discusión preliminar, pues siempre una de las partes (USUARIO) acepta el contenido de las cláusulas que contiene el comprobante o recibo - que expide el permisionario.

4.- Estructuramos una definición basándonos en la teoría contractual. El Contrato de estacionamiento de - - vehículos, es aquel en virtud del cual una persona transmite a otra el uso temporal de una parte de un inmueble llamado estacionamiento y se obliga a guardar en éste y a restituir en su oportunidad el vehículo que al efecto le entregue el usuario a cambio de un precio cierto y en dinero.

5.- El contrato de estacionamiento de vehículos es una figura autónoma que aún cuando guarda similitud con el arrendado

miento y el depósito no es especie de ninguno de ellos.

6.- Existen en México tres modalidades principales de estacionamiento: Los públicos, los privados y los regulados - en vía pública.

7.- Los estacionamientos públicos requieren invariablemente para su apertura y funcionamiento del permiso correspondiente, previo cumplimiento de lo establecido en el Reglamento de Estacionamiento de Vehículos en el D.F.

8.- Los principales problemas que se suscitan en los estacionamientos de vehículos son: Negativa de los permisionarios de indemnizar por pérdida o deterioro del vehículo, cobro indebido, tarifas ocultas, incumplimiento en la contratación de pensionados, carencia en algunos casos de medidas de seguridad e higiene, mal trato al usuario, etc.

9.- Atendiendo a la cada vez más creciente demanda de estacionamiento se ha detectado la aparición de estacionamientos que pueden calificarse de "CLANDESTINOS" en gasolineras, talleres mecánicos, sótanos, etc., los cuales no cuentan con el permiso correspondiente y que de ninguna manera proporcionan garantía alguna al usuario ni generan los impuestos correspondientes.

10.- Es indispensable la aplicación debida del seguro a todos los automóviles que ingresan a un estacionamiento, ya que aunque el seguro en sí (póliza) pudiera estar diseñado de manera imparcial, la aplicación de ésta por parte de los permisionarios es altamente deficiente.

11.- Ante la problemática que presenta el funcionamiento y la demanda de estacionamiento en la Ciudad de México, es necesario resolver tres problemas fundamentales: 1.- Concientización de los automovilistas; 2.- Adecuación de la actual reglamentación para los estacionamientos y 3.- Fortaleci-

miento de la supervisión y vigilancia de los estacionamientos.

12.- Una legislación efectiva y acorde a la época moderna de este contrato, no solamente traería comodidad al público usuario de los estacionamientos con la represión de abusos y arbitrariedades, sino que serviría también para proporcionar reglamentación administrativa actualizada y proporcionaría mas dividendos al Estado por concepto de contribución.

BIBLIOGRAFIA

- AGUILAR CARBAJAL, Leopoldo
"Contratos Civiles"
Editorial Porrúa, S.A. México 1977
- BORDA, Guillermo A.
"Manual de Contratos".
Editorial Perrot, Buenos Aires 1963
- DEL BUEN LOZANO, Nestor
"Decadencia del Contrato"
Editorial Textos Universitarios, S.A. México 1965
- Diccionario Enciclopédico Quillet. Tomo III
Editorial Arístides Quillet, Argentina 1960
- Enciclopedia Jurídica Omeba. Tomo IV. Cons-Cont.
Editorial Litográfica. Argentina 1959
- FRAGA, Gabino
"Derecho Administrativo"
Editorial Porrúa, S.A. México 1977
- GARCIA AMIGO, M.
"Condiciones Generales de los Contratos"
Editorial Revista de Derecho Privado, Madrid
- GUTIERREZ Y GONZALEZ, Ernesto
"Derecho de las Obligaciones"
Editorial Cajica, S.A. México 1976
- LOZANO NORIEGA, Francisco
Cuarto Curso de Civil "Contratos"
Editorial Asociación Nacional del Notariado Mexicano, A.C.
México, 1970
- MESSINEO, Francisco
"Manual de Derecho Civil y Comercial". Traducción Sentien
Melendo. Tomo IV y I. Ed. Jurídica. Europa-América. Buenos
Aires, 1971
- ORTIZ URQUIDI, Raúl
"Derecho Civil". Parte General
Editorial Porrúa, S.A. México, 1977
- REZZONICO, Luis María
"Estudio de nuestros contratos en nuestro derecho". Locación
de cosas. Locación de obra. Locación de Servicio.
Editorial Roque de Palma, Buenos Aires, 1959
- ROJINA VILLEGAS, Rafael
"Compendio de Derecho Civil", Tomo II
Editorial Porrúa, S.A. México 1976
- ROJINA VILLEGAS, Rafael
"Teoría General de las Obligaciones" Tomo III
Editorial Porrúa, S.A. México 1976

SANCHEZ MEDAL, Ramón
"Contratos Civiles"
Editorial Porrúa, S.A. México 1976

Código Civil para el Distrito Federal
Editorial Porrúa, S.A. México 1980

Ley sobre Estacionamiento de Vehículos en el Distrito Federal.
Editorial Porrúa, S.A. México 1980

Ley de Hacienda del Departamento del Distrito Federal.
Publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 31 de
diciembre de 1982

Reglamento de Estacionamiento de Vehículos en el Distrito Fe-
deral. Publicado en la Gaceta Oficial del Departamento del --
Distrito Federal el 1º. de julio de 1980

Bases para determinar la demanda de espacio para estaciona- -
miento de Vehículos en el Distrito Federal. Publicada en la
Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal el día -
15 de febrero de 1982

Acuerdo No. 94. Se establecen estímulos para la inversión en
la construcción y acondicionamiento de estacionamiento de - -
vehículos en el Distrito Federal. Publicado en la Gaceta del
Departamento del Distrito Federal el día 15 de octubre de 1981

Revista del Consumidor. Publicada por el Instituto Nacional
del Consumidor.