

COMPRAVENTA, TRADICIÓN,  
INOPONIBILIDAD Y AERONAVES:  
REFLEXIONES RESPECTO  
DE UNA SENTENCIA DE LA EXCMA.  
CORTE SUPREMA SOBRE  
LA “VENTA DE UN AVIÓN AJENO”

PURCHASE, TRADITION,  
UNENFORCEABILITY AND AIRCRAFTS:  
CONSIDERATIONS REGARDING  
A JUDGMENT OF THE SUPREME COURT  
ABOUT THE  
“SALE OF ANOTHER’S AIRPLANE”

*Ignacio Seguel Cañas\**

RESUMEN: En este texto se analizará una sentencia pronunciada por la Excma. Corte Suprema de Justicia de Chile en un caso en el que una compañía vendió la misma aeronave a dos personas distintas y en fechas diversas. En ese escenario, el fallo contiene razonamientos sobre diversas instituciones propias del derecho civil, como son: la compraventa de cosa ajena, la tradición y sus efectos, la inoponibilidad y la relevancia de los registros públicos.

PALABRAS CLAVE: Tradición de aeronaves - Venta de cosa ajena - Inoponibilidad - Registro Nacional de Aeronaves.

ABSTRACT: In this text we will analyze a sentence pronounced by the Supreme Court of Justice of Chile in a case in which a company sold the same aircraft to two different people and on different dates. In this scenario, the ruling contains arguments on various institutions of civil law, such as the sale

---

\* Profesor de Derecho Civil de la Universidad del Desarrollo, correo electrónico i.seguel@udd.cl.

of another's property, tradition and its effects, the unenforceability and the relevance of public registries.

KEYWORDS: Tradition of an aircraft - Sale of another's property - Unenforceability - National Registry of Aircraft.

## 1. HECHOS DE LA CAUSA

La sentencia que comentamos fue dictada por la Excma. Corte Suprema con fecha 29 de mayo del año 2017, en el ingreso n.º 84.633-2016.

Los hechos de la causa establecidos por los tribunales de la instancia y que se encuentran enumerados en el considerando 3º del fallo de casación, se resumen en los siguientes:

1. La sociedad AS era dueña de una aeronave marca Flight Design, modelo CT SW LSA, inscrita a su nombre en el Registro Nacional de Aeronaves.
2. Por escritura pública de 13 de mayo de 2014, la sociedad AS, debidamente representada, vendió dicha aeronave a RC, sin que dicho título se inscribiera a nombre del comprador en el mencionado registro.
3. Por instrumento privado protocolizado, de 19 de mayo de 2014, la sociedad AS, a través de un representante distinto al que compareció en la escritura de 13 de mayo, pero con facultades suficientes, vendió la misma aeronave a la sociedad GK, inscribiéndose el título a nombre de la compradora en el Registro Nacional de Aeronaves.
4. Por instrumento privado de 30 de julio de 2014, la sociedad GK vendió la aeronave a la sociedad SJ, inscribiéndose el título a nombre de esta última en el respectivo registro.
5. La posesión material de la aeronave se encontraba radicada en la sociedad SJ.

Ante dicho escenario fáctico, RC –comprador en la escritura de 13 de mayo de 2014– demandó de reivindicación a la sociedad SJ, aduciendo su calidad de dueño de la aeronave, de la que no estaba en posesión. El tribunal de primera instancia desestimó la demanda, decisión que fue confirmada por la Il<sup>ta</sup>m. Corte de Apelaciones de Santiago. La Excma. Corte Suprema, acogiendo un recurso de casación en el fondo deducido por el actor, anuló el fallo de segunda instancia y dictó sentencia de reemplazo, acogiendo la demanda reivindicatoria.

Analizaremos, a continuación, las razones que llevaron al máximo tribunal a decidir de tal modo.

## 2. ANÁLISIS DE LA DECISIÓN DE LA EXCMA. CORTE SUPREMA

La Corte razonó sobre la base de las distintas instituciones involucradas en los hechos antes descritos: la tradición de una aeronave efectuada por el verdadero dueño; la posterior venta de cosa ajena, la inoponibilidad y los efectos de la tradición cuando el tradente no es dueño de la cosa y la inoponibilidad por incumplimiento de una medida de publicidad, como lo es la inscripción en el Registro Nacional de Aeronaves.

A continuación, entregaremos algunas reflexiones relacionadas con los tópicos referidos y examinaremos cada uno de estos razonamientos y la forma cómo ellos llevaron a la Corte Suprema a concluir que la acción reivindicatoria debía ser acogida.

### 2.1. *La tradición de una aeronave*

Desde luego, el primer presupuesto que debe concurrir para ejercer (con posibilidad de éxito) una acción reivindicatoria, es que el demandante sea dueño de la cosa que pretende reivindicar. Corresponde, en consecuencia, determinar si el actor adquirió el dominio de la aeronave en conformidad a la ley, esto es, si gozaba de un título y un modo de adquirir que justifiquen el derecho de propiedad cuya titularidad aduce.

En la especie, el título invocado por el demandante corresponde al contrato celebrado por escritura pública de 13 de mayo de 2014, esto es, la compraventa en cuya virtud la sociedad AS vendió la aeronave a RC. Se trata, por lo tanto, de un título translaticio de dominio (artículo 703 inciso 3° del *Código Civil*); luego, el modo de adquirirlo es la tradición (artículo 674 del mismo cuerpo legal).

Según lo dispone nuestra legislación, las aeronaves son bienes sujetos a un sistema registral público a cargo de un conservador designado por la autoridad aeronáutica (la Dirección General de Aeronáutica Civil). La regulación de este sistema registral se encuentra en el *Código Aeronáutico* (Ley n.° 18916 del año 1990) y, en particular, en el título II, capítulo III, “Del Registro Nacional de Aeronaves”. Asimismo, y en cumplimiento del mandato contenido en el artículo 46 del *Código Aeronáutico*, por decreto supremo n.° 71, del Ministerio de Defensa Nacional, de 26 de julio de 2006, se aprobó el Reglamento del Registro Nacional de Aeronaves.

Pero la existencia de tal registro obedece a razones de publicidad y en ningún caso nuestra legislación exige, para hacer tradición de una aeronave, practicar inscripción alguna, aun cuando el tenor literal del artículo 49 del *Código Aeronáutico* pueda conducir a equívocos a este respecto, al disponer:

“Para inscribir el dominio de una aeronave se acompañará...”. Una interpretación coherente permite concluir que, si la norma requiere cumplir ciertas exigencias para “inscribir el dominio” de una aeronave, y tales exigencias no se cumplen, simplemente el dominio no se encontrará inscrito. Pero ello no significa que la persona a quien se le hizo entrega de una aeronave en virtud de un título translaticio no haya adquirido el dominio de la misma por faltar la inscripción en el Registro Nacional de Aeronaves. La persona se hizo dueña con la entrega –real o ficticia– de la aeronave; lo que ocurrirá es que no podrá hacer uso de los beneficios jurídicos y prácticos que trae consigo la inscripción<sup>1</sup>: para ello, hay que “inscribir el dominio”.

Abona lo anterior el hecho de que, originalmente, el artículo 45 del proyecto de *Código Aeronáutico* disponía: “Es propietario de una aeronave aquella persona cuyo título de dominio está inscrito en el Registro”, norma que no sobrevivió a los posteriores análisis del órgano legislativo, siendo sustituida por el actual artículo 49 inciso 2º: “Sin esta inscripción (en el Registro Nacional de Aeronaves) la transferencia del dominio no producirá efectos respecto de terceros”. *A contrario sensu*, operó la tradición (hubo transferencia de dominio), solo que ella no es oponible a terceros mientras no se inscriba en el registro respectivo.

En consecuencia, las aeronaves no están excluidas del régimen común aplicable a bienes muebles en cuanto a las transferencias de dominio se refiere, estatuto que básicamente se reduce a lo dispuesto en el artículo 684 del *Código Civil* que, como norma general, exige que la tradición debe “hacerse significando una de las partes a la otra que le transfiere el dominio”, enumerando, luego, las hipótesis que el legislador entiende que constituyen una transferencia. Pero como lo ha sostenido la doctrina<sup>2</sup>, la enumeración de esta norma no es taxativa y, en consecuencia, la transferencia puede materializarse de algún modo distinto, siempre que se haga significando una parte a la otra que le transfiere el dominio.

Así lo entendió también la Corte Suprema en el fallo que comentamos, ya que, a pesar de no haberse practicado inscripción a nombre del comprador RC, y sin que tampoco se le haya hecho entrega material del avión, en la escritura de compraventa las partes se otorgaron amplio y completo

---

<sup>1</sup> Por ejemplo, el artículo 49 inciso 2º requiere la inscripción para hacer oponible la transferencia de dominio a terceros; además, sin la inscripción la autoridad aeronáutica no puede expedir el certificado de matrícula a nombre del actual propietario, el que debe estar a bordo de toda aeronave antes de iniciar un vuelo, en conformidad a lo dispuesto en el DAR 06 sobre Operación de Aeronaves, aprobado por decreto supremo n.º 52 del Ministerio de Defensa Nacional, de 15 de abril de 2002, por lo que la aeronave no podría operar.

<sup>2</sup> Véase CLARO SOLAR (1979), p. 279; ALESSANDRI (1993), p. 212.

finiquito respecto de las obligaciones que asumieron en esa convención, lo que, en concepto de los sentenciadores

“necesariamente supone el cumplimiento de las obligaciones que le son propias a las partes en este tipo de contratos y que permite concluir lógicamente la entrega del bien al comprador –demandante en esta causa– habiéndose realizado en consecuencia la tradición a través de este acto material equivalente, que manifiesta la voluntad de transferir el dominio, pues da cuenta de un acto jurídico contenedor de esa voluntad que resulta suficiente para que ‘signifique’ la transferencia del dominio”<sup>3</sup>.

## 2.2. *La venta de cosa ajena, la inoponibilidad y los efectos de la tradición cuando el tradente no es dueño de la cosa que entrega.*

Asentada la calidad de dueño de quien hizo las veces de comprador en la escritura de 13 de mayo de 2014 –RC–, la Corte Suprema concluyó, como consecuencia de ello, que todas las demás ventas posteriores (de la sociedad AS a la sociedad GK y de esta última a la sociedad SJ) se encuadran en la situación prevista en artículo 1815 del *Código Civil*, esto es, se trata de ventas de cosa ajena.

El razonamiento de la Corte no difiere del claro tenor literal de los artículos 1815 y 682 del *Código Civil*. Como lo dispone expresamente la primera de esas normas, la venta de cosa ajena vale, pero sin perjuicio de los derechos del verdadero dueño. Su justificación, siguiendo a Arturo Alessandri R., se encuentra en el “carácter meramente productivo de obligaciones que en nuestra legislación tiene la compraventa”<sup>4</sup>, esto es, la venta no constituye un acto de transferencia de dominio, sino solo la convención que da origen a la obligación del vendedor de entregar la cosa vendida. La segunda de las normas citadas, ubicada en materia de tradición, dispone, a su turno, que, si el tradente no es el dueño de la cosa entregada, el adquirente no adquiere otros derechos que aquellos de que era titular el tradente, aunque el artículo 683 del mismo *Código* aclara que el adquirente queda en posición de adquirir el dominio de la cosa por prescripción.

En esta lógica, la segunda compraventa de la sociedad AS a la sociedad GK, y la posterior celebrada entre esta última y la sociedad SJ, son ventas de cosa ajena, dado que, a la fecha de celebración de estas convenciones, ni la sociedad AS ni la sociedad GK eran dueñas de la aeronave. Antes de ello, la propiedad se había transferido a RC, quien contaba, según el análisis de la Corte, con un título (venta) y un modo de adquirir (tradición) que operaron conjuntamente en un mismo documento.

---

<sup>3</sup> Considerando 9° del fallo.

<sup>4</sup> ALESSANDRI (2003), p. 225.

Aun cuando resulte tentador recordar, en este punto, el artículo 1817 del *Código Civil* (que regula aquella situación en que el vendedor vende una misma cosa a dos o más personas), su aplicación en la especie debe ser desestimada, ya que esta disposición se refiere, desde luego, a dos o más ventas sin que entre ellas haya mediado tradición. Si entre las dos ventas de una misma cosa hubo transferencia de dominio, entonces necesariamente habrá que concluir que la segunda constituye una venta de cosa ajena y, por lo tanto, la norma que en principio resuelve el asunto, es el artículo 1815.

### 2.3. *La inoponibilidad por incumplimiento de una medida de publicidad.* *El artículo 49 del Código Aeronáutico*

Resta por analizar, a continuación, por qué la Corte Suprema aplicó preferentemente el artículo 1815 del *Código Civil*, en desmedro de lo dispuesto en el artículo 49 del *Código Aeronáutico*. El inciso 2º de esta última norma reza: “Sin esta inscripción, la transferencia del dominio no producirá efectos respecto de terceros”. La disposición se refiere, evidentemente, a la inscripción de la aeronave en el Registro Nacional de Aeronaves. Nos llama la atención que la Corte se haya referido a esta norma solo tangencialmente, ya que su aplicación –o exclusión– en el caso concreto, como puede fácilmente advertirse, es *decisoria litis*.

En la especie, existe una evidente disociación entre el dominio de la aeronave, por un lado, y la inscripción y posesión material de la misma, por el otro. RC adquirió el dominio del avión, pero la inscripción y tenencia material de la aeronave se mantuvo en la sociedad AS –vendedora–, pasando, luego, a la sociedad GK y posteriormente a la sociedad SJ. La pregunta es: ¿qué efectos produce el derecho de dominio de RC –no inscrito– a la luz de lo dispuesto en el artículo 49 inciso 2º del *Código Aeronáutico*?

Como ya expresamos *supra*, la inscripción de una aeronave no constituye tradición de la misma y, por consiguiente, la falta de ella no significa que el comprador no haya adquirido el dominio. Sin perjuicio de ello, la omisión de la inscripción produce una consecuencia curiosa, cuando no confusa: “la transferencia del dominio no producirá efectos respecto de terceros”. La disposición establece una inoponibilidad legal de la transferencia del dominio (de la tradición misma, no del título), por omisión de una medida de publicidad y obviamente a favor de terceros. En otros términos, si se vende y entrega una aeronave, el comprador de ella habrá adquirido el dominio, pero mientras no se practique la inscripción en el Registro Nacional de Aeronaves, ese derecho de propiedad será solo oponible a su vendedor, mas no a terceros. De cierta manera, el legislador aeronáutico, en protección de terceros, desnaturaliza al dominio como derecho real –que, por esencia,

es oponible a cualquier persona<sup>5</sup>–, disponiendo que, al menos momentáneamente, carece de esa característica mientras no se proceda a inscribir el acto que acredite la adquisición de la aeronave en el registro que la autoridad aeronáutica lleva al efecto.

Entonces, desde la perspectiva de la legislación aeronáutica, respecto de terceros el dueño del avión no era RC (aun cuando su vendedor le hizo tradición). Para estos, por expresa disposición legal, la propiedad se mantuvo en el vendedor, la sociedad AS, la que, aduciendo su inscripción (y, por lo tanto, su calidad de propietaria frente a terceros), vendió nuevamente la aeronave, esta vez a la sociedad GK. A favor de esta última se practicó también inscripción y posteriormente vendió el avión a la sociedad SJ, quedando esta como titular en el registro y con la posesión material de la aeronave. Y todo ello nos genera un problema con el artículo 1815 del *Código Civil*.

Hay en la especie una evidente colisión entre el derecho del dueño de la aeronave –RC– que carece de inscripción, por una parte, y el de los compradores siguientes que compraron la misma aeronave de quien legítimamente, para ellos, era propietaria de ese avión –sociedad GK y sociedad SJ–, por la otra. Y para resolver este conflicto y, por lo tanto, dar la razón al verdadero dueño o a los terceros, hay dos normas que sugieren decisiones distintas: el artículo 1815 del *Código Civil* y el artículo 49 inciso 2° del *Código Aeronáutico*. La contraposición de intereses llega a ser tan evidente, que ambas normas establecen causales de inoponibilidad: la primera de ellas, a favor del verdadero dueño y, la segunda, a favor de los terceros.

Como hemos señalado, la Corte Suprema decidió el asunto conforme al artículo 1815 del *Código Civil*, dando la razón al verdadero dueño, declarando que para él los contratos de compraventa posteriores le son inoponibles, de tal forma que la acción reivindicatoria resultó, en definitiva, acogida. Lamentablemente, solo el considerando 13° del fallo de casación dedica unas someras líneas a explicar por qué se prefirió la aplicación del artículo 1815, en desmedro de lo dispuesto en el artículo 49 inciso 2° del *Código Aeronáutico*:

“Que, de este modo, incoada la acción de dominio en contra de quien se dice dueño en virtud de un contrato inoponible al actor y concurriendo los presupuestos que dan lugar a la reivindicación, es dable hacer primar la pretensión del demandante, en desmedro de aquella formulada por el demandado que ha planteado su defensa esgrimiendo un título translativo convenido con quien no era dueño y aun habiendo invocado la misma sanción de inoponibilidad, empero derivada de la inobservancia

---

<sup>5</sup> El artículo 577 define al derecho real como “el que tenemos sobre una cosa sin respecto a determinada persona”.

de una formalidad por vía de publicidad que habría podido perjudicar al demandante si es que no hubiera comparecido esgrimiendo su calidad de dueño, para quien antes que para la demandada resultaba inoponible lo actuado por ésta con respecto a un bien de su propiedad”.

Tales reflexiones nos merecen diversos comentarios.

En primer lugar, la Corte reconoce, de cierto modo, la existencia de la colisión de intereses y de las dos formas en que puede resolverse el asunto: echando mano o a la inoponibilidad contemplada en el artículo 1815 del *Código de Bello*, o a la inoponibilidad del artículo 49 inciso 2º del *Código Aeronáutico*.

En segundo lugar, si bien el fallo no lo dice expresamente, podría desprenderse también que, en su concepto, la inoponibilidad por falta de consentimiento (artículo 1815) sería más grave que aquella derivada de la omisión de una medida de publicidad (artículo 49 inciso 2º), por lo que la primera debería primar sobre la segunda. De ser esa la interpretación de la Corte –aunque, insistimos, ello no queda suficientemente claro de la lectura del considerando citado–, desde luego que no podemos compartirla, dado que la inoponibilidad por falta de concurrencia protege los intereses de aquel que no consintió en un acto y, en definitiva, su derecho de propiedad, mientras que la inoponibilidad por omisión de una medida de publicidad sustancial protege los intereses de un colectivo de terceros que actúan en la vida jurídica en virtud de la información pública disponible y de la apariencia que dicha información crea; en otros términos, detrás de la medida de publicidad se encuentra el valor de la certeza jurídica.

En tercer lugar, se deja sin aplicación el principio de especialidad consagrado en los artículos 4 y 13 del *Código Civil*. Si bien los artículos 1815 de dicho *Código* y 49 del *Código Aeronáutico* regulan situaciones diversas, en el caso concreto que comentamos se trata de dos normas que son capaces de resolver el conflicto, pero de formas totalmente distintas. Desde esa perspectiva, el criterio de la especialidad habría sugerido aplicar con preferencia la disposición de la legislación aeronáutica, por sobre las normas generales del derecho común.

En cuarto lugar, la afirmación de que el demandante compareció esgrimiendo su calidad de dueño, se relativiza sustancialmente considerando el texto expreso del artículo 49 inciso 2º del *Código Aeronáutico*, del cual se advierte que esa calidad de dueño es inoponible a terceros mientras no se practique la inscripción respectiva en el Registro Nacional de Aeronaves. Y si el dominio de que es titular un sujeto es inoponible a terceros por disposición de la ley, y estos entonces compran la cosa de quien para ellos es el verdadero propietario, no hay realmente una venta de cosa ajena: los terceros contrataron con quien, para ellos, era el verdadero dueño.

Por último, la Corte parece aplicar una suerte de criterio cronológico, en el sentido de determinar cuál de las dos inoponibilidades (la del artículo

1815 o la del artículo 49) habría desplegado sus efectos primero. Y entonces concluye que para el actor (“verdadero dueño”) la inoponibilidad operó a su favor antes que operara aquella establecida a favor de la demandada (tercero). No nos parece que ello sea preciso. Al contrario de lo sostenido por la Corte, lo que primero operó fue la inoponibilidad a favor de terceros por omisión de una medida de publicidad. En efecto, desde el momento en que la sociedad AS vendió a RC el avión, haciendo entrega ficticia del mismo, comenzó a operar la inoponibilidad de dicha transferencia a favor de terceros, mientras no se practicara la inscripción respectiva. Es en virtud de esa inoponibilidad –una verdadera garantía para los terceros– que la sociedad GK compró posteriormente el avión a la misma sociedad AS (y luego la sociedad SJ compró a la sociedad GK), dado que esta última seguía siendo la propietaria de la aeronave respecto de terceros, al no haberse inscrito la transferencia a nombre de RC. Solo celebrado este segundo contrato de compraventa, de la sociedad AS a la sociedad GK, podría haber empezado a surtir sus efectos la inoponibilidad a favor de RC (“verdadero dueño”), pero antes que ello, por el efecto de la inoponibilidad anterior –la del artículo 49 del *Código Aeronáutico*–, lo cierto es que, para los terceros, el propietario de la aeronave no era RC, sino la sociedad AS. En consecuencia, el razonamiento debió haber sido al revés: la transferencia del dominio a RC es inoponible a la sociedad SJ antes que el contrato de compraventa celebrado por esta última sea inoponible a RC.

Todo lo anterior no significa que RC quede en situación de indefensión, ya que, si bien la sociedad AS le entregó y le hizo tradición de la aeronave, podría considerarse que, de todos modos, se ha configurado un incumplimiento contractual del vendedor. En efecto, en casos similares relativos a vehículos motorizados, la Corte Suprema ha declarado:

“no cabe duda que efectivamente en el caso sub judice se ha incumplido el contrato firmado entre las partes, desde que si bien el traspaso del dominio se logró, lo cierto es que la inscripción, hasta ahora frustrada, es necesaria para lograr el beneficio jurídico cabal de dicha tradición. En efecto, no puede considerarse que el contrato que liga a las partes se ha cumplido conforme a la buena fe y a lo que prescribe el artículo 1546 citado, si aquello que emana de la naturaleza de la obligación –como es poder obtener la inscripción del vehículo a nombre del comprador, efectuada que fuera la tradición– no se logra por hechos atribuibles a la entidad bancaria demandada...”<sup>6</sup>.

En la especie ocurrió algo similar: la sociedad AS hizo entrega ficticia y transfirió el dominio a RC, pero la falta de inscripción en el Registro Nacional de

<sup>6</sup> CORTE SUPREMA (2014), considerando 12°.

Aeronaves le impidió a este último gozar de un importante beneficio jurídico, cual es hacer oponible su dominio a terceros, en conformidad al artículo 49 inciso 2º del *Código Aeronáutico*, de forma tal que, no obstante la entrega, puede considerarse que la sociedad AS incumplió el contrato de compraventa en perjuicio de RC. Tampoco al comprador se le hizo entrega material de la cosa, por lo que a la misma conclusión podría llegarse aplicando el artículo 1548 del *Código Civil*, según el cual la obligación de dar contiene la de entregar, y esa entrega desde luego implica traspasar la materialidad de la cosa<sup>7</sup>, de forma tal de que el adquirente pueda hacer uso y goce de ella. Se trata, empero, de una controversia entre comprador y vendedor, que no empece a los terceros beneficiados por la inoponibilidad.

Estimamos, en conclusión, que la norma aplicable para resolver el asunto sometido a la decisión de la Corte era el artículo 49 inciso 2º del *Código Aeronáutico*, que, por los motivos indicados, prevalece sobre lo dispuesto en el artículo 1815 del *Código Civil*. De este modo, se resguardan los intereses de terceros de buena fe y, con ello, la certeza jurídica, dejando en todo caso a salvo los derechos que el comprador afectado (RC) puede ejercer en contra de su vendedor (sociedad AS).

## BIBLIOGRAFÍA CITADA

- ABELIUK MANASEVICH, René (2008): *Las obligaciones* (5ª ed. actualizada. Santiago, Editorial Jurídica de Chile), tomo I.
- ALESSANDRI RODRÍGUEZ, Arturo (1993): *Tratado de los derechos reales* (5ª ed. Santiago, Editorial Jurídica de Chile), tomo I.
- ALESSANDRI RODRÍGUEZ, Arturo (2003): *De la compraventa y de la promesa de venta* (Santiago, Editorial Jurídica de Chile), tomo I, volumen I.
- CLARO SOLAR, Luis (1979): *Explicaciones de derecho civil chileno y comparado* (Santiago, Editorial Jurídica de Chile), tomo séptimo: "De los bienes".
- TORRES URZÚA, Ricardo (2015): "Compraventa de vehículos motorizados, obligación de entrega y buena fe. Corte Suprema, 2 de septiembre de 2014, rol N° 14243-2013", en *Revista Chilena de Derecho Privado*, n.º 24, en línea. Disponible en <https://scielo.conicyt.cl/pdf/rchdp/n24/art07.pdf> [Fecha de consulta: 12 de abril de 2019].

---

<sup>7</sup> ABELIUK (2008), refiriéndose al artículo 1548, enseña que "en la obligación de dar hay dos operaciones involucradas en ella: una es la entrega jurídica, que es la obligación de dar propiamente tal... pero, además, debe hacerse el traspaso material de la propiedad, entregándola físicamente al adquirente" (pp. 370 y 371).

### *Jurisprudencia*

CORTE SUPREMA (2014): Rol 14.243-2013, Muebles López and López Ltda. con Banco Itaú Chile, 2 de septiembre de 2014.