

Ambito

Registral



AAERPA

- **Importante reunión de la Delegación Zonal de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires**

TRANSITO

- **La importancia del cinturón**
- **Ruidos al ataque**

AMBITO VIAJERO

- **Visitamos Puerto San Julián**

Informe Especial

TODO SOBRE EL PLAN CANJE

Sumario



5 **Todo el Plan Canje,
paso a paso**

Incluimos en esta edición un pormenorizado detalle de los pasos y características del Plan Canje, instituido por Decreto N° 351/99



10 **Las actividades de AAERPA**

Diversas reuniones realizadas por nuestra Institución se reseñan en este ejemplar de Ambito Registral, entre las que se destaca la llevada a cabo por la Delegación Zonal de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires



12 **Un caso de doctrina judicial**

Ingreso de automotores por residentes temporarios

14 **Nosotros, los consumidores**

Un interesante análisis de algunas de las implicancias de la Ley 24.240

18 **Seguridad en las rutas**

El cinturón de seguridad, el manejo responsable y los ruidos molestos, tres temas abordados en esta edición que dan cuenta de nuestra preocupación por el flagelo de los accidentes en las rutas y calles de nuestro país.

24 **Digesto al Día**

Toda la normativa emanada de la DNA entre el 16 de octubre de 1998 y el 31 de marzo del corriente año.

28 **Ecos de Panamá**

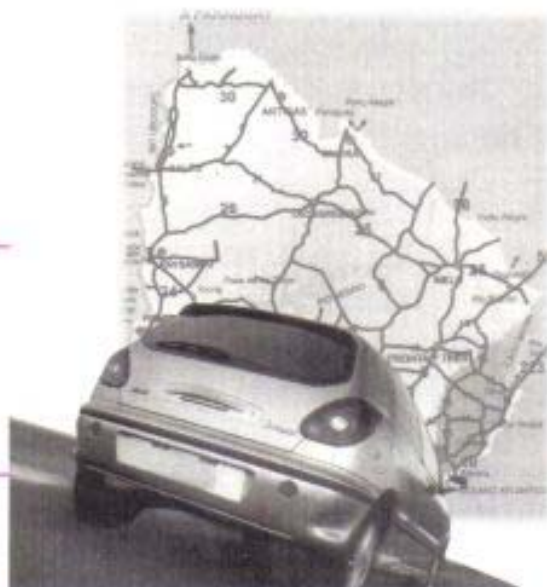
La doble matriculación en España y el sistema registral uruguayo, dos interesantes trabajos presentados en el XIII Encuentro de Consejo Latinoamericano de Consulta Registral que, por razones de espacio, no pudimos incluir en el número anterior.

33 **Ambito Viajero**

Esta vez, nuestro permanente recorrido por los distintos registros del país, hizo un alto en la ciudad de Puerto San Julián, en la costa atlántica de la Patagonia Austral.

34 **Humor Reempadronado**

Alejandro Puga nos divierte nuevamente con las andanzas de don Roberto Etchenagucia.



Efecto Samba



Desde AAERPA también protegemos la «industria local». Bajo esta premisa algunos Encargados de Registros y la dirigencia de nuestra asociación se reunieron en

Buenos Aires con el Director Nacional para plantear los mecanismos que permitan una convergencia en las economías de los Registros y definir estrategias que permitan mejorar y mantener los servicios.

Allí se discutieron los principales problemas que plantea el sector sugiriéndose soluciones a las trabas que impiden el buen desarrollo desde el punto de vista de los Encargados. Esta iniciativa que en principio fue planteada por los asociados de distintos puntos del país al seno de la Institución, tenía antes de su realización como telón de fondo una «expectativa muy grande» ya que la situación económica estaría presente en las discusiones bajo una óptica estructural y coyuntural, con el objetivo de proponer soluciones para corto y mediano plazo.

El reto de la expansión y modernización permanente de nuestro sector radica en la necesidad de inversiones que ocu-

pan gran parte de nuestro presupuesto, y aunque siempre se tuvo la solvencia necesaria para soportar los impactos desestabilizadores, hay señales de alerta teniendo en cuenta el encarecimiento del financiamiento en el segundo semestre del año pasado, fue el efecto más evidente de la crisis en Registros Seccionales del país. Esta restricción no tuvo la intensidad para dejar a éstos sin capital a los mismos pero se tradujo en la postergación de inversiones.

Las autoridades nuevamente han reafirmado su apoyo, pero pese a la situación no se está en condiciones de subvencionar nada. Se solicitó la disponibilidad de una estrategia gubernamental para hacer frente a los embates de la debacle.

La AAERPA ha tomado la posibilidad siempre ofrecida por la Dirección Nacional de discutir acciones alternativas que impulsen la alternativa que beneficie a usuarios y Encargados de Registros, permitiéndoles protagonizar el crecimiento de la actividad, es así entonces que nuestra asociación sorprendió a muchos con esta iniciativa, pero ahora que la han puesto sobre la mesa....tendrán que empujarla.-

El Director

**Ambito
Registral**

AÑO III N° 10
Junio de 1999

Una publicación de
Editorial Antártica

Director
Dr. Carlos Edgar Sánchez

Redactores:
Sergio Floridia
Carlos Gauna
Alejandro Puga

Diagramación
Sergio Di Leo

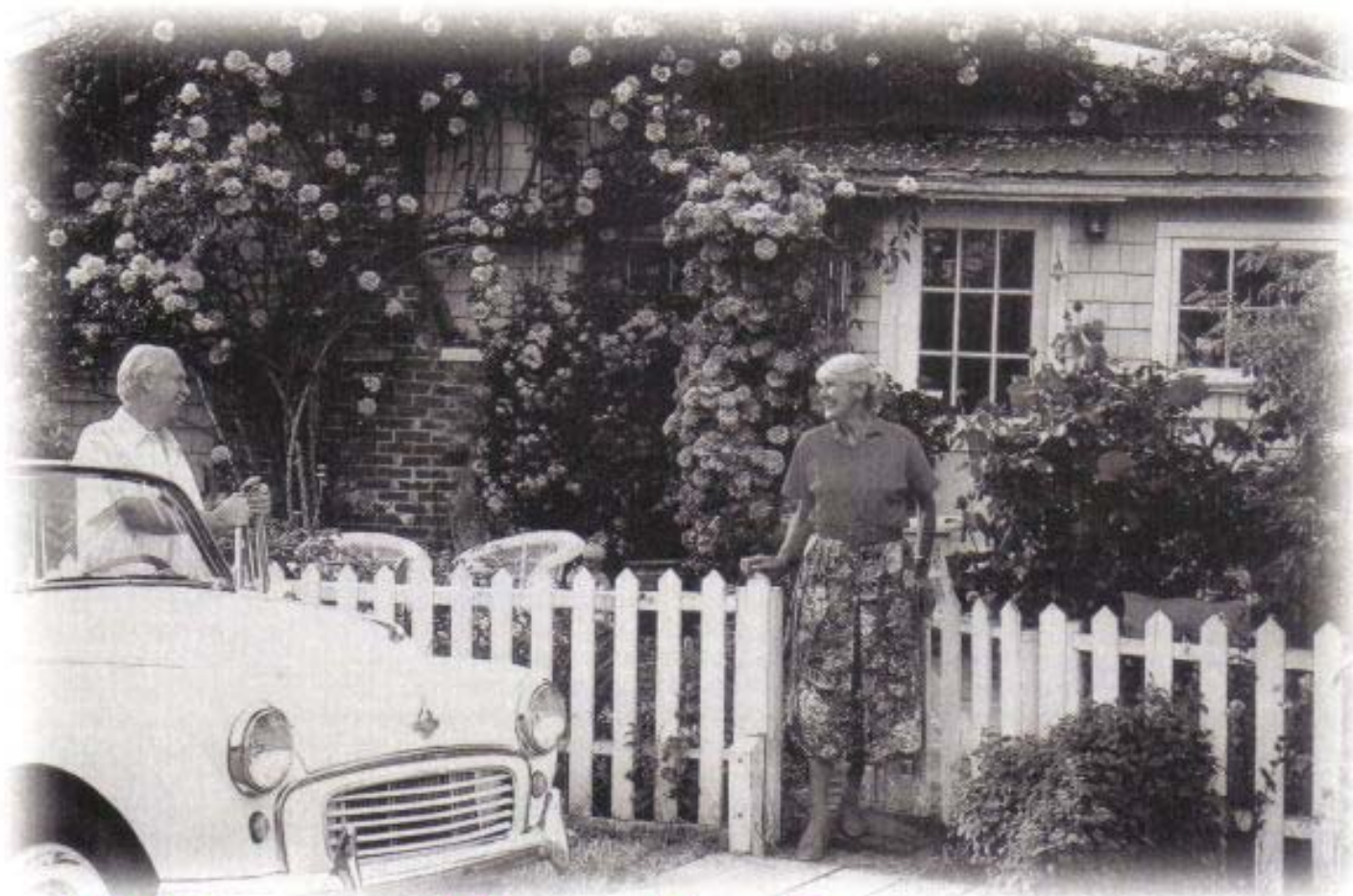
Fotografía
Servicios Propios

Director Comercial
Carlos R. Gauna

Impresión
Formularios Carcos S. R. L.

Registro de la Propiedad Intelectual
en trámite

Salta 402 • Tel. 15620945
Río Gallegos • Santa Cruz • Argentina



Nos habíamos amado tanto...

El Gobierno nacional ha establecido un régimen tendiente a posibilitar la renovación del parque automotor, cuyo objeto es contribuir al mejoramiento de la seguridad vial y a la protección del medio ambiente. Tiene por objeto asimismo, el plan, expandir la demanda interna de vehículos con el objeto de mantener las fuentes de trabajo vinculadas con las empresas del sector automotor. Las personas que opten por acceder a este régimen deberán dar de baja a su vehículo en el Registro Nacional de la Propiedad Automotor, extendiendo éstos un Certificado que deberán presentar al entregar el automotor a los concesionarios oficiales o centros de recepción habilitados quienes intervendrán ese certificado haciendo constar la recepción del vehículo.

Más allá de las cuestiones prácticas que tienen que ver con la implementación del sistema, destacamos la actuación de los Registros Seccionales del Automotor que atendieron la rápida expansión de la idea gestada por el gobierno nacional, y hoy están en plena tarea para el cumplimiento de los objetivos impuestos.

A toda

Hasta el 31 de diciembre de 1999, los automotores que puedan ser dados de baja para el plan canje son aquellos que tengan mas de 10 años de antigüedad. A partir del año que viene, la antigüedad deberá ser mayor de 10 años y hasta 15.

Los requisitos de integralidad que debe reunir el automotor son los siguientes: motor, carrocería, sistema de alimentación, transmisión y encendido, cuatro ruedas y caja de velocidad.

Resulta aconsejable comenzar por los aspectos comerciales del plan, esto es, realizar las consultas necesarias para arribar a una operación que le satisfaga, ya que la baja ante el registro es definitiva y el automotor no puede reincorporarse al parque automotor circulante.

El registro seccional donde se encuentre radicado el automotor es el que entregará el "certificado de desguace y destrucción", como consecuencia de la inscripción de la baja del dominio. Los requisitos para ello son: que el automotor se encuentre registrado a nombre de quien solicite la baja, que no tenga embargos, prenda o medidas judiciales y se preste consentimiento conyugal de corresponder. El arancel por el tramite es de \$12, mas la certificación de firma, que puede ser realizada en el registro (\$15) o por ante escribano publico. No resulta exigible el pago de patentes, ni será necesario realizar la convocatoria. Debe presen-

tarse el titulo, la cédula y las placas patentes (si no las tienen, puede denunciar su extravío en el registro, no hace falta que vaya a la policia).

Los automotores se pueden entregar en los mismos concesionarios donde se hace la operación para ser trasladados a los centros provinciales habilitados por la Secretaria de Industria.

El certificado se puede ceder en parte de pago por la compra de un automotor usado o un 0 Km

El descuento por la compra de un 0 km. será fijo durante los próximos 120 días y será de \$ 4000 si se compra un automóvil, \$ 6000, por un utilitario y \$ 18.000 por un transporte de pasajeros, sumándose a estos importes el valor del IVA. Después de estos 120 días, el descuento será del 20% sobre el valor de venta, siempre que no exceda de \$ 3000 para los automóviles, \$ 4000 para utilitarios y \$ 12000 para transporte de carga o pasajeros.

Los automotores 0 km que se compran deben ser de fabricación nacional y de la misma categoría de aquel que se dio de baja. Esto implica que si se dio de baja un automóvil debe adquirirse un automóvil, un utilitario por un utilitario y un transporte de carga o pasajeros por un transporte de carga pasajeros.

A partir del 7 de mayo los Registros Seccionales del Automotor reciben las solicitudes de baja en los términos del Plan Canje.

El

El decreto 35/99, del 22/1/99, estableció un régimen de renovación del parque automotor con el objeto de adecuar el mismo a las condiciones de seguridad activa y pasiva de los vehículos y a la protección del medio ambiente previstas en la Ley 24.449.

Texto del Instrumento: Visto el Expte. N° 060/000295/99 del Ministerio de Economía y O. S. P., la Ley 24449 y sus normas reglamentarias se reguló el uso de la vía pública, en lo relativo a la circulación de personas, animales y vehículos terrestres. Que en el Decreto N° 779 de fecha 20 de noviembre de 1995 se han previsto los requisitos de seguridad activa y pasiva de los vehículos de control de contaminación ambiental, dispositivos de señalamiento vial uniforme y otras disposiciones que hacen al ordenamiento general del tránsito vehicular.

Que por otra parte, al efecto favorable logrado con el régimen automotor establecido en el Decreto N° 2677 de fecha 20 de diciembre de 1991 y sus modificaciones, en lo referido tanto a la disminución de la edad promedio del parque automotor como la modernización de los modelos, deben sumarse mecanismo que compatibilicen las exigencias de seguridad y protección del medio ambiente con la posibilidad de acceso a vehículos que cumplan con la normativa vigente.

Que a pesar de la decreciente obsolescencia del parque automotor, aún existe una cantidad de vehículos, más que considerable, cuya antigüedad registral es mayor a DIEZ (10) y menor a QUINCE (15) años.

Que resulta necesario que exista un esfuerzo mancomunado por parte del Estado Nacional, de la totalidad de los secto-



marcha

texto del decreto

res privados directamente vinculados y del público consumidor que se constituye en uno de los beneficiarios de las medidas a instrumentar.

Que asimismo, el descenso en la venta doméstica de vehículos torna necesario la implementación de medidas que, entre otros aspectos beneficiosos, expandan la demanda interna de vehículos con el objeto de mantener las fuentes de trabajo directas e indirectas que tienen las empresas del sector automotor.

Que el régimen que se procura instrumentar pretende ser una medida que tienda a compatibilizar la necesaria protección del medio ambiente y la seguridad activa y pasiva de los vehículos, con la protección del consumidor que opta por los beneficios del sistema, sirviendo además, como elemento disparador de la demanda interna de vehículos.

Que los vehículos susceptibles de ser dados de baja, cuyo valor de reventa es inferior al beneficio que se puede obtener en la compra de una unidad nueva, son de propiedad, generalmente, de personas de bajo nivel adquisitivo.

Que en consecuencia resulta necesario prever la posibilidad de compraventa de vehículos usados dentro de la cadena de operaciones, que va desde la entrega del vehículo dado de baja para desguace hasta la adquisición del vehículo CERO KILOMETRO (0 km).

Que en atención a lo expuesto es que se propicia la presente medida por la cual se prevé que ante la voluntad de una persona física o jurídica de adquirir un vehículo usado o nuevo, de fabricación nacional, con los beneficios del régimen, deberá dar la baja registral de su vehículo y entregarlo para el desguace.

Que la DIRECCION GENERAL DE ASUNTOS JURIDICOS del MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS ha tomado la intervención que le compete.

Que en el presente caso no puede esperarse el trámite normal de la sanción y promulgación de las leyes previsto en la CONSTITUCION NACIONAL en razón de la urgencia que requiere la medida para mantener la demanda interna de vehículos de fabricación nacional y la consecuente conservación de los puestos de trabajo que el sector automotor, en su conjunto, emplea.

Que por lo expuesto el presente decreto se dicta en ACUERDO GENERAL DE MINISTROS y en uso de las facultades conferidas por el art.99, inciso 3 de la CONSTITUCION NACIONAL.

Por ello,

EL PRESIDENTE DE LA NACION ARGENTINA EN ACUERDO GENERAL DE MINISTROS DECRETA:

Artículo 1º.- Establécese un régimen de renovación del parque automotor con el objeto de adecuar el mismo a las condiciones de seguridad activa y pasiva de los vehículos y a la protección del medio ambiente previstas en la Ley N° 24.449, de Tránsito y Seguridad Vial.

Art. 2º.- Las operaciones de compraventa de automóviles, utilitarios, camiones, chasis con cabina y chasis para ómnibus, carrozados o no, todos ellos de fabricación nacional, que se realicen bajo el presente régimen obtendrán un descuento de VEINTE POR CIENTO (20%) sobre el precio de venta al público del automóvil CERO KILOMETRO (0KM), siempre que el monto resultante no exceda de PE-

SOS TRES MIL (\$.3000). En el caso de los vehículos utilitarios con capacidad de carga de hasta DOS MIL KILOGRAMOS (2000 kg) se aplicará el mismo procedimiento siempre que el monto resultante no exceda de PESOS CUATRO MIL (\$. 4000) y en el caso de camiones, chasis con cabina y chasis para ómnibus carrozados o no, se aplicará el mismo criterio siempre que el monto resultante no exceda de PESOS DOCE MIL (\$. 12000).

Art. 3º.- A los fines previstos en el presente régimen las personas que optaren por realizar una operación de compraventa con los beneficios del sistema deberán dar de baja sus vehículos usados, obteniendo un certificado en los Registros Seccionales de la DIRECCION NACIONAL DE LA PROPIEDAD AUTOMOTOR Y DE CREDITOS PRENDARIOS dependiente del MINISTERIO DE JUSTICIA y luego deberán entregar el vehículo ante los concesionarios oficiales o ante los centros habilitados para el desguace y la destrucción, quienes intervendrán el certificado haciendo constar la recepción del mismo.

Art.4º. - Durante los primeros CIENTO OCHENTA (180) días de vigencia del presente decreto los vehículos usados que podrán ser dados de baja del Registro serán aquellos de una antigüedad mayor de DIEZ (10) años desde el patentamiento. Cumplido este plazo sólo se podrá dar de baja a aquellos vehículos cuya antigüedad resulte mayor de DIEZ (10) años pero no superior a QUINCE (15) AÑOS.

Art. 5º.- El descuento que deberán realizar los concesionarios oficiales de las terminales automotrices que adhieran al presente régimen, habilitará a los mismos a obtener un bono emitido por la SECRETARIA DE INDUS-

TRIA, COMERCIO Y MINERIA del MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS, por un valor equivalente al CINCUENTA POR CIENTO (50 %) del descuento efectivamente realizado. Dicho bono podrá ser utilizado por los concesionarios o por las terminales automotrices para el pago de impuestos nacionales ante la DIRECCION GENERAL IMPOSITIVA de la ADMINISTRACION FEDERAL DE INGRESOS PUBLICOS.

Art.6º.- El certificado de desguace y destrucción que sólo puede ser cedido con intervención de los Registros Seccionales de la Propiedad Automotor y Créditos Prendarios, se podrá utilizar para la adquisición de vehículos usados y la última cesión sólo para la compraventa de un vehículo nuevo, de fabricación nacional.

Art. 7º.- Cada certificado servirá para la compraventa de un solo vehículo, de la misma categoría que el vehículo dado de baja, y cada vehículo tendrá el beneficio de UN (1) sólo certificado.

Art. 8º.- La autoridad de aplicación del presente régimen será la SECRETARIA DE INDUSTRIA, COMERCIO Y MINERIA del MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS, que dictará las normas reglamentarias que fueran necesarias para su puesta en marcha, cumplimiento y supervisión.

Art. 9º.- Dése cuenta el HONORABLE CONGRESO DE LA NACION en virtud de lo dispuesto por el art. 99, inciso 3 de la CONSTITUCION NACIONAL.

Art.9º.- Comuníquese, publíquese, dése a la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese.- MENEM - Jorge A. Rodríguez - Roque B. Fernández - Antonio E. González - Alberto J. Maza - Raúl E. Granillo Ocampo - Carlos V. Corach.

Instructivo la operatoria

A - CONDICIONES DEL AUTOMOTOR A DESTRUIR

ANTIGÜEDAD

Hasta el 31/12/99 unidades con una antigüedad mayor a los 10 años (se toma como referencia la fecha de inscripción inicial ante el Registro del Automotor).

Desde el 1/1/2000 la antigüedad mencionada anteriormente será mayor a 10 años y se limitará hasta los 15 años. (Se toma como referencia la fecha de inscripción inicial ante el Registro del Automotor).

ESTADO GENERAL

La unidad que se da de baja debe cumplir con ciertas condiciones de integridad (ver cuadro).

B - ACTIVIDAD EN EL REGISTRO DE LA PROPIEDAD AUTOMOTOR

Para proceder a la baja para desguace

y destrucción deben cumplirse los siguientes requisitos:

1- El titular registral debe dirigirse al Registro de Radicación y presentar el F/T «04E», junto con el Título del Automotor, la Cédula de Identificación y las Placas Patentes. (Si no posee el Título o la Cédula, puede denunciar su extravío en la misma Solicitud Tipo).

2- El Formulario Tipo debe ser suscripto por el titular, y su cónyuge si correspondiere, con firma certificada por el Registro o Escribano Público.

3- En caso de existir prenda o medidas judiciales se exigirá la cancelación, el levantamiento o la conformidad del acreedor prendario o la autoridad judicial que hubiere dispuesto la medida.

4- El registro no exigirá la acreditación del libre deuda de patentes para la baja ni para la transferencia que se presente con baja simultánea.

5- El Registro tomará razón de la baja y extenderá el certificado de baja (triplicado del F/T «04E») y el certificado de destruc-

ción y desguace F/T «110» que es el que otorga el derecho a obtener el descuento.

6- Este certificado debe ser presentado al Registro Seccional ante el que se peticione la inscripción inicial o la transferencia del automotor adquirido contra su entrega, para que deje constancia de esa circunstancia, al pie de la cesión que se instrumentó a ese efecto.

C - ACTIVIDAD EN EL CENTRO DE RECEPCIÓN DE VEHÍCULOS

Los centros de recepción están instalados en todas las provincias. (Ver cuadro)

Estos centros tendrán a su cargo recibir las unidades, el ticket bancario de acreditación del pago del flete (\$58; \$90 y \$190; todo más IVA, según sea el vehículo entregado) y el Formulario Tipo 110, Certificado de desguace y destrucción.

El certificado de desguace y destrucción f/t «110», será remitido a SCRAP SERVICE (sede central) para su verificación y aprobación, siendo reenviado al primitivo centro de recepción para su entrega al presentante (tiempo estimado 5 días hábiles).

D - COMO PARTICIPA EL CONCESIONARIO

Hay dos etapas perfectamente diferenciadas para los descuentos:

PRIMERA ETAPA

La que se denomina por la Secretaría de Industria como Plan Canje Plus rige por 120 días a partir de su vigencia. (Art.2 Dec. 397/99) (0 Km.)

- Automóviles y utilitarios con capacidad de carga menor a Ochocientos (800 Kg.) \$4000.

- Utilitarios con capacidad de carga de Ochocientos a Cinco Mil kilogramos (800 a 5000 kg.) \$6000.

- En el caso de camiones, chasis con cabina y chasis para ómnibus carrozados o no \$18000.

SEGUNDA ETAPA

Conforme lo establecido por el Dec. 397/99 se mantienen las mismas categorías es-

CENTROS DE RECEPCIÓN

Provincia	Dirección
Buenos Aires	Ex Ruta 9 Km. 35,5 -(1617) Gral Pacheco- Buenos Aires
Catamarca	Ruta Nac. 38- Tres Puentes- (4707) Valle Viejo- Catamarca
Chaco	Av. 25 de Mayo 975- (3500) Resistencia- Chaco
Chubut	España 384- (9000) Trelew- Chubut
Córdoba	Av. Circunvalación Sur s/n- (5010) B° Est. Flores- Córdoba Av. J. B. Justo 4965 y Circunvalación Norte- (5000) Córdoba
Corrientes	Av. Independencia 4070/100- (3400) Corrientes
Entre Ríos	Artigas 1895- (2820) Gualaguaychú
Formosa	Av. Gutniski 4225- (3600) Formosa
Jujuy	Alte. Brown 695- (4600) S.S. de Jujuy
La Pampa	Av. Circunvalación f/ Parque Ind.- (6360) Gral Pico- La Pampa
La Rioja	Ruta Nac. 38 Mza. 301- (5300) La Rioja
Mendoza	Calle Rioja 78- (5500) Mendoza
Misiones	Av. F. de Haro 5651- (3300) Posadas- Misiones
Neuquén	Perticone 1945- (8300) Neuquén
Río Negro	Av. Roca 735- (8332) Gral. Roca- Río Negro
Salta	J. B. Justo 409- (4400) Salta
San Juan	Luis Raimondo 2746- B° Jardín Policial (5400) San Juan
San Luis	Ruta Nac. 7 Km. 696- (5730) Villa Mercedes- San Luis
Santa Cruz	Sarmiento 186- (9400) Río Gallegos- Santa Cruz
Santa Fe	Alsina 2473- (2000) Rosario- Santa Fe Av. Ejército Arg. 7300 Rta. 19 Santo Tomé- (3018) Santa Fe
Sgo. del Estero	C. Pellegrini 350- (4300) La Banda - Sgo. del Estero
Tucumán	Salta 160- (4000) Tucumán.

para Plan Canje

pecificadas anteriormente con la única modificación de los valores, es decir, \$ 3000; \$4000 y \$12000.

CANJE POR 0 KM.

1- El concesionario verificará la unidad que el usuario pretende dar de baja conforme las directivas del punto (A).

2- El vehículo queda en la concesionaria.

3- Le hará entrega de las chapas patentes al titular.

4- Precintará la unidad, con fajas de seguridad, extendiendo una constancia de «aptitud preliminar de condiciones de Integridad».

5- El titular deberá concurrir al registro de la Propiedad Automotor con la documentación mencionada en el punto (B).

6- Como surge del mismo ítem, le será entregada en ese momento el Certificado de desguace y destrucción F/T «110», con el que deberá retornar a la concesionaria para efectivizar la compra del vehículo elegido.

7- En ese momento cederá al concesionario los derechos emergentes de ese Certificado, acto que será asentado y certificado por el concesionario en la última cesión del F/T «110».

8- Con posterioridad el Concesionario llevará el vehículo al Centro de Recepción de su zona y continuará la operatoria tal como se detalla en el punto (C).

9- Una vez en su poder el certificado que el Centro de recepción le ha devuelto, debidamente firmado y sellado, el concesionario deberá realizar la inscripción del vehículo vendido, ante el Registro Seccional del Automotor que corresponda, quién dará fe de esa Inscripción al pie de dicho formulario.

10- Cumplido este trámite, ha finalizado el circuito para obtener el bono definitivo de la operatoria, tal como se indicara en el ítem (E).

CANJE POR USADO, VENDIDO POR CONCESIONARIO

Todos los pasos son semejantes a lo explicado para la venta del 0 Km. pero comienzan a diferir en las cesiones.

El concesionario por haber vendido un vehículo usado, se convierte en concesionario del F/T «110».

Este acto se asentará en la primera de las cesiones del formulario, que será certificado por el Registro Automotor.

El concesionario, como cesionario, deberá ceder indefectiblemente dicho certificado al adquirente de un vehículo 0 KM.

Este acto deberá asentarse en la segunda cesión del F/T «110».

El adquirente a su vez se lo cederá al concesionario, quien se convierte nuevamente en concesionario de dicha operación, circunstancia que también debe asentarse en la tercer cesión del Formulario Tipo.

Estas dos cesiones serán certificadas por el Concesionario.

CANJE ENTRE PARTICULARES CON COMPRA DE 0 KM. EN LA CONCE-SIONARIA.

Se puede dar el caso que la operatoria se realice entre particulares, cuando se efectúen operaciones de usados.

En este caso las dos primeras cesiones deberán estar asentadas y certificadas por ante los Registros Seccionales del automotor que hubiesen intervenido en las transferencias de las unidades usadas.

El último concesionario, indefectiblemente, deberá adquirir un vehículo 0 Km. en un concesionario oficial, que procederá como se ha indicado anteriormente, es decir, recibirá el certificado con la cesión a su favor debiendo certificar esta cesión, e inscribir la unidad 0 Km. ante el registro automotor, quién a su vez certificará dicha inscripción.

E - SECRETARÍA DE INDUSTRIA

La Secretaría de Industria tendrá a su cargo la recepción de la documentación que acredite esta operatoria.

Para ello el concesionario deberá acompañar el Certificado de desguace y destrucción F/T «110» y la factura de venta.

Verificada y conformada la documentación presentada a la Secretaría de Industria, ésta, dentro de los 30 días, emitirá el Bono que habilita su imputación al pago de impuestos.

El concesionario podrá utilizar este bono o endosarlo a favor de la Terminal. Si decide utilizarlo, tiene que estar inscripto como Gran Contribuyente.

PLAN CANJE ANTERIOR

Conforme la Res. SICyM 268/99 están habilitadas las personas físicas y jurídicas que hayan dado la baja registral de sus vehículos y los hubieran entregado para su desguace y destrucción, durante la vigencia del Decreto 647/95.

Estas personas podrán presentarse ante la Secretaría de Industria a efectos de obtener la documentación necesaria para poder realizar una operación de compraventa de un (1) vehículo de fabricación nacional en los términos de los Decretos Nos. 35/99 y 397/99.

ESTADO GENERAL DEL AUTOMOTOR (APTO PARA DESGUACE)

- Carrocería completa (puertas, capot, tapa de baúl, guardabarros).
- Motor
- Caja de Velocidades.
- Transmisión.
- 4 ruedas.
- Sistema de ignición y encendido, batería, burro de arranque, distribuidor, carburador bobina.
- Sistema de frenos.
- Sistema de enfriamiento.
- Tablero de instrumento.

FALTANTES ACEPTABLES.

- Manija de puertas.
- Espejos.
- Rueda de auxilio.
- Parasoles.
- Paneles interiores de puertas.
- Apoya brazos.
- Apoya cabezas.
- Alzacristales.
- Luces ópticas.
- Luces stop, giro, interior, etc.
- Limpiaparabrisas.
- Luneta trasera.
- Parabrisas.
- Vidrios de puertas.
- Vaguetas.
- Tapizados.
- Parrilla.
- Paragolpes.
- Pintura.
- Antena.
- Volante.
- Incendiado parcialmente.
- Chocado.

Con el objetivo

La Delegación Zonal de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires nació después de una serie de inquietudes, planteadas en varios Encargados de Registros, que, por razones de conexidad y vecindad, fueron tratados en el ámbito de la Capital Federal, pero no se escapan a múltiples deseos de los colegas de todo el país.

Esta delegación nace como hija de AAERPA, reconociendo en su actual composición y en muchos de los que con sacrificio y de-

dicación la presidieron con el firme propósito de serle útil y, fundamentalmente, con un sentido de solidaridad y mutua cooperación entre los colegas.

Al día de la fecha hay más de noventa Registros creados en la Capital Federal, muchos de ellos nacieron en los últimos diez años, y hoy comprenden una serie de actividades que nos llevan a pensar seriamente sobre lo que nos deparará los años siguientes.

Por esto decidimos, reunidos, trabajar en conjunto con el objetivo fundamental de mejorar, además de la calidad profesional de cada encargado, una mejor y sana relación humana en nuestro ámbito laboral.

Deseamos que nuestros propósitos sean:

- * Crear y administrar nuestros servicios sociales, ya sea mediante la adhesión o pro-

moción de sistemas de retiro y jubilación, pública o privada de sus asociados.

- Asegurar a todos los asociados un sistema de Obra Social, pública o privada.

- Contratar seguros colectivos en materia de incendios, robos o hurtos.

- Promover la contratación de seguros de vida colectivos.

- Promover la creación de bolsas de trabajo.

- Impulsar el desarrollo de las actividades culturales, mediante la asistencia a Congresos de Derecho Registral, mediante la financiación y descuentos en los gastos de dichas actividades.

- Promover el desarrollo de actividades recreativas, deportivas y sociales.

Esta Delegación, finalmente, quiere remar-

DELEGACION CUYO

El día 26 de marzo pasado se desarrolló en el auditorio de la cooperativa de seguros Bernardino Rivadavia, sito en la ciudad de Mendoza, la reunión de la delegación zonal integrada por los registros seccionales de las provincias de San Juan, San Luis y Mendoza.

En la misma se contó con la presencia por parte del comité ejecutivo de la AAERPA, del Dr. Alvaro González Quintana y el Dr. Gonzalo Cabrera Figueroa; y por parte de la dirección nacional de la Dra. Marina Kemmerer (Comisión Asuntos Normativos).

Entre el amplio temario tratado se desarrolló un anticipo de la normativa respecto del trámite de baja por desguace, el cual concitó en la concurrencia un gran interés y la manifestación de diversas opiniones al respecto.

Asimismo se planteó en forma de inquietud el problema existente con las certificaciones de firmas en caso de aquellas personas que no cuentan con el D.N.I. por hallarse este en tramitación; ya que en el interior del país existe una considerable demora en la entrega del mismo.

Una de las opciones planteadas fue la de efectuar el trámite mediante representación.

Otros temas desarrollados fueron la rectificación de datos; prenda, etc.

Se contó con la presencia de numerosos encargados los cuales se mostraron muy interesados.

DESTACADA REUNIÓN

Nuestra Institución desarrolla diariamente acciones tendientes al cumplimiento de sus objetivos. Es así que, en mayo de este año desarrolló una de las reuniones de Comisión Directivas previstas, contándose en la oportunidad con la participación en pleno del Comité Ejecutivo, a la que también se sumaron los Delegados Zonales de la AAERPA de todo el país.

Tres puntos fueron los que integraron la Orden del Día, siendo el primero «comentarios sobre los avances de las nuevas Sub-comisiones» de trabajo de nuestra entidad. Al respecto, la Sub-Comisión de Captación de Nuevos Socios y Creación de Nuevas Delegaciones, que integran los socios Marcelo Martínez, Gonzalo Cabrera y Carlos Sánchez, informó sobre los avances con los Colegas de Córdoba Capital, La Rioja y Salta Capital para la creación de nuevas Delegaciones en esos puntos del país.

Por otra parte la Subcomisión de Festejos, integrada también entre otros, por el socio Gonzalo Cabrera, informó que prepara actualmente en lugar a designar (posiblemente Sierras de Córdoba o Bariloche) un gran encuentro para el mes de setiembre u octubre con el fin de estrechar vínculos e intercambiar momentos de amistad, estando prohibido llevar digestos y tocar temas que tengan que ver con lo registral, como la experiencia vivida en las jornadas de Pinamar del 97. Sin du-

das, es para no perderse este encuentro.

La Sub-Comisión de Cursos y Capacitación, integrada entre otros por el socio Alejandro Germano, planteó la necesidad de iniciar cursos de capacitación en general para Encargados y Empleados, para lo cual se está recabando información para saber cuáles son las mayores necesidades en ése sentido.

También en esta reunión, se discutió y se llegó a la conclusión de que se debe conformar un cuerpo de delegados que sean capacitados convenientemente sobre las novedades, funcionamiento y todo lo atinente a nuestro funcionamiento. De esta manera se colaboraría para evitar continuos desfasajes y distintos puntos de vista que existen en las áreas de la Dirección Nacional.

El segundo punto de la Orden del Día, fué «Análisis del Seguro de Dinero en Caja y en Tránsito». Se analizó la posibilidad de modificar y/o crear un nuevo tipo de seguro de Dinero en Caja y Tránsito (el que contamos actualmente vence en octubre de este año). Se realizaron consultas con especialistas en el tema para tomar una decisión al respecto.

Surgió la posibilidad -ante la propuesta de un Delegado- de que nuestra Asociación conforme dentro de la institución, un seguro propio y/o Fondo Común para esta cobertura.

de mejorar



car los ideales más importantes de su creación:

1. Es totalmente apolítica.
2. Es comunitaria entre sus integrantes.
3. Persigue la promoción y la jerarquización de los Encargados.
4. Nace como Delegación Zonal de los Encargados de Capital Federal, para que los Encargados se ayuden, colaboren y coparticipen mutuamente, de acuerdo a los principios establecidos aquí, ante el organismo que representa a todo el país: AAERPA.

Las reuniones de la Delegación se realizan los segundos miércoles de cada mes. Se tratan diferentes temas por lo que se decidió que se formaran comisiones para recibir, discernir, estudiar y resolver todas las inquietudes o propuestas que deseáramos hacer.

Las mismas quedaron conformadas así:

Comisión de Asuntos Normativos: Rita Pérez Bertana (Reg.27), Susana G.Herrera (Reg.4), Lidia Viggiola (Reg. 39)

Comisión de Rentas: Susana Ibarra (Reg.52)

Comisión de Aranceles: Susana Herrera (Reg.4), Susana Campos (Reg.34)

Comisión de Infoauto: María del Carmen Lorenzo (Reg. 40), Ana I. De Galmarini (Reg.19)

El Dr. Alejandro Germano (Reg.23) se comprometió a acercar presupuestos del soporte Microsoft Windows para Rentas, el Dr. Roberto Barra (Reg.9) a estudiar el tema de impuestos.

La Dra. Ibarra se está ocupando junto con el Sr. Roberto Mitri (Reg. 51) de que tengamos una página en Internet actualizable.

Por otra parte nos comprometemos a tener en la sede de AAERPA, las últimas Disposiciones y Circulares de Dirección Nacional, con el fin de unificar criterios en la interpretación y aplicación de la normativa vigente.

Se han realizado charlas esclarecedoras con el Dr. Magalhaes sobre auditorías con el fin de aclarar dudas y subsanar inconvenientes, con la Dra. Fabiana Cerrutti y la Sra. Marina Kemerer sobre temas inherentes a la aplicación de la normativa y con personal capacitado de Infoauto.

En materia de seguros, se logró ampliar la cobertura por mala praxis, de 30.000 a 100.000; y se trataron diversas alternativas para la contratación de una adecuada cobertura en materia de jubilación y asistencia médica.

El actual Presidente de la Delegación, Dr.

Miguel Casco Miranda, la Vicepresidente Dra. Ada Borella y Secretaria, Sra. Susana G. Herrera, están empeñados y comprometidos con el objetivo y finalidad de la Delegación; que es dar cumplimiento en el ámbito de la jurisdicción, a lo establecido en el art. segundo del Estatuto de la AAERPA, el cual dice «Será su objetivo promover el bien de sus asociados, procurar el mejoramiento de los servicios del ramo automotor, y arbitrar los medios tendientes a la adopción de medidas de interés general en el orden nacional, considerando y proponiendo las soluciones correspondientes a los problemas comunes de los distintos registros», para lo cual especialmente atenderán todas las consultas de los Encargados de la Capital Federal.



Autoridades de la Delegación: Dr. Miguel Casco Miranda (arriba); Dra. Ada Borella (izq.); Dra. Susana Herrera (abajo)



PROXIMAS REUNIONES ZONALES Y DE C. D.

02 de Julio

Reunión de Comisión Directiva
Sede AAERPA
Cerrito 242 3º | Capital Federal

08 de Julio

Delegación Zonal Patagonia Norte
Delegado: Dr. Omar Larroulet
Gral. Roca nº 1 - Río Negro

06 de Agosto

Deleg. Zonales Norte y Nordeste
Delegados: Dr. José M. Gonzalez-(Formosa Nº 2) - Dra. Silvina Nosiglia (Posadas Nº 2)

10 de Septiembre

Reunión Comisión Directiva
Sede AAERPA
Cerrito 242 3º | Capital Federal

24 de Septiembre

Deleg. Zonales Norte Oeste de la Prov. de Bs.As. y Rivera Norte de Bs.As.
Delegados: Sr. Raúl Campos - (Junín nº 2) y Esc. Julio Graham - (San Fernando nº 1)

24 de Octubre

Delegación Zonal Patagonia Austral
Delegado: Dr. Carlos E. Sanchez- (Río Gallegos nº 2)

12 de Noviembre

Reunión de Comisión Directiva
Sede AAERPA
Asamblea General Ordinaria

10 de Diciembre

Reunión de Comisión Directiva
Sede AAERPA

Un Caso de

PROCEDIMIENTO PENAL

1. Resulta posible que un ciudadano extranjero, con residencia temporaria en el país, ingrese un vehículo de su propiedad por el término de ocho meses prorrogables, bajo el régimen de resolución 308/94 de la Administración General de Aduanas (Adla, XLIV-A, 295), correspondiente a los turistas, sin que ello implique delito de contrabando.

2. Si con el resultado de la instrucción suplementaria cumplida ha quedado desvirtuado el presunto ilícito investigado por no constituir delito el hecho achacado, se configura una causal extintiva de la acción penal y corresponde sobreseer (art.61, Cód. Procesal Penal).

Neuquén, Noviembre 20 de 1998.

Considerando:

I. Que a fs. 517/523, el defensor particular, doctor H.F.A., peticiona el sobreseimiento de Lucios O. Crosby Gammil, por el delito de contrabando - art. 864, inc. 2º, Código Aduanero- por el cual fuera requerido y fuera elevada la causa a juicio a este Tribunal.

Funda la petición en el resultado de los informes recabados a la Dirección General de Aduanas fs. 496/8 y a la Dirección General de Migraciones de fs. 511/514, los que fueran solicitados como medidas de instrucción suplementaria.

Expresa que dichas medidas han despejado las contradictorias y poco claras constancias donde, a su entender, quedó dilucidado el régimen aplicable a los vehículos ingresados al territorio nacional por un extranjero en calidad de residente temporario las que motivaran el procesamiento de su cliente posteriormente confirmado.

Agrega que, al momento del hecho, el régimen aplicable para el turista como para el residente temporario, no poseía diferencias en el tratamiento tributario ni en el plazo de permanencia del bien en el país.

Sostiene que aún, en el supuesto caso que hubiera sido diferente, el hecho de que su defendido desconociera al momento de los sucesos los distin-

tos regímenes de importación, como así el llenado de los formularios, aunado al desconocimiento de los propios agentes aduaneros de la normativa vigente - declaración de Gustavo Franklin Wilson de fs.3286/7- no permite atribuirle intención de burlar el control aduanero en su beneficio.

Finalmente solicita el sobreseimiento conforme a las pautas establecidas en el art.361 del Cód. Procesal Penal por no encuadrar el hecho investigado en figura legal alguna.

Que a fs. 525/8, el Ministerio Fiscal se opone a este pedido de la defensa y, expresa que la acción penal dirigida a Crosby Gammil, no puede concluir por otro medio que no sea el que surja de juicio oral y público.

En primer término analiza en forma extensa el instituto del sobreseimiento en la etapa instructoria y ante el tribunal de juicio, citando doctrina y jurisprudencia al respecto para luego circunscribir el análisis al caso de marras a la luz de la normativa del art. 361 del Cód. Procesal Penal.

Agrega que, conforme ésta lo exige, el sobreseimiento deducido durante la etapa de citación a juicio, sólo puede prosperar cuando «...resulte evidente que el imputado obró en estado de inimputabilidad o exista o sobrevenga una causa extintiva de la acción penal y para comprobarla no sea necesario el debate, o el imputado quedare exento de pena en virtud de una ley penal más benigna o del art. 132 o 185, inc. 1º del Cód. Penal «.

Continúa diciendo que si bien la defensa intenta fundamentar su petición en las «supuestas nuevas pruebas» que aportaría el informe de fs. 497 de la Dirección Técnica de la Administración Nacional de Aduanas, concretamente la resolución 308/94, el que fuera solicitado como medida de instrucción suplementaria, resulta ésta la misma disposición que menciona el informe incorporado a fs. 310/312, al que la defensa intenta infructuosamente desvirtuar. El informe agregado a fs. 497 carece, a criterio del Ministerio Fiscal, de la eficacia y de la

amplitud necesarias que reviste el informe de la Dirección General de Aduanas de fs. 310/323 ya que, en este último, con absoluta claridad, se explica que «...aquellos extranjeros que obtengan su derecho de radicación en el país pueden ingresar su automotor como excepción a la prohibición general impuesta en Res. Ex Sedi 201/79, destinándolo en importación definitiva para el consumo, es decir previo pago de los derechos y demás tributos que gravan dicha destinación aduanera». Y por otro lado, el Anexo III de la Res. 308/84, dispone, que los turistas que deseen ingresar con su automotor desde el exterior, deben reunir como condición, la de ser extranjeros con residencia permanente en el exterior.

Asimismo expresa que al no existir nuevas pruebas, la plataforma fáctica por la que habrá de discurrir el debate es la del art. 864, inc. b) del Código Aduanero, conforme el requerimiento de elevación a juicio de fs. 428/429.

En último término menciona que en la presentación de fs. 517/523, el Doctor A. Se limita sólo a enunciar la calificación legal de la conducta endilgada al imputado pero no a desvirtuar la acusación fiscal por carecer de elementos que así lo permitan.

Para concluir el Dr. Balboa solicita no se haga lugar al pedido de sobreseimiento y se fije audiencia de debate.

II. Que del estudio de los obrados surge que se iniciaron estas actuaciones por comunicación de la Administración General de Aduanas en la que se da cuenta de la tramitación del respectivo sumario aduanero ante la posibilidad de la conducta ardidosa de Lucius O. Crosby Gammill, encontrándose agregado a estos autos copia de tal sumario.

Que se encuentra acreditado tanto el modo en que fuera ingresado el vehículo del encausado al país en fecha 21/12/93, conforme solicitud nro. 316 de administración temporaria de vehículos para categoría TA, como el otorgamiento por parte de la autoridad aduanera de una autorización hasta el 21/6/94 para

Doctrina Judicial

la permanencia en el país del vehículo «Jeep Wagoneer» patente año 1988.

Que el día 15 de abril de 1994, la Aduana de San Martín de los Andes procedió al secuestro del automotor que era conducido por Ricardo D. Cermesosi, quién presentó a las autoridades aduaneras la solicitud nro. 316 ya mencionada, efectuada en el Resguardo Hua Hun en fecha 21 de diciembre de 1993 por Crosby Gammill, ciudadano estadounidense.

Sin embargo en esa fecha, el encausado ya había obtenido de las autoridades migratorias una residencia temporaria, por disposición 1349-012-989 de la Seccional Bariloche, la que le fuera notificada el 10 de agosto de 1993. Es decir que no se trataba de un ciudadano extranjero que se encontraba en el país como turista sino como residente temporario por el término de dos años y poseía D.N.I. original, conforme lo informado por el Registro Nacional de las Personas.

Que a Fs. 310/132, obra el informe del Administrador de la Aduana de San Martín de los Andes sobre el régimen a que deben someterse los vehículos ingresados al país por turistas y por quienes obtienen su residencia temporaria. Que el mismo fue ampliado a fs. 497 y producido por la Dirección Técnica de la Administración Nacional de Aduanas, que concluyó «...los extranjeros que arriben al país para residir temporalmente podrán ingresar el vehículo de su propiedad en admisión temporal, bajo las condiciones y plazos...residentes y procedentes de otros países (salvo Mercosur y Chile) por 8 meses prorrogables por igual periodo, con formalidades aduaneras, res. 308/84 -B.O. 28/10/91.-

Que tal informe resulta claro en cuanto a la posibilidad de que un ciudadano extranjero, estadounidense, con residencia temporaria como Crosby Gammill ingresare un vehículo por el término de 8 meses prorrogables, bajo el régimen de la res. 308/84, es decir régimen aplicable a los turistas. En el supuesto que hoy nos ocupa el encausado obtuvo en el mes de diciembre de

1993 como antes se refiriera, una autorización para ingresar el automóvil por el término de seis meses, pero tenía a su favor el derecho de que ese ingreso se efectuara por ocho meses prorrogables por igual término.

Que Crosby Gammill fue indagado y procesado en el orden al delito previsto en el art. 864, inc. b) del Cód. Aduanero, habiendo requerido el fiscal de grado la elevación a juicio para juzgar tal conducta.

Que la figura de la norma citada por la que Crosby Gammill fuera procesado pena la conducta dirigida a someter la mercadería a un tratamiento aduanero diferente al que le hubiere correspondido, extremo éste que no se ha configurado en autos, ya que como expresáramos el acriminado tenía derecho a ingresar su automotor con idénticas condiciones y bajo el régimen de la res.308/84, por la que mal podía haber desplegado la acción típica enrostrada.

Enseña Vidal Albarracín en «Código Aduanero», t.VII-A, ps. 136/137, que el antecedente de la norma del art. 864, inc. c) de la ley mencionada es la normalidad prevista en el art. 187, apart. 2º, inc. b) de la ley de aduanas, texto conforme la ley 21.898, respecto del cual, a fin de precisar más la conducta punible, se aclara que no se reprime «cualquier acción u omisión», sino aquella «tendiente a impedir o dificultar el control del servicio aduanero», añadiendo que «el actual inc. b) a través de una fórmula simple pretende aprehender y reprimir como contrabando aquellas conductas dolosas que apunten a variar el tratamiento aduanero o fiscal de la mercadería documentada, sin tener que entrar a analizar la idoneidad del ardid desplegado, ello no significa incurrir en el error de que toda declaración aduanera falsa configure así, sin más, esta modalidad de contrabando».

Que por consiguiente, con el resultado de la instrucción suplementaria cumplida, ha quedado desvirtuado el presunto ilícito investigado, ya que el hecho achacado no constituye delito, configurándose una causal extintiva de la

acción penal, por lo que cabe sobreseer la causa.

Que la doctrina enseña que «... para que proceda el sobreseimiento se requiere que hayan aparecido nuevas pruebas referidas a la causal fundamentada, y que para acreditar su evidencia no sea necesario el debate» y que «La presencia de una causal extintiva debe ser estimada independientemente en cualquier estado del proceso porque tiene valor impeditivo de la persecución y el juzgamiento sobre el fondo» (conf. Clariá Olmedo, «Derecho Penal», t.III, ps.15 y 110), criterio este que compartimos, por lo que hemos de discrepar con el Fiscal General también en este aspecto.

Que idéntico criterio ha sostenido el Tribunal Oral en lo Criminal y Federal de Paraná en autos «Mellares, H.A., 12/10/93, publicado en JPBA, t.92, N° 4354, al sostener que «Si bien el sobreseimiento por atipicidad resultante de la nueva prueba producida al tenor del art.357 del Cód. Procesal Penal, no encuentra basamento normativo explícito en el art. 361 del ritual, por translación se adecua implícitamente a la causal explícitamente establecida en el art. 336, inc. 3º del Cód. Procesal Penal, previsto para el tramo instructorio».

Que por tales consideraciones, doctrina y jurisprudencia citadas, oído que fuera el Fiscal General, el Tribunal Oral en lo Criminal Federal de Neuquén resuelve: I. Sobreseer en estas actuaciones a Lucius O. Crosby Gammill, en el orden del delito por el que fuera indagado, y procesado por aplicación de lo dispuesto en el art. 336 inc. 3º del Código Procesal Penal, dejando expresa constancia que la formación de este sumario no afecta el buen nombre y honor. II. Dejar sin efecto el secuestro del automotor incautado, reintegrándolo a Crosby Gammill quien deberá cumplir con los trámites necesarios ante la Administración General de Aduanas, de acuerdo a la situación migratoria que actualmente detente. - María del Carmen de la Berrera de Ingelmo - Aidée Vázquez Villar de Arguello - Eugenio Krom.

Nosotros, los

Existe una Ley, la 24.240 que establece quienes son sus destinatarios. En este sentido el art. 1º alude a los consumidores o usuarios, es decir en principio el tercero damnificado en un accidente de automotores no tiene protección de esta ley. Decimos en principio, pues puede subrogarse en los derechos del consumidor cuando el accidente resultare de un vicio de fabricación.

El artículo 40 de la ley del consumidor establecía: «Si el daño al consumidor resulta del vicio o defecto de la cosa o de la prestación del servicio responderá el productor, el fabricante, el importador, el distribuidor, el proveedor, el vendedor y quien haya puesto su marca en la cosa o servicio. El transportista responderá por los daños ocasionados a la cosa con motivo o en ocasión del servicio. La responsabilidad es solidaria, sin perjuicio de las acciones de repetición que correspondan. Sólo se li-

berará total o parcialmente quien demuestre que la causa del daño le ha sido ajena»; de allí la afirmación del párrafo precedente. Sin embargo el mismo fue vetado por el Poder Ejecutivo, lo que parecería negar la posibilidad de subrogación; sostenemos que ella ha quedado intacta por aplicación de la interpretación extensiva que se ha hecho del art. 1113 del Cód.Civil al considerar como con calidad de dueño al fabricante que se sirve económicamente de la cosa al colocarla en el mercado.

PLANES DE AHORRO PREVIO

Las cuestiones a comentar son diversas, sin embargo abordamos tres, pues consideramos que son las modificaciones más importantes que la Ley 24.240 produce en la adquisición de automotores por el sistema de comercialización de ahorro previo.

La primera de ellas es la concerniente al contralor del Banco Central de la República Argentina; la segunda es la modificación sistemática de la conformación de la oferta y su relación con la publicidad inductiva y por último la atinente a la metodología de contratación por adhesión.

a) Contralor del Banco Central de la República Argentina. El art.36 de la citada ley del consumidor establece: «**Requisitos.** En las operaciones de crédito para la adquisición de cosas o servicios deberá consignarse, bajo pena de nulidad: el precio de contado, el saldo de deuda, el total de los intereses a pagar, la tasa de interés efectiva anual, la forma de amortización de los intereses, otros

gastos si los hubiere, cantidad de pagos a realizar y su periodicidad, gastos extras o adicionales si los hubiere y monto total financiado a pagar. El Banco Central de la República Argentina adoptará las medidas conducentes para que las entidades sometidas a su jurisdicción cumplan, en las operaciones de crédito para consumo, con lo indicado por esta ley».

En cuanto a la primer parte consideramos que se trata de una cuestión sumamente importante pero que desgraciadamente ha sido mal redactado el artículo. La norma establece la obligatoriedad de que en las operaciones a crédito y en los planes de ahorro previo, que son los que tienen como destino final la adquisición de la unidad, debe establecerse con claridad el monto resultante de la operación económica así como las características de su formación y distribución prevista para la operación crediticia.

Esto encierra una doble cuestión: en primer lugar es parte del derecho a la información que posee el usuario de un crédito, y una segunda cuestión, tal vez aquí de mayor trascendencia, es lo atinente a la posibilidad fáctica y sencilla de que el adquirente pueda verificar el precio final del costo de su crédito, así como las diversas alternativas y rubros que se adicionan y en que conceptos, verbigracia poder escindir el precio de los gastos de administración, o establecer con claridad los punitivos, poder verificar si las cláusulas similares (falta de pago del usuario del préstamo o del adquirente del saldo del precio, se conciden con la misma situación de falta de cumplimiento en la entrega del vehículo, etc) poseen las mismas penalidades para ambas partes, etc.

No coincidimos en cuanto a la sanción de nulidad, pues hay que distinguir en cuanto a la nulidad del negocio que no puede decretarse, pues de lo contrario estaríamos obstruyendo la circulación de los bienes y servicios en la sociedad, o en última instancia perjudicando al adquirente al que le estamos negando la posibilidad de acceso al bien o servicio.

Lo que se trata aquí es de penalizar al acreedor, fabricante o prestatario que no haya cumplido con una disposición legal, y en este sentido no habrá que



consumidores

anular la cláusula o cláusulas que no se adecuen a la normativa, sino recrearlas y hacerlo con equilibrio económico y esta tarea será la más importante que asuman los jueces en la interpretación y revisión de estos contratos.

Con esto se encuentra relacionada la segunda parte del artículo, que establece el control de Banco Central de la República Argentina para las entidades de crédito que operen bajo su órbita. Creemos entonces, que se establece una clara obligación de vigilancia que implica no sólo

un control de forma sino de contenido, de allí que puede surgir la responsabilidad por omisión del Estado, ante el incumplimiento de esta normativa concreta.

Por otra parte pensamos que esta disposición es importante como herramienta para los magistrados, pues si existe una obligación de control ante el conflicto judicial de ese incumplimiento, entendemos que el juez podría solicitar al organismo estatal que efectúe los cálculos para el reacondicionamiento del contrato, o le brinde las pautas necesarias para hacerlo, pues entendemos que es una tarea de técnica actuarial muy importante que los magistrados no están capacitados para realizar.

Decimos esto porque debe entenderse la normativa con un sentido teleológico, es decir que el Banco Central de la República Argentina tiene la obligación impuesta por la ley para controlar, y si ha omitido tal cometido o lo ha realizado deficientemente, el magistrado lo puede obligar a cumplirlo y con ello formar la base para dictar su sentencia.

b) La publicidad y la conformación de la oferta - El art. 8° de la Ley 24.240 establece: «Efectos de la Publicidad.



Las precisiones formuladas en la publicidad o en anuncios prospectos, circulares u otros medios de difusión obligan al oferente y se tienen por incluidas en el contrato con el consumidor»

Sin duda la aplicación de la norma nos parece que entraña un solución a un viejo problema de la modernidad, el de la publicidad inductiva o subliminal y la conformación luego del contrato y su ejecución.

Lo interesante de la ley es que regula la publicidad de una manera amplia y le acuerda la misma categoría a todos los medios de difusión, con lo cual el mágico mundo de la televisión queda encuadrado, y a lo mejor se logra indirectamente un cambio positivo en la manipulación de los consumidores por este medio que tanto mal ha hecho.

En la misma norma del art. 8° debe aplicarse en los casos regulados en el art. Siguiente: Art. 9°: «Cosas Deficientes, Usadas o Reconstituidas. Cuando se ofrezcan en forma pública a los consumidores potenciales indeterminados cosas que presenten alguna deficiencia, que sean usadas o reconstituidas debe indicarse las circunstancias en forma precisa y notoria», ya que se trata del condicionamiento de una oferta y

hasta podríamos decir que en esta sistemática de ofrecimiento de bienes y servicios existe mayor fundamento para aplicar la normativa de la publicidad, pues es donde habitualmente se intenta confundir o engañar al consumidor o usuario.

En ambas situaciones sostenemos que se han modificado los arts. 1148 y siguientes del Cód.Civil, concernientes a la oferta pública y oferta de contrato.

c) La metodología de contratación por adhesión - Como lo hemos señalado, al tratar el contrato de adquisición por sistema de ahorro previo, éste se realiza por metodología de la contratación por adhesión. Precisamente la ley 24.240 ha abordado esta temática en el art. 38: «Contrato de Adhesión. Contratos en Formularios. La autoridad de aplicación vigilará que los contratos de adhesión o similares, no contengan cláusulas de las previstas en el artículo anterior. La misma atribución se ejercerá respecto de las cláusulas uniformes, generales o estandarizadas de los contratos hechos en formularios, reproducidos en serie y en general, cuando dichas cláusulas hayan sido redactadas unilateralmente por el proveedor de la cosa o servicio, sin que la contraparte

tuviera posibilidades de discutir su contenido».

En cuanto a la autoridad de aplicación creemos que puede producirse una controversia ya que en la Ley del Consumidor dicha autoridad es, por lo dispuesto en el art. 41, la Secretaría de Industria y Comercio y en cambio, la Inspección General de Justicia tiene a su cargo la supervisión e inscripción de las empresas de ahorro previo.

Entendemos que a partir de la sanción de la presente ley ha cambiado la competencia. Por un lado la Inspección de Personas Jurídicas seguirá registrando y supervisando a las entidades de ahorro previo, y por otro lado, la Secretaría de Comercio e Industria deberá supervisar lo concerniente a los contratos salvo lo concerniente al contenido económico de la operatoria que según el art. 36 supervisa el Banco Central.

La supervisión que ejercerá la Secretaría de Comercio e Industria está en íntima relación con la segunda parte del art. 38° y su art. Precedente: Art. 37: «**Interpretación:** Sin perjuicio de la validez del contrato, se tendrá por no convenidas:

a) Las cláusulas que desnaturalicen las obligaciones o limiten la responsabilidad por daños.

b) Las cláusulas que importen renuncia o restricción de los derechos del consumidor o amplíen los derechos de la otra parte.

c) Las cláusulas que contengan cualquier precepto que imponga la inversión de la carga de la prueba en perjuicio del consumidor.

La interpretación del contrato se hará en el sentido más favorable para el consumidor. Cuando existan dudas sobre los alcances de su obligación, se estará a la que sea menos gravosa. En caso de que el oferente viole el deber de la buena fe en la etapa previa a la conclusión del contrato o en su celebración se transgreda el deber de la información o la legislación de defensa de la competencia o de lealtad comercial, el consumidor tendrá derecho a demandar la nulidad del contrato o la de una o más cláusulas. Cuando el juez declare la nulidad parcial, simultáneamente integrará el contrato, si ello fuera necesario».

Es decir que aparece así una idea de contralor previo para el contenido de

las cláusulas de esta tipología de contratación, lo cual si se ejercita bien es sumamente saludable.

Es altamente positiva la regulación, pues no sólo alcanza a las cláusulas particulares, sino también a las de índole general y prevé un párrafo final -en el art. 37- de orden diríamos axiológico, que prevé una interpretación por consumidor, y ello debe ser así por dos razones: la primera porque no interviene en la conformación del contenido de las cláusulas, y la segunda porque sin duda resulta ser la parte más débil del contrato.

EL DERECHO DE INFORMACIÓN

El art. 4° de la Ley 24.240 establece al respecto: «**Información:** Quienes produzcan, importen, distribuyan o comercialicen cosas o presten servicios, deben suministrar a los consumidores o usuarios, en forma cierta y objetiva, información veraz, detallada, eficaz y suficiente sobre las características esenciales de los mismos».

Decidimos tratarlo separadamente, pues nos parece que la normativa excede lo atinente a la compraventa por ahorro previo, pues es de índole más general.

El derecho de información y la consiguiente obligación de informar, surgen de las reglas con las que debe operarse en el mercado para evitar las distorsiones y mantener la transparencia del mismo.

Se prevé un derecho de información amplio, detallado y eficaz, que de no efectuarse, puede dar lugar a la aplicación de las sanciones establecidas en los art. 47 y 49 de la ley 24.240.

Por otra parte el derecho de información tiene mucho que ver con las condiciones de uso de los bienes y servicios y así lo establece el art. 5° de la citada ley: «**Protección al Consumidor.** Las cosas y servicios deben ser suministradas o prestados en forma tal que, utilizados en las condiciones previsibles o normales de uso, no presenten peligro alguno para la salud o integridad física de los consumidores o usuarios».

En el último párrafo del art. 6° expresa: «...En tales casos debe entregarse un manual en idioma nacional sobre el uso, la instalación y mantenimiento

de la cosa o servicio de que se trate y brindarle adecuado asesoramiento. Igual obligación regirá en todos los casos en que se trate de artículos importados, siendo los sujetos anunciados en el art. 4° responsables del contenido de la traducción», creímos que en el caso de los automotores la entrega de manuales con instrucciones de uso y condiciones de mantenimiento son fundamentales para luego evaluar los accidentes de automotores, pues al comprobarse una falta en la obligación de manutención del automotor o deficiente realización por la fábrica puede generar su responsabilidad.

SERVICIO TÉCNICO Y REPARACIONES

La normativa contempla dos situaciones que entendemos, en materia de automotores pueden ser importantes.

La primera respecto al art. 12: «**Servicio Técnico:** Los fabricantes, importadores y vendedores de las cosas mencionadas en el artículo anterior, deben asegurar un servicio técnico adecuado y el suministro de partes y repuestos».

La idea central es la de ir consolidando a favor del consumidor un derecho a la integridad de la prestación, de tal forma que la existencia de la prestación de servicio técnico apunta en este sentido y asegura, conjuntamente con el certificado de garantía -art.14-, que la situación pos entrega es una continuidad del contrato con esta carga que deberá asumir la empresa.

Directamente se está tendiendo a asegurar una mejor calidad de productos y servicios, pues de lo contrario, las empresas al asumir el servicio técnico y la garantía deberán desembolsar importantes sumas para mantener esta obligación legal, si tuvieran un número considerable de requerimientos.

En cuanto a la reparación, no sólo se establece como obligación, sino que además se legisla sobre las constancias que deberá poseer el certificado o documentación, por otra parte el art. 17 prevé la posibilidad para el consumidor, hasta de solicitar la sustitución del bien. Salvo por supuesto la posibilidad de optar por la acción por vicios redhibitorios regulada en el Código Civil.

Atarse a

Los fabricantes de automóviles han dedicado buena parte de sus investigaciones técnicas no sólo a mejorar y actualizar permanentemente el diseño de las carrocerías sino también a perfeccionar e incorporar nuevos elementos de seguridad a favor del usuario.

En un comienzo, el esfuerzo estuvo orientado a la seguridad activa, es decir, a aquella que apuntaba a las facetas de percepción, identificación y utilización de los sistemas del vehículo, a fin de evitar y minimizar la producción de accidentes. A título de ejemplo, podríamos citar entre otros el control de la tracción, la suspensión, el sistema de dirección, los espejos retrovisores, las luces, etc.

Posteriormente, como resultado del aumento de la siniestralidad, surgió el concepto de seguridad pasiva, mediante el cual se introdujeron mejoras que

apuntaron fundamentalmente a la protección de los ocupantes del vehículo, evitando las superficies agresivas de los interiores, e incorporando sistemas de salvaguardia como las barras laterales de refuerzo, los air bags, la columna de dirección colapsable, los apoyacabezas y los cinturones de seguridad.

Vamos a hablar de éstos últimos, comenzando por diferenciarlos como un elemento que evita la eyección del usuario del habitáculo, y que, adecuadamente colocados, disminuye el efecto de los impactos que puedan producirse contra el volante, instrumental, parabrisas, etc. Es, en resumen, un sistema de sujeción del cuerpo humano, cuya eficacia ha sido suficientemente demostrada, que sirve para retener al ocupante ante una colisión (ver tabla).

No debemos olvidar que por efecto del principio físico de inercia, los cuer-

pos en movimiento tienden a preservar en un estado de reposo o de movimiento rectilíneo uniforme, respecto de un sistema de referencia inercial. Esto significa que los ocupantes del vehículo mantienen la velocidad que tenía el móvil al momento del choque, con idéntica magnitud y sentido. En este caso, de no tener el cinturón correctamente colocados, las lesiones pueden resultar muy severas, inclusive provocar la muerte.

Recordemos que nuestra Ley Nacional de Tránsito n.º 24.449 en su artículo 40) Inc. k), "Requisito para circular" dice claramente que: "Para poder circular con automotor es indispensable que sus ocupantes usen los correaes de seguridad en los vehículos que por reglamentación deban poseerlos", aclarando que esto involucra a todos los automóviles de uso particular, autos de alquiler, vehículos para transportes de

Porcentaje estimado de reducción de fallecidos por mecanismos de actuación del cinturón de seguridad

Tipo de accidente	Evitación de la eyección	Evitación de lesiones en el interior	Reducción Total
Colisión con impacto frontal	9	34	43
Colisión con impacto fronto-lateral derecho	21	20	41
Colisión con impacto lateral Derecho	17	22	39
Colisión con impacto posterior	23	26	49
Colisión con impacto lateral izquierdo	8	19	27
Colisión con impacto fronto-lateral izquierdo	12	26	38
No colisiones (Vuelcos)	63	14	77

Nota: los datos se refieren al conductor, aunque son similares para el ocupante del asiento anterior derecho, modificando los porcentajes en colisiones con impactos en el lado derecho y en el lado izquierdo. Fuente: Seguridad vial y Medicina del Tráfico- F.J. Alvarez Gonzalez-Ed. Masson (1997).

la vida

escolares, vehículos para transporte público de pasajeros, que no contengan mas de ocho asientos, además del asiento del conductor y vehículos para transporte de larga distancia, en cuyo caso deberán tener correajes de sujeción de tipo pélvico (abdominal o cintura) en los asientos delanteros de ambas filas, ambas hileras y en el asientos de la última fila ubicado frente al pasillo de tránsito.

Apuntando específicamente al vehículo de uso particular, diremos que en general vienen equipados con cinturones del tipo de tres puntos para los asientos delanteros, y al menos con similares de tipo abdominal para los asientos traseros, en concordancia con la totalidad de pasajeros que pueda transportar el mismo, existiendo diferentes configuraciones según la categoría del automotor, especificadas en el anexo C.1 de la ley anteriormente mencionada.

Hasta aquí solo hemos hecho hincapié en algunos aspectos técnico-legales que sustentan la razonabilidad de la utilización de este importante elemento. Pero que es lo que ocurre en la realidad?. Solamente un ínfimo porcentaje de los conductores de nuestro país lo utilizan, aduciendo el resto incomodidad, olvido, autosuficiencia en su modo de conducir, miedo a quedar atrapado en una colisión y otra serie de argumentos que sin dudas carecen del más mínimo sustento desde el punto de vista de la seguridad propia y de sus eventuales acompañantes.

Consecuentemente, es necesario y prudente que siga estos consejos:

En toda ocasión, por mínimo que resulte el viaje a realizar colóquese el cinturón de seguridad y hágalo colocar a todos el resto de sus acompañantes si los hubiere.

No inicie la marcha hasta que el primer punto se haya satisfecho.

No lleve niños menores de diez años en el asiento delantero, ubíquelos en el asiento trasero, y si son muy pequeños en los dispositivos de retención o sillas



especialmente diseñadas al efecto, vinculados al cinturón de seguridad respectivo.

Evite que sus eventuales acompañantes lleven niños sobre sus rodillas, utilizando el propio cinturón de seguridad como elementos de sujeción para dos personas. Esto lo único que hace es aumentar la masa y ante una imprevista desaceleración, provocar serios daños, fundamentalmente en la cintura.

Ajuste convenientemente el cinturón a su cuerpo. No lo use suelto o flojo. Quizás evite una multa pero no las consecuencias de un accidente. Con mayor razón esta operación debe ser constatada en cada oportunidad si su vehículo cuenta con air bags frontales, dado que si se disparan por cualquier colisión o inconveniente técnico, los mismos lo hacen a razón de 300 km. por hora, en cuyo caso, de no llevar el cinturón co-

rectamente colocados, las lesiones resultarán mas serias de lo normal.

No lleve mas ocupantes que el total especificado por el fabricante, utilizando un solo cinturón de seguridad para cada uno de ellos.

Haga revisar por un especialista los cinturones de seguridad si estos han actuado durante una colisión. En caso de necesitar cambiarlos, exija que los nuevos satisfagan las normas técnica vigentes (IRAM-AITA 1 k 14 y K15).

Practique todos estos puntos y haga de esto un hábito. De eso se trata, de generar una sana costumbre que casi pase imperceptible para usted y los suyos. Y si aún todo lo anterior no logró convencerlo, recuerde la frase de aquél señor maestro de maestros que fuera Don. Juan Manuel Fangio: **"Use el cinturón de seguridad, porque de él puede depender su vida"**.

Oídos

El último estudio realizado por el Instituto de Seguridad y Educación Vial a fines de 1998 demuestra que el nivel de ruidos en la calles de Buenos Aires es cada vez mayor. Desde la primera muestra tomada en 1993 la contaminación sonora aumentó, en promedio, diez decibelios. Faltan medidas para paliar esta situación.



La problemática del ruido que afecta a Buenos Aires no es nueva. De hecho los primeros estudios realizados sobre el tema por el Instituto de Seguridad y Educación Vial (ISEV), que datan de 1993, ya demostraban que varios puntos de la Capital Federal tienen un nivel promedio de ruidos bastante alto. Pese a que aquel estudio dio el alerta sobre el tema, poco se ha hecho hasta el momento para reducir este techo. Peor aún, ni siquiera se pudo detener el incremento del nivel de contaminación sonora, según se aprecia en el último informe realizado por el ISEV a fines del año pasado.

En el primer documento se identificaron cinco esquinas que presentaban un nivel crítico de ruido.

Este tipo de relevamiento se repitió en los mismos lugares durante los últimos seis años. Este seguimiento arroja como resultado que la contaminación sonora se incrementó en un promedio de diez decibelios (db). De los 92 decibelios registrados en Santa Fe y J. B. Justo y los 89 alcanzados en Santa Fe y Coronel Díaz en 1993 se pasó a picos que superaron los 104 db y 100 db en las mismas esquinas durante 1998. Para tener una idea de la peligrosidad que reviste los niveles alcanzados basta con aclarar que pasados los 80 db se corre serio riesgo de una lesión en el oído luego de una exposición prolongada.

Asimismo, en el último informe se estableció que los barrios más afectados son centro, Once, Retiro, Constitución, Belgrano y Barrio Norte, y que un período de diez minutos en el Centro una persona está expuesta a un promedio de nueve picos de ruido de más de 100 db.

Si bien es cierto que el aumento en la densidad de la población, la mecanización de la mayor parte de las actividades y, sobre todo, el incremento del uso de medios de transporte (se estima que casi tres millones de vehículos circulan diariamente por la Capital Federal) no pueden soslayarse, también es verdad que se ha trabajado poco en este asunto desde el punto de vista legislativo. No alcanza con que la ley disponga la obligatoriedad de la utilización de motores

Sordos

ubicados en la parte trasera de los colectivos, por ejemplo, porque más que una solución para la contaminación ambiental es un paliativo para la salud de los choferes y de los pasajeros. Y pese a que en la última licitación para la recolección de los residuos se dispuso 81 db como nivel máximo de emisión de ruidos por parte de los camiones compactadores de basura (igualando reglamentaciones europeas), tanto el transporte público de pasajeros como el de cargas siguen estando en el ojo de la tormenta, por ser los vehículos con motores diesel más potentes y ruidosos.

Por otra parte, hechos como la creación de estacionamientos gigantescos debajo de la Avenida 9 de Julio van a contramano de la usanza del resto de los países desarrollados y resultan una invitación para que todo el mundo llegue hasta la Capital con su vehículo particular, con los inconvenientes que esto implica. Según se pudo averiguar, ya habría medidas para paliar estas situaciones, como aumentar el precio de los estacionamientos del macrocentro y el microcentro, y establecer límites de horario a la circulación de transportes de cargas.

Queda en el debe todavía la implementación de la verificación técnica vehicular en el ámbito de la Capital federal, una medida vital para depurar el parque automotor. Según datos aportados por la Cámara Argentina de Verificadores de Autos un tres por ciento de los 600.000 vehículos revisados en la provincia de Buenos Aires durante el año pasado no pasó satisfactoriamente los estándares establecidos por la ley provincial 11.430 para la emisión de ruidos (82 db para vehículos particulares, 83 db para vehículos diésel, 84 db para transportes de carga de menos de 3500 Kg. y 89 db para transportes de carga de más de 3500 Kg.). La reciente reimplementación del Plan Canje (aunque esta vez más por cuestiones económicas que por seguridad) es la otra medida que hacía falta para contribuir con la «limpieza» de aquellos autos que ya no están en condiciones de transitar por Buenos Aires y que, de alguna manera, están relacionados con la problemática del ruido.

Faltan controles y conciencia social

Enfrentar cada día las calles de Buenos Aires, en el rol de peatón o conductor, se convierte cada vez más en un desafío del que pocos salen indemnes: congestión de tránsito, calles cerradas, bocinazos, baches en calles y veredas, caños de escapes libres, conductores desaprensivos, motores fuera de punto y más.

Esta realidad nos golpea día a día y las consecuencias de estas exposiciones prolongadas en tiempo y espacio quedan reflejadas, con huellas profundas, en nuestro cuerpo y en nuestra conducta.

Entonces aparece la pregunta: ¿Que se hace para evitar esto? Si bien es cierto que el estado tiene la obligación de evitar parte de este desorden implementando la revisión técnica vehicular o ejerciendo el control policial, ¿que hacemos nosotros como

ciudadanos para evitar esto?. Si por desidia no revisamos nuestro vehículo, si por moda permitimos que nuestros hijos utilicen caños de escape libre en su auto, si por apuro tocamos enfurecidamente la bocina, sin darnos cuenta estamos colaborando para mantener a Buenos Aires dentro del ranking de las ciudades más ruidosas del mundo.

Entonces nuestro ritmo de vida hace que podamos estar expuestos, en ocasiones, a ruidos de más de cien decibelios durante una hora y media. En este caso el oído necesitará dieciséis horas de reposo para estabilizarse y volver a escuchar, por ejemplo, la caída de una hoja de un árbol. ¿Escuchó?

Hugo Vidal Fernández
Consejero Directivo ISEV

LOS PUNTOS MÁS RUIDOSOS DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

Esquina	Año 98	Año 97	Año 96	Año 95	Año 93
Lima y Garay	98.9 db	96,2 db	94.1 db	93.7 db	91 db
Santa Fe y J. B. Justo	104.5 db	103.2 db	102.3 db	101 db	92 db
Santa Fe y Cnel. Díaz	100.2 db	99.4 db	99 db	97 db	89 db
Corrientes y C. Pellegrini	94.3 db	93.7 db	93 db	88 db	84 db
Pueyrredón y B. Mitre	99.3 db		94.7 db	94 db	91 db

¿QUÉ ES EL RUIDO?

Técnicamente se denomina ruido al sonido no deseado. Para medir el sonido hay que tener en cuenta dos parámetros: el nivel y la frecuencia. De estos dos parámetros, el que más relevancia tiene en este caso es el nivel, porque se usa para describir la fuerza relativa o presión, que se expresa en decibelios (db). Se trata de una escala que se extiende de 0 a 120 db, en donde se encuentra el umbral del dolor acústico, pese a que aun puede llegar a valores más altos. Por su parte, la frecuencia caracteriza al tono del sonido. Se expresa en hercios y representa el número de ciclos de variación de la presión por segundo. Cuanto más elevada es la frecuencia, mayor es el peligro que reviste el sonido. También es muy importante, sin embargo, tener en cuenta la duración de un sonido. Una exposición prolongada de un sonido no demasiado alto puede generar una lesión auditiva.

Cómo circular con seguridad

La crónica diaria nos da cuenta que los llamados "choques en cade-



na" se producen cada vez con más frecuencia dejando también como

saldo más víctimas. En la mayoría de los casos se debe a que los vehículos no guardan entre sí la "distancia de seguridad", por supuesto que la misma varía según la velocidad que se desarrolla, pero en forma sencilla se explica como puede hacerse para mantener dicha distancia lo cual nos permitiría frenar sin impactar a quien marcha adelante de nosotros y si el que nos sigue ha tomado la misma precaución, saldremos del incidente sin mayores consecuencias.

Suele ocurrir que en una fila donde varios mantienen la "distancia de seguridad" y el cuarto o quinto coche no lo hace, dado que se desplaza "pisando la cola" del que lo antecede, sean estos los más perjudicados ya que impactarían fuerte-

mente contra el vehículo que lo precede.

La "distancia de seguridad" es la recorrida en dos segundos y para verificarla haremos lo siguiente: con la vista puesta en el rodado que marcha adelante de nosotros buscaremos un punto fijo de referencia que puede ser una señal, una columna, un mojón, etc.. Al pasar el mismo por ese lugar contaremos "mil ciento uno, mil ciento dos" y al terminar de decir esto debemos pasar nosotros por ese punto fijo. Por lo tanto cuanto mayor sea la distancia es porque es mayor la velocidad o viceversa. Generalmente no se tiene en cuenta la consideración la extensión que se recorre en un segundo, sobre todo a velocidades elevadas, dado que la menor distracción, por ejemplo sacudir la ceniza del cigarrillo, levantar y colocar un cassette, etc., implica más de un segundo, con las posibles consecuencias de choques inimaginables.

Dichas distancias son las mínimas y son menores que las requeridas para frenar, pero debe tenerse en cuenta que quien nos precede también tomara su espacio en forma simultánea; pero los "tiempos de reacción" (tiempo que transcurre desde que el conductor decide aplicar los frenos hasta que el sistema actúa y cuyo valor va desde 3/5 de segundo hasta un segundo) se le van restando a cada conductor de la fila. Dicho en otros términos la distancia recorrida antes de que los frenos actúen y tomando un segundo como tiempo de reacción son los valores de la velocidad en metros/segundos de la tabla anterior.

Es seguro que manteniendo la distancia prudencial no evitaremos al "no educado" quien aprovechando ese espacio ira hilvanando la fila, pero lo anterior está dirigido a los que en rutas (ej.: ruta 2) caminan a la máxima permitida o sea 110 km./h y lo pueden hacer sin sobresalto, evitando accidentes que posiblemente involucren a terceros pasivos. Tengamos en cuenta que en un accidente, normalmente un solo conductor es el culpable.

KM/hora	Metro/Segundo	Dist.Mínima de Seguridad
20	5,55	11 metros
40	11,11	22,22
60	16,66	32,32
80	22,22	44,44
100	27,77	55,54
110	30,55	61,11
120	33,33	66,66
130	36,11	72,22
140	28,88	77,76
160	44,44	88,88
180	50,00	100,00
200	55,55	111,10

Para obtener los m/seg., se dividen los Km/hora por 3,6, ej: 60/3,6 = 16,66

XIV Encuentro del Comité Latinoamericano de Consulta Registral

Entre los días 9 al 13 de agosto de 1999 en la Isla Margarita, República de Venezuela, y de conformidad a lo establecido al respecto en el Acta de Panamá, suscripta en ocasión de cerrar el XIII Encuentro del Comité en la ciudad de Panamá de agosto de 1998, se desarrollará un nuevo encuentro.

Este evento cuenta con la organización del ASORESVEN (Asociación de Registros Subalternos de Venezuela), cuyo presidente es el Dr. Carlos R. Velandía S., y ha sido especialmente invitada a su concurrencia a cubrir este evento nuestra Revista Ambito Registral, como asimismo a invitar a través de nuestra Asociación a todos los Registradores del Automotor de Argentina que deseen participar.

TEMARIO

DOCUMENTOS INSCRIBIBLES:

Las formas tradicionales y el documento electrónico. Responsabilidad que genera. Firma digital.

MEJORAMIENTO TECNICO DE LOS REGISTROS: Metodología para la modernización registral. Bases para un convenio que atienda tanto la Compatibilización Técnica, como la Armonización de los Derechos Nacionales de los países del Area.

REGISTROS DE LA PROPIEDAD INMUEBLE: Documentos emitidos para la registración de los derechos, con motivo de planes especiales (o leyes especiales) para regularizar las áreas urbanas y rurales. Garantías reales (mobiliarias e inmobiliarias), generadas por planes especiales de intitulación de áreas afectadas a regularización dominial.

REGISTROS DE PERSONAS JURIDICAS (Mercantiles y Entidades sin fines de lucro): Técnicas de Registro

Mercantil en desuso (dificultades que crean). Sustitución de los procedimientos tradicionales. Técnicas modernas. La inmatriculación, compatibilización con otros registros.

REGISTRO AUTOMOTOR: Problemas que genera la institución de Registros de la Propiedad Automotor. Experiencias de los ya existentes. Los servicios registrales en el Registro Automotor, costos, tiempos de realización. Aplicación de sistemas electrónicos a los servicios.

ASOCIADOS QUE DESEEN PARTICIPAR DEL ENCUESTRO

Dirigirse a nuestra Dirección (Salta 402 - 9400 Río Gallegos-Santa Cruz-

Telefax 02966 42-5878/9066) o a la sede central de nuestra entidad, hasta el 15 de Julio del corriente año.



AAERPA acompaña el proceso de modernización de los Registros en Argentina



Cada Registro del país, oficinas descentralizadas y autónomas, que funcionan con parámetros similares a los de una empresa privada, con la única excepción de que su campo de acción está delimitado con precisión, tiene el objetivo de la administración, desarrollo y conservación del sistema registral del automotor en nuestro país.

AAERPA hacia los Registros del mañana

DIGESTO

Cronograma Reglamentario de Interés

Se sintetiza en estas páginas toda la normativa automotor y prendaria difundida por la Dirección Nacional del Automotor entre el 16/10/98 y el 31/3/99. Como es costumbre, ha sido eliminada de esta reseña toda comunicación jurisdiccional referida a la recaudación de sellos y patentes, junto a otras medidas consideradas de escaso alcance. Reiteramos nuestro agradecimiento al Departamento de Inspecciones de la Dirección Nacional, por facilitarnos el acceso a su base de datos

1. ACTUALIZACIÓN DEL DIGESTO DE NORMAS TÉCNICO-REGISTRALES

a) Nota C.A.N. 261/98 : Remitió 8 páginas para reemplazar en el D.N.T.R. El nuevo texto incorporó las modificaciones instrumentadas por las disposiciones D.N. 1018/98 y 1019/98. Ellas se refirieron al destino de ejemplares de los Certificados de Dominio y a la anotación de Prendas para vehículos inscriptos al amparo del régimen de discapacitados.

b) Orden R.N. 550/98 : Sustituyó los anexos de distintos capítulos y secciones del Título II del DNTR. Actualizó el listado de «Empresas facultadas a emitir Certificados de Fabricación», el de «Fábricas de Acoplados», el de «Fábricas Terminales de Carrocerías para vehículos destinados al transporte de pasajeros» y el de «Fábricas Terminales de Motovehículos».

c) Nota C.A.N. 293/98 : Remitió 34 páginas para reemplazar en el Título II del D.N.T.R. El nuevo texto modificó los anexos que enumeran las fábricas y empresas terminales inscriptas ante la Dirección Nacional. Incorporó también el Capítulo XXII del Título, referido a las «Empresas Fabricantes de Automotores no autopropulsados» (acoplados y semiacoplados). Atendió de esta forma a lo que fuera ordenado por las disposiciones D.N. 317/97 y 1117/98.

d) Orden R.N. 626/98 : Sustituyó la nómina de regímenes de importación de automotores contenida en el punto VI, anexo VI, Sección 3, Capítulo I, Título II del D.N.T.R.

e) Orden R.N. 735/98 : Sustituyó el texto del D.N.T.R. que enumera los diversos regímenes de importación de automotores. Las modificaciones fueron introducidas por la providencia C.A.D.A. N° 12, emanada del Coordinador del Área Delegaciones Aduaneras.

f) Nota C.A.N. 303/99 : Remitió 10 páginas para reemplazar en los Títulos I y II del DNTR. El nuevo texto dejó suprimida la exigencia de verificación previa a la anotación de transferencias sobre ciertos vehículos, confeccionando también una nueva nómina de regímenes de importación para automotores. Se incorporaron de esta manera las modificaciones introducidas por medio de la disposición D.N. 1253/98 y órdenes R.N. 626/98 y 735/98.

g) Orden R.N. 311/99 : Modificó -nuevamente- el listado de regímenes de importación de automotores obrante en el D.N.T.R. En

esta oportunidad, la sustitución estuvo motivada por la sanción de la Providencia C.A.D.A. N° 13.

h) Nota C.A.N. 306/99 : Remitió 76 páginas para reemplazar en los Títulos I y II del DNTR. El nuevo texto incorporó la normativa diseñada para el funcionamiento del Plan Canje y las modificaciones referidas al régimen vigente para Comerciantes Habitualistas. De esta forma, incorporó lo previsto por las disposiciones D.N. 227/99, 267/99 y 329/99.

2. IMPUESTO DE EMERGENCIA DOCENTE

a) Resolución Gral. A.F.I.P. 332/99 : Determinó que los Encargados de Registro automotor y motovehículos actuarían como agentes de retención en relación al nuevo Impuesto de Emergencia creado para financiar el Fondo Nacional de Incentivo Docente. Estableció diversas formalidades relativas al cumplimiento de esta obligación, reglamentando la ley 25.053.

b) Circular D.N. 3/99 : Describió el régimen de percepción para el Impuesto Docente. La recaudación del tributo -de acuerdo a lo establecido por Resolución Gral. A.F.I.P. 332/99- estaría a cargo de los Encargados de Registro. Resumió entonces aquella norma, indicando el 8/2/99 como fecha de inicio de la imposición para los automotores y motovehículos afectados. Aludió a la oportunidad para percibir el impuesto (presentación de trámites de inscripción inicial o transferencia) y al método para determinar su monto. Enumeró los casos en que no corresponde su aplicación (por valor del automotor, por cilindrada del motovehículo, por tratarse de vehículos afectados al transporte internacional de carga-pasajeros o por ser propiedad de representantes extranjeros en el país) y refirió también la documentación que deberá entregarse en el Registro para acreditar su pago. Adjuntó la Resolución General A.F.I.P. 332/99, la disposición D.N. 89/99, el formulario del «Certificado de Percepción» (que sería de libre impresión) y los cuadernillos de tablas de valuación para automotores y motovehículos.

c) Disposición D.N. 89/99 : Aprobó un modelo de «Certificado de Percepción» para el Impuesto de Emergencia Docente, que sería de libre impresión. El formulario debería entregarse a los sujetos pasibles del impuesto, junto a su recibo de pago.

d) Resolución Gral. A.F.I.P. 368/99 : Modificó el régimen de percepción para el impuesto de emergencia a los automotores, motocicletas, motos, embarcaciones y aeronaves (Impuesto de Emergencia Docente). Las modificaciones esenciales del articulado fueron resumidas en la Circular D.N. 6/99, que se hizo llegar junto a esta norma.

e) Circular D.N. 6/99 : Resumió las modificaciones introducidas al régimen de percepción para el impuesto de emergencia docente. Destacó entonces el agregado de nuevas categorías de automotores exceptuados, aclarando la aplicación de la alícuota para vehículos afectados al transporte de carga o pasajeros y la determinación de valor sobre las transferencias de automotores recuperados por compañías de seguro. Se refirió también a las consecuencias del no pago del impuesto (observación del trámite), a la inscripción de los Encargados como agentes de percepción, a la forma de depósito para las sumas percibidas y a la correcta confección del «Certificado de Percepción».

f) Circular D.N. 7/99 : Remitió a los Registros Seccionales un disquete conteniendo el sistema SICORE -que genera la declaración jurada del Impuesto de Emergencia Docente-, junto con un instructivo para su instalación y operación. Informó sobre el equipo donde debería instalarse el software y comunicó la ventanilla de la Dirección General Impositiva donde habría de presentarse la documentación generada mensualmente.

g) Circular D.N. 8/99 : Recordó que la recaudación devenida del Impuesto de Emergencia Docente debería depositarse en la agencia de la DGI donde se encontrare inscripto cada Encargado de Registro. No obstante, destacó que -de considerarse conveniente- podría también solicitarse el cambio de domicilio a la agencia que correspondiere al Seccional.

h) Resolución Gral. A.F.I.P. 394/99 : Se refirió a la alícuota del 1% que debería aplicarse a los automotores de uso oficial y a los destinados al transporte de carga o de pasajeros, aún cuando su valuación superare los \$ 20.000. Por otra parte, unificó las fechas de rendición para el impuesto docente con las obligaciones que los agentes pudieren tener por otros regímenes.

i) Circular D.N. 11/99 : Aclaró diversos aspectos referidos a la Base de Cálculo que debería considerarse para liquidar el impuesto de emergencia docente. Aludió a la prioridad del valor declarado sobre el valor de tabla y a la metodología que habría de aplicarse frente a las transferencias a título gratuito, entre otros aspectos.

j) Circular D.N. 13/99 : Destacó las aclaraciones que la Resolución General A.F.I.P. 394/99 efectuó sobre la determinación de alícuota para automotores y sobre la presentación unificada de declaraciones juradas y saldos de distintos regímenes. Recomendó también la anotación de la tributación docente en la Hoja de Registro de cada legajo, informó el destino correcto de los ejemplares del «Certificado de Percepción» y el agregado de una columna referida al Impuesto de Emergencia Docente en la «Planilla de Caja».

k) Resolución Gral. A.F.I.P. 431/99 : Informó que, para los automotores radicados en la Provincia de Tierra del Fuego y para aquellos cuya titularidad de dominio correspondiere a personas discapacitadas, no correspondería percibir -a partir del 8/2/99- el impuesto de emergencia docente de acuerdo a los valores de tabla (aún cuando éstos fueron superiores a los declarados en la Solicitud Tipo 08).

l) Circular D.N. 14/99 : Adjuntó la Resolución General A.F.I.P. 431/99, resumiendo su contenido.

m) Circular D.N. 16/99 : Solicitó que los Registros Seccionales remitieran a la Central de Fax de la Dirección Nacional el monto total de las percepciones cobradas y depositadas a favor de la D.G.I. durante el mes de febrero de 1999 ; con el objeto de evaluar estadísticamente el funcionamiento del nuevo sistema de recaudación. Por otra parte, informó que la inclusión de los Encargados como agentes de percepción del Impuesto Docente los hacía responsables de todas las normas dictadas por la A.F.I.P. al respecto, recomendando su lectura (citó doce artículos de la ley 11.683 y el artículo 6° de la ley 24.769 -Ley Penal Tributaria-).

n) Circular D.N. 19/99 : Comunicó que a partir del mes de Junio de 1999 tendrían que abonar el Impuesto de Emergencia Docente los propietarios de todos los automotores que conforman el parque. La Dirección Nacional giraría una notificación («Recordatorio») a todos los titulares de dominio, utilizando información que los Registros Seccionales deberían remitir al organismo central. Detalló la forma y las fechas para concretar ese envío.

3. VERIFICACIÓN

a) Disposición D.N. 1253/98 : Suprimió la exigencia de verificación previa a la anotación de transferencias para los automotores inscriptos inicialmente antes del 1/1/81, y para los motovehículos registrados antes del 1/1/94. Indicó que también debería considerarse extinguida la obligación sobre estos últimos cuando su cilindrada fuere igual o inferior a 125 cm³. -sin considerarse su modelo-. La medida fue dispuesta en virtud del excesivo costo del trámite que estas verificaciones provocan, en relación al valor de mercado de las unidades en cuestión. Aclaró que esta nueva reglamentación no impedía la verificación voluntaria del automotor por parte del adquirente que quisiera efectuarla. No estableció fecha para la entrada en vigencia de la medida, pero previó la sustitución del D.N.T.R., Título I, Capítulo VII, Sección I, artículo 1, inciso c).

b) Circular R.N. 413/98 : Adjuntó la disposición D.N. 1253/98, haciendo saber que su entrada en vigencia se produciría a los ocho días de la publicación en el Boletín Oficial. Esta publicación sería comunicada a los Registros Seccionales vía fax.

c) Circular D.N. 76/98 : Comunicó que la disposición D.N. 1253/98 -resumida en el inciso a) de este punto- había sido publicada en el Boletín Oficial de la República Argentina el día 3/12/98. Esta publicación determinó la entrada en vigencia de la nueva norma desde el 12/12/98.

d) Circular R.N. 96/99 : Aclaró que, en caso de declararse extraviado, robado o hurtado el Título del Automotor al peticionarse una transferencia, la verificación física del vehículo debería cumplirse en todos los casos -aún cuando este requisito no fuera exigible frente a la exclusiva petición de transferencia-. La misma obligación se extiende para los automotores inscriptos inicialmente antes del 1/1/81, cuando el trámite de transferencia deba presentarse junto al de Convocatoria Obligatoria -previéndose para el caso la posibilidad de presentar una Solicitud Tipo 121-.

4. REESTABLECIMIENTO DEL PLAN CANJE

a) Disposición D.N. 227/99 : Sustituyó, incorporó y modificó distintos artículos del DNTR, adecuando la normativa al funcionamiento del nuevo «Plan Canje» (sancionado mediante el Decreto P.E.N. 35/99 y la Resolución S.I.C.M. 81/99). No previó fecha de entrada en vigencia para el nuevo régimen.

b) Circular R.N. 73/99 : Informó que los Registros comenzarían a recibir, en breve, las instrucciones y los elementos necesarios para el despacho de las solicitudes de Baja de automotores para su desguace y destrucción -trámite que aún no se encontraba vigente-. Destacó que el Ente Cooperador remitiría de oficio a los Seccionales ejemplares del «Certificado de Desguace y Destrucción - Formulario 110-». Subrayó las medidas de seguridad que deberían adoptarse con ellos.

c) Circular D.N. 17/99 : Detalló distintos aspectos referidos a la actividad de los Registros Seccionales con relación al nuevo «Plan Canje», reglamentado por disposición D.N. 227/99. Destacó las condiciones registrales necesarias para aprobar las bajas, las medidas de seguridad que deberían respetarse con los «Certificados de Desguace y Destrucción», las posibilidades de cesión, las formalidades de intervención por parte de los Encargados y el tipo de controles que deberían practicarse sobre estos documentos.

d) Disposición D.N. 329/99 : Estableció que las firmas del cedente y cesionario estampadas en el Formulario 110 (Certificado de Desguace y Destrucción) no sólo podrían ser certificadas por Encargados de Registro, sino también por escribanos públicos y por las personas habilitadas por los concesionarios oficiales en deter-

minados casos. Detalló los Registros competentes para practicar esta certificación, citó los casos en que el concesionario podría hacerlo y previó también la obligatoria suscripción del Certificado por parte de todos los condóminos.

e) Circular D.N. 18/99 : Remitió la disposición D.N. 329/99, resumiendo su contenido.

5. ACREDITACIÓN TRIBUTARIA

a) Circular D.N. 78/98 : Comunicó la registración obligatoria de identificación tributaria a partir del 4/1/99. Ella debería ser acreditada por todas las personas físicas o jurídicas que peticionaren inscripciones iniciales, transferencias y diversos trámites vinculados a la registración de contratos prendarios. A partir de la fecha mencionada, no podría admitirse ningún tipo de declaración jurada o excepción a la norma.

b) Disposición D.N. 1391/98 : Reglamentó la obligatoria identificación tributaria adelantada mediante la circular D.N. 78/98. Enumeró la documentación que debería acompañarse para acreditar la inscripción en cada una de las claves (Clave Única de Identificación Tributaria -C.U.I.T.-, Clave de Identificación -C.D.I.- o Código Único de Identificación Laboral -C.U.I.L.-). Atendió de esta forma al Decreto 1108/98.

c) Disposición D.N. 1394/98 : Rectificó un error formal deslizado en la disposición D.N. 1391/98, referido a la fecha de inicio para la acreditación tributaria obligatoria.

d) Disposición D.N. 2/99 : Amplió el listado de documentación prevista por la disposición D.N. 1391/98 para la acreditación de claves y códigos de inscripción tributaria. Podrían presentarse a tal fin los formularios 160, 161, 560, 600 y 622, recibos de haberes emitidos por la ANSeS, constancias de consulta al padrón de aportantes intervenidos por la DGI y constancias de inscripción emitidas por la AFIP, la DGI o el ANSeS.

e) Circular R.N. 95/99 : Aclaró que no corresponde extender las diversas formas de acreditación tributaria -previstas por las disposiciones D.N. 1391/98 y 1394/98- a las presentaciones de prendas sobre bienes no registrables. Los Registros Prendarios, entonces, podrían -exclusivamente- aplicar esta normativa a los trámites vinculados con la maquinaria agrícola, vial o industrial.

6. CONVOCATORIA - RECARGO POR MORA

a) Circular R.N. 387/98 : Informó que, desde el 10/11/98 hasta el 1/5/99, quedaba suspendida la aplicación del «recargo por mora» previsto para presentación extemporánea del trámite de convocatoria obligatoria. A partir de esta última fecha -según se difundió en la circular- el recargo sería incrementado en un 25%. Suspendió entonces la aplicación del arancel N° 6, página 2 de la resolución de aranceles vigente, atendiendo a la disposición D.D.J. 101/98.

b) Circular D.N. 73/98 : Reiteró las fechas en que no debería aplicarse el «recargo por mora», aludido en el inciso anterior. Hizo saber que -encontrándose los plazos vencidos- toda convocatoria reviste el carácter de obligatoria, cualquiera fuere la forma en que se materialice.

7. CONVOCATORIA - SOLICITUD TIPO 121

a) Circular C.S.C. 36/98 : Comunicó que cualquier gestión referida a la auditoría de Solicitudes Tipo 121 debería ser gestionada en la calle Reconquista 1032, Piso 1°, Capital Federal. Difundió los teléfonos de esa Oficina.

8. CONVOCATORIA - PARQUE AUTOMOTOR ESTATAL

a) Disposición D.N. 1049/98 : Estableció que los automotores que fueren propiedad del Estado Nacional, Provincial o de las Municipalidades y sus Entes Autárquicos deberían cumplir con la Convocatoria Obligatoria entre el 1/12/98 y el 1/12/99 inclusive. Indicó que la fijación de este plazo estuvo motivada por la gran cantidad de automotores estatales voluntariamente reempadronados y por el considerable período transcurrido desde el vencimiento de todos los plazos para particulares. Modificó de esta manera el artículo 34, Capítulo II, Título III del D.N.T.R.

9. SISTEMA DE COMUNICACIONES DE TRÁMITES REGISTRALES (C.T.R.)

a) Disposición D.N. 1080/98 : Introdujo modificaciones formales sobre la disposición D.N. 825/98, sustituyendo su artículo 3°. Ajustó el nuevo texto de la norma al real funcionamiento del sistema y aclaró los plazos de envío de legajos por parte de los Registros habilitados.

b) Disposición D.N. 1178/98 : Redujo a 10 días el plazo para efectuar la remisión de legajos en los Registros Seccionales habilitados para operar el sistema de Comunicaciones de Trámites Registrales (C.T.R.). Este lapso -a considerarse desde la fecha de expedición del Certificado Dominial del Cambio de Radicación- sería de aplicación exclusiva para los envíos originados por trámites presentados en el Registro de radicación del legajo. Por otra parte, dejó sin efecto la retención de documentación expedida como consecuencia del trámite, en caso de no ser retirada antes del envío del legajo. Rectificó entonces el artículo 3° de la disposición D.N. 825/98, modificada por su similar 1080/98.

c) Circular D.N. 74/98 : Resumió algunas de las nuevas instrucciones que deberían atender los Registros habilitados para operar el sistema de Comunicación de Trámites Registrales (C.T.R.). Ellas estuvieron referidas al obligatorio envío de la documentación registral expedida frente a un Cambio de Radicación y a la reducción del plazo estipulado para la remisión de legajos en ciertos casos. Recordó también las previsiones que deberían tomarse antes de emitir un Certificado Dominial de Cambio de Radicación. Resumió de esta manera las modificaciones introducidas por la disposición D.N. 1178/98.

d) Disposiciones D.N. 1390/98, 127/99, 214/99, 235/99 y 330/99: Fueron habilitados 531 Registros Seccionales de la Capital Federal, provincia de Buenos Aires, Santa Fe, Mendoza, San Juan, Río Negro, La Pampa, Córdoba, Misiones, Corrientes, San Luis, Tierra del Fuego, Santa Cruz, Neuquén, La Rioja, Catamarca y Santiago del Estero para comenzar a operar los trámites de Cambio de Radicación a través del sistema de Comunicación de Trámites Registrales, a partir de distintas fechas previstas.

10. NUEVO RÉGIMEN PARA ACOPLADOS Y SEMIACOPLADOS

a) Disposición D.N. 1117/98 : Estableció, desde el 16/11/98, un nuevo régimen de registración para los automotores no autopropulsados (acoplados y semiacoplados). Dispuso formalidades para su anotación -Solicitud Tipo 01- y facultades externas de verificación y certificación de firmas, similares a las previstas para el resto de los fabricantes. Reglamentó el régimen de inscripción de estas empresas, la expedición de Certificados de Fabricación y el método de asignación de codificaciones para estas unidades. Atendió de esta manera los reclamos de reconocimiento formulados por los interesados, juzgándolos como legítimos. Incorporó de esta manera un Capítulo XXII al Título II del D.N.T.R.

b) Circular D.N. 72/98 : Adjuntó la disposición D.N. 1117/98, resumiendo las modificaciones introducidas al régimen de inscripción de acoplados y semiacoplados. Subrayó que estos cambios estuvieron destinados al reconocimiento de las empresas fabricantes y a la reglamentación de sus actividades frente al R.N.P.A.

11. CUATRICICLOS

a) Circular R.N. 90/99 : Comunicó que los cuatriciclos con dispositivo de enganche -como figura en sus certificados de importación- deberían ser considerados como maquinaria agrícola. Su registración, por tanto, debería practicarse en los Registros habilitados a tal efecto; entendiéndose como un error inexcusable su inscripción en los Seccionales de motovehículos.

12. AUTOMOTORES NO-AUTOPROPULSADOS

a) Circular D.T.R. 891/99 : Remitió un listado de las 64 empresas inscriptas hasta esa fecha en el Registro de Empresas Fabricantes de Automotores no-autopropulsados.

13. «MODELO-AÑO» DE LOS AUTOMOTORES

a) Circular D.N. 75/98 : Comunicó una excepción transitoria dispuesta para la determinación de «modelo-año» de los automotores.

dos que fueren despachados a plaza desde esa fecha. Atendió de esta manera la Resolución S.I.M. 808/98.

14. IMPUESTO DE EMERGENCIA - SISTEMA OSIRIS

a) Circular R.N. 319/98 : Adjuntó una nota donde la Administración Federal de Ingresos Públicos informó sobre la documentación con que podría acreditarse el pago del Impuesto Nacional de Emergencia - Ley 23.760. Los nuevos mecanismos previstos respondieron a la paulatina implementación del Sistema OSIRIS como operadora de recaudación.

15. MECANISMO DE CONTROL PARA LOS CERTIFICADOS DE IMPORTACIÓN

a) Circular D.N. 80/98 : Informó que había sido puesto en funcionamiento un sistema de verificación de impresión para los Certificados de Importación; tendiente a controlar la congruencia entre los datos consignados y los obrantes en la Dirección Nacional. Solicitó a los Delegados de Aduana poner a disposición de los verificadores intervinientes toda la documentación e información solicitada.

16. INFORMATIZACIÓN - NUEVOS REQUISITOS :

a) Disposición D.N. 1371/98 : Estableció la obligatoria adquisición de nuevos equipos técnicos en los Registros Seccionales. Describió las características de los dispositivos lomega Zip Drive, las fuentes de alimentación ininterrumpibles -U.P.S.- y las unidades lectoras de CD-ROM exigidas.

b) Circular D.N. 79/98 : Pormenorizó la necesidad de adoptar nuevas medidas de seguridad informática en los Registros. A partir de los 30 días hábiles tendría carácter obligatorio el uso de fuentes de alimentación alternativa (U.P.S.), que permitieran continuar utilizando el sistema operativo frente a la interrupción del suministro eléctrico. A partir de 30 días corridos sería obligatoria la realización de copias de seguridad (back ups) diarios y mensuales -utilizando equipos lomega Zip Drive- y la adquisición de unidades lectoras de CD-ROM. Se refirió también a la futura implementación de un sistema actualizado de inhibiciones y otras anotaciones personales, desde cualquier Registro Seccional. Amplió de esta manera los resguardos de seguridad previstos por la Circular D.N. 58/88.

c) Nota D.N. 6350/98 : Adjuntó la «Notas Tipo» que los Registros deberían remitir a las oficinas de A.C.A.R.A., en caso de solicitar la financiación prevista para la compra del nuevo equipamiento técnico. Detalló los montos, destinos y fechas de devolución para cada préstamo.

17. COMERCIANTES HABITUALISTAS

a) Disposición D.N. 267/99 : Modificó diversos aspectos relativos al régimen vigente para comerciantes habitualistas : suspendió la obligatoriedad de llevar «libros rubricados» que identificaran los automotores disponibles en cada local, derogó la imposición de comunicar a los Registros Seccionales de la jurisdicción las ventas realizadas y permitió la petición de transferencias a favor de estas firmas sin solicitud de Cédula de Identificación.

18. STOCKS MÍNIMOS

a) Circular D.N. 69/98 : Redujo el stock mínimo de placas patente para Convocatoria, fijándolo en un 25% del que fuera oportunamente asignado a cada Registro Seccional. El stock mínimo de placas para O km. no sufrió modificaciones, y el stock mínimo de Cédulas de Identificación debería calcularse sumando ambas cantidades.

19. EXTRAVÍOS, ROBOS Y HURTOS

a) Circular R.N. 108/99 : Se refirió a las denuncias formuladas sobre el extravío, robo y hurto de Títulos, Cédulas y Chapas-Patente. Enumeró los datos que habrían de contener y la forma bajo la que deberían ser presentadas.

20. PLANTAS VERIFICADORAS - BOLETÍN ESPECIAL

a) Circular D.N. 68/98 : Adjuntó un Boletín Especial detallando las

funciones de cada planta, para que cada Registro pudiera determinar la aptitud -o no- de la verificación realizada. Informó que el Boletín estaba actualizado al 18/9/98, dejando sin efecto toda comunicación formulada con anterioridad.

21. IDENTIFICACIÓN DEL PERSONAL DE LOS REGISTROS

a) Circular R.N. 355/98 : Adjuntó una serie de fichas para ser completadas con los datos personales del Encargado Titular, Suplente, Suplente Interino y demás empleados que se desempeñen en los Registros Seccionales del país. Las fichas deberían remitirse al Departamento Registros Nacionales, División Registros Seccionales.

b) Circular R.N. 50/99 : Solicitó la pronta remisión de los datos personales de todos los agentes que se desempeñen en cada Registro. Reiteró de esta forma el pedido efectuado por circular R.N. 355/98.

22. NUEVA LEYENDA PARA LA PAPELERÍA OFICIAL

a) Decreto P.E.N. 1081/98 : Dispuso, a partir del 1/1/99, la utilización de la leyenda «1999 - Año de la Exportación». Ella debería estamparse en toda la papelería oficial a utilizar por la Administración Pública Nacional centralizada, descentralizada y entes autárquicos. La medida -según indicó el decreto- respondió a la necesidad de concientizar a la población acerca de la importancia que el Gobierno Nacional otorga al incremento de las exportaciones para el fortalecimiento económico.

b) Nota D.D. 13/99 : Adjuntó una copia del Decreto P.E.N. 1081/98, citado precedentemente.

23. JUICIOS DE EJECUCIÓN FISCAL - PAGO DE ARANCELES

a) Circular D.N. 71/98 : Aludió a los pedidos de informes y a la inscripción de medidas cautelares emitidas en juicios de ejecución fiscal. Determinó que la percepción de los aranceles correspondientes a estos trámites debería quedar siempre diferida hasta el momento de la liquidación de costas. La medida -ordenada por el Decreto 1108/98, artículo 3º- debería aplicarse para aquellos casos en que la Administración Federal de Ingresos Públicos fuera parte del pleito.

24. ADMINISTRACIÓN FEDERAL DE INGRESOS PÚBLICOS - INSCRIPCIÓN DE PRENDAS.

a) Circular D.N. 62/98 : Comunicó que la Administración Federal de Ingresos Públicos sustituyó -por medio de la Resolución General 184/98- el régimen de facilidades de pago aplicable a la cancelación de deudas vencidas, que fuera establecido por Resolución General 27/97. Reiteró que entre las garantías que pueden constituirse por aplicación del régimen, fue prevista la inscripción de prendas con registro a favor de la citada administración federal, Dirección General Impositiva. Aludió a la circular D.N. 61/97, que comunicara la ahora derogada Resolución General A.F.I.P. 27/97.

25. ESTRUCTURA ADMINISTRATIVA DE LA DIRECCIÓN NACIONAL

a) Disposición D.N. 1308/98 : Creó el cuerpo de Delegados de la Dirección Nacional. Informó que estos funcionarios actuarían en las distintas provincias, regiones o ciudades del país, con el objeto de asistir al organismo central y servir de nexo entre Encargados, usuarios y organismos vinculados al sistema registral.

b) Disposición S.S.J. 109/98 : Creó el Consejo Asesor de la Dirección Nacional Automotor. Este cuerpo estaría integrado exclusivamente por quienes hubieren desempeñado los cargos de directores o subdirectores del organismo, con la función de asesorar al máximo responsable en ejercicio. Comunicó que la creación y el funcionamiento de este Consejo no provocaría nuevos gastos al Tesoro Nacional.

c) Disposición D.N. 128/99 : Designó 16 integrantes del cuerpo de delegados de la Dirección Nacional, de acuerdo a lo que fuera instrumentado por disposición D.N. 1308/98. Delimitó el ámbito de actuación para cada uno de estos funcionarios.

La doble y los efectos de

**POR EL DR. PROF.
JESÚS LÓPEZ MEDEL**
REGISTRADOR DE LA PROPIEDAD (J)
ACADÉMICO NUMERARIO DE LA
REAL ACADEMIA DE DOCTORES
(MADRID-ESPAÑA) Y, DE
JURISPRUDENCIA Y LEGISLACIÓN DE
ZARAGOZA-ESPAÑA



**TRABAJO PRESENTADO EN EL
XIII ENCUENTRO
LATINOAMERICANO DE
CONSULTA REGISTRAL
PANAMÁ, 1998**

El Derecho Hipotecario, o casi mejor, en nuestro caso, el Derecho Inmobiliario Registral ha tenido siempre, históricamente, la preocupación por la concordancia del aspecto formal—del que emana, en gran parte, la seguridad jurídica material— con la realidad física. Y ello, en el doble frente -sustancialmente- de estos dos tipos de situaciones: las estrictamente jurídicas, como «titulaciones» y «cargas» -con presunción juristantum y presunción de jure- y las materiales «existenciales» o «exactas», o «medidas».

Cuando el sistema -como el BGW alemán, o el ABGW, austriaco, operan con una evidente conexión Catastro -Registro- además de la escasa fuerza del distinguo «título» y «modo» - pueden considerarse excepcionales los supuestos puntales en que la realidad material no responda a la realidad formar, y a la inversa. (En los años 60, en que comisionado por el Colegio de Registradores de España, estudiamos con Álvarez Romero, el sistema Austriaco, pudimos apreciar personalmente, esa compenetración, que supone una serie de mecanismos que aquí no vamos a deta-

llar.)

De otro lado, mientras no llegue esa conexión «natural», y dentro de los sistemas latinos en que la inscripción no es constitutiva para los actos y negocios jurídicos inmobiliarios —salvo el de hipoteca— resulta que tenemos siempre un terreno fronterizo entre la voluntariedad de la inscripción —con una descripción que se «declara» y la aceptación social de la obligatoriedad.

En el Derecho Español histórico se llegó a hablar de una verdadera corriente desinscriptoria que no solo afectó al área rural, sino también en la urbana, aunque fuesen más graves los efectos en las fincas rústicas, por su menor valor.

Razones fiscales, de cultura, de inercia, de empobrecimiento social y humano, etc., motivaron un «despegue» o «salida» del Registro. -con interrupción temporal o definitiva del tracto- desde los primeros años de su creación -1861- con procedimientos o informaciones posesorias que, aunque rápidas, no siempre tuvieron las garantías precisas.

Existieron otros cauces -conversión, actas, o expedientes para inmatriculación o para acreditar un exceso. Pero el despliegue urbanístico, en unos casos, y en otros, con las grandes reformas o transformaciones rurales y agrarias, han producido alternativa específica, más coyunturales con lo que se llama doble inmatriculación, o también doble inscripción.

En el Derecho Español, esa situación, desde el primer momento, estuvo siempre prevista en la mente del legislador. Porque en su optimismo inscribitorio, nunca pudo imaginar la plena exactitud de fincas «formales» -a veces fruto, inicialmente, de una declaración de voluntad, no siempre exacta, y fincas «reales». Aun dentro de la liberalidad y bondad generalizadoras de los teóricos, y de los prácticos registrales, había que presuponer un campo para el error, al margen de la otra vertiente de la acción fraudulenta dolosa o negligente, tanto de las partes como de los responsables profesionales.

Esta sensación de humildad normativa -que a su vez entrañaba asunción de riesgos- sigue subsistiendo en la Ley

y Reglamento Hipotecario de España. Con la consiguiente formulación en el artículo 331 de la última norma citada:

«Si el que tuviere inscrita a su favor una finca creyere que otra inscripción de finca señalada bajo un número diferente se refiere al mismo inmueble, podrá pedir al Juez de Primera Instancia del lugar donde radique el Registro, que, con citación de los interesados y siempre que se pruebe la identidad de la finca, dicte auto ordenando que se extienda nota suficientemente expresiva de la doble inmatriculación al margen de ambas inscripciones. En el auto se reservarán los interesados la acciones de que se consideren asistidos sobre la declaración del mejor derecho al inmueble, que podrán ejercitar en el juicio declarativo correspondiente»

La ubicación de este precepto en el R.H. para la ejecución de la L.H. en España, ya es significativa. Porque se encuentra en el Título VI rubricado como «De la concordancia entre el Registro y la realidad jurídica», es decir inmediatamente después del V, eminentemente sustantivo, «De las Hipotecas», y anterior al VII, «De la rectificación de errores en los asientos».

Está, pues, al final, de esa serie de mecanismos para encontrar y asentar la realidad en el registro -expedientes de dominios y actas- para la inmatriculación y exceso de cabida, inmatriculaciones en sus diversas formas, declaraciones de obra nueva, expediente de liberación de cargas y gravámenes, inscripción de derechos reales sobre fincas no inscritas, etc. Y finalmente la doble inmatriculación, art. 313 que de suyo ha tenido y gozado de una amplia bibliografía.

La solución técnico jurídica ha querido presentarse como una más, entre otras muchas -a veces tachadas como deseos del legislador, con sentido estimulante o moralizador- para evitar fraudes y animando a la inmatriculación. Hay procedimientos, como los expedientes y actas, que exigen previamente una constancia de no identidad- certificación negativa y concreta, para continuar el procedimiento, el cual, con fre-

matriculación la informatización

cuencia se alarga, y hasta puede dar lugar a un cambio real o material de la finca, durante el proceso.

Partiendo de que todos los asientos están al amparo de los Tribunales «Art. 1 de la L.H.), y de que no se dan las intervenciones de Oficio, el Registrador no es un autocensor o autocontrolador, o autoinspector de las fincas tal como ha tenido acceso a los registros.

Aunque la intuición, o la dedicación en una misma oficina le puedan ayudar a operar posibles discrepancias, máxime cuando el documento estuviese en la Oficina, o lo obtuviese por los interesados.

El camino seguido por el legislador español es el de estimular a terceros la vigilancia o la diligencia de la situación real de sus inmuebles. Cuando por razones de negocio jurídico, o por cambios urbanísticos o reformas agrarios, la más obligada a aquella diligencia, puede venirse en conocimiento -«creencia» dice el art. 313 -de bajo otro número de finca registral, haya otro inmueble igual. Advirtiéndole que esto puede ocurrir, en la práctica no sólo en identidad total, sino de la parcial.

Cabría aquí el camino de la anotación de demanda, con unos cauces y efectos determinados, aunque con el riesgo de su limitación temporal. Y también el de rectificación de errores en el Registro, de lo que trata el título VII. Pero se ha quedado situar el problema, con mayor autonomía, es decir, que pudieran partirse de un error o no. En todo caso merece trato especial de la doble inmatriculación, como cuestión independiente.

Los efectos son el auto formal que ordena poner doble nota, en las dos fincas en «discusión». Y en el auto mismo se reservan las partes ir al juicio declarativo correspondiente. Preguntamos ¿Y si no lo hacen?... Y ¿si aun yendo al declaratorio y tener sentencia firme -incluso en el T.S.- como hemos conocido nosotros- ya no se vuelve al Juzgado inicial para ejecutar, y cancelar la doble inmatriculación?

Cuando se trata de litigantes, la responsabilidad es de ellos. Luego hay que arrastrar, la nota y las operaciones pos-

teriores. Porque no cierra el Registro tal declaración sobre la existencia de esa doble inmatriculación. Queda como una información más que puede llegar a sucesivas parcelaciones, fincas independientes, hipotecas, etc.

Indudablemente existe esa problemática que se agudiza en nuestros días, por la intensidad del tráfico inmobiliario, y los «intereses» de utilización del Registro. Todo ello exige una purificación cada vez más evidente. Por eso, creemos merece la pena un desarrollo y precisión de ese art. 313º del RH que acaso, tal como está redactado, pueda ser solución para algunos países Hispanoamericanos y latinos. Debiera decir acompasado de una normativa más precisa. Toda esa problemática tiene que estar contemplada dentro del grado de desarrollo de cada Oficina, sus perspectivas, y la aceptación y utilización de la Oficina Pública como ilustramiento de creencia y de fidelidad. De ahí que nosotros, respetuosos con las singularidades propias de cada país, solo queramos apuntar a una óptica, peculiar, de la informatización.

EFFECTOS DE LA INFORMATIZACIÓN EN LA DOBLE MATRICULACIÓN

Desde el momento que la «mecanización informatizada» -como instrumento, no como finalidad- se utilice ponderadamente, y de una manera gradual, podríamos obtener dos efectos de interés:

a) A medida de que se vayan implantando las hojas de soporte informáticos, trasladando asientos en los libros históricos -en cada país de una manera peculiar- las descripciones de fincas deben hacerse suficientemente precisas, es decir, tomando incluso los datos catastrales, para que esa referencia «física», sea la que constituya ya un dato inexcusable, para el futuro.

b) Las nuevas posteriores inscripciones, provengan por inmatriculación -con acceso en sus diversas formas- también han de venir con una base catastral, que es lo que actualmente ocurre en la le-

gislación española.

Con esas dos pautas básicas, podríamos decir que el problema de la doble inmatriculación quedaría sin extinguir, como de hecho está ocurriendo en la realidad inmobiliaria española. Y quedaría el residuo de los casos de falsedad, o fraude documental, errores singulares, algunos provenientes de la propia informatización, lo que siempre sería más fácil de corregir, y así habría que preverlo.

Claro está que para que eso suceda, el mecanismo estrictamente jurídico de inmatriculación -expedientes, actas, antigüedad de títulos, etc. tienen a su vez, que renovarse, y actualizarse, sobre todo para su sincronización catastral. Es decir, que si actualmente la preocupación judicial o registral, esta basada, o pensando en la prueba de titularidad y cargas -cosa que sigue siendo fundamental- es necesario profundizar -sin perjuicio de una mayor agilización- en todos esos resortes que nos permitan incorporar una finca en su realidad física.

Al propio tiempo también, la información cada vez más ha de prestar atención a los mecanismos informatizados. Al comienzo y al final de este proceso, hay una cuestión básica a la que nosotros hemos prestado atención: la coordinación de Registro-Catastro, como dos funciones distintas, nunca absorbidas por uno y otro, que son las tentaciones -con frecuencia cómodas- ante situar en un solo organismo aquella conexión.

Por razones políticas, o administrativas, y en ocasiones de oportunidad funcional, se ha pretendido, no ya el acercamiento, sino la unidad o la fusión instrumental. Posiblemente, en la desbordante informatización de los Registros de la Propiedad que hemos advertido en Latinoamérica, para pasar de un Registro cero o muy limitado, a un Registro total y único, aquella tentación de que la informatización catastral asuma la registral puede ser un riesgo.

Nosotros nos inclinamos por los efectos positivos ante la doble inmatriculación, tanto en el momento actual en el proceso de pasar a folios reales móviles informatizados, como para el futuro.

El nuevo régimen en materia de

POR ESC. CARMELO CURBELO
SORIA Y ESC. MIREYA
MARTÍNEZ

TRABAJO PRESENTADO EN EL
XIII ENCUENTRO
LATINOAMERICANO DE
CONSULTA REGISTRAL
PANAMÁ, 1998

La Ley N° 16.871, modificatoria del sistema registral uruguayo, fue sancionada por el Poder Legislativo (art. 144 de la Constitución de la República) y publicada en el Diario Oficial el 10 de octubre de 1997, previéndose en ella su vigencia a partir del 1° de Enero de 1998.

El organigrama jerárquico del servicio registral actual es el indicado en el Cuadro I.

A su vez, el servicio registral específico, se subdivide en tres Registros, independientemente de las Direcciones de Registros del Interior, y se esquematizan tal lo descrito en el Cuadro II.

Los Registros Nacionales de Comercio y Actos Personales son de carácter Nacional, con sede en Montevideo.

La Sección Inmobiliaria del Registro Nacional tiene competencia departamental y sede en la capital de cada departamento, además de los Registros locales de Pando y Ciudad de la Costa (Canelones).

Los Registros Nacionales de Automotores y Prendas sin desplazamientos (que forman la sección Mobiliaria del Registro de la Propiedad) tienen organización centralizada, pero funcionan con dependencias de nivel departamental y local.

CONCEPTOS PREVIOS

Esta ley no sólo introduce varias innovaciones frente al esquema tradicional, sino que nos ha obligado a adoptar algunos institutos y conceptos que son novedad en el Derecho Uruguayo, algunos importadores de regímenes que nos han servido de modelo, otros simplemente creados por iniciativa o rescatados de normas anteriores que no llegaron a aplicarse.

Por eso, y aunque más no sea como simple aproximación, debemos comprender algunos de esos conceptos, que trataremos de explicitarlos con carác-

ter general para su mejor comprensión al aplicarlos específicamente al funcionamiento práctico de la ley.

1. MATRICULACION

Todos tenemos la idea que se nos ha ido formando de la individualización de los bienes inmuebles tomando como referencia el número de empadronamiento catastral. Pues bien, la idea sería la misma, pero ahora referida a la actividad registral: es decir, cada bien mueble tendrá una identificación con fines registrales que funcionará en forma más o menos independiente de la identificación catastral; y decimos «más o menos independiente» porque los Registros, que pudieron haberse guiado por cánones propios, han asumido un número autogenerado que tiene en cuenta, entre otras cosas, el empadronamiento catastral.

La matriculación se convierte entonces, en la base del ordenamiento registral, dado que todos los datos que configuran la situación registral del bien quedarán concentrados en un solo elemento físico que, se denomina «ficha especial».

Respecto de los Automotores, en la medida que son bienes muebles y varían con gran fluidez de empadronamiento municipal, no tiene un número de padrón departamental permanente.

A estos efectos se tenderá a que los vehículos tengan un mismo número de matrícula registral, independientemente del lugar en que estén empadronados.

En el tema de los vehículos es donde la aplicación de la ley ha sido más difícil, porque entramos en los infiernos que a veces implican los periodos de transición en virtud de que estamos pasando una serie de Registros Automotores departamentales e inconexos hacia un Registro Nacional y único de automotores.

A medida que vayan ingresando a las diferentes dependencias departamentales los actos inscribibles de automotores, éstos van a ir adquiriendo su número nacional de matriculación registral que conservarán hasta su «muerte» jurídica.

CUADRO I
ORGANIGRAMA JERÁRQUICO DEL SERVICIO REGISTRAL



registral uruguayo automotores

FICHA PERSONAL

Así como citamos de la matrícula en los bienes, cada uno de los sujetos de Derecho (personas físicas o jurídicas) que realice un acto inscribible en el Registro de Actos Personales o en el Registro de Prendas sin desplazamientos tendrá una ficha personal, que será algo así como su «matrícula personal», a la que accederán todos los actos de esa persona.

También habrán fichas personales de los comerciantes en el Registro Nacional de Comercio.

RESERVA DE PRIORIDAD

Dado la trascendencia que este instituto tiene en el Derecho de Uruguay, creemos que justifica mencionarlo especialmente

TRACTO SUCESIVO

Por cierto que en este aspecto estamos hablando de un tema que es clásico en el Derecho (también conocido como principio de la previa inscripción), pero aquí la novedad está en el nuevo contralor que se pone a cargo de la actividad registral, en un impulso que, a nuestro juicio (y más allá de las opiniones en contrario), no favorece al encuadre tradicional del Notariado latino al reforzar la función de los registros en aras de una tentación de descaecimiento de la notarial.

En virtud del historial dominial de los bienes, a partir de la matriculación registral, las oficinas inscriptoras deberán controlar la correcta procedencia de los mismos, a través del perfecto encadenamiento de las inscripciones de titularidades y afectaciones.

Y aún antes, cuando se vaya a matricular por primera vez también es preciso presentar al Registro la documentación que acredite la coincidencia entre la realidad dominial y la información registral, de modo que no exista divorcio entre ambos.

RANGO

El orden en el rango es la preferen-

cia que deriva de los derechos compatibles, no excluyentes, y que depende del orden inscripcional efectivizado en el tiempo.

Ese orden implica una preferencia en el orden de prioridad, que, de acuerdo a esta ley puede verse alterado voluntariamente como consecuencia de los negocios que los interesados pueden realizar al respecto, posponiendo o intercambiando tales prioridades.

PUBLICIDAD NOTARIA

Desde el principio del Derecho Registral sabemos que las inscripciones en los Registros Públicos tendrán efectos jurídicos que la ley determine, y al respecto recordamos las diferencias existentes entre aquellas inscripciones que son constitutivas (donde el derecho aún entre las partes nace con la inscripción) y las meramente declarativas (donde los efectos son los que trascienden frente a terceros porque entre las partes vale desde el otorgamiento del acto).

MINUTAS

Gráfica y vulgarmente, una minuta es un resumen de algo; y es el mismo concepto que se traslada a requerimientos de esta ley, pero para entenderlo mejor, podemos afirmar que la minuta es la heredera directa y casi clonada de la ficha registral.

A todo documento que se presente a inscribir deberá ser acompañado de la minuta, pero ésta adquiere dos modalidades que son excluyentes

a) un formulario similar a la ficha registral anterior, cuando se va a inscribir un traslado notarial de escrituras públicas o documentos protocolizados;

b) la copia simple, o sea otra vía del documento, y que se utilizará en cinco situaciones:

- 1- documentos privados sin protocolizar;
- 2- reservas de prioridad;
- 3- Certificados notariales;
- 4- documentos provenientes de instituciones oficiales;

CUADRO II SUBDIVISIÓN DEL SERVICIO REGISTRAL.

- I -

REGISTRO NACIONAL DE COMERCIO

- II -

REGISTRO NACIONAL DE ACTOS PERSONALES

SECCIONES

INTERDICCIONES

REGIMENES MATRIMONIALES

MANDATOS Y PODERES

UNIVERSALIDADES

SOCIEDADES CIVILES DE P.H.

- III -

REGISTRO DE LA PROPIEDAD

1) SECCIÓN INMUEBLE

2) SECCIÓN INMOBILIARIA

* REGISTRO NACIONAL DE AUTOMOTORES

*REGISTRO NACIONAL DE PRENDAS SIN DESPLAZAMIENTOS

5- contratos de arrendamientos rurales (que son los únicos que no requieren certificación de firmas para ser inscriptos).

FICHA ESPECIAL

Es la base del nuevo sistema registral, ya que en ella se concentran todos los datos que configurarán la situación registral de un bien o de una persona, y para su comprensión imaginemos un documento gráfico referido a un bien donde se detallan sus características individualizantes, y luego se van resumiendo todos los actos jurídicos ingresados al registro y que afectan al mismo.

De acuerdo a la modernización del sistema, dicho documento gráfico puede sustituirse por el respaldo informático recuperado por la visión que nos ofrece la pantalla de la computadora; y

por ese motivo es que inicialmente en la mayoría de los registros de Montevideo no se requerirá la presentación de la ficha en cartulina.

La ficha especial sólo deberá ser presentada al Registro por parte del usuario un sola vez: junto con el acto inscribible que abrirá la matrícula registral.

INSCRIPCION CONDICIONAL

Es una categoría de inscripción, adquiriendo tal calidad los documentos presentados a registrar dentro del plazo de vigencia de la Reserva de Prioridad y que pueden afectar al acto para el que se solicitó la reserva.

Durante este plazo (30 días) estas inscripciones (por ejemplo un embargo contra el bien respecto del cual se pidió la reserva) quedan en estado condicional y se transformarán en inscripciones firmes sólo en caso de que no se

otorgara acto reservado.

REGISTRO DE AUTOMOTORES

1) Concepto del Automotor

No hemos encontrado ninguna norma jurídica en el país que brinde un concepto genérico del automotor, por lo que usualmente he acudido al origen etimológico de un término que está formado por la yuxtaposición de dos conceptos: «AUTO» Y «MOTOR», por lo que podríamos definirlo como una máquina que se mueve por impulso propio.

No obstante, jurídicamente, este concepto amplio lo tenemos que adecuar a las disposiciones, y si lo remontamos a la ley 13420 del 2 de diciembre de 1965 que creó el Registro y la complementamos por el Decreto N° 143/77, lo que encontramos es una enumeración de vehículos que serían los registrables, a saber:

- A) Automóviles
- B) Tractores para remolque y semi-remolques.
- C) Camiones.
- D) Camionetas.
- E) Pick Up.
- F) Chasis de cabina
- G) Omnibus.
- H) Microomnibus.
- I) Similares.

La actual ley de registros, si bien reitera el criterio, lo hace como ejemplificando a una expresión que pretende ser genérica al referir los actos jurídicos inscribibles con los «vehículos con aptitud registral», término que podría ser comprensivo no sólo de los bienes mencionados en el art. 25, sino que también con aquellos que podrían llegar a ser registrables, reglamentación mediante, y que enumera en el art. 26.

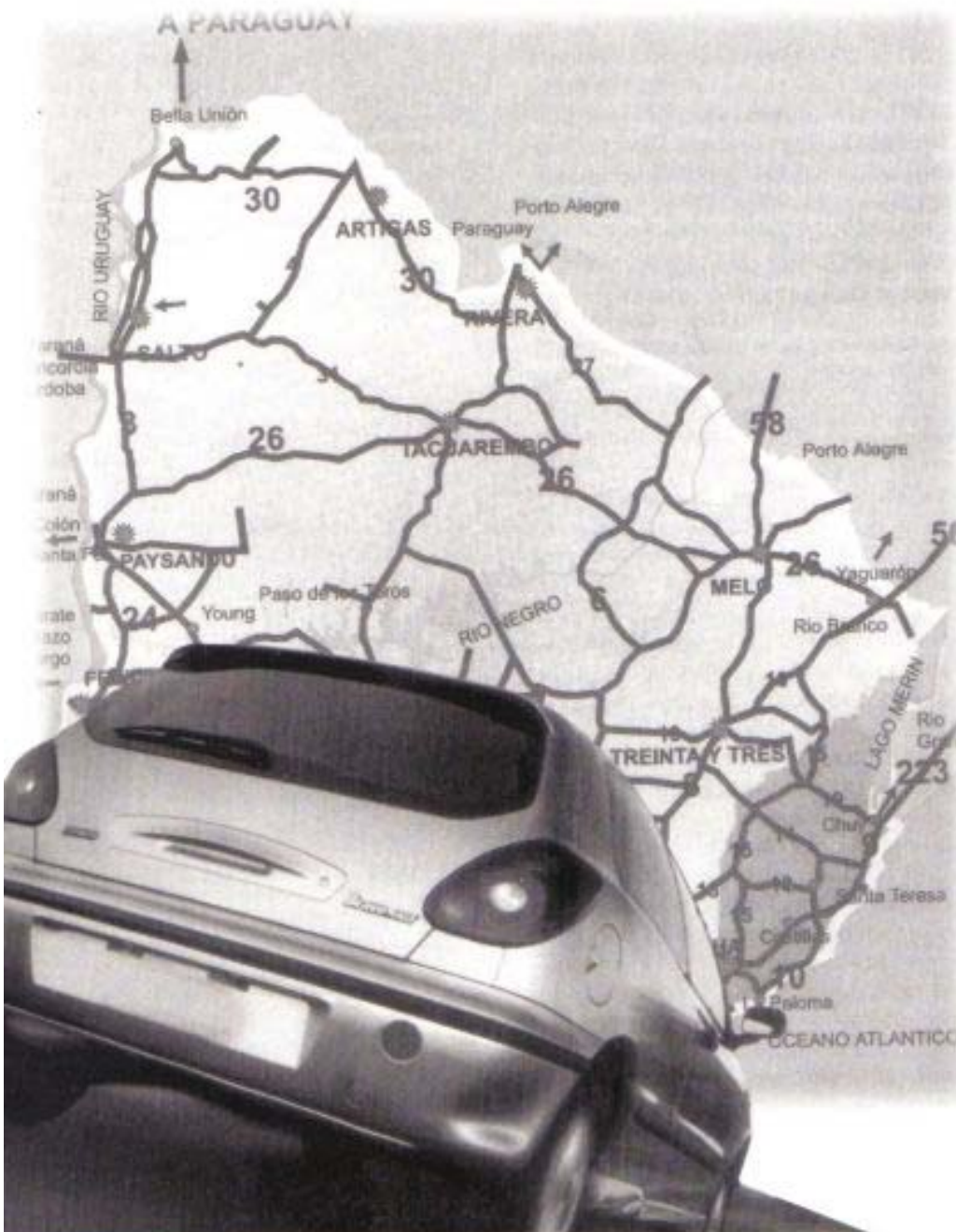
2. Otros vehículos

En efecto, dicho artículo prevé que por acto administrativo, puedan incluirse la inscripción de los actos relativos a vehículos menores u otros que no se muevan por impulso propio, tales como:

- A) Remolques.
- B) Semirremolques.
- C) Chatas.
- D) Similares a los anteriores.
- E) Casas rodantes sin propulsión propia.

F) Vehículos con propulsión, pero con cilindrada mayor a 250 centímetros cúbicos:

- a) motos
- b) triciclos
- c) ciclomotores
- d) similares



El Registro de Puerto San Julián

Las flamantes instalaciones del Registro Seccional 20003 de Puerto San Julián, está situado en el corazón de la Prov. de Santa Cruz.

Su titular Sr. Arturo Demetrio Manyare Ramírez fue el primer Encargado de un Registro Automotor en la Prov. de Santa Cruz, siendo esta dependencia la que otorgó el Dominio N° 200001, en el año 1969 en que fue creado el mismo.

Su área de competencia es el Departamento Magallanes y Río Chico, que son los más extensos de la Provincia, pero también son los más despoblados, contando la localidad con 4000 habitantes aproximadamente.

Al momento de la designación del Sr. Manyare Ramírez, el Secretario de Justicia de la Nación era el Dr. Conrado Bertellone y Director Nacional de los Registros el Coronel Berrotarán.

Este Registro de la Patagonia, como señalábamos fue el primero en Santa Cruz y le siguieron posteriormente los Registros de Caleta Olivia, Río Gallegos, Pico Truncado, Puerto Santa Cruz; y desde su creación acompaña los lineamientos fijados por la autoridad nacional en cuanto a la Especialización, Seguridad Registral, Control y Seguimiento de Convenios y Control de Impuestos Impositivos.



Arriba: Frente del Registro Seccional 20003 de Puerto San Julián.

Abajo: Encargado Titular del Registro, Arturo D. Manyare Ramírez



Estrategias

Roberto Etchenagucia recuperó finalmente su cargo de Encargado Titular. El prestigio que había perdido por deficiencias administrativas quedó atrás, gracias a la publicación de una novela futurista inspirada en el sistema registral («Más allá del Proyecto Infoauto»). Etchenagucia fue entonces nombrado al frente de un nuevo Seccional.

Apenas le modificaron el número y la jurisdicción de su Registro, pero todo deja su enseñanza: Roberto sabe que no puede dormirse en los laureles y debe justificar la recuperación de su puesto con demostraciones concretas de eficiencia laboral.

Pensó, puntualmente, en aplicar su inspiración al trabajo cotidiano. Y así como debió reemplazar la trama original de su novela para hacerla más «vendible», también logró generar las condiciones necesarias para una exitosa recepción de las noticias registrales en el público usuario.

Instruyó al cajero de su Registro para que -antes de comunicar al usua-

rio los aranceles a pagar por una Inscripción Inicial- deslizara distraídamente hacia la vista del interesado un periódico abierto en las páginas que informan sobre los bombardeos serbios o sobre las estadísticas de la última hambruna en Ruanda. ¿Qué grado de vehemencia puede tener una protesta del usuario que está patentando un automóvil 0 Km. frente a estas desgracias?

Algo similar ocurría cuando debía comunicarse al usuario la observación de un trámite. Era recomendable entonces que el empleado de mostrador preocupara al interesado sobre algún tema metafísico: ¿Qué importancia puede tener la cuarta observación de un mismo trámite frente al inevitable destino mortal de todos los seres humanos que -tarde o temprano- sobrevendría incluso al presentante en cuestión?

Estas estrategias de ficción eran inagotables: Roberto llegó a simular amenazas de bomba, incendios del edificio, sangrientas peleas entre sus subordina-

dos o escenas de arrebatos sexuales entre los archivos que protagonizaban Estela -esa empleada de las piernas torneadas- y Anibal -quien sólo trabajaba para mantener su seguro social-. Cualquiera de estos acontecimientos distraía la atención del público, y cualquier noticia registral desagradable quedaba entonces relegada a un segundo plano.

Aprendió a manejarse de esta forma con sus empleados -telegramas de despido acompañados con algún falso examen positivo de HIV-, con su ex-mujer -quien no deja de reclamarle alimentos- y con sus superiores administrativos: ni los inspectores, ni los sumariantes, ni siquiera el Director Nacional quiere recibir noticias de Roberto.

Bien saben ellos que -más allá de sus tropiezos registrales- Roberto les hará recordar esas cosas indeseables que la vida trae consigo.

Alejandro Puga