



• Actividades de AAERPA
**REUNIONES DE LAS
DELEGACIONES ZONALES**



**INICIO ACADÉMICO:
DIPLOMATURA Y
CURSO DE CAPACITACIÓN**

• RELACIONES HUMANAS

• Seguridad vial
**EL SUGIT: INSTRUMENTO
PARA CONCIENCIACIÓN**



• MODIFICACIONES AL SISTEMA REGISTRAL

**ACERCA DEL
CONCEPTO AUTOMOTOR**



Motos viejas, registración nueva.

INSCRIPCIÓN DE MOTOVEHÍCULOS USADOS NO REGISTRADOS.

A partir del **5 de abril** se pueden registrar los **motovehículos usados que aún no están registrados**. Esto comprende:

- Motovehículos de cualquier cilindrada fabricados o importados con anterioridad al 22 de mayo de 1989.
- Motovehículos de hasta 150 cm³ fabricados o importados hasta el 31 de diciembre de 2007.

Así, garantizamos más seguridad y transparencia en el parque vehicular.

0800-122-2227
www.dnrpa.gov.ar

DIRECCIÓN NACIONAL DE LOS REGISTROS
NACIONALES DE LA PROPIEDAD DEL AUTOMOTOR
Y DE CRÉDITOS PRENDARIOS.



200 AÑOS
BICENTENARIO
ARGENTINO



Presidencia de la Nación

Ámbito de junio llega al escritorio de los registradores en un momento crítico para la actividad. Es por todos padecida la situación de desfinanciación por la que atraviesan los Registros Seccionales.

Desde el mes de octubre del año pasado, las autoridades de nuestra Asociación han promovido diversos proyectos de modificación de emolumentos en automotores, motovehículos y maquinaria agrícola. Dichos trabajos se presentaron ante la autoridad de aplicación (DNRPA) y en el Ministerio de Justicia y Derechos Humanos, organismo que fija la retribución de los Seccionales.

Con las autoridades de ambos entes hemos coincidido en que resulta necesario asegurar una adecuada retribución por nuestra actividad que permita prestarla con eficiencia, calidad y, además, un sistema más simple que admita su adecuación con celeridad.

Al cierre de esta edición se encontraba proyectado un incremento que, aun en el parecer de las propias autoridades, se entendía como un paliativo hasta lograr un nuevo esquema de retribución.

Es de esperar que, con la mayor brevedad, logremos esquemas de financiamiento y nuevas herramientas económicas, técnicas y normativas que permitan brindar el servicio registral con los estándares de calidad que supo tener a lo largo de su medio siglo de existencia.

ALEJANDRO GERMANO

Publicación de AAERPA - Asociación
Argentina de Empleados de Registro
de la República del Automotor

Localidad de AAERPA - Correo 242
San Juan (C.A.) - Capital Federal (1010)
TEL: (011) 4382-1995 / 8878
E-mail: aaerpa@ititsva.com.ar
Web Site: www.aaerpa.org

AÑO XVI - Edición N° 60 - Junio de 2012



Director

Alejandro Oscar Germano

TEL: (011) 4384-0680

E-Mail:

ambitoregistrar@speedy.com.ar

Secretario de Redacción
Hugo Puppo

Colaboración Periodística
Ricardo Larretegui Cremona
Eduardo Uranga

Arte y Diagramación
Estudio De Marinis

Impresión
Formularios Carcos S.R.L.
México 3038 - Cap. Federal
4956-1028 4931-8459 4932-6345

Registro de la Propiedad Intelectual
N° 84.824

La Dirección de Ambito Registral se reserva el derecho de publicar las colaboraciones firmadas y no implica solidarizarse con los conceptos vertidos en ellas ni comprometer la opinión de Ambito Registral y AAERPA. La reproducción total o parcial de los artículos sólo se permite citando la fuente.



AÑO XVI - Edición N° 60
Junio de 2012

Actividades de AAERPA

**REUNIONES DE
DELEGACIONES
ZONALES**

**INICIO ACADÉMICO -
DIPLOMATURA Y CURSO
DE CAPACITACIÓN**

RELACIONES HUMANAS

Por Sandra Gutiérrez

8

AHORRO DE PAPEL EN LOS REGISTROS

Por Eduardo F. Uranga

12

Seguridad vial

SUGIT: INSTRUMENTO PARA CONCIENCIACIÓN

Por Fernando R. Labombarda

14

MODIFICACIONES AL SISTEMA REGISTRAL

Por María C. Ledesma

16

Libros – Comentarios

CUADERNO N° 6

Por Héctor U. Viviani

25

SOCIEDADES DE HECHO

Por Eugenio J. Bonelli y Pedro J. M. Faurcode

27

ACERCA DEL CONCEPTO AUTOMOTOR

Por Daniel G. Varessio

37

REGISTRACIÓN DE TRANSFERENCIAS DE VEHICULOS PERTENECIENTES A UN SUCESORIO

Por Silvia A. Vega

47



AAERPA y EDICIONES ÁMBITO REGISTRAL RECOMIENDAN:



Haga su pedido al: (011) 15-6-836-9007
Por mail: ambitoregstral@argentina.com
Desde el Registro: ambitoregstral@rssi.dnrpa.gov.ar

REUNIONES DE DELEGACIONES ZONALES

En el transcurso de los meses de abril y mayo se realizaron reuniones zonales en las ciudades de Mendoza, Córdoba, Rosario, Santa Fe, Neuquén, Bahía Blanca, Mar del Plata, Resistencia, Posadas y Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Fueron con-

vocadas por los delegados zonales, miembros de la Comisión Directiva de AAERPA. En todos los encuentros se abordó la grave situación económica y financiera por la que atraviesan los Registros Seccionales.

DIPLOMATURA Y CAPACITACIÓN CONTINUA

Como se anunciara en la edición anterior de *Ámbito Registral*, comenzó la Diplomatura "Régimen Jurídico del Automotor", en abril; otro tanto sucedió, en mayo, con el Curso de Capacitación Continua.

Ambas actividades académicas, una vez más, cuentan con un significativo número de asistentes, entre ellos, encargados de Registros, abogados, escribanos públicos y contadores interesados por

las cuestiones relacionadas con la actividad.

Originados en un convenio firmado entre AAERPA y la Universidad de Ciencias Empresariales y Sociales (UCES), bajo la dirección académica del Dr. Alejandro Germano, un importante cuerpo docente aborda, año tras año, temáticas fundamentales relacionadas con la registración en nuestro país.



RELACIONES HUMANAS

Por Sandra Gutiérrez – Encargada Titular R.S. N° 11 – Mar del Plata – Prov. de Buenos Aires

1. Concepto de relaciones humanas

Las relaciones humanas son las encargadas de crear y mantener entre los individuos relaciones cordiales, vínculos amistosos, basados en ciertas reglas aceptadas por todos y, fundamentalmente, en el reconocimiento y respeto de la personalidad humana.

Las relaciones públicas, por su parte, buscan insertar a la organización dentro de la comunidad, haciéndose comprender, tanto por sus públicos internos como externos, de sus objetivos y procedimientos, a fin de crear vinculaciones provechosas para ambas partes mediante la concordancia de sus respectivos intereses.

2. Relación existente entre las relaciones humanas y las relaciones públicas

Existe una gran confusión entre estas dos disciplinas e, inclusive, en los programas de estudio de algunas instituciones se las mencionan como si fueran análogas o tuvieran la misma significación.

El propio nombre de cada una de estas disciplinas ya nos está indicando una diferencia importante:

- Relaciones humanas son vinculaciones entre los seres humanos o personas.
- En las relaciones públicas se establecen relaciones entre las personas (individuo) o una organización (grupo).

Quiere decir que, en las relaciones públicas, uno de los extremos de la relación es siempre un grupo. Mientras que en el caso de las relaciones humanas, en ambos extremos de la relación existe una persona individual.

Para llegar a las relaciones públicas es preciso, primeramente, pasar por las relaciones humanas. En efecto, es muy difícil proyectar una imagen favorable de la organización si ésta no conforma un grupo homogéneo, en el que impera un sentimiento de simpatía, colaboración y entendimiento entre sus miembros. Toda campaña bien planificada de relaciones públicas debe iniciarse con una intensa actividad de relaciones humanas.

3. Por qué estudiamos relaciones humanas

Conviene crear las mejores condiciones posibles para el logro de esos objetivos, sin las relaciones humanas no sería posible ningún vínculo.

Las relaciones humanas, desde el punto de vista empresario, deberán facilitar al personal la comodidad física y espiritual, la familiarización y la sociabilidad para lograr el rendimiento.

Ejemplo:

El encargado sabe que sus colaboradores poseen, sin excepción, una personalidad. Esta personalidad es propia y distinta en cada caso y son más complejas y numerosos que los perfiles de una máquina. Si el encargado reconoce que no puede trabajar sin conocer a fondo los útiles, máquinas y herramientas, más aún reconoce la obligación que tiene de familiarizarse con las personas que componen las herramientas activas más importantes dentro de la estructura. A esa familiarización se llega nada más que por los vías de las relaciones humanas.

4. Cuáles son los factores que las ponen en funcionamiento

Son, sin excepción, factores de comunicación. Es fácil comprender la imposibilidad de tender un puente de relaciones humanas entre dos puntos que no se comuniquen.

Qué nos enseña las relaciones humanas en las empresas:

En primer lugar enseña humildad: El encargado ha comprendido que depende desde el más humilde de sus colaboradores para el mejor funcionamiento de su Registro, o sea, para el mayor rendimiento, que es su máximo objetivo.

¿Cómo se da esto?

- El encargado debe descender ligeramente y tenderles una mano.
- Los que tienen autoridad deben estar a la vista de los colaboradores.

- Deben hablar el mismo lenguaje que los colaboradores, poner al alcance de éstos los medios para que el lenguaje del trabajador mejore.

El comportamiento humano: El buen trato con los semejantes, respetando las opiniones de los subordinados. Así, el problema de la convivencia se reduce a los términos del respeto recíproco que es uno de los engranajes esenciales de las relaciones humanas.

Todo este mecanismo se torna más viable cuando mayor es el grado de cultura general de las partes; por eso es importante que la empresa propicie la elevación cultural de sus integrantes que así, tarde o temprano, contará con un material más humano y más rico.

5. ¿Cuándo nació esta disciplina?

Todos los días, y a toda hora, se viven las relaciones humanas, lo único nuevo es que su importancia ha sido finalmente comprendida y acerca de ellas se comienza a hablar, cada vez más.

El conocimiento y comprensión de las relaciones públicas debe empezar con el conocimiento del hombre como ser individual.

6. La variedad de los motivos

De manera amplia, motivo es aquello que impulsa a una persona a actuar de determinada manera o, por lo menos, que origina una propensión hacia un comportamiento específico. Ese impulso a actuar puede ser provocado por un estímulo externo (que proviene del ambiente) o puede ser generado internamente en los procesos mentales del individuo. En este aspecto, motivación se asocia con el sistema de cognición del individuo.

7. El orden jerárquico de las necesidades

Maslow elaboró una teoría de la motivación con base en el concepto de jerarquía de necesidades que influyen en el comportamiento humano. Maslow concibe esa jerarquía por el hecho de que el hombre es una criatura cuyas necesidades crecen durante su vida. A medida que el hombre satisface sus necesidades básicas, otras más elevadas ocupan

el predominio de su comportamiento. Las necesidades tienen la siguiente jerarquía y presentan una configuración piramidal:



Además, las necesidades, los valores sociales y las capacidades en el individuo varían con el tiempo.

Si las suposiciones anteriores son correctas, el comportamiento no es espontáneo ni está exento de finalidad: siempre habrá en él un objetivo implícito o explícito.

8. La personalidad

Nuestra personalidad es el reflejo exterior de nuestro ser interior, la suma total de nuestras características. Este último aserto es muy importante, pues implica que es posible inventariar y analizar las características habituales, lo cual es cierto. Un hábito puede adquirirse y también modificarse. Desde luego, nuestras características habituales raramente son estáticas. Diariamente añadimos o sustraemos nuevas modalidades a las mismas.

Algunos de estos cambios se realizan conscientemente; otros, inconscientemente.

9. Medio ambiente

El medioambiente es el segundo factor fundamental en la construcción de la personalidad. Vivir significa estar en relación.

El medio ambiente es el conjunto de los estímulos provenientes del ambiente físico y social que afectan al sujeto.

10. La dependencia de terceros y en el trabajo

Todas las personas tienen siempre dependencia de otras personas o grupos de personas para sobrevivir, pero más aún tienen dependencia del trabajo,

como medio para conseguirse un lucro y como manera de desarrollarse en su calidad de persona o como profesional.

Con la demostración de que las fuerzas sociales pueden cambiar el curso del desarrollo de la personalidad de un individuo, algunas veces, en forma muy dramática, no es extraño que algunos estén listos para declarar que la personalidad es el producto enteramente de su medio ambiente social.

11. El mando

Concepto:

Es la "actitud que asume una persona que directamente gobierna a otras personas".

Mando es: Lograr que las cosas se hagan a través de otras personas, dando órdenes e instrucciones.

El mando no crea equipo, su presencia es imprescindible ya que la respuesta de sus subordinados es la evasión y dispersión; tiende a provocar la insubordinación, sólo superada por temor.

No todos los jefes actúan de la misma manera, puesto que ello depende de las tendencias y el temperamento de cada cual. Hay personas que entran fácilmente en contacto con los demás y ganan su confianza, sin haber distinción de clase o de jerarquía. Para otras, en cambio, sus relaciones sólo son posibles con las de su propia clase o las que pertenecen a su propio medio social. No faltan, tampoco, aquellas que prefieren el contacto con personas a las cuales considera inferiores, porque pueden satisfacer sus tendencias a la dominación, ya que en el fondo se trata casi siempre de individuos con el complejo de inferioridad.

Hay diferentes actitudes que hacen al manejo y comportamiento del grupo de trabajo:

- La actitud burocrática.
- La actitud autocrática.
- La actuación simpática.
- La actitud democrática.

En particular, para ser breve en este tipo de actitudes, me expresaré tan solo en la actitud democrática. Se caracteriza por estar concentrada en el interés del grupo. El jefe democrático aspira al perfeccionamiento del equipo al cual dirige. Se integra con él en forma igualitaria y sólo le exige una sincera cooperación.

Debemos partir del principio de que jefe y subordinado son dos entes correlativos. Ninguno de ellos puede existir sin el otro. No es posible que haya un jefe sin un subordinado, ni un subordinado sin un jefe.

Todas estas manifestaciones exteriores, actitudes y modalidades pueden corresponder o no a la verdadera estructura de la personalidad. Es decir, que existe la posibilidad de que sean fingidas.

Por esto, más de una vez nos equivocamos en la vida diaria al juzgar a las personas por las meras apariencias. De ahí que si queremos conocer la verdadera personalidad de los sujetos, para una adecuada adaptación laboral, o la apropiada orientación profesional, debemos someterlos a pruebas objetivas cuya técnica corresponde a los especialistas.

Conclusión


A diario todas las personas que formamos parte de los Registros Seccionales establecemos relaciones humanas y públicas; cada uno desde su lugar podría mejorar o cambiar, teniendo en cuenta la importancia que tienen.

Como encargados de Registro se nos presentan todo tipo de relaciones, con colaboradores, usuarios, gestores, mandatarios, Dirección Nacional, etc. Somos la cara visible del sistema registral, donde mostramos valores (éticos, morales y de responsabilidades) que nos hacen ser parte de esta sociedad.

Sentimos que las relaciones nos hacen un ser idóneo y donde mostramos nuestra capacidad y formación.

NO SE CONVIERTA EN VÍCTIMA DE UN DELITO

**PARA COMPRAR UN AUTOMOTOR USADO
PROTÉJASE CON ESTAS ACCIONES**



PIDA AL VENDEDOR QUE LE EXHIBA TÍTULO Y CÉDULA DEL AUTOMOTOR

Luego anote: El número de patente
El número de control del Título del Automotor
El número de control de la Cédula de identificación




ACUDA USTED, A UN REGISTRO DEL AUTOMOTOR Y SOLICITE UN INFORME DE DOMINIO

Con ese informe podrá conocer:

- Los datos del titular.
- Los datos del automotor.
- Los número de control del Título y de la Cédula vigentes.
- Si el automotor puede ser vendido (Ej. prenda, embargo)
- Si el titular puede vender el automotor (Ej. inhibición)



VERIFIQUE USTED, EL AUTOMOTOR EN LA PLANTA DE VERIFICACIÓN HABILITADA



**SOLICITE USTED, EL LIBRE DEUDA DE PATENTES
Y DE INFRACCIONES.**

**CON ESTOS PASOS ESTÁ EN CONDICIONES
DE EFECTUAR LA OPERACIÓN**

AHORRO DE PAPEL EN LOS REGISTROS. HACIA UN CONVENIO MARCO CON EL ÓRGANO DE APLICACIÓN

Por Eduardo F. Uranga - Encargado Titular del R.S. Pinamar - Prov. de Buenos Aires

Creo que ha llegado el momento de proponer ahorrar tanto papel que se consume en los Registros del Automotor, Motovehículos, Mavi y Créditos Prendarios de todo el país. Ello incluye también las cajas que todo los meses se envían a la Dirección Nacional con la remisión mensual.

Además, veo la cantidad de fotocopias que se envían a los organismos del gobierno nacional, provincial y municipal, durante todo el año. También observo que el público usuario debe presentar un sinnúmero de fotocopias y declaraciones juradas en las transferencias e inscripciones iniciales que se presentan en los Registros Seccionales.

Por ello es importante saber que una hoja A4, que los Registros utilizamos en cantidad y diariamente, para su elaboración requiere de 10 litros de agua. No sólo los gobiernos, sino los consumidores, comercios y la sociedad en general debemos tomar conciencia para alcanzar un mejor control de los recursos hídricos.

Así del estudio efectuado en el Registro de Posadas N° 2, a cargo de la Dra. Silvina Nosiglia, durante mayo de 2011, surgió que la caja con la remisión mensual que se envió a la Dirección Nacional, correspondiente al mes de abril de dicho año pesaba 8 kilogramos.

Si una resma de 500 hojas A4 pesa 2.510 gramos y si una hoja A4 pesa 5,02 grs., aquellos 8 kilogramos significan 15.936,25 litros de agua utilizada.

Si tomamos como referencia que un Registro promedio envía todos los meses 8 kilos de papel, por la remisión mensual de autos, equivaliendo a 16.000 litros de agua, y lo multiplicamos por un promedio de 1.000 Registros, tenemos 16.000.000 de litros de agua consumidos por mes.

Además, agregando los Registros de Motovehículos, con sus envíos de cajas mensuales a la DNRPA, nos da un promedio de 8.000.000 de litros de agua por mes.

Así, al sumar papeles sobre datos de autos y motos,

podríamos colaborar con el ahorro de 288.000.000 de litros de agua por año, con sólo suprimir el envío de la caja mensual.

Falta considerar, además, los Registros con competencia en Mavi y Créditos Prendarios, con sus envíos mensuales en menor cantidad de kilogramos, pero que también ayudarían al ahorro de litros de agua dulce al año.

En este aspecto, comprobamos que las organizaciones que deciden apostar al cuidado ambiental pueden ir sumando soluciones. Y, en este sentido, el ahorro de agua es básico y central.

Existen a su vez las herramientas de información, comunicación y control por parte del órgano de aplicación, de la actividad registral que realiza mensualmente cada Registro.

En la era de la informática debemos avanzar utilizando dichos mecanismos, protegiendo y cuidando el ecosistema y el medio ambiente.

Una buena guía para ayudar al medio ambiente es reducir y reciclar.

Con la supresión de las cajas que se envían mensualmente también se eliminarían gastos de logística y transporte que tiene su costo ambiental.

La Dra. Silvina Nosiglia, en una nota enviada a AAERPA, nos indica que tomó de wikipedia esta definición que comparto: "Huella Hídrica o Huella de Agua es un indicador que incluye el "consumo de agua" directo o indirecto de un consumidor o productor. La Huella Hídrica de un individuo, comunidad o negocio está definida como el volumen total de agua que se necesita para producir los bienes y servicios consumidos por los mismos. El uso del agua se mide en volumen de agua consumida (o evaporada) y/o contaminada por unidad de tiempo. Una Huella de Agua puede calcularse para un grupo de consumidores o productores determinado.

Por lo expuesto es conveniente y aconsejable avanzar junto con nuestro órgano de aplicación en un

convenio marco tendiente a:

1) Limitar el uso de hojas de papel A4 en todos los Registros del Automotor, Motovehículos, de Mavi y Créditos Prendarios.

2) Suprimir el envío de la remisión mensual a la Dirección Nacional, reemplazándolo por mecanismos electrónicos.

3) Dejar sin efecto el envío de fotocopias de legajos, fotocopias certificadas de legajos, tanto hacia la Dirección Nacional, Ministerio de Justicia de la Nación, sus Secretarías y Subsecretarías, organismos nacionales, provinciales y municipales de los distintos Poderes, salvo caso de necesidad y urgencia establecidos por el órgano de aplicación.

4) Simplificar los pedidos hacia los usuarios de fotocopias con relación a trámites de inscripciones iniciales y transferencias.

5) Simplificar los pedidos de declaraciones juradas que deben completar los usuarios, especialmente en lo referido a declaraciones juradas en las inscripciones de motovehículos usados no registrados.

6) Permitir que las sociedades anónimas, sociedades de responsabilidad limitada, y cualquier otra legalmente constituida, que se encuentre inscrita en el Registro del Automotor, Motovehículo, de Mavi o Créditos Prendarios de cada jurisdicción, no deban acompañar fotocopias de estatuto social para cada legajo, en caso de inscripciones iniciales o transferencias posteriores a la primera presentación efectuada oportunamente en el Registro.

7) Imprimir, sólo si el usuario lo requiere, una copia de las infracciones de tránsito adeudadas, y/o deudas de impuesto automotor.

NFL&A

Navarro Floria, Loprete & Asociados

Abogados

Juan Gregorio Navarro Floria

Marcelo Aníbal Loprete

Bernardo Dupuy Merlo

Mateo Tomás Martínez

Maria Eugenia Pirri

Pablo Martín Truscello

Javier Gonzalo López Ciordia

Mariano Luis Loprete

Lavalle 1527 - Piso 11° - 44 (C1048AAK) Ciudad de Buenos Aires

Teléfono: (54-11) 4375-3597 Fax: (54-11) 4375-3598

Email: estudio_nfla@nfla.com.ar

Web-Site: www.nfla.com.ar

EL SUGIT: UN INSTRUMENTO MÁS PARA LA CONCIENCIACIÓN

Por Fernando R. Labombarda - Magíster en Seguridad Vial e Interventor R.S. Tilisarao, Provincia de San Luis

En su momento, cuando el Sistema Unificado de Gestión de Infracciones de Tránsito (SUGIT) salía a la luz, una crónica expresaba: "Hasta hoy, alguien cometía una infracción en otro municipio y no era notificada ni cobrada porque terminaba en algún archivo por varios años hasta su prescripción".

A priori, se puede decir sin temor a equivocarse: excelente. El SUGIT constituye el primer sistema integrado mediante una red informática que contabiliza las infracciones cometidas y capturadas en jurisdicción de los municipios adheridos al mismo.

En la medida que el sistema se vaya consolidando, las vicisitudes de todo proceso de cobro de multas por infracciones de tránsito serán, en buena parte, una cuestión del pasado; ello será así cuando se produzca un afianzamiento progresivo de las normas que así lo regulan y una paulatina comprensión de la comunidad en torno a que las normas encuentren su realización en su efectivo cumplimiento.

Para ello es necesario que las reglamentaciones y los procedimientos que éstas establezcan acerca de la percepción de faltas y contravenciones de tránsito garanticen, efectivamente, el cumplimiento de ciertos principios elementales del derecho como lo son la defensa en juicio y el debido proceso.

Históricamente estos aspectos no han gozado de muy buena salud, síntoma que se advierte en un sinfín de manifestaciones, sintetizadas en:

- Las extensas distancias geográficas de la red vial nacional.



- La superposición de funciones jurisdiccionales sobre las mismas, a partir de la intervención local.
- Las distorsiones en la actuación de los controles policiales.
- El afán recaudatorio de las jurisdicciones locales por encima de las finalidades para encausar y educar que caracteriza a todo sistema de contravención de sanciones.
- La diversidad de normativas locales y municipales.
- La tercerización del esquema perceptivo en estudios jurídicos o empresas de servicios afines.

Los efectos del juego de estos factores son decididamente negativos, con un alto rechazo por parte de la sociedad y consecuencias altamente devastadoras y frustrantes para el buen cumplimiento del propio sistema sancionador.

De hecho, crean una enorme confusión y desconianza en el usuario para asegurar su defensa y el ejercicio de sus derechos. En un análisis técnico, más fino, puede concluirse que la escasa difusión

de la aplicación práctica del principio de “interjurisdicción”, establecido en el artículo 71 de la Ley Nacional de Tránsito, quita del común un remedio para los indefensos mucho antes de la intervención legal; y por ende, no constituye un freno suficiente a la serie de abusos que se construyen en torno de la percepción de las multas de tránsito. Por contrapartida, siempre existe el vulgo criollo que aconseja con desperjuiciada picardía, eludir los compromisos con un simple: “Dejala..., no pagues nada”.

Para aventar este tipo de situaciones y servir de mecanismo eficaz fue concebido el SUGIT. Es decir, para que el resultado de la imposición de una sanción traducida en pesos derivada de la multa, llegue efectivamente a las arcas municipales para su respectiva redistribución.

Pero en el ámbito registral aún queda algún eslabón perdido en cuanto a esta metodología pendiente de un acabado tratamiento. Sucede que ante la existencia de deuda por infracciones de tránsito registradas en el sistema de SUGIT, éste le permite al usuario manifestar su negativa a abonar el monto por tales conceptos y, al mismo tiempo, no constituye un impedimento para proceder al retiro de la documentación.

Por el contrario, cuando se trata de la existencia de deuda en concepto de patentes impagas o impuesto automotor impago, de neto corte fiscal, como se lo quiera llamar y según la jurisdicción, la imposibilidad para retirar la documentación registral configura un marco indiscutible: “primero pague”, salvo que el usuario presentare un plan de pagos o eventualmente que el pago previamente se acredite.

Es decir, que ante situaciones que en un principio y superficialmente gozan de una supuesta analogía, pero en realidad distan mucho de ser equiparadas, el fisco muestra de modo palmario reacciones distintas frente a la negativa de pago.

Es indudable que el tratamiento dado a una deuda tributaria es muchísimo más severo que al dispensado a una deuda ocasionada en una multa de tránsito, pues ésta encierra el reproche social a una conducta contravencional, transgresora y atentatoria contra la integridad física y moral del prójimo, de notoria y mayor gravedad.

Esta disposición de permisividad “declarativa”, asignada a la negativa de pago frente a la existencia de deuda por multas de tránsito, asegura que el sistema no se termine de consolidar; lo menosprecia y lo desautoriza, pues frente a sus imposiciones, el usuario reacciona con indiferencia, restándole importancia a las consecuencias de su comportamiento en la vía pública y frente a la sociedad cualquiera fuese la situación en la que se encontrara. Es decir, que por el momento el SUGIT no es creador ni formador de conciencia vial ni ciudadana.

Es oportuno sugerir que a futuro resultaría conveniente hacer los ajustes del caso en el sistema, para equiparar las consideraciones frente a la negativa de pago, tanto para infracciones como deudas tributarias; porque las obligaciones, tanto unas como otras, están para ser cumplidas en un marco de igualdad ante la ley y bajo cuanto soporte constitucional se nos venga a la memoria.

MODIFICACIONES AL SISTEMA REGISTRAL

Por María C. Ledesma - Encargada Suplente Interina del R.S. Capital Federal N° 71

Introducción

En este trabajo la propuesta es esbozar todas mis ideas referentes a cómo mejorar la llamada "Mesa de Entrada" de los Registros del Automotor para lograr, ante todo, la tan nombrada "seguridad jurídica" y el buen servicio al usuario. Desde el año 1958 en adelante la atención al público en los Registros del Automotor ha cambiado considerablemente. Pasó de ser un lugar tedioso para la realización de un trámite, en donde siempre nos faltaba un requisito para "plantar el arbolito", incluyendo mal trato, a ser un lugar confiable y ágil para la diligencia del mismo.

A pesar de todos los avances y cambios que hubo en el transcurso del tiempo, en donde se incorporaron herramientas útiles para la rapidez del trámite, siento que todavía no se llegó a mejorar del todo el sistema, y que todavía hay muchas cosas que se pueden realizar para perfeccionarlo.

Asimismo, intentaré proponer cambios de los diferentes trámites gestionados en el Registro del Automotor que considero serían útiles para mejorar el sistema.

Leyendo la revista "Ámbito Registral" N° 58 del año 2012, en una nota muy amena realizada al Dr. Álvaro González Quintana, él describía cómo era un Registro Seccional hace 25 años y cómo es ahora, en cuanto a la convivencia laboral, al cau-

dal de trámites, a la complejidad que debía afrontar y a los aspectos cotidianos; y me pareció interesante mencionarlo en el trabajo antes de comenzar con las modificaciones que me interesaría realizar.

González Quintana decía: "Todo el sistema registral del automotor, y los Seccionales como expresión de este sistema, son una extraordinaria experiencia de descentralización del Estado. Y han evolucionado al compás de los tiempos. Cuando se creó, mi Registro era uno de los más pequeños de la Capital y del Gran Buenos Aires y tenía 25.000 legajos. Había de 40, 50 y 60 mil legajos. Lo gestionaba con cuatro colaboradores, los cuales se seleccionaban normalmente entre amigos o parientes. El Registro no cobraba los aranceles, no controlaba ni gestionaba el impuesto a la radicación, no controlaba infracciones. Todo el procedimiento era manual."

"En esa configuración -prosiguió- era totalmente aplicable la previsión del Art.4º, Inc. a) del Decreto 644, que establece que el servicio debe presentarse en forma eficiente, personal e indelegable. Hoy esa exigencia ha caído necesariamente en el desuso, ya que la complejidad y extensión de la actividad puesta en los Registros hace imposible cumplir con las tres premisas. Si el servicio debe presentarse en forma eficiente, de ninguna manera puede ser personal e indelegable. Hace 25 años entregábamos las transferencias en 24 horas, pero hacíamos como el avestruz en cuanto a todas las gestiones, anteriores y posteriores a la transferencia, que el usuario

debía hacer peregrinando por diversas oficinas, con variada suerte.”

Por último, antes de abocarme de lleno en las modificaciones en sí, quiero decir que el servicio registral en materia de automotor enfrenta una realidad compleja y cambiante, que requiere respuestas rápidas y eficientes y eso es a lo que tenemos que llegar. Proponiendo el cambio y llevando el sistema hacia la modernización completa sería la llave hacia lo nuevo.

1 - Todo comienza con dar una buena imagen

Se sabe que todo entra por los ojos, y el dar una buena impresión es lo primero que cuenta. Con esto me refiero a que si el usuario entra a una oficina lúgubre y sin vida, probablemente ya comience el trámite con pocas ganas y de mal ánimo.

Es por ello que considero que la oficina, tanto sea la mesa de entrada como el lugar donde se hace el posterior análisis del trámite, debe tener elementos que la alegren y que el usuario llegue y no tenga problema de esperar los minutos que deba esperar para su atención. Esto que llamo “buena imagen” podría ser un cuadro donde el usuario se pierda en el bello paisaje y lo haga olvidar del traqueteo de la vida cotidiana; una planta con verdes intensos; paredes claras para dar la sensación de más amplitud de la que realmente tiene; asientos cómodos para los usuarios; calefacción o aire acondicionado, según la estación del año; un ambiente limpio y perfumado, entre otras cosas.

Además, noto que molesta a los usuarios, por lo menos en el edificio donde trabajo, la falta de baños públicos. Estas instalaciones deberían ser obligato-

rias en el Registro, ya que en la mayoría de las oficinas a la que asiduamente realizamos nuestras diligencias cuenta con ellos.

2 - Personal con ganas de trabajar

Siempre hay que ponerse del lado del usuario para darse cuenta lo que éste necesita. Si nos encasillamos en la comodidad de atender a una sola persona por vez, lo más probable es que lleguen las 12.30 horas, horario de cierre, y estén la mitad de los usuarios todavía en la oficina. Por ello considero y llevo a la práctica atender a más de dos usuarios a la vez, siempre ofreciendo el trato que se merecen.

Para ese trabajo suelo ir llamándolos por número y distinguiéndolos con distintos números de colores entre mandatarios y usuarios comunes.

Como primera medida, me percaté que los mandatarios (con todo el trámite en condiciones de pasar al cobro) estén atendidos. Antes de pasarlo al cobro de sellados y transferencia sello la mayor cantidad de formularios y solicitudes tipo para que no resulte tan tedioso el trabajo posterior que requiere un análisis más profundo del trámite; reviso a grandes rasgos el trámite, con lo cual, si advierto que falta algún requisito para la inscripción del trámite se lo comunico al usuario. Así voy ganando tiempo para el perfeccionamiento del mismo y, mientras este legajo pasa para sellado y pago de transferencia, voy llamando sin orden de numeración a todos los usuarios que están a la espera de retirar los títulos y cédulas que diligenciaron días anteriores. Por último, por orden de numeración llamo a los usuarios a los que consulto que trámite vienen a realizar y cuál es el dominio en cuestión. Una vez que estoy con legajo en mano y sé cuál es la diligencia que vienen a realizar, hago

entrega de las solicitudes tipo y formularios que hagan falta y los anoto en el cuaderno de solicitudes tipo indicando cuáles de ellos son vendidos, cuáles gratuitos y cuáles repuestos (para que el empleado encargado de la caja, a final del día, tenga un recuento de los formularios) y, en un block de apuntes, detallo básicamente de qué se trata el trámite y qué es lo que -a mi criterio- debe cobrarse. De esta forma, sigo atendiendo al próximo usuario con número preguntándole qué trámite vienen a realizar y cuál es el dominio, para buscarlo en el archivo, y si alguno de los empleados de mostrador terminó de atender a los usuarios que estaba atendiendo puede seguir atendiendo a los usuarios que yo dejé con trámite inconcluso sin ninguna dificultad.

Creo que haciendo esto todos los empleados de mesa de entrada están al tanto de los trámites y pueden continuar atendiendo fácilmente a los usuarios que dejó su compañero, ganando tiempo en no tener que preguntarle a la gente, ya que está todo anotado en un block de notas dentro del legajo.

Además, algo que no debe quedar librado al azar es el buen asesoramiento al público. Con el ritmo acelerado con el que se está viviendo, en el afán por atender rápido uno se olvida o pasa por alto evacuar todas las dudas y consultas de los usuarios. Por eso considero, y deberíamos llevar a la práctica, brindarle a cada usuario unos quince minutos por trámite para que pueda realizar todas las consultas que quiera en relación a su trámite.

3 - Solicitudes tipo y formularios

Con el avance de la tecnología y la posibilidad de crear sistemas para cada caso en particular, es inconcebible que todavía estemos trabajando bajo el uso de carbónicos, los cuales se gastan rápida-

mente y tienen una mecánica muy particular, ya que si un usuario tiene el trazo muy fino el carbónico no llega a tomarlo y, por lo tanto, el duplicado y triplificado de las solicitudes tipo y los formularios quedan con letra muy clara, casi ilegible o hasta -a veces- en blanco, haciendo perder el doble de tiempo en concluir un trámite porque hay que completarlos nuevamente.

Es por ello que entiendo, dado el elevado valor de los formularios (me refiero con esta palabra tanto a solicitudes tipo como a formularios) que éstos deberían tener un carbónico interno para que al completar los formularios no haya que tomarse la molestia de agregarlos y, de esta forma, lograr que la tinta llegue a los tres ejemplares que necesitamos a la hora de tomar el trámite.

Con respecto a este tema seguiré mencionándolo ya que esta opción es una de las alternativas que se podría implementar en el corto plazo, pero considero que hay otra alternativa que podría diagramarse en el largo plazo que sería aún más productiva para el sistema en sí.

4 - Formularios electrónicos

En el punto número 3 expliqué cuál era, a mi criterio, una de las opciones para la mejora de los formularios y las solicitudes tipo; pero hoy día, con la ayuda de sistemas informáticos, los formularios podrían diagramarse por medio de una computadora y, una vez que tengan cargados todos los datos referentes al titular del vehículo y del automotor en cuestión, éstos podrían ser impresos para luego ser firmados por el titular del automotor en el mismo Registro Seccional.

Como sabemos, los formularios son provistos por

CARCOS y tienen muchas medidas de seguridad. Teniendo formularios electrónicos, el mismo Ente tendría que proveer del sistema utilizado para la confección de ellos; además, suministrar a los Registros de un lote de números asignado para cada formulario (al igual que los recibos para el cobro de aranceles) y proporcionar hojas especiales con medidas de seguridad para que éstos no sean adulterados.

Como los cajeros automáticos de los bancos, los Registros tendrían que contar como mínimo con dos de estas máquinas, y con la ayuda de los empleados de Registro los diferentes usuarios operarían esa máquina para llevar a cabo su trámite.

5 - Separar la mesa de entrada en boxes

Otra opción es la de separar la mesa de entrada en diferentes boxes. De esta forma el usuario tendría un trato mucho más personalizado.

Así, el empleado de Registro podría orientar al usuario en la forma de completar su solicitud tipo y formulario por medio del sistema informático arriba mencionado, y hasta se podría contar con el mecanismo de la firma digital, tan usado, por ejemplo, en el trámite del pasaporte y el D.N.I.

6 - Organización de horarios

Otro de los puntos interesantes en la organización de un Registro sería un cronograma de turno a los usuarios, ya que hay intervalos donde el volumen de trabajo decae y en otros sobrepasa la capacidad de atención y el personal no da a vasto para atender la demanda. Por ello, lo conveniente sería implementar un sistema de reserva de turnos on-line o vía telefónica donde el usuario pacte un día y horario de atención dentro del horario estipulado, lo que beneficia-

ría tanto al usuario como al Registro en sí.

El nuevo mecanismo que hay para la solicitud de turnos para la emisión del pasaporte y el D.N.I. me parece que es un sistema muy confiable y eficaz y ayudaría mucho al sistema, ya que a través del mismo uno puede diagramar la cantidad de trámites que se es posible tomar en un día.

Además, al generar un turno on-line, se puede enviar al usuario vía mail un instructivo estándar sobre la documentación a presentar para la realización del trámite y, de esa forma, interiorizar y concientizar a la gente de lo importante que es tener la documentación en regla.

7 - Unificación de convenios en todo el país

Una de las partes más complejas del Registro del Automotor son los convenios con Rentas, porque no todas las provincias están adheridas a los mismos convenios y para ello se necesitan formularios y sistemas distintos.

Hoy nos manejamos con Gercydas (formularios 13A para altas de no municipalizados), 31A de altas para municipalizados (no se requiere el uso del sistema Gercydas), 13C para las bajas de los no municipalizados) y Sucerp (formulario 13S, por el momento, para sellados de transferencia, inscripción de prenda, cesión de factura, cesión de derechos), pero no todas las provincias están adheridas a ellos. Por ejemplo, la provincia de Buenos Aires tiene su propio sistema para calcular sellados, altas y bajas que es Gercydas (el cual creo que es muy completo y eficiente) y Río Negro, Neuquén, Salta, Santa Cruz y Capital Federal, entre otros, se manejan con Sucerp para el cobro de sellados únicamente.

Creo que el sistema Sucerp tiene muchas herramientas para el cálculo de los diversos impuestos dirigidos a los usuarios, pero todavía le falta mejorar para ser completo su uso. Entiendo que la idea de los creadores de este sistema es generalizar el cobro de patentes, altas, bajas y sellados en él, pero todavía falta que las provincias se pongan de acuerdo para que todo sea más claro y no tan engorroso como se viene haciendo.

Con la implementación del 13P para la emisión de bajas en la jurisdicción de Capital Federal se están regularizando muchísimo más los vehículos, pero comenzó a encontrarse problemas para la emisión de los certificados dominiales, ya que el Digesto exige que se realice a las 48 horas de inscripción del trámite y, según el instructivo de Rentas, si no se puede realizar la baja hay que esperar a que el usuario regularice la situación; y si el usuario no lo regulariza dentro del mes, recién puede enviarse. Considero que ahí hay una inconsistencia entre lo que plantea el Digesto y lo que propone el convenio con Rentas.

8 - Digesto de normas para Rentas

Al igual que nuestro sistema registral, el sector de Rentas debería contar con un Digesto de normas actualizado para consultar cada caso en particular.

En el presente contamos con teléfonos de consultas y chats de consultas en los diferentes sistemas. Lo extraño es que si se realizan dos llamados por la misma consulta muchas veces obtenemos dos respuestas distintas y los empleados de Rentas no saben que hacer.

Además, las consultas telefónicas y los chats de consulta están a cargo de gente poco idónea sin conocimiento de la parte jurídica y las normas vigentes.

Con la implementación de un digesto especialmente diseñado para el sector, se simplificaría el trabajo realizado y todos entenderíamos un poco más del tema.

9 - C.E.T.A. en cabeza tanto del vendedor como del comprador

Considero que la implementación del C.E.T.A fue muy favorable para el sistema, tanto como herramienta de control del fisco como para nuestro sistema de control, ya que nos permite ingresar por medio de la página habilitada de la Dirección Nacional y damos la posibilidad de aceptar ese certificado o de rechazarlo.

Estoy en favor del certificado de transferencia del automotor, pero no estoy de acuerdo en que únicamente éste pueda ser realizado por el vendedor.

Las dos partes son interesadas en la conclusión del trámite, y creo que si el único impedimento es la presentación del formulario C.E.T.A. para que un trámite no se observe, este requisito tendría que poder resolverse tanto por el vendedor como el comprador.

10 - Entrega de documentación

Antiguamente, cuando el trabajo del Registro era meramente registral y el usuario debía realizar todas las diligencias fuera de la oficina, como por ejemplo el pago de aranceles, trámites de rentas, altas y

bajas de jurisdicciones, no había tanta presión para el Registro en sí, y el trabajo a pesar de lo engorroso que era para el usuario, a su vez era muy sencillo para nosotros.

Hoy el trabajo cambió. Estamos cobrando los aranceles, cobramos el sellado fiscal y de varias jurisdicciones, controlamos el cumplimiento de declaraciones juradas ante la AFIP; controlamos la declaración sobre origen de los fondos y calificamos por sí o por no conductas que podrían constituir lavado de activos, analizando documentación contable y societaria; controlamos la validez de certificaciones ante escribanos, la autenticidad de documentación judicial y administrativa; controlamos y liquidamos el impuesto a la radicación de jurisdicciones propias y ajenas; controlamos y liquidamos deudas por infracciones en todo el país. Creo que es inadmisibles que el plazo de entrega de la documentación de una transferencia siga siendo de 24 horas. Considero que ese plazo debería ser modificado para que todo el grupo de trabajo no tenga que sobre exigirse para poder cumplir con los plazos asignados, ya que las herramientas con las que contamos no responden a esta realidad.

11 - Mejoras tecnológicas

Todo proceso de cambio debe acompañarse por una mejora tecnológica en el mundo en el que estamos viviendo.

Como dijo el Dr. Miguel Ángel Gallardo, en la última clase de la diplomatura Régimen Jurídico del Automotor: "Somos conscientes de que todo proceso no es posible sin una fuerte inversión en tecnología, la cual hemos venido desarrollando para fortalecer el intercambio fluido y permanente de

los Registros Seccionales con nuestra Dirección Nacional y de aquellos entre sí. Asimismo, es necesario ampliar y optimizar los sistemas de intercomunicación con los organismos fiscales y de seguridad y los destinados a satisfacer las consultas y reclamos de los usuarios".

Aspiro a que en este año se introduzcan todas las mejoras tecnológicas que se vienen mencionando desde el año 2010 y que podamos contar con un sistema completamente unificado que nos permita realizar todas las consultas del automotor de una manera más ágil y, a su vez, nos permita integrar lo que es Sucerp, Sugit, anotaciones personales, consulta de escribanos, consulta de base de mandatarios, consulta a los elementos registrales, consulta de plantas verificadoras, legajos únicos, CETA.

El sistema utilizado en la actualidad, Info3, es un sistema que no responde a los cambios tecnológicos porque está realizado bajo D.O.S. y al usarlo durante el día tenemos que contar con reiniciar la máquina 3 o 4 veces porque no puede responder.

12 - Sistema "multicajas"

Creo que una de las grandes modificaciones se vería dada por el sistema "multicaja". Hoy contamos con una caja en nuestra mesa de entrada y muy asiduamente nos encontramos con queja de los usuarios por la demora.

Contando con dos terminales para el cobro podría agilizarse un poco más el tema de la demora.

13 - Control de gestión en el Registro Automotor

En una de las charlas de la Diplomatura, dictada por el Ing. Juan Pan Peralta, se trató el tema del control de gestión. Me parece muy interesante poder comentar los ítem más relevantes como modificaciones, ya que como encargado se pueden tener en cuenta para mejorar la estructura del Registro y el desempeño del trabajo de los colaboradores.

Siempre se necesita el control, ya que es una fuerza que hace posible en cualquier actividad organizada (tanto pública como privada) un funcionamiento intencionado. Para controlar hay que saber temas normativos, rentas, informáticos. También se necesita hacer las cosas lo más simples y repetibles posibles.

Además, el costo (pesos, tiempo) no puede ser mayor que lo que se controla. Para que haya control no se debe tener miedo al cambio y a delegar actividades.

Todo progreso implica cambio, pero se debe lograr ese cambio con el mínimo trastorno.

Asimismo, en los tiempos que están corriendo se necesita cada vez más delegar actividades, y eso ocasiona miedo por la pérdida de control. Pero hay que tener en cuenta que puede haber gente que haga mejor ese trabajo que uno mismo y, además, eso ayuda a motivar al personal y también ayuda a éstos en su desarrollo personal.

Delegar no significa encomendar todo, sino aquellas actividades que nos permiten hacer un mejor uso de nuestro tiempo. También hay que identificar las habilidades de cada uno y los requerimientos propios de cada puesto para que estén en la tarea correcta.

Otro ítem importante en la motivación es que haya siempre un objetivo a seguir. Tal circunstancia ayuda

al desarrollo de esa persona. Si no hay un propósito se establece una relación con el personal basado, exclusivamente, en términos económicos, corriendo el riesgo en el largo plazo de un deterioro cualitativo en las motivaciones, que se concreta cuando se creen que están cumpliendo tareas burocráticas sin sentido.

Otros ítem importantes son la organización, programación, planificación y revisión.

14 - Cobro electrónico

Desde el año 2011 estamos cobrando los trámites del automotor (aranceles, sellados, patentes e infracciones) por medio del medio electrónico con tarjetas de débito. Esto resultó muy beneficioso para el Registro Automotor, ya que no circula tanto dinero en efectivo en el Registro, tema que estaba preocupando a los encargados por causas de inseguridad, ya que el monto percibido por cuenta de otras reparticiones (sellados, infracciones, impuestos a la radicación) representan el 50, 60 o 70% del monto total del dinero ingresado al Registro. Todo ello se hace con personal y equipamientos propios y los Registros son los responsables de las sumas percibidas y también de las omitidas. Por lo tanto, creo que sería más beneficioso aún la implementación de cobro con tarjetas de crédito, ya que los trámites del automotor no son tan económicos y muchas veces los usuarios dejan pasar el tiempo para realizar el trámite porque no tienen el dinero suficiente para solventar el gasto.

Creo que implementando el pago del arancel en cuotas beneficiaría aún más a los usuarios y ayu-

daría al sistema registral porque de esta forma todos presentarían los trámites sin esperar el momento de contar con el dinero en efectivo.

15 - Incorporación de disposiciones y actualización del Digesto

Sabido es que el Digesto de Normas Técnico Registrales del Registro de la Propiedad del Automotor, desde su dictado en el año 1991, ha resultado una herramienta fundamental para el desarrollo de la actividad registral del automotor, a partir de la sistematización temática del plexo normativo vigente.

La complejidad y el dinamismo que ha cobrado la actividad en los últimos años tornan necesario proceder a una completa revisión y análisis de las normas, lo que redundará positivamente en el marco de acceso público a la información, facilitando al mismo tiempo el conocimiento y la comprensión por parte de los destinatarios de las normas.

Lo fundamental sería compilar, depurar y sistematizar las normas técnico-registrales, con el objeto de dotar de certeza y seguridad a las consultas.

16 - Digitalización de la documentación a enviar a la D.N.R.P.A. en forma mensual

Como copia de seguridad de la documentación que tienen los Registros del Automotor en los Legajos B, mes por mes, se envían a Dirección Nacional el duplicado de todos los formularios y solicitudes tipo presentados en el Registro, con el fin de tener un resguardo de toda esa información y contar en otro edificio con un resumen del "Legajo B" por si en algún momento ocurre algo con el legajo y haya que pedir

la reconstrucción de éste.

Algo útil para este fin podría ser la digitalización de los formularios y las solicitudes tipo para poder enviarlos vía mail o algún tipo de sistema a la Dirección Nacional y, de esta forma, se enviaría la información de una manera mucho más ágil que con el envío de una caja mensual.



**ASOCIACIÓN DE
CONCESIONARIOS DE
AUTOMOTORES DE LA
REPÚBLICA ARGENTINA**

Lima 265 • Capital Federal

CUADERNO DEL ÁMBITO REGISTRAL Nº 6



Por Héctor Ulises Viviani – Encargado Suplente del R.S Nº 23 – Capital Federal

Se suma en estos meses un nuevo libro -el Nº 6- a la serie de “Cuadernos del Ámbito Registral”.

Estos libros se componen de una selección de trabajos. Ellos fueron presentados por los alumnos de los distintos ciclos de la Diplomatura del Régimen del Automotor.

En esta oportunidad integran la publicación los siguientes trabajos:

1) **Excepciones al sistema registral consagrado por el Régimen Jurídico del Automotor**, por Florencia María del Rosario Giorgi.

La autora se ocupa de mencionar en este trabajo algunos casos que, entiende, configuran situaciones de excepción al sistema constitutivo y, particularmente, al principio de tracto sucesivo. Enumera entre las primeras a la prenda, dominio revocable, inscripción preventiva y estipulación a favor de terceros, y relaciona la segunda con las transmisiones por vía hereditaria.

2) **Determinación del modelo-año en automotores, motovehículos y maquinaria agrícola y vial autopropulsada**, por María Alejandra Galatro.

Que la autora se enrola en la corriente que estima que el dato sobre modelo año debe ser abandonado por constituir éste un “juego de una serie de normas o factores totalmente ajenas al bien que se pretende identificar”, no obsta a que detalle en esta obra, forma profusa, la normativa que regula este instituto. Desde el Decreto 202/79 hasta los

Circulares del año 2011, pasa revista en forma cronológica a la normativa aplicable no sólo al caso de los automotores sino, también, al de los motovehículos, los acoplados y la maquinaria agrícola y vial autopropulsada.

3) **Breve ensayo sobre lenguaje y lenguaje normativo**, por Elida Alicia Borsella.



Resulta ésta una jugosa y biográfica descripción del concepto del lenguaje y sus disciplinas, como la Lingüística, la Hermenéutica, la Gramática, la Lógica y la Retórica. El análisis histórico deja paso luego al tratamiento del lenguaje jurídico y, finalmente, a modo de aplicación práctica se analiza la redacción (y se propone la modificación) de una Sección del Digesto de Normas Técnico Registrales. Se dice que la función del registrador radica en prestar un servicio técnico.

Esta palabra vinculada a los procedimientos de una ciencia, debería recordarnos la necesidad de revisión de nuestro lenguaje, de las normas que construimos con las palabras, para abastecerlas de un sentido preciso y suficiente, desterrando lo vago y lo ambiguo.

4) Lavado de dinero y Registro de la Propiedad Automotor, por Rodolfo Mo.

Hasta hace unos años, el encargado daba por cumplida su obligación legal frente a un delito denunciando su comisión e identificando a sus autores. El deber de denunciar genérico del funcionario público era también receptado en el Reglamento Interno de Normas Orgánico Funcionales. La exposición del autor cuenta, además de esta conocida manda, con el desarrollo de las nuevas obligaciones que caen sobre la figura del encargado, a raíz de las leyes nacionales sobre Prevención del Lavado de Dinero dictadas por recomendación del Grupo de Acción Financiera Internacional sobre el blanqueo de capitales (G.A.F.I.). A raíz de esas normas -y las que por aplicación y reglamentación emiten la Unidad de Información Financiera (U.F.I.) y la D.N.R.P.A- se agregan dos deberes claros: 1) recabar datos fehacientes sobre la identidad de los usuarios (lugar de nacimiento, profesión, teléfono, etc.) y sobre el origen de los fondos, y 2) reportar directamente a la U.I.F. aquellas operaciones que sin caer en la tipificación de un delito resultan "sospechosas" (básica-

mente, aquellas inusuales, sin justificación económica o jurídica).

El autor analiza tanto los tipos penales sobre encubrimiento, como las leyes antilavado y sus reglamentaciones, proponiendo en nuestro campo específico la creación de una oficina centralizada de prevención especializada en lavado de dinero.

5) Calificación registral de instrumentos judiciales, por Graciela Susana Cravero.

El principio de legalidad, y la calificación son temas más que actuales en nuestro Régimen Jurídico. En este caso se examina la tarea del registrador frente a las órdenes judiciales: calificación del instrumento y su examen de legalidad. Al suscripto personalmente le consta que algunos Registros han recibido (sobre todo en estos últimos meses, en el marco de una liquidación judicial) órdenes de transferir la propiedad de vehículos que se encontraban robados.

¿Hasta dónde llega la potestad judicial, por un lado, y el deber de cumplimiento de las normas? Es un debate interesante, que puede desarrollarse a partir de esta lectura.

Los cinco trabajos publicados en este libro resultan, en definitiva -tal el objetivo que persigue la editorial- bibliografía de consulta, referente de la actualidad registral y un motivador punto de partida de nuevas reflexiones.

SOCIEDADES DE HECHO

Por Eugenio J. Bonelli (Int. R.S. San Miguel N° 2 - Prov. de Buenos Aires) y
Pedro Fourcade (h) - Enc. Suplente del R.S. Río Cuarto N° 1 - Prov. de Córdoba.

Introducción

Elegimos este tema en razón del interés que genera la innumerable cantidad de sociedades de este tipo que existen en la actualidad y que no pueden desconocerse en el ámbito registral.

La sociedad de hecho es un buen ejemplo de la voluntad (y necesidad) del legislador de adaptarse siempre a la realidad, incluso hasta el punto de contemplar figuras "frágiles" como éstas, a veces en desmedro de las figuras típicas. Lo dicho no obsta al deber de los registradores, y el sistema en general, de procurar las medidas necesarias para evitar la deshonesto incursión en el sistema registral de los que siempre están atentos al error o la laguna normativa.

A lo largo de estos últimos años hemos encontrado opiniones referidas a la viabilidad o no de la inscripción de bienes muebles a nombre de las sociedades de hecho, observando que la legislación del Régimen Automotor ha adoptado la postura de avalar la registración de los mismos. Coincidiendo con esta tesis, la Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP) también admite a este tipo de sociedades, otorgándoles un código de identificación tributaria (CUIT) que las individualiza y las diferencia de los respectivos socios.

Por otro lado, la jurisprudencia de nuestros tribunales, posterior a la Ley 19.550, marcaba una interpretación restrictiva, por ejemplo, respecto del régimen de disolución. Pero, luego de la reforma hecha por la Ley 22.903 -sancionada en 1983-, que no ignoró la importante red de negocios que se estaban desarrollando en torno a esta clase de sociedades, se logró disminuir la severidad del tratamiento legal que se imponía¹.

Nuestra intención es reflejar una visión novedosa del tema a tratar, buscando de esta manera realizar un

humilde aporte al tratamiento de la materia en cuestión.

Concepto

La Ley de Sociedades Comerciales (LSC) N° 19.550, en su Capítulo 1°, de Disposiciones Generales, en su Sección IV, menciona en el Art. 21 a las sociedades no constituidas regularmente incluyendo, en las mismas, tanto a la sociedad de hecho con un objeto comercial como también a las sociedades irregulares.

Definimos a la sociedad de hecho como una sociedad no constituida regularmente que se ha formado sin que exista un instrumento constitutivo, pero que su real existencia deriva de una actividad económica emprendida en común por los socios. Así, los integrantes de la misma han convenido constituir una sociedad, acordando la actividad u objeto a desarrollar, los aportes que cada uno de ellos realizará y de qué modo cada uno de ellos participará, tanto en las ganancias como en las pérdidas.

La principal característica que tiene esta sociedad es que aparece trabajando en los hechos que producen cada uno de los socios, y que generalmente se traduce en un actuar en común y en un trato igualitario en el desarrollo de la actividad que han iniciado. O sea, pese a no existir un contrato por escrito, es la mismísima ley quien las coloca bajo las reglas de las sociedades no constituidas regularmente.

Además, otro elemento a tener en cuenta es que para que esta sociedad quede incluida dentro de la Ley 19.550 deberá poseer objeto comercial. En este sentido, el Art. 3° de la Ley de Sociedades reafirma el principio de tipicidad, remarcando la comercialidad por la forma y no por el objeto. En orden a la exigencia legal de participación en los "beneficios" y en el soporte de las "pérdidas", hay que tener en cuenta que por beneficio (Art. 1°) o utilidades (Art.

1 - Conf. C. Nac. Com., Sala D, 23/05/2002, DJ 2002-3-687.
Conf. C. Apel. Civ. Com. San Martín, 29/11/1988, DJ 1989-1-723.

11, Inc.7º) no se entienden exclusivamente lo partible en concepto de lucro, sino también otro tipo de ventajas, como por ejemplo participar del resultado de una investigación, obtener una utilidad de orden asociativo, etc.

Cabe resaltar que en las sociedades de hecho no sería posible la distinción del principio de tipicidad ya que, como declamamos anteriormente, remarca la comercialidad por el objeto y no por la forma, debido a que la sociedad de hecho carece de contrato por escrito. Es así, entonces, que su condición dependerá de la actividad desarrollada por ésta; o sea, que la sociedad realice actos de comercio según lo dispone el Art. 8º del Código de Comercio que establece los actos de comercio en general (adquisición de una cosa mueble para lucrar con su enajenación, etc.).

Características distintivas

Las características de las sociedades de hecho son:

- 1- **Existencia precaria:** cualquiera de los socios y en cualquier momento puede pedir la disolución, y en el supuesto de que uno de los socios lo requiera y no logre la mayoría que se necesita, la ley le acuerda el derecho de receso (Art. 22 LSC).
- 2- **Representación promiscua:** la sociedad puede ser representada por cualquiera de los socios (Art. 24 LSC).
- 3- **Capacidad de hecho limitada:** estas sociedades no producirán la plenitud de sus efectos normales (Art. 7º y cdtes. LSC).
- 4- **Informalidad:** las sociedades de hecho no llevan estatuto, por lo tanto no se inscriben en el registro correspondiente. Son sociedades que pueden ser "de palabra"; si se desea puede hacerse un contrato, pero éste no es un requisito característico.

No queremos dejar de mencionar la Exposición de Motivos de la Ley 19.550, que si bien los fundamentos que realiza el legislador resultan ampliamente esclarecedores a los efectos de entender la intelligen-

cia del texto normativo, recogeremos solo cuatro comentarios, a saber:

1) "El proyecto no ha podido dejar de contemplar el ardua problema de las sociedades irregulares y de hecho a fin de darles una regulación. Lo contrario hubiera significado apartarse de la realidad, ignorando, como ya lo señalara Vivante, toda una tupida red de negocios que cotidianamente se desenvuelven en su entorno."

2) "De las normas proyectadas resulta, con arreglo a la jurisprudencia y doctrina dominante, que se reconoce personalidad a estas sociedades. Esta personalidad, no obstante, será precaria y limitada, lo primero porque habrán de disolverse cuando cualquiera de los socios lo requiera (art. 22 LSC); lo segundo porque ella no producirá la plenitud de sus efectos normales."

3) "Como antes lo señaláramos se trata de un caso en que la personalidad ha sido conferida en forma limitada (art.2)°."

4) "Ante la falta de instrumentación, se dispone que la sociedad de hecho también quedará sometida a las disposiciones de la sección cuando tuviere objeto comercial. Esta previsión se explica porque, de lo contrario, podrá acontecer que al no darse alguna de las formas establecidas, quedarán excluidas de las sanciones de la ley de sociedades que por su objeto fueran de naturaleza mercantil (art.21)°."

De las sociedades no constituidas regularmente

I. Diferencia entre las sociedades irregulares y las sociedades de hecho

Son sociedades de hecho las que carecen de instrumentación y en las cuales los socios han prestado su consentimiento en forma verbal, a los fines de realizar una actividad económica determinada, dispuestos a repartirse las utilidades y soportar las pérdidas. Por el contrario, en las sociedades irregulares, sus integrantes han suscripto el contrato social, que se encuentra ajustado al Art. 11 de

la Ley 19.550, con todos los elementos y requisitos por él dispuestos, pero, sin embargo, adolece de los vicios de forma, por la omisión de la registración prevista en el Art. 7° de la citada Ley. (Nissen, 1985)

Entonces determinamos que estas formas asociativas conforman un sujeto de derecho con personalidad precaria -ya que cualquiera de los socios en cualquier momento puede exigir su disolución- y limitada -pues se halla restringida su capacidad para adquirir bienes registrables²-; distinta de los miembros que la componen, que no conforman un tipo societario y que la ley ha tomado en cuenta con efectos limitados, regulándolas en protección de los terceros que con ellas se vinculan, ya que ambas tienen en común la ausencia de inscripción en el Registro Público de Comercio. Por lo tanto sus cláusulas son inoponibles a terceros, quienes carecen obviamente de la posibilidad de conocerlas.

En cuanto a la determinación de su comercialidad, la sociedad irregular será tal si se ha adaptado a uno de los tipos previstos en la Ley 19.550, mientras que para precisar la mercantilidad de las sociedades de hecho deben tenerse en cuenta las actividades que realiza; sólo será comercial si ajusta su objeto a lo dispuesto por el Art. 8 del Cód. de Comercio.

Un dato importante a destacar es que a partir de la reforma de la Ley 22.903, se puede distinguir con más claridad estas formas asociativas de las llamadas sociedades en formación, en tanto éstas cumplan con la continuidad registral y no caigan en abandono o ruptura del iter constitutivo.

II. Acerca de su regularización

Establecido en el Art. 22 de la Ley de Sociedades Comerciales, reformado por la Ley 22.903 y con una visión que llevara a facilitar la conservación de la empresa (como ya insinuaba el Art. 94, incs. 6° y 8°, LSC), se introduce un proceso de

regularización que resguarda el principio de libertad de contratación y el respeto de la voluntad individual de los integrantes. Así plantea dos hipótesis regularizadoras: a) por vía directa tendiente específicamente a ello; y b) por vía indirecta como modo de obstar -si la mayoría de socios así lo consiente- el pedido disolutorio de algún otro integrante, fijando un plazo de 60 días (véase Pto. III - Legislación).

Pero esta norma omite puntos importantes en lo que hace a la operatividad del sistema: a) no indica cómo tomar la decisión que regulariza, la cual requerirá de una reunión de socios a tal efecto y conviene convocarla al momento de solicitar la regularización o contestar el pedido disolutorio; b) tampoco menciona la necesidad de hacer un balance especial, como lo dispone el Art. 77, Inc. 2 de la LSC relacionado a la transformación, que hace a la determinación de la porción del socio disidente, aunque las normas registrales en IGJ y en la DPJBA ya han previsto el recaudo omitido³; no establece un plazo de arrepentimiento para el disidente, como para el pago también (estimamos que debería aplicarse por vía analógica el plazo para el pago del receso -Art. 16 C.Civ.-), entre otras. Ahora bien, si no se logra la regularización por falta de mayoría, podría continuar la sociedad irregular o de hecho si ningún socio plantea su disolución.

Recordemos que la ley no admite la resolución parcial, salvo en el supuesto de retiro frente a la regularización. Y en el caso de fallecimiento de uno de los partícipes de una sociedad de hecho o irregular ocasiona la disolución del ente, como ya bien se dijo no se aplica el Art. 90 de la LSC, debiendo entrar en liquidación⁴.

III. Legislación

Las sociedades de hecho son abarcadas, en mayor

2 - Conf. C. Nac. Comercial, Sala C, 21/02/1978, N° 279, ED 132-682.

3 - Conf. Disp. DPPJ 106/1991, en el Art. 40 sobre sociedades de hecho, que debían presentar el contrato de regularización con el tipo adoptado, situación patrimonial de la Soc., y justificación de la SH; y el Art. 41 sobre las sociedades irregulares, debían presentar el contrato constitutivo pendiente de inscripción, justificar los aportes y también la titularidad de los bienes.

4 - Conf. Muguillo, Roberto. Sociedades irregulares o de hecho, 2da. Ed., Gowa, p. 128.



GAP

DISTRIBUIDORA DE COMPUTACION

INSTALACION - CONFIGURACION - SOPORTE - VENTA DE INSUMOS - REPARACION DE IMPRESORAS



omega DESCUENTOS A SOCIOS DE AAERPA

Permite llevar el control de envío de legajos y certificados dominiales
Generación automática de declaraciones juradas a enviar a DNRPA
Muestra avisos automáticos basados en las distintas fechas de vencimiento
Seguimiento paso a paso de las distintas etapas de generación de un envío de legajo o certificado
Historial que permite efectuar consultas por dominio y conocer el estado actual de un legajo o certificado
Base de datos con información detallada de todos los registros seccionales del país

Infoauto 3
Gercydas 2
Siap
Sira
Acre
Inhibidos
Sugit



Perú 359 Piso 14 Oficina 1403 - Capital Federal - C.P. AAS1099C
Tel./Fax: 011-43427045 - info@gapcomputacion.com.ar

o menor medida, por un amplio espectro de normas generales, y algunas particulares. Veamos.

1) Código Civil de la Nación:

Art. 33: "Las personas jurídicas pueden ser de carácter público o privado. Tiene carácter público: 1° El estado Nacional, las Provincias y los Municipios; 2° Las entidades autárquicas; 3° La Iglesia Católica. Tienen carácter privado: 1° las asociaciones y fundaciones que tengan por principal objeto el bien común, posean patrimonio propio, sean capaces por sus estatutos de adquirir bienes, no subsistan exclusivamente de asignaciones del Estado, y obtengan autorización para funcionar; 2° Las sociedades civiles y comerciales o entidades que conforme a la ley tengan capacidad para adquirir bienes y contraer obligaciones, aunque no requieran autorización expresa del estado para funcionar".

Art. 1.648: "Habrá sociedad cuando dos o más personas se hubiesen mutuamente obligado, cada una con una prestación, con el fin de obtener alguna utilidad apreciable en dinero, que dividirán entre sí, del empleo que hicieren de lo que cada uno hubiere aportado".

En su nota al artículo, Vélez Sarsfield expresa que "no toda actuación hecha en conjunto implica una sociedad si las partes "no han tenido en mira realizar el fin característico del contrato de sociedad, que es obtener un beneficio, o un resultado cualquiera, que se dividirán entre sí".

Art. 1.663: "Cuando la existencia de la sociedad no pueda probarse, por falta del instrumento, o por cualquier otra causa, los que hubiesen estado en comunidad de bienes o de intereses, podrán alegar entre sí la existencia de la sociedad, para pedir la restitución de lo que hubiesen aportado a la sociedad, la liquidación de las operaciones hechas en común, la partición de las ganancias y de todo lo adquirido en común, sin que los demandados puedan oponer la nulidad o la no existencia de la sociedad".

2) Ley de Sociedades Comerciales 19.550 (LSC):

Es la norma más importante de la materia en análi-

sis, promulgada en abril de 1972, y ordenada recién en el año 1984 (Decreto 841).

Art. 1°: "Habrá sociedad cuando dos o más personas, en forma organizada, conforme a uno de los tipos previstos en esta ley, se obliguen a realizar aportes para aplicarlos a la producción o intercambio de bienes o servicios participando de los beneficios y soportando las pérdidas."

Art. 7°: "La sociedad sólo se considera regularmente constituida con su inscripción en el Registro Público de Comercio."

Este es el artículo fundamental, por el cual las sociedades irregulares o no constituidas regularmente carecen de derechos plenos.

Art. 21°: "Las sociedades de hecho con un objeto comercial y las sociedades de los tipos autorizados que no se constituyan regularmente, quedan sujetas a las disposiciones de esta Sección."

Art. 22: "La regularización se produce por la adopción de uno de los tipos previstos en esta ley. No se disuelve la sociedad irregular o de hecho, continuando la sociedad regularizada en los derechos y obligaciones de aquella; tampoco se modifica la responsabilidad anterior de los socios."

Cualquiera de los socios podrá requerir la regularización comunicándola a todos los socios en forma fehaciente. La resolución se adoptará por mayoría de socios, debiendo otorgarse el pertinente instrumento, cumplirse las formalidades del tipo y solicitarse la inscripción registral dentro de los sesenta (60) días de recibida la última comunicación. No lograda la mayoría o no solicitada en término la inscripción, cualquier socio puede provocar la disolución desde la fecha de la resolución social denegatoria o desde el vencimiento del plazo, sin que los demás consocios puedan requerir nuevamente la regularización.

Cualquiera de los socios de sociedad no constituida regularmente puede exigir la disolución.

Esta se producirá a la fecha en que el socio notifique

fehacientemente tal decisión a todos los consocios salvo que la mayoría de éstos resuelva regularizarla dentro del décimo día y, con cumplimiento de las formalidades correspondientes al tipo, se solicite su inscripción dentro de los sesenta (60) días, computándose ambos plazos desde la última notificación.

Los socios que votaron contra la regularización tienen derecho a una suma de dinero equivalente al valor de su parte a la fecha del acuerdo social que la dispone, aplicándose el artículo 92 salvo su inciso 4), a menos que opten por continuar la sociedad regularizada.

La liquidación se rige por las normas del contrato y de esta ley."

Art. 23: "Los socios y quienes contrataron en nombre de la sociedad quedarán solidariamente obligados por las operaciones sociales, sin poder invocar el beneficio del artículo 56 ni las limitaciones que se funden en el contrato social.

La sociedad ni los socios podrán invocar respecto de cualquier tercero ni entre sí, derechos o defensas nacidos del contrato social pero la sociedad podrá ejercer los derechos emergentes de los contratos celebrados."

Art. 24: "En las relaciones con los terceros, cualquiera de los socios representa a la sociedad."

Art. 25: "La existencia de la sociedad puede acreditarse por cualquier medio de prueba."

Art. 26: "Las relaciones entre los acreedores sociales y los acreedores particulares de los socios, inclusive en caso de quiebra, se juzgarán como si se tratara de una sociedad regular, excepto respecto de los bienes cuyo dominio requiere registración."

3) Digesto de Normas Técnico Registrales (DNTR):

Título I, Cap. I (Solicitudes Tipo), Secc. 2º, Art. 4º in fine: "En los supuestos en que se trate de una inscripción inicial o una transferencia a favor de una sociedad de hecho se deberá acompañar con carác-

ter de minuta tantas Solicitudes Tipo como número de socios, consignando los datos personales de cada uno de ellos, las que podrán ser suscriptas por cualquiera de los socios."

Título I, Cap. IV (De los peticionarios y la forma de acreditar personería), Secc. 3º, Art. 1º, Inc. 3º: "Es suficiente la firma de cualquiera de sus socios, acreditando la existencia de la sociedad y su carácter de sociedad de hecho o no constituida regularmente, mediante el correspondiente contrato social y la clave única de identificación tributaria (C.U.I.T.), correspondiente a la sociedad. Se seguirá el mismo criterio establecido en el punto 1.

Por unanimidad se interpreta que esta última parte del artículo refiere a las facultades del peticionario, de obligar a la sociedad frente a terceros en la venta, compra, gravamen y otros trámites ante el R.S.

IV. Responsabilidad

La ley consagra la responsabilidad directa y principal de quienes actúen en nombre de la sociedad y de todos los socios por las operaciones sociales. Responden con todo su patrimonio individual, en forma ilimitada y solidaria⁵. Con el agravante que cualquiera de los socios representa a la sociedad frente a terceros y que puede tratarse de contratos u operaciones notoriamente extraños al objeto social, sin que la sociedad ni ninguno de los demás socios pueda oponerle al tercero el contrato social como limitante de esa obligación (Villegas, 1997). Como vemos, claramente aquí hay otro ejemplo del disfavor con que el legislador atendió a esta forma asociativa.

V. Socios inhibidos

La DNRPA, a través de la Coordinación de Asuntos Normativos y Judiciales determinó claramente en la Circular C.A.N.J. Nº 10/03, del 22/07/2003, lo siguiente: "...d) Inhibición de uno de los integrantes de la sociedad de hecho que es titular registral del automotor; Atento que la sociedad es jurídicamente,

5 - Ello impide reclamar el cumplimiento forzoso del aporte o la indemnización de daños por incumplimiento o por disolución anticipada o intertemporal de la sociedad, pues los derechos y defensas que nacen provienen de un acuerdo irregular.

y al margen de la responsabilidad solidaridad los socios integrantes y de quienes contrataron en nombre de la sociedad, una persona distinta de los socios que la integran, la inhibición de uno o más de sus integrantes no obsta a la transferencia - u otro acto de disposición-, que ésta peticione, aún cuando la Solicitud Tipo correspondiente sea suscripta por la persona inhibida, ya que esta actúa como representante de la sociedad y no a título personal. En consecuencia, tampoco se requiere para el acto de asentimiento conyugal.”

Si bien existen casos de consulta y sus correspondientes dictámenes (E. N° 28.283/04, el más reconocido) entendemos que no hay margen de duda. El socio y la sociedad, a los fines de la inhibición, son personas distintas.

VI. Relación con otras figuras

• **Concubinato, noviazgo y sociedad de hecho:** El concubinato o una relación afectiva íntima de noviazgo, o sea, una convivencia en el marco de esas relaciones, no son suficientes para presumir la existencia de una sociedad de hecho⁶; no hacen surgir per se una sociedad de hecho⁷. Cuando se producen enfrentamientos o peleas entre las partes no se podrá negar el derecho a reclamar lo propio, más allá de lo indicado anteriormente. En este sentido, la jurisprudencia entiende que si no se prueban aportes en común para una explotación económicamente activa (es decir, aporte de bienes para afectarlos a alguna actividad productiva común de los novios o concubinos) con ánimo de obtener ganancias y repartirlas entre ellos, no puede considerarse que el concubinato o noviazgo hagan surgir una sociedad de hecho entre las partes⁸.

• **Cónyuges:** La posibilidad de constituir sociedades de hecho o irregulares entre cónyuges han promovido opiniones encontradas, porque se superponen el régimen societario, el interés de terceros y el régimen

patrimonial del matrimonio, que es de orden público. Así, mientras algunos autores las reconocen válidas⁹, la mayoría se ha pronunciado contra su validez¹⁰. No obstante, se ha reconocido su existencia a los efectos de demandar o reclamar frente a terceros, pues no se usa la figura societaria en perjuicio de los integrantes, ni se trata burlar derechos de terceros, sino de reclamar de éstos pagos o indemnizaciones.

Otro de los autores que opinan a favor es la Dra. Rivet¹¹. La DNRPA decidió hacer lugar a la solicitud de inscripción inicial de un automotor a nombre de una sociedad de hecho donde dos de los socios eran cónyuges (E. N° 3.270/04), aunque en un primer análisis del caso se brindara una respuesta negativa (E. N° 44.895/03). Si bien desconocemos los pormenores del caso, entendemos que, de plantearse una consulta similar respecto de una sociedad de hecho donde los cónyuges sean los únicos socios, debe optarse por la negativa sin más trámite.

En ese sentido, el Art. 27 LSC dice: “los esposos pueden integrar entre sí sociedades por acciones y de responsabilidad limitada. Cuando uno de los cónyuges adquiera por cualquier título la calidad de socio del otro en sociedades de distinto tipo, la sociedad deberá transformarse en el plazo de seis (6) meses o cualquiera de los esposos deberá ceder su parte a otro socio o a un tercero en el mismo plazo.”

Sobre el particular opina (Zunino, 2004): La inteligencia del artículo surge de considerar incompatible la existencia de dos regímenes económicos o patrimoniales cuando, al propio de la sociedad conyugal, se suma la participación de ambos cónyuges en sociedades de tipo personalistas (N. del A: En especial las de hecho y las irregulares), donde la responsabilidad solidaria e ilimitada podría comprometer los bienes propios y ganancias de un cónyuge ante la eventual administración ruinosa que el otro desarrolle en el ejercicio de la misma.

6 - Conf. C. Noc. Com., Solo C, 23/06/2003, LL 2004-E, fallo 108.082.

7 - La Suprema Corte de Bs. As. sentó doctrina legal en tal sentido el 27/07/1948, LL 51-898.

8 - Conf. C. Apelac. Civ. Com. La Plata, Solo 2, 18/09/2003, DJ 2004-1-390 y ss.

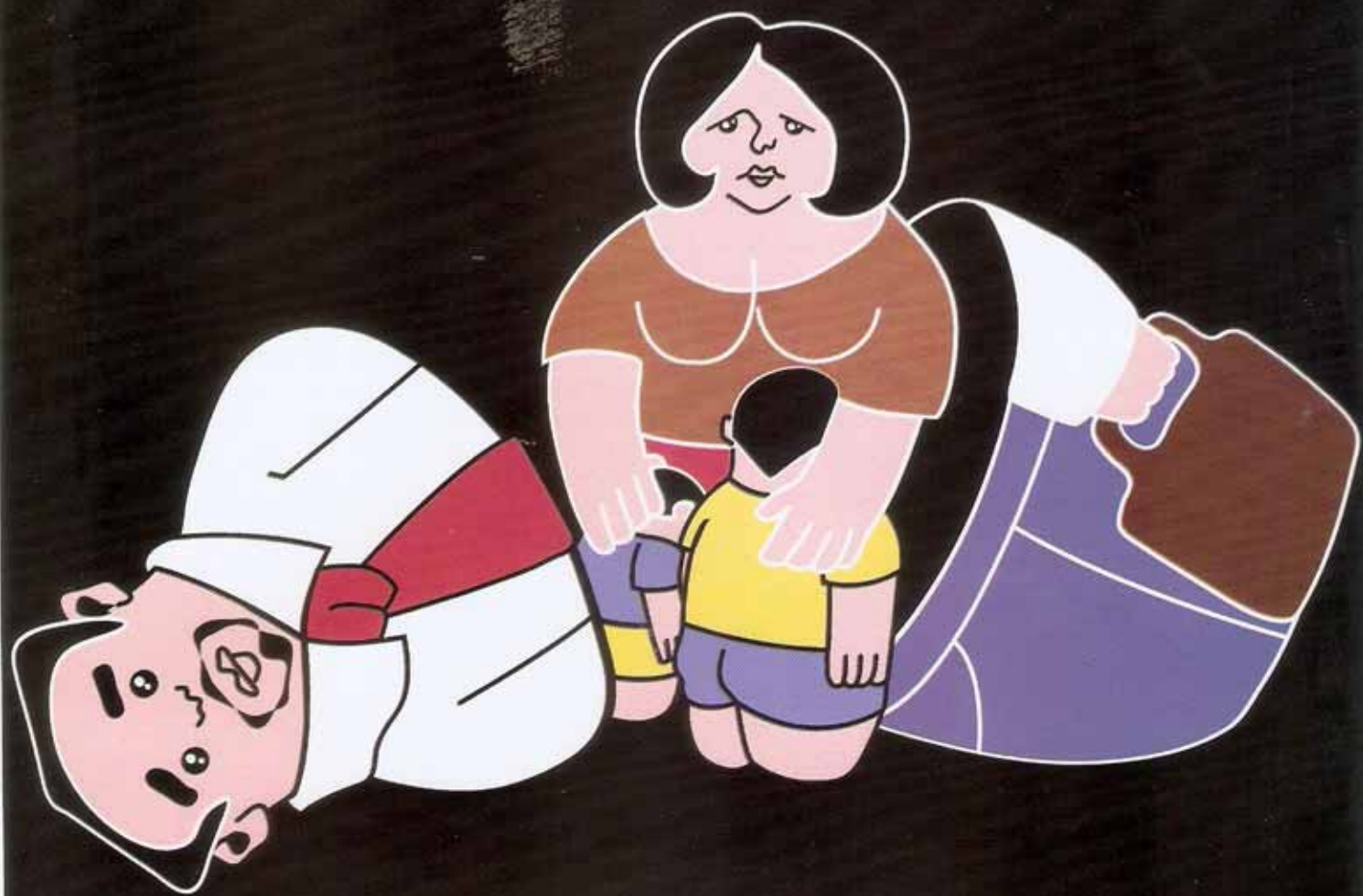
9 - Conf. CÁMARA, Héctor, “Sociedades entre cónyuges en nuestro derecho”, Derecho Societario. Depalma, 1985, Pág. 79.

10 - Conf. ZANONI, Eduardo, “Sociedades entre cónyuges, cónyuge socio y fraude societario”, Astrea, ps. 42/1951; KEMELMAJER DE CARLUCCI, Aída, “Aproximaciones al tema insolvencia y régimen de bienes del matrimonio”, Anales de la Academia Nacional de Derecho y Ciencias Sociales de Bs. As., p. 449, año XLVI, N° 39-2001.

11 - Helena María Rivet “Los trámites en el Registro Nacional de la Propiedad del Automotor-Recaudos generales, nociones, normativa y dictámenes.” Ed. Ámbito Registral, Bs. As. 2007.

PLANIFIQUE SU RETIRO Y CUIDE A SU FAMILIA

Seguro de Vida, Seguro de Ahorro
y Seguro de Vida + Ahorro



AHORRO A LARGO PLAZO Y ACTUALIZACIÓN AUTOMÁTICA ANUAL DE LA SUMA ASEGURADA.

A mayor abundamiento, reza el Art. 29, 1er. párrafo, LSC: "Es nula la sociedad que viole el art. 27. Se liquidará de acuerdo con la sección XIII:"

Domicilio

El D.N.R.T. nos dice en el Título I, Cap. VI, Sec. 3º, Art. 1º que los automotores tendrán como lugar de radicación el lugar del domicilio de su titular o el lugar de su guarda habitual. Y en su Art. 4º, al referirse a las personas de existencia ideal de carácter privado nos dice en su Inc. a) que podrá acreditar el domicilio social exhibiendo ante el R.S. donde presente el trámite, el contrato social, estatuto o constancia del organismo estatal de contralor de las personas jurídicas o de cualquier otro organismo estatal del que resulte el domicilio del titular o adquirente.

Entendemos que esta exigencia "amplia", hace a la liviandad con la que el DNRT trata a las sociedades de hecho y a las sociedades irregulares (si bien estas últimas no son preocupantes, tanto en razón de los requisitos formales que sí cumplieron para ser consideradas tales) permitiendo la posible entrada de actores ilegítimos al sistema registral.

A raíz de lo dicho anteriormente, consideramos que el sistema registral corre el riesgo de ser fácilmente manipulado, toda vez que los socios de una sociedad de hecho pueden presentarse en cualquier Registro Seccional, confeccionar un contrato social en ese mismo momento, y determinar así su domicilio y la consecuente radicación de sus automotores. Una vez más, institutos complejos, como por ejemplo la guarda habitual, se ven contrariados por la permisibilidad otorgada en este tema particular, objeto del presente trabajo.

Conclusión

Las sociedades de hecho deben ser acogidas por la norma registral que nos incumbe, toda vez que dichas sociedades son el paso inicial de la gran mayoría de las sociedades típicas, en especial las PyMEs y las empresas familiares, que nacen de la voluntad de dos o más personas de alcanzar un lucro en común, pero sin los tiempos, las herramientas, o los recursos económicos suficientes para dar-

les la formalidad y la publicidad necesaria. ¿Qué empresa familiar no nace como una S.H.?

Pero en contradicción con la realidad no hay suficiente bibliografía al respecto, y la poca que existe sólo trata su aspecto societario; ello se debe a que una de las características que dificulta alcanzar un análisis más profundo del mercado que abarcan es, justamente, que, del total de la economía propiamente dicha, sólo el 33% de sus actividades se encuentran registradas¹².

Si bien se contemplan en la Ley de Sociedades, el legislador las presiona, hasta el punto de no otorgarles oponibilidad ni siquiera entre los propios socios. La disolución inmediata es otra clara señal del tono sancionatorio de la norma, impidiendo que en un futuro puedan transformarse en sociedades regularmente constituidas.

Debemos destacar que entendemos acertado el tratamiento de la sociedad de hecho dispensado por el D.N.T.R. al permitir que éstas actúen como personas jurídicas independientes de sus socios, mas creemos necesario agudizar los mecanismos registrales a efectos de evitar la manipulación del domicilio de radicación de las sociedades de hecho, en concordancia con el resto del articulado referido a la materia. En ese orden de ideas, proponemos que se requiera al petionario la presentación de una factura original aprobada por la autoridad de aplicación (AFIP) perteneciente a la sociedad en cuestión y cuyo domicilio deberá ser coincidente con el declarado en el contrato social.

Bibliografía

(s.f.). Obtenido de Digesto de Normas Técnico Registrales del Registro de la Propiedad del Automotor: <http://www.dnrpa.gov.ar>

Benseñor, N. R. (18-19 de noviembre de 1999). Aportes de bienes registrables a sociedades. *Revista del Notariado* N° 860, año 103, págs. 45-73.

Cornejo, J. A. (2007). *Cuestiones Registrales*. Buenos Aires: Carcos.

12 -Conf. RODRÍGUEZ ROSSI, Víctor E., "Economía y Finanzas en la historia", Ed. Dunken, Bs.As., 2004.

Danovaro, J. M. (2010). Cuadernos del *Ámbito Registral*. Buenos Aires: Ediciones *Ámbito Registral*.

Farina, J. M. (1980). *Sociedades Comerciales*. Rosario, Santa Fe: Zeus Rosario.

Mugullo, R. A. (2011). *Ley de Sociedades Comerciales comentada y concordada*. Buenos Aires: Abeledo Perrot.

Nissen, R. (1985). *Sociedades irregulares y de hecho*. Buenos Aires: Editorial Hammurabi.

Rivet, H. M. (2007). *Los trámites en el Registro Nacional de la Propiedad Automotor*. Buenos Aires: Ediciones *Ámbito Registral*.

Rodríguez Rossi, V. E. (2004). *Economía y Finanzas en la historia*. Buenos Aires: Editorial Dunken.

Rodríguez, P. J. (1998). *La Sociedad Comercial ante el tercer milenio*. VII Congreso Argentino de derecho societario y III Congreso Iberoamericano de derecho societario y de la empresa. Buenos Aires: UADE y Cámara de Sociedades Anónimas.

Villegas, C. G. (1997). *Manual de Sociedades Comerciales*. Buenos Aires: Editorial Estudio.

Zaldivar, E. (1973). *Cuadernos de Derecho Societario*. Buenos Aires: Ediciones Macchi.

Zunino, J. O. (2004). *Régimen de Sociedades Comerciales de la ley 19.550, revisada, ordenada y comentada*. Buenos Aires: Editorial Astrea.

"La Cámara del Comercio Automotor acompaña con honor a la presente edición de Revista *Ámbito Registral*"



Cámara del Comercio Automotor
Soler 3909 - (1425) Buenos Aires
Tel. 4824 7272 - e-mail: cca@cca.org.ar

ACERCA DEL CONCEPTO DE AUTOMOTOR

Por Daniel G. Varessio – Juez de la Cámara de Apelaciones en lo Penal con Competencia Provincial del Neuquén

I - Introducción

El objetivo del presente trabajo consiste en analizar y demostrar las diferencias entre dos expresiones, vehículo y automotor porque muchas veces se confunden. Para esa tarea cabe determinar, con consideraciones históricas, el origen de los dos vocablos, para luego hacer referencia sobre la recepción de las dos locuciones en el Régimen Jurídico del Automotor y en la Ley Nacional de Tránsito. Además, comprobaremos cómo en el Código Penal los términos son empleados de manera genérica cuando se extiende la protección típica a toda clase de vehículos y el bien jurídico protegido es la propiedad o, de manera específica, cuando el bien jurídico tutelado es la vida y seguridad del tránsito, por lo que su proyección en las figuras penales es relevante. Sin perjuicio de lo expuesto, corresponde una aclaración. Esta investigación quiere sólo proponer algunos aportes para conocer con acierto cada significado y sus cuestiones controvertidas; ello nos dará un panorama más claro al hallar las herramientas que permitan desenvolverse con fluidez y solvencia en el ámbito registral, a la hora de emplear uno u otro término para evitar equívocos.

II - Antecedentes

El automotor no fue materia de estudio por parte del codificador Vélez Sarsfield ya que su origen era muy incipiente. Es recién en 1958 con el D.L. 6.582/58 de creación del Registro Nacional de la

Propiedad del Automotor cuando el vocablo fue objeto de una específica regulación en un texto legal, aunque no se registra un concepto categórico del mismo. A pesar de las numerosas modificaciones que soportó el Régimen Jurídico del Automotor, producto de la evolución, difusión, importancia económica y riesgos de la cosa mueble registrable, el Art. 5° D.L. 6.582/58 sólo nos ofreció una enumeración de los vehículos que a los efectos legales se consideraban automotores¹. Dicha norma refería que: "a los efectos del presente registro serán considerados automotores los siguientes vehículos: automóviles, camiones, inclusive los llamados tractores para semirremolques, camionetas, rurales, jeeps, furgones de reparto, ómnibus, microómnibus y colectivos, sus respectivos remolques y acoplados, todos ellos aún cuando no estuvieran carrozados. El poder ejecutivo podrá disponer por vía de reglamentación la inclusión de otros vehículos automotores en el régimen establecido".

El uso de la facultad reglamentaria sucedió en el año 1988, cuando por resolución 586/88 de la Secretaría de Justicia de la Nación se incorporó al concepto de automotor del artículo 5° del Decreto Ley 6.582/58 a los ciclomotores.

En 1996, por Ley 24.673, se le agregó al artículo 5° lo siguiente: "... las maquinarias agrícolas incluidas los tractores, cosechadoras, grúas, maquinarias viales y todas aquellas que se autopropulsen." Con el agregado de la palabra autopropulsión cambia el

1 - En igual sentido, la legislación chilena entiende por vehículo motorizado aquél que normalmente está destinado a desplazarse en el medio terrestre, con propulsión propia, que se encuentre por su naturaleza destinada al transporte o traslado de personas o cosas y sujeta a la obligación de obtener permiso de circulación para transitar. Los remolques, acoplados, casas rodantes u otros similares, que carezcan de propulsión pero que circulen vías públicas, también se considerarán como vehículos motorizados. LEY-18.490-Pub. 02.01.1986 -modificada por LEY-19.887, 18.08.2003, establece seguro obligatorio de accidentes personales causados por circulación de vehículos motorizados. La ley paraguaya dice que se entenderá por automotores, los siguientes vehículos: automóviles, motocicletas, camiones, tractores, tractocamiones, camionetas, jeeps, furgones, ómnibus, microómnibus y demás maquinarias autopropulsadas. (Ley 608-artículo 2do-crea el sistema de matriculación y cédula del automotor, 18/07/1995).

carácter de la enumeración taxativa y cerrada, por una de carácter abierto².

Por otra parte, la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449, adoptó una técnica legislativa -por error o ignorancia- poco feliz y ambigua con la voz automotor, utilizando de manera conjunta o separada los vocablos vehículo-automotor y definiendo de manera muy imprecisa, en su artículo 5°, el automóvil, la bicicleta, el camión, la camioneta, el carretón y el ciclomotor, también la maquinaria especial, la motocicleta, el ómnibus.

El léxico oficial, producto quizá del eco popular expresado en las definiciones del artículo 5° de la Ley 24.449, y la amplitud de la formulación utilizada por el artículo 5° del Decreto-Ley al considerar automotores los siguientes "vehículos", nos lleva a profundizar en el conocimiento y uso adecuado en cada caso, de dos palabras consolidadas como sinónimos: vehículo y automotor.

III - Categorías

a) Género vehículo

En efecto, los automotores integran una especie dentro del género vehículo, posición en la que se enrola la Dra. Viggiola, L. y el Dr. Molina Quiroga, E³.

Veamos porqué:

Etimológicamente, la palabra vehículo deriva del latín "vehiculum", que a su vez procede del verbo "vehere" = conducir, transportar, llevar, que en su acepción más acorde significa "medio de transporte de personas o cosas." (Real Academia Española - R.A.E., del sitio web www.rae.es)

En esta definición amplia encuadra todo lo que sirva para transportar de un lugar a otro, personas, animales o cosas con independencia del medio por donde y por el que se mueva. Está basada en la utilidad o finalidad del artefacto, pues exige que el mismo sirva para el transporte de personas, animales o cosas, para ser considerado como tal. La ley Nacional de Tránsito⁴, en su artículo 5°, utiliza este criterio de enunciación y lo relaciona con el ámbito de aplicación de la ley que regula el uso de la vía pública⁵; entonces se puede definir el vocablo "vehículo" en atención a la utilidad y al medio por donde se mueve como tal a "Todo artefacto o aparato utilizado para transportar personas o cosas por vías públicas o privadas".⁶

Chiappini, J. (1982)⁷ supera toda controversia y brinda una definición integradora. Sostuvo que "semánticamente vehículo es ahora todo artefacto apropiado para transportar personas o cosas, sea por vía aérea, terrestre o marítima, o bien combi-

2 - Ghersi, C. (1993) Estimo de buena técnica legislativa dejar abierta la normativa para la inclusión de otros vehículos que con posterioridad puedan aparecer, sobre la base de la elaboración de una nueva tecnología. P. 27/28.

3 - Viggiola, L. y Molina Quiroga, E. (2005), P.4.

4 - Artículo 5° de la Ley 24.449 - DEFINICIONES. A los efectos de esta ley se entiende por:

a) Automóvil: el automotor para el transporte de personas de hasta ocho plazas (excluido conductor) con cuatro o más ruedas, y los de tres ruedas que exceda los mil kg de peso;

g) Bicicleta: vehículo de dos ruedas que es propulsado por mecanismos con el esfuerzo de quien lo utiliza, pudiendo ser múltiple de hasta cuatro ruedas alineadas;

l) Camión: vehículo automotor para transporte de carga de más de 3.500 kilogramos de peso total;

k) Camioneta: el automotor para transporte de carga de hasta 3.500 kg de peso total;

l) Carretón: el vehículo especial, cuya capacidad de carga, tanto en peso como en dimensiones, supera la de los vehículos convencionales;

ll) Ciclomotor: una motocicleta de hasta 50 centímetros cúbicos de cilindrada y que no puede exceder los 50 kilómetros por hora de velocidad;

n) Maquinaria especial: todo artefacto esencialmente construido para otros fines y capaz de transitar;

ñ) Motocicleta: todo vehículo de dos ruedas con motor a tracción propia de más de 50 cc. de cilindrada y que puede desarrollar velocidades superiores a 50 km/h;

o) Ómnibus: vehículo automotor para transporte de pasajeros de capacidad mayor de ocho personas y el conductor;

5 - Artículo 1°, Ley 24.449 - ÁMBITO DE LA APLICACIÓN. La presente ley y sus normas reglamentarias regulan el uso de la vía pública, y son de aplicación a la circulación de personas, animales y vehículos terrestres en la vía pública, y a las actividades vinculadas con el transporte, los vehículos, las personas, las concesiones viales, la estructura vial y el medio ambiente, en cuanto fueren con causa del tránsito. Quedan excluidos los ferrocarriles. Será ámbito de aplicación la jurisdicción federal. Podrán adherir a la presente ley los gobiernos provinciales y municipales.

6 - Manuel Osorio lo define como: "un artefacto, como carruaje, embarcación, nario o litero, que sirve para transportar personas o cosas de una parte a otra". Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales, Ed. Heliasta, Buenos Aires, 1990, P. 777.

7 - Chiappini, J. (1982) Hurto y Hurtos agravados, Rosario, Ed. Zeus.

nadamente". P. 108.

Podemos distinguir, en principio, dos clases de vehículos:

- a) Los que pueden circular por vías terrestres públicas o privadas.
- b) Los que lo hacen por otras vías.

También podemos clasificarlos por la naturaleza del medio sobre el que circulan:

- a) Los que se mueven por carriles: trenes y trolebuses, etc.
- b) Los que se mueven por vías marítimas o aéreas.
- c) Los que lo hacen sin necesidad de estos medios: automóviles en general.

Por el destino de los mismos los clasificamos en:

- a) Vehículos destinados al transporte de personas.
- b) Vehículos destinados al transporte de animales o cosas.
- c) Vehículos mixtos.

No cabe duda que se podría continuar haciendo multitud de clasificaciones basadas en cualquier otro aspecto, ya que ninguna de ellas sería excluyente.

Podemos concluir con la observación de que en todas las clasificaciones hechas, se destaca la relación de género "vehículo" a la especie "automotor" con las variedades o subespecies contempladas en el artículo 5° del Régimen Jurídico del Automotor y de la Ley Nacional de Tránsito. Como hemos apreciado, no todo vehículo es un automotor, esto ubica dentro del género a los buques y demás embarcaciones que se rigen por el derecho de la navegación, a los ferrocarriles porque no obstante gozar de los mismos caracteres circula sobre rieles, a las bicicletas⁸, los triciclos de reparto, las sillas para discapacitados con y sin motor y a las

aeronaves, que se rigen por el derecho aeronáutico.

b) Especie automotor

Según el diccionario de la RAE, automotor significa "Dicho de una máquina, de un instrumento o de un aparato que ejecuta determinados movimientos sin la intervención directa de una acción exterior".⁹

Téngase en cuenta que la palabra automóvil, que deriva etimológicamente del griego "autos", el mismo del latín "mobilies": movable, es sinónimo de aquella. Pero el automóvil en la actualidad es sinónimo de coche que deriva del turco "cohi": carruaje. Es el carruaje destinado al transporte de personas, aunque puede servir para otros usos. El coche es una caja que apoya sobre dos, cuatro o más ruedas.

Podemos clasificar a los automotores en función de si han sido rodados:

- a) Automotores OKm.
- b) Automotores usados.

En cuanto al régimen legal o situación jurídica registral aplicable:

- a) Automotores no inscritos y OKm no registrados, se aplica el régimen del C.C. (Art. 2.412, sgts. y conc.).
- b) Automotores inscritos en el Registro Automotor, se aplica el Régimen Jurídico del Automotor.

En este orden de ideas, apreciamos que un "automotor" goza de distintos regímenes normativos en función de su estatus jurídico, variando sustancialmente el significado jurídico del vulgar.

IV - Concepto jurídico de automotor

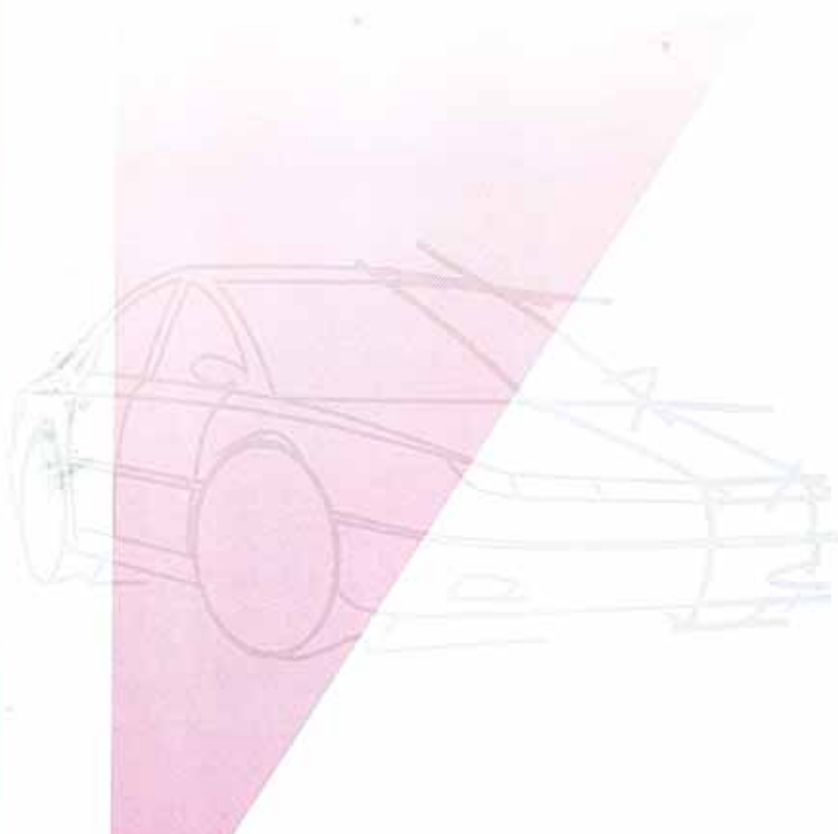
El texto actual ordenado y consignado en el Art. 5°

8 - Aunque este punto encuentra pacífica doctrina no lo entiende así la Cámara de Apelaciones Venado Tuerto, en la Res. N° 57 del 24 de junio de 1998, que considera que la bicicleta no es un vehículo, a mi juicio con un razonamiento equivocado, por desconocimiento del empleo correcto del término vehículo.

9 - Diccionario de la RAE., del web site: http://buscon.rae.es/draeI/SrvltConsulta?TIPO_BUS=3&LEMA=automotor, el día 10 de marzo de 2012.

Dirección Nacional de los Registros Nacionales de la Propiedad Automotor y de Créditos Prendarios

DN
RPA



Teléfonos útiles

Recepción Dirección 011-4011-7410

ASESORAMIENTO AL PUBLICO

Recepción Planta baja	011-4011-7442
Radicación de legajos	011-4011-7337
Normativo	011-4011-7479 / 7581
Rentas Capital	011-4011-7482 / 7583
Rentas Provincia	011-4011-7342

Avda. Corrientes 5666 Capital Federal C.P. 1414

CORREO ELECTRÓNICO : www.dnrpa.gov.ar

es el siguiente: "A los efectos del presente Registro serán considerados automotores los siguientes vehículos: automóviles, camiones, inclusive los llamados tractores para semirremolque, camionetas, rurales, jeeps, furgones de reparto, ómnibus, microómnibus y colectivos, sus respectivos remolques y acoplados, todos ellos aún cuando no estuvieran carrozados, las maquinarias agrícolas incluidas tractores, cosechadoras, grúas, maquinarias viales y todas aquellas que se autopropulsen. El Poder Ejecutivo podrá disponer, por vía de reglamentación, la inclusión de otros vehículos automotores en el régimen establecido."

Como vemos, los automotores son una parte de los vehículos y en ese sentido el artículo 5° del Régimen Jurídico del Automotor los enumera, mas no los define.

En esa tarea, algunos autores han puesto énfasis en describir al "automotor como una cosa mueble, que está provisto de un mecanismo de autopropulsión, incorporado en su cuerpo o vinculado a éste, que se desplaza, fundamentalmente, por tierra, destinado al transporte de personas o cosas". Viggiola, L. - Molina Quiroga (2002) P.2.

Al concepto expuesto se agrega el de Vanossi, J. (2006) que en su proyecto de ley precisa que es "todo móvil propulsado a motor destinado a circular por el suelo para el transporte de cosas o personas, incluidos el remolque, semirremolque u acoplado, estén o no enganchados a la tracción. Quedan comprendidos los vehículos que sin tener ese destino, circulen por la vía pública"¹⁰.

Según explica Brebbia, R.(1982) automotores son toda clase de vehículos que puedan desplazarse en un medio terrestre sin la intervención de una fuerza exterior extraña a su mecanismo, gracias al aprovechamiento de la energía (vapor, carburante, electricidad) que lleva consigo o extrae simultáneamente con la marcha. P. 19.

La profusión y la heterogeneidad de las concepciones de los autores, seguramente, vienen justificadas por causas que no son difíciles de individualizar, todas presentan características y elementos unificadores: es un vehículo, que se desplaza por tierra, que transporta personas y/o cosas y autopropulsado por la acción de motores.

¿Estos elementos comunes son suficientes para definir a un automotor?

En un sentido estricto, estos puntos de vista no resultan concluyentes, sólo agrupan a un determinado número de unidades, como señala con acierto Prósperi, F. (1997), quien fue categórico respecto a la importancia de la cuestión, "existen vehículos que no obstante carecer de autopropulsión son considerados jurídicamente automotores. Tal el caso de los acoplados y las casas rodantes". P. 65.

Para que no queden dudas, la autopropulsión es una característica de los automotores, aunque existen excepciones jurídicas que no invalidan la percepción vulgar de identificar a los automotores con la autopropulsión; de ello se puede deducir que hay otros vehículos automotores que no son autopropulsados y no por ese motivo dejan de integrar jurídicamente la especie. Veamos, entonces, la trascendencia y consecuencias de la afirmación precedente. Ella, por cierto, no pretende postular como estéril el abanico de significaciones de la doctrina; por el contrario, tal cometido fue necesario para poder concluir que:

1) En primer lugar, los conceptos transcriptos están circunscritos a la idea vulgar y física de lo que se entiende por automotor, permaneciendo, parcialmente, ajenos al sistema jurídico registral imperante.

¿Por qué? Simplemente, no se hace referencia a la actividad que se debe cumplir para detentar el carácter de dueño de la cosa mueble; nos explicamos adscribiendo a la posición de Clerc, C. M. (2009): "... debe distinguirse entre la vida y la exis-

10 - (Artículo 3° del proyecto de ley de seguro obligatorio de responsabilidad civil por el uso de automotores, presentado en la Cámara de Diputados de la Nación, que diera origen al Expte. 1070-D-2006 -trámite parlamentario N° 19 de fecha 28/03/2006; reproducción del Expte. 1.491-D-04).

tencia jurídica del automotor". "La vida del automotor comienza como el resultado de la ensambladura de todas esas piezas que constituyen esa cosa nueva: el automotor. A ese conjunto de cosas convertidas en una nueva se le va a seguir aplicando la misma arquitectura legal tradicional de nuestro Código Civil. En cambio la vida jurídica del automotor comienza con la inscripción del mismo en el Registro Nacional de la Propiedad del Automotor. ¿Cuál es la diferencia? La diferencia está dada por el carácter constitutivo que establece el artículo 1° del Decreto Ley 6.582/58...". P. 85/86.¹¹

El hecho social que generó la invención del automóvil trajo aparejado un desarrollo más complejo en la organización de las relaciones humanas y sociales. En una sociedad primitiva no había problemas ni de imprudencia, ni negligencia; ni había constancias escritas para amparar derechos reales. El derecho romano le concedió una especial protección a los inmuebles. En una sociedad materialmente desarrollada con un generalizado intercambio comercial de bienes muebles se tornó imperativo resguardar y reglamentar derechos para brindar seguridad jurídica a los sujetos contratantes, especialmente aquellos objeto de registración. La existencia jurídica del automotor nace con el acto de la registración; por lo tanto su significado debe incluir ese hito, ya que la nota distintiva y excluyente es la inscripción en el Registro del Automotor; ese efecto surge del Decreto Ley 6.582/58; si no está inscrito no goza de los beneficios del Régimen Jurídico del Automotor.

Entonces, no cabe duda, sencillamente se borró de la memoria su existencia jurídica, como nota determinante.

2) El segundo problema que debe reconocerse, que dificulta una definición única e integradora, es el hecho que se omite considerar que la ley menciona a los automotores en general, autopropulsados o no, por lo que esa característica no será una común

para todos. De esta forma, la existencia de variedades o subespecies dentro de la especie es, según mi opinión, una construcción basada en la realidad jurídica impuesta por el artículo 5° del Régimen Jurídico del Automotor.

Formuladas y aclaradas las observaciones, ocupémonos, ahora, de la búsqueda de una sistematización de las distintas nociones que se han desarrollado para determinar qué corresponde a nuestro ver llamarse automotor:

1) En precisión, el automotor es una cosa mueble, integra una especie dentro del género vehículo, cuya vida jurídica surge con el acto de inscripto en el Registro Seccional de la Propiedad del Automotor.

2) Es condición de su existencia encontrarse dentro de los enumerados por el artículo 5° del Régimen Jurídico del Automotor. Tal relevancia, además, se hace evidente ante las disímiles consecuencias jurídicas que siguen, al estar inscripto y registrado o no.

3) Está destinado a transitar por el suelo, esta es una característica propia que lo diferencia de los buques, aeronaves y ferrocarriles; además, por la propia naturaleza de la cosa mueble, automotor es una unidad indivisible jurídica y económica¹².

4) Entendemos que el utilizar energía de cualquier especie para su propulsión, no es lo mismo que ser autopropulsado, ya que ese término se refiere a una categoría de automotores que integra el artículo 5° del Régimen Jurídico del Automotor, mas no contempla a los acoplados y casas rodantes.

5) Debe contar con elementos individualizadores ensamblados y grabados, según la reglamentación; además del motor y chasis requeridos por la autoridad de aplicación, los stickers de seguridad y los cristales, completan el cuadro.

11 - En igual sentido, Prósperi, F. (1997). "No siempre coincide el concepto físico con el jurídico". P. 66.

12 - La jurisprudencia brinda sólido aval a la posición que defendemos, la Cámara en lo Criminal y Corr. De Río Tercero, Córdoba, in re "Weihmuller, Lisandro", 24/05/2005, LLC 2005, octubre, 1.076. dijo: "El vehículo automotor constituye una unidad jurídica, económica y mecánico-motriz, con lo que aducir la propiedad de partes del rodado, en nada conmueve lo decidido respecto al todo involucrado en sendos ilícitos."

Con arreglo a lo expuesto definimos al automotor como:

“Todo vehículo incluido en el artículo 5° del Régimen Jurídico del Automotor, destinado a transitar por el suelo como unidad indivisible jurídica y económica, que habitualmente utiliza energía de cualquier especie para su propulsión, con elementos individualizadores ensamblados y grabados, según la reglamentación e inscripto en el Registro Seccional de la Propiedad del Automotor”.

V - Implicancias penales

Distinguir acabadamente los dos vocablos es fundamental en la faz penal, ya que ello es motivo de elevación de las escalas penales, tanto en delitos culposos contra la propiedad y la seguridad del tránsito.

Analicemos los casos en que el Código Penal menciona la voz automotor en sus artículos:

a) Delitos contra la vida

Artículo 84, segundo párrafo: “El mínimo de la pena se elevará a dos años si fueren más de una las víctimas fatales, o si el hecho hubiere sido ocasionado por la conducción imprudente, negligente, inexperta, o antirreglamentaria de un vehículo automotor”.

Artículo 94: “Si las lesiones fueren de las descritas en el artículo 90 a 91 y concurrieren algunas de las circunstancias previstas en el segundo párrafo del artículo 84, el mínimo de la pena prevista en el primer párrafo, será de seis meses o multa de tres mil pesos e inhabilitación especial por dieciocho meses.

En los delitos contra la vida se emplea el concepto específico de automotor, quedando comprendidos exclusivamente en esa denominación los enumerados en el artículo 5° del Régimen Jurídico del

Automotor y a los motovehículos incorporados por Resolución 586/88 de la Secretaría de Justicia de la Nación al concepto de automotores.

b) Delitos contra la propiedad

Por su parte, el artículo 163, Inc. 6° del C.P., texto incorporado por la Ley 24.721-BO 18/11/1996 dice:

Se aplicará prisión de uno a seis años en los siguientes casos: “Cuando el hurto fuere de vehículos dejados en la vía pública o en lugares de acceso público”.

El artículo 167 del C.P. establece:

Se aplicará reclusión o prisión de tres a diez años: “cuando concurrieren alguna de las circunstancias enumeradas en el artículo 163”.

En cambio, en los delitos contra la propiedad se empleo el concepto genérico de vehículo, tutelando jurídicamente a todo tipo de vehículos que comprenden la especie automotor.

Es muy importante recordar el análisis gramatical del concepto¹³ y destacar los antecedentes parlamentarios de la Ley 24.721, porque al leerlos surge que la voluntad del legislador fue la de extender la protección a toda clase de vehículos, sin establecer distinción alguna, dejando abierta la posibilidad de nuevas incorporaciones.

Son elocuentes las palabras del senador Villarroel al expresar: “en primer lugar con este proyecto se amplia la protección penal, no circunscribiéndola exclusivamente a los vehículos de cuatro ruedas o más. Vale decir se amplia a toda clase de vehículos... implica desde el punto de vista de política criminal que tanto vale o puede valer la propiedad de un automóvil como la de una bicicleta, sobre todo cuando la bicicleta es el único medio de transporte que tiene, por ejemplo, un obrero para

13 - Recuérdese el concepto de vehículos esbozado por el Dr. Chiappini, J. (1982).

trasladarse a su trabajo... entre otras cosas, entonces, lo primero que debe señalarse de esta reforma que se propone es que amplía la protección eliminándolo de la circunscripción a los vehículos automotores de cuatro ruedas y llevándola a toda clase de vehículos..."¹⁴.

La jurisprudencia, salvo aisladas excepciones, ha sido pacífica en interpretar la voz vehículo, por eso es interesante proporcionar unos ejemplos:

1) "Si el objeto sustraído es un bicicleta, corresponde encuadrar el hecho como hurto agravado por tratarse de un vehículo dejado en la vía pública, y no como robo simple".¹⁵

2) El Tribunal Oral en lo Criminal N° 7 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en la causa Guzmán, José Ricardo del 14-08-2007, dijo: "La bicicleta es un vehículo, y así lo dice específicamente el Art. 5° de la Ley 24.449 en la serie de definiciones que incluye. De la sustancia de la ley se desprende que el concepto de vehículo es utilizado de modo amplio, mediando una relación de género-especie entre éste y sus distintas categorías (Conf., por eso, la inclusión en el título V "El vehículo" de la totalidad de los objetos definidos en el Art. 5°) entre ello, claro está, la bicicleta. Por lo tanto, la bicicleta queda comprendida en el término "vehículo" del Art. 163, Inc. 6°, C.P."¹⁶

Lleva razón Laje Anaya, J. (2003)¹⁷ cuando expresa que: "Y está bien, a nuestro entender que no se haya excluido a ningún vehículo, desde que no es en razón del objeto que la agravante funciona, sino en virtud de la situación en que ha quedado la cosa al ser dejada en la vía pública o en lugares de acceso público". P. 407

3) "La acción del prevenido que sustrajo un camión que se hallaba estacionado en la vía pública con el motor encendido, configura el delito de hurto simple. Ello es así porque si esta agravante está fundada en la necesidad impuesta a su propietario de dejar el vehículo en determinadas situaciones que lleven consigo un riesgo -cual es el estacionamiento en la vía pública o en lugares de acceso público que naturalmente supone un abandono de su custodia... El riesgo innecesario causado por un comportamiento negligente del damnificado no es captado por el dispositivo de agravación...". Laje (2003), al comentar la sentencia, explica que se aplicó erróneamente la ley sustantiva, porque el fallo, si bien puede ser de "lege ferenda", no lo es de "lege lata".¹⁸

4) Un caso singular lo constituyó el hurto de un automóvil al que le faltaba el motor, la Cámara Nacional Crim. y Correccional, Sala III, entendió que la calificante del Inc. 6° del Art. 163 no se refirió a automotores, sino más extensamente a vehículos, expresión que alcanza la más "Constituye, el delito de hurto calificado el apoderamiento de un automóvil dejado en la vía pública, si el mismo carecía de motor y de dos ruedas. Ya que no deja de ser tal por hallarse incompleto, y pudo ser remolcado de un lugar a otro"¹⁹.

5) Por último, una explicación muy particular se dio en la causa Flores Castro Harold, cuya consideración no comparto; al respecto se dijo: "Una interpretación solamente literal del término 'vehículo' podría llevar a incluir en el término, por ejemplo, patines o patinetas, lo cual llevaría a una conclusión carente de toda lógica. En consecuencia, corresponde encuadrar como hurto simple (en el caso en grado de tentativa), y no como hurto de

14 - Antecedentes Parlamentario (1998), N° 11. Ley 24.721. Buenos Aires. Ed. La Ley, P. 461/464.

15 - T. O. Crim. Cap. Fed. N° 13 - 08/03/2007, "autos Duarte, Darío David". Jueces Gamba, Leif Guardia y Calvete.

16 - Tribunal Oral en lo Criminal N° 7 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, causa Guzmán, José Ricardo del 14-08-2007. Rubinzal on line; RCJ 10.556/11.

17 - Laje Anaya, J. (2003). El hurto en la doctrina Judicial Argentina, Córdoba, Ed. Alveroni.

18 - Cámara Nacional Criminal y Correccional, Sala V, Boletín de la C.N.C.y C, 1981 -I - P. 154, fallo citado en Laje Anaya, J. (2003), *ibidem*. P. 402/403.

19 - Laje Anaya J. (2003), *ibidem*. p. 401.

vehículos dejados en la vía pública, si el objeto sustraído es una bicicleta". (Del voto de la Dra. Yungano)²⁰.

c) Delitos contra la seguridad del tránsito y de los medios de transporte y comunicación

Artículo 193 bis, incorporado por Ley 26.362-B.O. - 16/04/2008. Será reprimido con prisión de seis (6) meses a tres (3) años e inhabilitación especial para conducir por el doble tiempo de la condena, el conductor que creare una situación de peligro para la vida o la integridad física de las personas, mediante la participación en una prueba de velocidad o de destreza con un vehículo automotor, realizada sin la debida autorización de la autoridad competente.

La misma pena se aplicará a quien organizare o promocionare la conducta prevista en el presente artículo, y a quien posibilitare su realización por un tercero mediante la entrega de un vehículo de su propiedad o confiado a su custodia, sabiendo que se utilizará para ese fin.

Aquí, nuevamente, se emplea el concepto específico de automotor, aunque en el segundo párrafo refiere a la voz -vehículo-, no hay dudas que hace alusión al automotor.

Tazza, A. (2008) afirma que "Debe tratarse de un vehículo automotor y dentro del marco de una competencia ilegal de destreza o velocidad. Sólo quedan incluidas las situaciones de riesgo generadas

por el uso de un vehículo automotor, que son todos aquellos que menciona el Decreto 6.582/58 en su artículo quinto, quedando descartados cualquier otro vehículo a propulsión motora que no se encuentre allí mencionado, como por ejemplo, las motonetas o motos, aun cuando fuesen de alta cilindrada"²¹.

Desconoce el autor que las motocicletas fueron incorporadas al concepto de automotores en el año 1988, por lo que no es correcto su razonamiento. Por resolución 586/88 de la Secretaría de Justicia de la Nación se agregó al concepto de automotor del artículo 5° del Decreto Ley 6.582/58 a los motovehículos, por lo que queda suficientemente claro que los ciclomotores y motocicletas son automotores.

VI - Conclusión

Las ideas que desarrollamos sólo pretenden crear conciencia del uso adecuado de los términos vehículo y automotor. Como quedó demostrado existe una relación de género a especie y, dentro de ella, hay variedades o subespecies a las que corresponde conocer. Dos mundos separan el campo civil del penal; sin embargo, ello no es obstáculo para el correcto uso de la expresión técnica vehículo-automotor; su uso o interpretación incorrecta puede derivar en una condena civil por aplicación de la responsabilidad objetiva declarada por el artículo 1.113 del C.C. o significar el tránsito entre la libertad o la detención.

20 - Flores Castro Harold y otros// Tribunal Oral en lo Criminal N° 26 ,ciudad Autonoma de Buenos Aires. 30/04/2010.Rubinzal On. Line .RC j 10556/11.

21 - Tazza, A. O. (2008). - LA LEY 2008-C, 972 – en idéntico sentido Roo D. (2008) le niega el carácter de automotor a los ciclomotores al expresar que "Deberá concluirse entonces que por no hallarse los ciclomotores y las motocicletas mencionados en la definición establecida por el art. 5° del decreto-ley precitado, más allá de la potencia de sus motores, serán extraños a la figura en cuestión".

Bibliografía

Brebbia, R. (1982) - *Problemática jurídica de los automotores*. Buenos Aires. T.I. Ed. Astrea.

Chiappini, J. (1982) - *Hurto y Hurtos agravados*. Rosario, Ed. Zeus.

Clerc, C. M. (2009) - *Régimen Jurídico del Automotor nuevo (cero Kilómetro)*. Revista de Derecho Privado y Comunitario 3. Automotores II. Santa Fe, Editorial Rubinzal Culzoni.

Gherzi, C. (1993) - *Juicio de automotores*. Buenos Aires. 2ª Edición. Editorial Hammurabi.

Laje Anaya, J. (2003) - *El hurto en la doctrina judicial argentina*. Córdoba, Ediciones Alveroni.

Moisset de Espanés, L. (1981) - *Dominio de automotores y publicidad registral*. Buenos Aires. Ed. Hammurabi.

Osorio, M. (1990) - *Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales*. Buenos Aires. Ed. Heliasta.

Prósperi, F. (1997) - *Régimen Legal de Automotores*. Buenos Aires. Ediciones La Rocca.

ROO, D. (2008) - *Comentario Al Nuevo Artículo 193 BIS del Código Penal de La Nación*. Ley 26.362. Buenos Aires. Ed. Abeledo Perrot.

Tazza, A. O. (2008) - *Picadas ilegales: La creación de un delito contra la seguridad del tránsito vehicular*. Publicado en: *La Ley* 12/05/2008. Ed. *La Ley* 2008 - C. 972 - *Antecedentes Parlamentarios 2008 (Junio)*.

Trigo Represas, F. - López Mesa, M. (2004) - *Tratado de la Responsabilidad Civil - T. III*, Buenos Aires. Ed. *La Ley*.

Varessio, D. (2008) - *Delitos cometidos sobre automotores*. Córdoba. Ed. Alveroni.

Viggiola, L. - Molina Quiroga, E. (2005) - *Régimen Jurídico del Automotor*. Buenos Aires. Editorial *La Ley*.

Fuentes y antecedentes legislativos

Código Penal de la Republica Argentina.

Decreto Ley 6.582 y sus modificaciones.

Digesto de Normas Técnico Registrales.

Ley 24.449. Nacional de Tránsito.

Decreto 779/95 (Reglamentario de la Ley 24.449).

Antecedentes Parlamentarios Ley 24.721 (1998).

Buenos Aires. Ed. *La Ley*.

Antecedentes Parlamentarios Ley 25.189, (2000).

Tomo 2000-B. Buenos Aires. Ed. *La Ley*.

REGISTRACIÓN DE TRANSFERENCIAS DE VEHÍCULOS PERTENECIENTES A UN SUCESORIO, ADJUDICADOS MEDIANTE ESCRITURA PÚBLICA, SIN ORDEN JUDICIAL

Por Silvia Alicia Vega - Int. R.S. con competencia exclusiva sobre maquinaria agrícola, industrial y de créditos prendarios, y Enc. Sup. - La Paz - (Prov. de Entre Ríos)

Este trabajo intenta aportar un poco de claridad sobre un aspecto que durante mucho tiempo resultó controvertido o, al menos, generó dudas en varios Registros Seccionales: la petición de inscripción de transferencias de vehículos "mortis causa", sin orden judicial, formalizadas exclusivamente mediante escrituras públicas, muchas de las cuales se realizaban bajo diferentes denominaciones, entre otras: "manifestación y adjudicación extrajudicial de bienes sucesorios". Precisamente, algunas observaciones efectuadas por la Dirección Nacional de los Registros de la Propiedad del Automotor han actuado como hecho generador para la investigación sobre este tema y que en estas breves líneas me permito exponer.

Si bien es cierto que la cuestión podría simplificarse manifestando, simplemente, que la Sección 2ª, Capítulo II, Título II del Digesto de Normas Registrales no contempla este supuesto, en lo que respecta a transferencias por escritura pública, considero que el tema merece ser abordado desde un análisis jurídico más profundo, dado nuestro carácter de registradores, con la responsabilidad funcional que ello conlleva.

Entrando al tema en particular, debo señalar, en primer término, que el sistema republicano de gobierno (artículos 1º, 121º y concordantes de la Constitución Nacional) fija la división de poderes; donde la función jurisdiccional se halla asignada en forma exclusiva y excluyente al Poder Judicial, que en el ámbito nacional es llamado a tomar conocimiento y a decidir todas las causas que versen sobre puntos regidos por la misma Constitución y por las leyes de la Nación (Art. 116º

de la C.N.); y que en el ámbito local corresponde a los tribunales provinciales, según que las cosas o las personas cayeren bajo sus respectivas jurisdicciones y, especialmente, leyes generales para toda la Nación tales como los Códigos Civil, Comercial, Penal, Minería y del Trabajo y Seguridad Social (Art. 75º, inciso 12 de la C.N.).

El proveído que declara abierto el juicio sucesorio; la declaratoria de herederos; la resolución aprobatoria de las informaciones sumarias reviste el carácter de auténticos actos jurisdiccionales que sólo pueden ser dictados por los jueces, en los que se personalizan las garantías del debido proceso y el de los jueces naturales como expresiones naturales del derecho de las personas a la jurisdicción. (Art. 18º C N.).

El Código Civil establece en el artículo 3.284 un principio jurídico no sólo de pura estirpe procesal - relativo a quien es el juez del proceso- sino que contiene una norma de efectos sustantivos, en tanto reserva para el juez del lugar del domicilio todo lo atinente al patrimonio relicto. Existe un "contenido patrimonial" de derecho sustantivo por el cual, precisamente, es el legislador de fondo o nacional el que tiene reservada la materia; y al legislarla ha fijado que es "por intervención del juez competente" que se acepta la herencia, que se renuncia a la herencia, que se establece quiénes son los herederos y se lleva a cabo la partición como, asimismo, todas las acciones que los terceros tienen respecto del causante y/o su patrimonio relicto.

Nuestro sistema patrimonial (mortis causa) se apartó del "derecho español" no sólo en cuanto se

sigue el sistema francés (ver artículo 3.410 y ccs. del Código Civil), pues no existe el "sujeto sucesión" o "ente sucesorio" o "patrimonio relicto"; sino porque, fundamentalmente, establece la "adquisición de los bienes" entre los "ascendientes, descendientes y el cónyuge" sin solución de continuidad y con la ficción de la "posesión legal" (ver artículo 3.418 del Código Civil y doctrina) exigiendo la intervención de los jueces del lugar para la expedición de la documentación acreditativa pertinente.

Si bien el artículo 3.410 del Código Civil establece que los herederos forzosos entran en posesión de la herencia desde la muerte del autor, sin formalidad ni intervención judicial, lo cierto es que, actualmente, la doctrina sostiene acertadamente que debe exigirse siempre la intervención judicial para toda clase de herederos. "La investidura que otorga el juez es la que verdaderamente sirve de modo adecuado a ese fin de publicidad y garantiza eficazmente la protección de los terceros". (Ferrer, Francisco A. M. "Código Civil Comentado" – Sucesiones - Tomo I - Rubinzal-Culzoni, Pág. 384). Por su parte, sabido es que el artículo 3.412 del Código Civil determina en forma expresa que: "la posesión de la herencia" la debe discernir el juez únicamente porque así lo establece para aquellos que no son legitimarios el referido artículo 3.410 y cc.

A la luz de las normas actualmente vigentes, puedo, entonces, afirmar:

La calificación judicial de la documentación acreditativa, tanto de la "muerte del causante" respecto al lugar y sus causas, es "indelegable"; del mismo modo las que "acrediten vínculo" que no siempre han de ser claras, ajustadas a derecho e, inclusive, provenientes del mismo "Estado o Provincia" donde fallece el causante.

La calificación notarial está prevista para la documentación que "legitima actos inter vivos" pero no así para emitir pronunciamientos sobre el "carácter de heredero" o "legatario" o "instituido". Al respecto es la ley de fondo la que atribuye esas competencias.

Muchos han querido ver en las disposiciones del artículo 698 del C.P.C.C.N. (Art. 733 C.P.C.C.B.A.; Art. 727 C.P.C.C.E.R.) el fundamento legal para excluir totalmente al juez en la etapa del inventario y avalúo:

"Sucesión extrajudicial. Aprobado el testamento o dictada la declaratoria de herederos, en su caso, si todos los herederos fueren capaces y, a juicio del juez, no mediare disconformidad fundada en razones atendibles, los ulteriores trámites del procedimiento sucesorio continuarán extrajudicialmente a cargo del o de los profesionales intervinientes.

En este supuesto, las operaciones de inventario, avalúo, partición y adjudicación, deberán efectuarse con la intervención y conformidad de los organismos administrativos que correspondan.

Cumplidos estos recaudos los letrados podrán solicitar directamente la inscripción de los bienes registrables y entregar las hijuelas a los herederos.

Si durante la tramitación extrajudicial se suscitaren desinteligencias entre los herederos, o entre éstos y los organismos administrativos, aquellas deberán someterse a la decisión del juez del proceso sucesorio.

El monto de los honorarios por los trabajos efectuados será el que correspondería si aquellos se hubiesen realizado judicialmente. No se regularán dichos honorarios hasta tanto los profesionales que hubiesen tenido a su cargo el trámite extrajudicial presenten al juzgado copia de las actuaciones cumplidas, para su agregación al expediente.

Tampoco podrán inscribirse los bienes registrables sin el certificado expedido por el secretario en el que conste que se han agregado las copias a que se refiere el párrafo anterior".

Como se advierte, la sucesión extrajudicial es un trámite de excepción y está a cargo de los "profesionales intervinientes del sucesorio iniciado judicialmente"; es decir, de los propios letrados.

Además, no se independiza del trámite judicial, si lo analizamos con lealtad a la disposición procesal, cuando surge expresamente que lo sigue sometiendo a los organismos administrativos correspondientes (2° párrafo). Mal puede entenderse que esta resolución tal cual está previsionada, libera por completo de la intervención judicial. En este orden de ideas, el 4° párrafo contempla que cualquier disconformidad corresponde la intervención del juez.

Asimismo, lo atinente a la inscripción de los bienes registrables -6° párrafo- que es lo que realmente nos ocupa, deja claramente establecido que **no se pueden inscribir los bienes registrables sin el certificado expedido por el secretario, que no es otro que el actuario judicial.**

Respecto del punto atinente a la inscripción de los bienes registrables, la jurisprudencia ha resuelto que "la denominación extrajudicial no es incompatible con la necesidad de orden judicial de inscripción, acompañada del testimonio o de la fotocopia de la declaratoria de herederos o de la aprobación del testamento, sin perjuicio del cumplimiento de los recaudos que resulten pertinentes". (C.N.Civ., Sala A, 12/11/1981, L.L. 1982-A,566; Sala B, 22/10/1981, L.L. 1982-A, 127; Sala C, 2/3/1982, L.L. 1982-D, 173; Sala F, 2/2/1982, JA, 1982-IV, síntesis)

A pesar de las dificultades (en lo que hace a plazos procesales) que puede ofrecer la "jurisdicción voluntaria", entre los principales referentes en la materia, no se encuentra quien señale que los temas "mortis causa" deban ser extraídos de la competencia judicial y llevarlos a la notarial. (Couture, Eduardo: "Fundamentos...", Págs. 45/55; Alsina, Hugo: "Derecho procesal" T. II, Pág. 430 y ss; Díaz, Clemente A.: "Instituciones de Derecho Procesal", Tomo II, "Jurisdicción y competencia", Vol. A "Teoría de la Jurisdicción"; Abeledo-Perrot, 1972, Págs. 73 y ss, como ejemplo de la amplia doctrina al respecto).

El juez resuelve conforme a derecho, aún en un proceso contencioso. Dicta un acto o pronunciamiento por el Estado, legitima, da eficacia plena, con-

valida determinado hecho, relación, situación o estado, mientras que el notario da fe pública como asentimiento de verdad y certeza en el ámbito de su función.

También se ha hecho mención de lo dispuesto por el Art. 716 in fine del C.P.C.C.N. (Art. 751 C.P.C.C.B.Á.; Art. 745 C.P.C.C.E.R.). Sin embargo, la mera denuncia de bienes no excusa la posterior presentación de la misma ante el juez que entiende en la causa, para su aprobación. Además, es necesario interpretar el fin último que persigue, dentro del contexto en que se halla incluida y en concomitancia con otras disposiciones legales existentes. (Verbigracia Art. 698 "in fine" del C. P. C. y C. de la Nación y 727 in fine del C.P.C.C.E.R.)

Considero valioso transcribir un fallo reciente del Superior Tribunal de Justicia de la Provincia de Río Negro que, si bien refería a la solicitud de inscripción post mortem de un bien inmueble en el Registro de la Propiedad Inmueble con la sola intervención notarial sin la debida orden judicial, reafirma en un todo las argumentaciones que aquí vengo exponiendo. La sentencia fue dictada en fecha 6 de septiembre de 2010, en autos "Zavala, Gastón Augusto s/ Recurso de Reconsideración s/ Casación", Expte. N° 23.899/09, cuyos párrafos del voto del doctor Victor Hugo Sodero Nievas que hacen a la cuestión aquí analizada señalan:

"En este sentido el aporte que hace el art. 3430, CC., modificado por ley 17711, resulta muy importante en tanto incorpora por primera vez al Código Civil el concepto de declaratoria de herederos y aprobación del testamento.

Dice el art. 3430, CC. que "Los actos de disposición de bienes inmuebles a título oneroso efectuados por el poseedor de la herencia, tenga o no buena fe, son igualmente válidos respecto al heredero, cuando el poseedor ha obtenido a su favor declaratoria de herederos o la aprobación judicial de un testamento y siempre que el tercero con quien hubiese contratado fuere de buena fe. Si

el poseedor de la herencia hubiese sido de buena fe, debe sólo restituir el precio percibido. Si fuese de mala fe, debe indemnizar a los herederos de todo el perjuicio que el acto haya causado. Será considerado tercero de buena fe quien ignorase la existencia de sucesores de mejor derecho o que los derechos del heredero aparente estaban judicialmente controvertidos”.

Se considera sustancial la modificación de este artículo, ya que se aplica a inmuebles y a todo tipo de bienes registrables,⁶ con lo que la norma del 3410 CC queda reducida a un excepcional supuesto de inexistencia de este tipo de bienes. El art. 3430 CC debe concordarse con el 3422, 3426 y 3428 del C. Civil, estos últimos, referidos a la posesión de la herencia. También el 3433 CC y su correspondiente nota sobre el derecho de preferencia y específicamente sobre el instituto de separación de patrimonios.

En función de la reseña efectuada, se debe señalar que no hay omisión en el CC, sino regulación expresa; ergo, no se trata solo de normas de procedimiento (699 y ss. CPCC) sino también de fondo.

Los registros de la propiedad tanto muebles como inmuebles, continúan exigiendo que tanto la documentación como la orden de inscripción sean otorgadas por el juez que se encuentra a cargo del juicio sucesorio. Como consecuencia de lo expuesto, mientras no se modifiquen coordinadamente las normas de fondo y de forma, la posibilidad de realizar trámites de manera extrajudicial para completar los procedimientos que hasta el día de hoy se cumplen dentro del expediente judicial, no será posible”.

Por otro lado, la CSJN, ha dicho que es obligación del registro inmobiliario controlar las formas extrínsecas del instrumento cuya inscripción se solicita, tales como la calidad de escribano de registro del interviniente o la autenticidad de su firma (D. 221. XXXIV.; Decker, Guillermo Angel c/ Buenos Aires, Provincia de s/ sumario, 25/03/2003, T. 326, P. 964).

La función calificadoradora de los registradores del Registro de la propiedad Inmueble no se limita al análisis de la legalidad extrínseca del documento, pues se extiende al contenido del documento en tanto no puede admitirse la inscripción de actos que lesionen el orden público o contengan vicios manifiestos (Cf. Cámara de Apelaciones en lo Civil Y Comercial de Rosario, sala I, del 24/5/2000 LL Litoral 2000-1387); postura que comparto.

La Corte ha dicho que resulta responsable la Provincia demandada si el Registro de la Propiedad cumplió de manera defectuosa las funciones que le son propias y que atienden, sustancialmente, a otorgar un conocimiento cabal de las condiciones de dominio de los inmuebles. Ello así, pues quien contrae la obligación de prestar un servicio lo debe realizar en condiciones adecuadas para llenar el fin para el que ha sido establecido, siendo responsable de los perjuicios que causare su incumplimiento o su irregular ejecución (CSJN; Jorge Fernando Vadell c/ Provincia de Buenos Aires s/ Indemnización, Se. del 18 de Diciembre de 1984; SAIJ).

Conclusión

Conforme a todo lo hasta aquí expuesto y de acuerdo a los dispositivos normativos mencionados supra, considero que no es legalmente viable admitir las peticiones de registración de transmisiones “mortis causa” de automotores y/o motovehículos mediante escrituras públicas con la sola declaratoria de herederos, sin haberse cumplido, previamente, todos y cada uno de los actos formales establecidos por las normas reseñadas, los que deben ser indefectiblemente cumplidos en sede judicial, debiendo ser ordenada la inscripción, inexorablemente por el juez competente de la causa. A ello debe agregarse la obligación por parte de los juzgados intervinientes, de dejar acreditado en el libramiento, la verificación del cumplimiento de los pagos de aportes y tributos correspondientes, ajustados a los antecedentes del expediente. Lo contrario puede dar lugar a una evasión fiscal, la que no puede ser ignorada, ni consentida por los registradores.



**DA ALEGRÍAS, DA SORPRESAS, DA LO QUE ESPERABAS,
DAMOS LO MEJOR.**

**CUANDO UN SERVICIO ES BUENO,
DA GANAS DE USARLO.**

**SERVICIO DE
ENCOMIENDAS.**



CORREO OFICIAL DE LA REPUBLICA ARGENTINA S.A.

