

## • VICIO REDHIBITORIO

• Desde cada rincón  
del país

## LA NUEVA PERLA DE MISIONES: "IGUAZÚ EN CONCIERTO"



## Actividades de AAERPA en el país



## REUNIÓN DE COMISIÓN DIRECTIVA

## AAERPA SE REUNIÓ CON LAS AUTORIDADES DE LA DNRPA

## ENCUENTRO DE LA DELEGACIÓN ZONA NORTE



## COMENZÓ EL CURSO DE CAPACITACIÓN CONTINUA



## LA ÉTICA: ¿DECLAMACIÓN O REGLA DE CONDUCTA?

## PRESENTE Y FUTURO DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL POR CONSECUENCIAS DAÑOSAS EN EL USO DEL AUTOMOTOR

# AAERPA y EDICIONES ÁMBITO REGISTRAL

## RECOMIENDAN:



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

# Editorial

Encargados titulares, suplentes, interinos, interventores, personal de los Registros, ex y actuales funcionarios del organismo de aplicación, todos son testigos del constante énfasis ejercido, por parte de los directivos de la Asociación, en la priorización de la capacitación, en la actualización teórica y práctica en el ámbito académico de los acontecimientos relacionados con el quehacer y las normativas propias de las funciones, cada día más abarcadoras y cuidadosas.

Por otro lado, en el “mientras tanto”, quizá, la palabra “expectativa” sea una de las más adecuadas para sintetizar las actuales circunstancias que transitamos, tanto en el aspecto general del país como en el particular de la actividad. Al respecto, cada uno podrá matizar la valoración, por propio juicio, experiencia y reflexión, con el optimismo o pesimismo que considere apropiado.

Ambos párrafos anteriores de este editorial esbozan aspectos bien diferentes. Sin embargo, en cada uno de ellos, en sus respectivas órbitas de discernimiento, hay un entendimiento que los acerca a una común actitud prevaleciente: la capacitación; ya sea tanto por el apego a la profesión y el desempeño de las funciones como por la inclinación al conocimiento, pues para transitar los tiempos del siglo XXI, como para todos los tiempos, intrínsecamente se necesita de ella.

Tal actitud, una vez más, se vio reflejada en el Curso de Capacitación Continua, correspondiente al ciclo académico del presente año. Más de cien asistentes están participando en las jornadas que abordan temáticas necesarias y sustanciales.

Más allá de los fundamentos antes planteados, vale destacar el trabajo incesante, durante los últimos once años, del equipo académico, incluyendo a los diversos integrantes del cuerpo docente, al acompañamiento de la Dirección Nacional, mediante las exposiciones de sus funcionarios, y a los especialistas que acuden en pos de transferir sus conocimientos y experiencias, todos ellos inspirados en el convencimiento de que la capacitación no es un gasto sino una inversión para continuar fundamentando y solidificando las bases de los Registros Seccionales.

HUGO PUPPO





# Staff

# AMBITO REGISTRAL

Publicación de AAERPA - Asociación Argentina de Encargados de Registros de la Propiedad del Automotor

Dirección de AAERPA: Cerrito 242  
3er. Piso Of. 1 - Capital Federal (1010)  
TE: (011) 4382-1995 / 8878  
E-mail: aaerpa@infovia.com.ar  
Web Site: www.aaerpa.org

**Consejo Editorial**  
Fabiana Cerruti  
Álvaro González Quintana  
María Farall de Di Lella

**Director**  
Alejandro Oscar Germano

TEL: (011) 4384-0680  
E-Mail:  
ambitoregstral@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 Ámbito 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 Ámbito Registral y AAERPA. La reproducción total o parcial de los artículos sólo se permite citando la fuente.*



AÑO XVIII - Edición N° 73  
Junio de 2014

# Sumario

6

## Actividades de AAERPA

**REUNIONES COMISIÓN DIRECTIVA Y DNRPA  
DELEGACIÓN ZONA NORTE  
CURSO CAPACITACIÓN CONTINUA**

---

9

**LA ÉTICA:  
¿DECLAMACIÓN O REGLA  
DE CONDUCTA?**

Por Juan J. Zudaire

13

**VICIO REDHIBITORIO**

Por Natalia I. Lucarno

22

*Desde cada rincón del país*

**LA NUEVA PERLA DE MISIONES:  
"IGUAZÚ EN CONCIERTO"**

Por Silvina Nosiglia

26

**RESPONSABILIDAD CIVIL EN  
EL USO DEL AUTOMOTOR**

Por Javier O. Spinelli



# Sumario

*Actividades de  
AAERPA en el país*

## REUNIÓN DE COMISIÓN DIRECTIVA



### REUNIÓN DE COMISIÓN DIRECTIVA

La Comisión Directiva en pleno se reunió en su sede central, en la Ciudad de Buenos Aires, el pasado 20 de marzo, con el fin de tratar temas coyunturales de la Asociación, y para concluir la elaboración de aspectos fundamentales para exponer ante la reunión concertada con las máximas autoridades de la Dirección Nacional.



### REUNIÓN EN LA DIRECCIÓN NACIONAL

La Dra. Mariana Aballay, subdirectora a cargo de la Dirección Nacional, acompañada por sus colaboradores, la Dra. María Eugenia Doro Urquiza y el Dr. Enzo Piva, recibieron a la Comisión Directiva de AAERPA, presidida por el Dr. Alejandro Germano.

Durante el encuentro, realizado el pasado 21 de marzo, se abordaron cuestiones referidas a puestos de verificación, normativa de la UIF, convenios de rentas, auditorías de arquitectura, trámites con precarga electrónica, emolumentos y situación de los interventores.



## REUNIÓN DE LA DELEGACIÓN ZONA NORTE

*(Testimonio fotográfico del encuentro realizado el 29/3/2014 en Resistencia, Prov. del Chaco)*



## CURSO DE CAPACITACIÓN

Con más de un centenar de asistentes comenzó el Ciclo de Capacitación Continua - Régimen Jurídico Automotor 2014. Este curso de posgrado se realiza en forma ininterrumpida desde hace 11 años, organizado en forma conjunta por la Universidad de Ciencias Empresariales y Sociales y la Asociación Argentina de Encargados de Registros. Contará este año con la presencia de funcionarios de la DNRPA, miembros de AAERPA y destacados especialistas en distintas incumbencias.





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

Lima 265 • Capital Federal



Por Dr. Juan José Zudaire -

Enc. Titular del R.S. Rauch -

Prov. de Buenos Aires.

## LA ÉTICA: ¿DECLAMACIÓN O REGLA DE CONDUCTA?

*“Es deber del Encargado obrar de buena fe, prestando servicio en forma eficiente, con dedicación y responsabilidad, respetando la dignidad y los derechos de cada persona”.*

### *Código de Ética de AAERPA.*

El acto de introspección, como descubrimiento de la propia conciencia, es una invasión voluntaria en la búsqueda del ser interior. Allí reside el sustento de las acciones libres. Una libertad que implica esfuerzo para domesticar la carga genética; una fuerza que nos impulsa y limita para lidiar con la materialidad del contexto. Voluntad, deseo y discernimiento deben navegar en los mares bravíos de la realidad. Un vínculo oscilante donde el querer no siempre es poder. Un diálogo silencioso pero elocuente para quien quiere escuchar el rumor del sí mismo. Este equilibrio inestable entre la intimidad del yo y del mundo externo exige cantidad infinita de decisiones. El hacer consciente y el acto reflejo tejen la trama del artesano y su obra.

Tanto para el mediocre náufrago de correntada como para el atleta de utopías, el desafío

de la cotidianeidad es inevitable. La tarea del Encargado se hace visible en el perímetro del Registro. Una función que no se agota en las fronteras del servicio, la ley y la responsabilidad jerárquica.

La burocracia reivindicada por Max Weber no es una criatura tan simpática para el ciudadano común. Para quien realiza un trámite, la legalidad es un compromiso ambulatorio cuyo destino se encuentra exactamente en el polo opuesto del itinerario turístico. Peticionante y funcionario convergen en un encuentro donde el cumplimiento del deber opera como un fuero de atracción con bilateralidades asimétricas. Allí están las normas a cumplir, cuya equidad no se discute.

El “modus vivendi” registral es someterse al dinamismo de las formalidades. La garantía de seguridad jurídica se inserta en los múltiples circuitos del debido proceso. Entre el aquí y el ahora, el sistema despliega sus alas con sus virtudes y defectos.

La ratio legal es servir al usuario. El mérito del Encargado es prodigar el bienestar del derecho en los renglones torcidos que provee cada jornada.

*Cuando se obra desde el yo profundo, como resultado del propio examen y elección, estamos en presencia de la Ética, que puede, o no, coincidir con la Moral recibida.*

Encontrar las licitudes adecuadas es tarea conjunta de la comunidad registral. Frente al Bien querido del ciudadano de a pie se halla el Bien asumido por el funcionario como precepto a cumplir. Un universo estrecho de personas con pretensiones de unicidad legal.

El “hacer el bien sin mirar a quien” es un proverbio intemporal; en cambio, la praxis es una demanda del presente que tiene rostros y jueces. La norma iguala a todos porque el limitado.

El “know how” humano obliga a generalizar, pero la aprobación o el rechazo son individuales.

Cuando los ideales y los valores están en juego, el Bien deja de ser algo volátil para mutar en aprendizaje constante. Es algo que nace en el seno de una sociedad y ejerce una influencia poderosa en la conducta de cada uno de sus integrantes. Es un Bien religado a la herencia testimonial de lo familiar y grupal. A ese Bien lo llamamos Moral: una plusvalía ancestral y empírica que supera al designio de la razón. Obramos por imitación, respeto, adhesión, etc., hasta que decidimos desde la autonomía del ser. Cuando se obra desde el yo profundo de la persona, como resultado del propio examen y elección, estamos en presencia de la Ética, que puede, o no, coincidir con la moral recibida.

Con las herramientas de lo recibido y el conocimiento propio, las personas conducimos nuestras

acciones, tanto en la esfera de lo privado como de lo público. En uno y otro caso, procurar el Bien más alto es una función intransferible que hace a la perfección del ser.

Santo Tomás confía en que la rectitud se encuentra innata en la conciencia y a ella debemos recurrir para obrar bien. Desde la creación del Estado nacional y la creciente intervención de éste en la regulación de la vida social, normas y funciones hacen al sostén de la institucionalidad. Los Encargados de Registro deben desempeñar su actividad ajustándose a normas éticas y legales. Un servicio regulado en el Código de Ética de la Función Pública del Decreto N° 41/99, que promueve los valores de probidad, justicia y transparencia.

El crecimiento de la actividad registral no ofrece alternativas para la distracción o el ocio. Tampoco para la indiferencia ante las variables de los cambios sociales. En cada circunstancia, el consejo de Ortega Y Gasset: “... argentinos a las cosas...” no pierde vigencia. El Código de Ética de AAERPA señala en sus fundamentos que: “es deber del Encargado obrar de buena fe, prestando servicio en forma eficiente, con dedicación y responsabilidad, respetando la dignidad y los derechos de cada persona. El artículo 1° recuerda que: “el saber y la habilidad” deben ejercerse con “estricta sujeción a las normas morales”. Para obrar bien Descartes recomienda aprender a cambiar los propios pen-

samientos antes que cambiar los del mundo. Una advertencia tan severa para las “acciones privadas de los hombres” como para aquellas no “exentas de la autoridad de los magistrados”.

Cuando la libertad nos regala la primavera de la elección todos sabemos que nos urge el mandato

implícito de la responsabilidad. De este modo se rompe el falso dilema de la pregunta inicial y comprobamos que no hay lugar para la demagogia dialéctica. Así como el movimiento se demuestra andando, la vocación por la Ética no es brillar en la fugacidad del discurso sino echar raíces en el territorio existencial de la regla de conducta.

# NFL&A

## Navarro Floria, Loprete & Asociados

---

### Abogados

Juan Gregorio Navarro Floria  
Marcelo Aníbal Loprete  
Bernardo Dupuy Merlo  
Mateo Tomás Martínez  
María Eugenia Pirri  
Pablo Martín Truscello  
Javier Gonzalo López Ciordia

---

Lavalle 1527 - Piso 11º - 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



(Autos particulares de menos de 5 años)

## MÁS AUTOS ASEGURA

Asegurando 1 auto  
obtendrá un 10 % de bonificación.

Asegurando 3 o + autos\*  
obtendrá un **25 % de bonificación.**



## MÁS DINERO AHORRA

\* Pueden ser del Encargado, sus familiares o empleados.

### LAS MÁS AMPLIAS COBERTURAS: TODO RIESGO O TERCEROS COMPLETO FULL FULL

- Daños por granizo sin franquicia
- Daños por inundación (según plan)
- Reposición de cristales laterales, lunetas, parabrisas y cerraduras sin franquicia
- Reposición de ruedas sin depreciación
- Asesoramiento personalizado
- Amplia financiación.

También consúltenos por la mejor cobertura para su vivienda

Por Dra. Natalia Irene Lucarno -  
Interventora del R.S. San Clemente  
del Tuyú - Prov. de Buenos Aires

## VICIO REDHIBITORIO

El presente trabajo, pretende analizar y contestar el siguiente interrogante: ¿Puede el comprador de un automotor, a quien se le deniega la asignación de un R.P.A. de chasis o motor, considerar que se encuentra frente a un vicio redhibitorio?

Planteamos el caso del adquirente de un automotor, que se presenta en el Registro de la Propiedad del Automotor y Créditos Prendarios con la finalidad de realizar la transferencia del dominio a su favor, y su trámite queda observado atento que el Registrador, al momento de corroborar la documentación presentada al efecto, advierte que en la verificación policial adjuntada, el verificador manifiesta que existe alguna anomalía en motor o chasis.

Internamente vemos que los automóviles deben llevar una doble numeración en las dos piezas estructurales que, lógicamente, forman un automotor. Nos referimos con esto a los números de chasis y de motor. Luego, el Registro Nacional de la Propiedad Automotor, al inscribir en forma constitutiva el dominio a nombre de una persona física o jurídica, le asignará un "número de dominio" con una placa metálica (chapa patente) que identificará externamente el automotor.

Por tal motivo, el registrador observa el trámite, por entender que el usuario deberá solicitar la asignación de una nueva codificación de chasis y/o motor.

Al presentarse el usuario y notificarse de la observación formula la petición de asignación de R.P.A. mediante el llenado de una Solicitud Tipo 02, y el Registro Seccional le extiende una orden de peritaje por considerar insuficiente la información vertida por el verificador en la solicitud tipo, a efectos de ampliar la pericia y hacer así una investigación más exhaustiva.

Una vez llevada a cabo la pericia encomendada por el Registro Seccional, la misma no encuadra con la normativa registral automotor para asignar una nueva codificación a estas piezas; vale decir, no es positiva, presumiendo el registrador que existe algún tipo de anomalía que pudiese llegar a configurar un ilícito, y deniega así la asignación de R.P.A. al usuario.

Frente a esta denegatoria, el usuario tiene la posibilidad de presentar un recurso para impugnar la decisión del encargado del Registro Seccional, pudiendo éste revocar su acto; caso contrario, debe elevar las actuaciones a la Dirección Nacional,

quien podrá revocar el acto del encargado o elevar las actuaciones al tribunal competente que es la Cámara Federal de Apelaciones con competencia territorial en el lugar donde tenga su asiento el Registro Seccional cuya decisión se recurre. O bien se puede recurrir la decisión de la Dirección Nacional quien puede revocarla; en su defecto, elevarla al ministerio de quien depende, y si no se revoca, elevarlo al tribunal competente según lo antedicho.

Ahora bien, recurrido o no el acto denegatorio, no se le asigna el R.P.A. requerido. Ese usuario, adquirente del automotor no titular del mismo, no puede de este modo obtener el título de propiedad de su automotor.

Las causales de esta verificación observada podrían ser muchas, como por ejemplo, que se tratase de automotores gemelos, que son aquellos vehículos que, tras ser robados de la vía pública, se les adultera sus números de identificación internos (chasis y motor). Incluso, puede hablarse de “gemelos” para referirnos a los vehículos robados en los que se le han “limado” dichas identificaciones con ciertas herramientas y químicos especiales, y se han retirado de la estructura las “chapitas” en las que la numeración del chasis se repiten; otro caso puede ser que se trate de un automotor mellizo que, a diferencia del caso anterior, al automotor robado sólo se le cambia la placa metálica (número de dominio) que identifica externamente a éste, falsificándose la documentación o simplemente “retocar” el número de dominio inserto en ella, manteniendo la identificación interna de chasis y motor.

O bien que al automotor se le hubiese efectuado un corte total o parcial sobre la numeración de chasis (normalmente sobre el pasa ruedas) para por detrás del agujero creado soldarle una nueva chapa de identificación grabada ilícitamente por algún mecánico que tenga en su poder cuños para fundir numeraciones sobre metales, comúnmente conocido esto como “ventanas”, o cuando la chapa que se suelda proviene de otros vehículos destruidos o incluso robados, manteniendo un cuño original de fábrica. Puede tratarse de cambios de piezas, se da cuando se mantiene el cuño grabado original de fábrica de un automotor, pero se remueve la pieza completa que contiene la numeración del chasis, de esa manera se pueden utilizar piezas de autos destruidos, chocados, etc. no informados al Registro Nacional para asignárselo ilícitamente a vehículos robados.

Si quien adquirió el dominio es un adquirente de buena fe, éste deberá accionar en contra del transmitente por los daños ocasionados perdiendo la suma abonada, el automotor y el consiguiente derecho de hacer la inscripción definitiva ante el Registro Nacional de la Propiedad Automotor, por carecer de los requisitos requeridos para la buena fe registral. Entonces, a estas instancias cabe preguntarnos qué hacer con este automóvil de origen desconocido e incluso ilícito, ya que un certificado de restitución emitido por la autoridad penal no es título suficiente para adquirir un dominio según nuestro sistema constitutivo de propiedad automotor. Además, vemos que ese poseedor no puede valerse de la

prescripción adquisitiva por no reunir los requisitos legales para tal instituto.

Es por ello que debemos decir que en tales casos estamos ante un bien automotor que no servirá según nuestra normativa, como tal, razón por la cual no podría circular por la vía pública ni mucho menos transmitirse o gravarse.

Resulta interesante citar al respecto lo expresado por la Cámara Federal de Apelaciones de Córdoba (Sala A) en el caso "Palacios", donde el Tribunal expuso con atinado criterio que vulneraría el principio de legalidad admitir el registro de un automotor en el cual no es posible justificar el origen de los elementos que lo integra. Debemos entender que un vehículo en tales condiciones estaría condenado a salir del status de bien mueble registrable de "automotor" para pasar a ser una cosa mueble en los términos del Código Civil, no pudiendo ser utilizado como automóvil ni transmitido como tal, debiendo procederse a su desguace por fuera del sistema normativo previsto para tal procediendo en automotores registrados conforme la ley, no pudiéndose vender sus piezas por estar prohibida tal práctica.

Planteado el tema, buscamos poder responder ahora si este adquirente del automotor podría accionar por vicios redhibitorios frente al vendedor del automotor.

Para ello haremos un breve repaso sobre qué son los vicios redhibitorios.

Ellos son los defectos ocultos que puede presentar el automotor. El Código Civil reza en su Art. 2.164: "Son vicios redhibitorios los defectos ocultos de la cosa, cuyo dominio, uso o goce se transmitió por título oneroso, existentes al tiempo de la adquisición, que la hagan impropia para su destino, si de tal modo disminuyen el uso de ella que al haberlos conocido el adquirente, no la habría adquirido, o habría dado menos por ella".

Y el Art. 2.173: "Entre compradores y vendedores, no habiendo estipulación sobre los vicios redhibitorios, el vendedor debe sanear al comprador los vicios o defectos ocultos de la cosa aunque los ignore; pero no está obligado a responder por los vicios o defectos aparentes". Don Dalmacio Vélez Sarsfield, al dedicar sendos títulos a la evicción y a los vicios redhibitorios, supera el método del modelo francés, que solamente se ocupa de estas garantías con relación a la compraventa, cuando en realidad pueden funcionar en la generalidad de los contratos. El mencionado Art. 2.164 de nuestro Código Civil tuvo como fuentes los artículos 3.581 del Esboço y 1.641 del Código francés, concreta de manera muy precisa los requisitos que debe reunir el vicio para que funcione la garantía, a saber:

- a) Que torne a la cosa impropia para su destino;
- b) Que se trate de un defecto oculto; y
- c) Que exista al tiempo de la adquisición del derecho.



# GAP

## DISTRIBUIDORA DE COMPUTACION

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



### 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



Y se agrega una cuarta condición, por gran parte de la doctrina: que el comprador haya adquirido de buena fe. De hecho nosotros consideramos que si el comprador no lo hubiese sido de buena fe, el vicio o defecto no sería oculto sino conocido por el mismo.

Definidos los vicios redhibitorios ¿podemos, entonces, considerar que el adquirente de un automotor a quien se le deniega la asignación de una nueva codificación de chasis o motor en el Registro de la Propiedad del Automotor y Créditos Prendarios, puede alegar que se encuentra frente a un vicio redhibitorio del automotor?

Para dar respuesta a ello tenemos que mencionar el carácter constitutivo del derecho registral automotor: "... la inscripción de un automotor en el Registro confiere al titular la propiedad del vehículo".

El Código Civil argentino consagró, de manera general, el principio de que la transmisión de la propiedad exige el cumplimiento de dos requisitos: título y modo; este último, de acuerdo a lo establecido en el artículo 577, consistía en la tradición.

En materia de inmuebles, pese a las reformas introducidas por la Ley 17.711 al artículo 2.505, y la posterior sanción de la Ley 17.801, que establecen la necesidad de la inscripción de las transmisiones para que sean oponibles a terceros, subsiste la exigencia de la tradición como modo constitutivo del derecho real.

Con relación a los muebles, el artículo 2.412 protege a los poseedores de buena fe, considerándolos propietarios de la cosa, y esta norma era la que debía aplicarse a la propiedad de los automotores.

Necesidades de carácter fiscal y otras vinculadas con la regulación del tránsito, impulsaron a las provincias y municipalidades a crear registros de carácter administrativo, cuyas constancias podían resultar útiles para corroborar la titularidad del dominio, pero de ninguna manera alteraban el régimen establecido por la ley de fondo, es decir, el Código Civil.

El elevado valor de los automotores, y las características propias de este tipo de bienes muebles que hacen posible la identificación de cada unidad, distinguiéndola de otras por su marca, modelo y los números de serie del motor y del chasis, hicieron aconsejable crear un registro de carácter nacional, que brindase amplia publicidad sobre la titularidad del dominio, gravámenes prendarios, embargos u otras limitaciones a la facultad de disponer, para lograr así una mayor seguridad en el tráfico jurídico de estos bienes, y poner trabas a la comercialización clandestina de vehículos robados.

La innovación más profunda introducida por la ley de automotores es la que concede carácter constitutivo a la inscripción registral.

Deseamos advertir, en primer lugar, que el instrumento público o privado, que sirve de título a la transmisión de la propiedad, es plenamente válido, aunque no esté inscripto, como contrato entre las partes; pero es insuficiente para transferir el derecho real de dominio. De ese instrumento surgen principalmente tres obligaciones, a saber: a) Para el acreedor, la obligación de pagar el precio; b) para el vendedor, la obligación de entregar la posesión del automotor; y c) para ambos, la obligación de inscribir el título, que producirá la transmisión del derecho real. Pero, insistimos, mientras no se registre el documento no se operará la transmisión del dominio.

a) La propiedad del automotor se transmite por la inscripción registral, que tiene carácter constitutivo.

b) El título sólo engendra derechos personales a cargo de las partes.

c) La entrega de la posesión resulta insuficiente, y la falta de inscripción puede ser perjudicial tanto para el vendedor como para el comprador.

d) La transferencia registral del dominio, mientras se conserva la posesión efectiva del automotor, puede crear una grave presunción de simulación del acto.

El “modo” constitutivo, lo que confiere la titularidad del vehículo, en el régimen especial de la ley de automotores, no es más la entrega de la cosa, no es más la “traditio rei”, sino que es la “traditio inscriptoria”.

Concluyendo, dejamos sentada nuestra postura, que no puede el adquirente de un automotor, a quien se le deniega la asignación de una nueva codificación de chasis y/o motor, (transferencia cuya inscripción se encuentra imposibilitada al encontrarse los números

de motor y chasis adulterados, por ejemplo) ya que no aparece configurado el justo título requerido por la norma (Art. 4.012 del Código Civil) al no haber inscripto la transferencia del automotor conforme la forma establecida por el Régimen Jurídico Automotor, lo que es un requisito constitutivo de la adquisición. Así tampoco puede alegar la existencia de buena fe, porque la buena fe la obtiene quien compra e inscribe el trámite habiendo tomado todos los recaudos para ello, “cerrando” allí recién su operación, ya que omitió la realización de la verificación física del rodado previo a su compra, donde hubiera descubierto la adulteración de la numeración del mismo, en vez de esperar a efectuarla una vez que recién presentaría la transferencia del automotor.

Por lo cual no puede alegar la requerida buena fe al derivar el error de su propia negligencia.

Como punto de partida tenemos que, quien invoca buena fe, debe contar con el automotor registrado a su nombre, pues de lo contrario no podría estar convencido sin duda alguna de la legitimidad de su adquisición, ya que el dominio no se adquiere sino con la inscripción y, por lo tanto, sólo un error de derecho (que obsta a la buena fe; Arts. 20, 923 y 4.007, Código Civil) podría llevar al adquirente no inscripto a creerse propietario a pesar de esa falencia (Conf. esta Sala, causa 231 citada; autores citados y Viggiola, L.-Molina Quiroga, E., “Régimen Jurídico del Automotor, Bs. As. 2002, p.331/332).

Podemos citar en concordancia con nuestra postura el fallo: “Repetto Boerr, Guillermo Gustavo s/ Prescripción Adquisitiva” de la Sala 2, Cámara

Nacional de Apelaciones en lo Civil y Comercial Federal, donde el Tribunal establece: "... que efectivamente, con arreglo al art. 2 del dec. ley 6582/ 58 no es ya la posesión de buena fe la que "vale título", sino que es "la inscripción de buena fe de un automotor en el Registro" la que confiere la propiedad del vehículo y el poder de repeler cualquier acción de reivindicación, si el automotor no hubiese sido hurtado o robado". Rescatada la importancia de la buena fe en materia de adquisición de automotores, cabe señalar que ella existirá "cuando el poseedor, por ignorancia o error de hecho, se persuadiere de su legitimidad" (arg. arts. 2356, 4006 y 4007, Código Civil). Asimismo, es obvio que el error o ignorancia de hecho a los que se refiere la ley deben revestir el carácter de excusables (art. 929, Código Civil), de manera que el adquirente del automotor debe adoptar los recaudos que exigiere la naturaleza de la cosa y las circunstancias de persona, tiempo y lugar (arg. art. 512, Código Civil). Pues, por empezar, el Dr. Repetto Boerr no tiene inscripto a su nombre el automotor que pretende usucapir, lo que descarta el juego de las normas en las que él sustentara su demanda (arts. 4016 bis, Código Civil y 4º, dec. ley 6582/58). Y es que el recordado precepto convoca una doble exigencia: justo título y buena fe. El justo título es "todo título (acto jurídico) que tiene por objeto transmitir un derecho de propiedad, estando revestido de las solemnidades exigidas para su validez, sin consideración a la condición de la persona de quien emana" (art. 4010, Código Civil y su nota), preceptuando el art. 4012 que "el título nulo por defecto de forma no puede servir de base para la prescripción". Con lo que va dicho que la adquisición que enarbola el actor no configura justo título, toda

vez que no ha sido registrada, o sea que la forma requerida por la ley -más que como forma, como requisito constitutivo de la adquisición- no ha sido cumplida. Se dice que una inscripción es constitutiva cuando recién a raíz de ella se produce la mutación real; en otras palabras, es recién dentro del registro que el derecho real nace, se modifica o se extingue. En nuestro derecho positivo encontramos diversos casos de inscripción constitutiva, a título ejemplificativo:

- la de los automotores (art. 1 decreto-ley 6582/58)
- la de los equinos pura sangre de carrera (art.2 ley 20.379)
- la del bien de familia (ley 4.394)

Del mismo modo, son varios los ejemplos de inscripciones declarativas:

- la de los inmuebles (art. 2505 del Código Civil, y demás disposiciones de la ley 17.801)
- la de los buques (art. 21 ley 19.170)
- la de las aeronaves (art. 50 del Código Aeronáutico).
- la de la prenda con registro (ley 12.962)

I.- Guillermo Gustavo Repetto Boerr promovió este juicio contra N.N., a fin de que se declare que ha adquirido por usucapión el dominio del automóvil Peugeot 505, modelo 1988, identificado con la patente B 2.187.731, y se mande efectuar la pertinente inscripción en el Registro Nacional de la Propiedad del Automotor, inscripción que él se encuentra imposibilitado de efectuar porque los números de motor y chasis no son los origi-

nales, tratándose de un vehículo de los denominados “mellizos”.

II.- Aunque los automotores son cosas muebles, sus características peculiares han llevado a sustraerlos del régimen común de aquéllas para dotarlos, a semejanza de otras importantes cosas muebles registrables (buques, aeronaves, caballos de pura sangre de carrera, animales de raza), de uno propio (conf. dec. ley 6582/58 y sus diversas reformas, especialmente leyes 21.053, 22.130 y 22.977), similar al de los inmuebles pero aún más riguroso, toda vez que exige que, para producir efectos frente a terceros y hasta entre las mismas partes contratantes, las transferencias de ellos -que pueden ser documentadas en instrumento público o privado- sean inscriptas en el Registro Nacional de la Propiedad del Automotor; en otras palabras, la inscripción de la transferencia es constitutiva del derecho real a su respecto y, mientras no se inscriba, el derecho real no existe para nadie -independientemente de los derechos personales que pudieran derivar del acto de adquisición- hasta que la transferencia al adquirente (que debe emanar, a su vez, del titular registral: art.15, párrafo tercero, dec. ley 6582/58) no aparezca registrada (art. 1º, dec. ley 6582/58); y ello a pesar de que se haya hecho tradición a aquél del bien (conf. mi estudio “Automotores: la buena fe como requisito para la adquisición de su dominio”, LL-1991-B-1141). Los automotores también escapan al sistema general que, para las cosas muebles, instaura el art. 2412 del Código Civil y sus corolarios. Rescatada la importancia de la buena fe en materia de adquisición de automotores, cabe

señalar que ella existirá “cuando el poseedor, por ignorancia o error de hecho, se persuadiere de su legitimidad” (arg. arts. 2356, 4006 y 4007, Código Civil). Como punto de partida tenemos que, quien invoca buena fe, debe contar con el automotor registrado a su nombre, pues de lo contrario no podría estar convencido sin duda alguna de la legitimidad de su adquisición, ya que el dominio no se adquiere sino con la inscripción y, por lo tanto, sólo un error de derecho (que obsta a la buena fe; arts. 20, 923 y 4007, Código Civil) podría llevar al adquirente no inscripto a creerse propietario a pesar de esa falencia (conf. esta Sala, causa 231 citada; autores citados y VIGGIOLA, L.-MOLINA QUIROGA, E., “Régimen jurídico del automotor, Bs.As. 2002, p.331/332”).

• *Conclusión:*

El adquirente de un automotor que se ve impedido de efectuar la transferencia a su nombre por encontrarse adulterada la numeración de chasis y/o motor, motivo por el cual se le deniega la asignación de una nueva codificación (RPA), no puede alegar que se encuentra frente a un vicio redhibitorio porque éste requiere de buena fe; pero quien invoca buena fe, debe contar con el automotor registrado a su nombre, pues de lo contrario no podría estar convencido sin duda alguna de la legitimidad de su adquisición, ya que el dominio no se adquiere sino con la inscripción, por ser nuestra sistema registral automotor constitutivo y no declarativo.

# Buena mecánica, buenos papeles.

Evite sorpresas. Compre su usado en una agencia asociada a la Cámara del Comercio Automotor.

Busque este logo:



Y si tiene dudas, entre en [www.cca.org.ar](http://www.cca.org.ar) o comuníquese al 5197-5014/5032 4535-2119/20/21 para verificar si la agencia donde comprará el vehículo está asociada a la CCA.

**Cámara del Comercio Automotor:**

Soler 3909 - Tel. 4824-7272 Fax: 4823-1837/4822-7453.

**Atención al Socio:** Julián Álvarez 1283 - Tel. 5197-5014/5032 4535-2119/20/21

Fax: 4535-2095 E-mail: [cca@cca.org.ar](mailto:cca@cca.org.ar)

[WWW.CCA.ORG.AR](http://WWW.CCA.ORG.AR)



*Desde cada rincón del país*

*Dra. Silvina Nosiglia - Enc.  
Titular del R.S. Posadas N° 2 -  
Prov. de Misiones*

## LA NUEVA PERLA DE MISIONES: "IGUAZÚ EN CONCIERTO"



Iguazú en Concierto es un festival internacional de orquestas y coros infanto-juveniles, que se realiza en Puerto Iguazú desde el año 2010.

Setecientos niños y jóvenes de los cinco continentes haciendo música juntos, en uno de los escenarios naturales más maravillosos del mundo: las Cataratas del Iguazú y la selva misionera con todo su esplendor.

La iniciativa -idea y organización de la Provincia de Misiones a través del Ministerio de Cultura,

Educación, Ciencia y Tecnología, con el apoyo del Consejo Federal de Inversiones (CFI)- busca potenciar los atractivos naturales y fortalecer la oferta cultural de la región.

Durante 6 días ininterrumpidos, en el mes de mayo, se suceden conciertos gratuitos en los mejores hoteles de la región, La Aripuca y el anfiteatro de Puerto Iguazú. Como cierre del festival, Iguazú en Concierto se despide con un último mega-concierto en los jardines del Sheraton Hotel, dentro del Parque Nacional



Iguazú. Una puesta en escena increíble que reúne a orquestas, coros y solistas convocados en un único escenario con las Cataratas del Iguazú como telón de fondo.

En 2012, Iguazú en Concierto tuvo un repertorio de música de películas que recorrió los grandes temas filmográficos de todos los tiempos. Además, Gustavo Santaolalla fue el padrino y uno de los directores del gran concierto final. En 2013, Iguazú en Concierto contó con Elena Roger como madrina del evento que, además, interpretó algunos temas con la Gran Orquesta y Coro de Iguazú en Concierto.

### Los 700 niños y jóvenes músicos

Iguazú en Concierto ha recibido representantes de países de todo el mundo como China, Estados Unidos, Rusia, Sudáfrica, Alemania, Francia, Italia,

Brasil, México, Australia, España y Costa Rica, entre otros tantos.

Cada orquesta, coro o solista convocado se elige a través de una exhaustiva búsqueda realizada por la Dirección Artística del festival a cargo de Andrea Merenzon, reconocida nacional e internacionalmente en su ámbito, y ganadora de un "Latin Grammy 2005".

Los 700 niños y jóvenes ensayan todos juntos en clases magistrales conducidas por profesores y solistas del Teatro Colón. Durante estos ensayos, los pequeños talentos preparan el repertorio final que luego interpretan conjuntamente en el Gran Concierto Final. Así se conforma la denominada Gran Orquesta y Coro "Iguazú en Concierto" ([www.iguazuconcierto.com](http://www.iguazuconcierto.com)).



## LOS GRILLITOS SINFÓNICOS

### *La orquesta de cuño misionero*

El Proyecto educativo musical fue creado en septiembre del 2003 en la ciudad de Posadas, Misiones, como una manera de darles a los niños la posibilidad de aprender instrumentos de orquesta, cuestión sin antecedentes en nuestra ciudad. La franja de edad de los alumnos músicos actualmente va desde los 3 hasta los 18 años.

Como integrantes de la orquesta, los niños y jóvenes viajaron por el interior de nuestra provincia, y del país, a Encuentros de Orquestas en Chascomús (Buenos Aires); Festivales y Seminarios orquestales convocados por "Sonidos de la Tierra", en distintos lugares del Paraguay, a Montevideo (Uruguay) -participando del X aniversario del Sistema de Orquestas de este país-, como también al 9° Festival de Orquestas Juveniles Buenos Aires 2009.

Se organizaron cinco Festivales de Orquestas Infantiles anuales en Posadas, con niños de Brasil,

Paraguay, Uruguay y de ciudades argentinas, Corrientes, Resistencia, Oberá y Aristóbulo del Valle, entre otras. A través de dichos encuentros fueron favoreciendo el nacimiento y otras veces la consolidación de proyectos orquestales "hermanos" en Misiones.

Los niños realizaron capacitación instrumental con profesores e instructores invitados de otras provincias y países, destacándose entre ellos el maestro Norberto García (Buenos Aires) preparación de repertorio y director invitado; Benjamín Loeb (EEUU) director invitado; Jorge Lavista (Argentina) en música Barroca; Joelle Paerdaens (Bélgica) en violín Barroco; asistiendo también a capacitaciones convocadas por otros organismos culturales, en el país y en Paraguay.

También han trabajado en proyectos conjuntos con actores, cantantes, ballets y grupos de circo del medio. Participaron de musicalización de eventos sociales y presentaciones propias, con el primer Musical "Música Vs Silencio", imágenes grabadas, actores y música en vivo para público infantil.



Han tenido participación en los medios masivos de comunicación provinciales y nacionales ("Casting de la Tele" Canal 13; "Paka Paka" y "Dar la Nota" canal Encuentro, y "Talento Argentino", Telefé).

Los Grillitos Sinfónicos son, desde 2009, la orquesta anfitriona del maravilloso "Festival Internacional Iguazú en Concierto", evento que reúne las mejores orquestas infanto-juveniles y solistas del mundo, quienes durante el mes de mayo brindan conciertos individuales en los principales hoteles de la ciudad de Iguazú, finalizando con un Mega Concierto en el que se reúnen todas las orquestas participantes para brindar un concierto al aire libre con el fondo de las

imponentes Cataratas del Iguazú, que recientemente han sido seleccionadas como una de las nuevas siete maravillas naturales del mundo.

Los integrantes de Grillitos Sinfónicos están orgullosos de ver a los niños y jóvenes que lo integran avanzar, crecer y jugar cada día, porque además de tocar sus instrumentos se hacen amigos, comparten espacios de arte e involucran a las familias en la realización de un mundo distinto. Aplausos a sus responsables: María Alejandra Vendrell (directora general); Miguel Brizuela (director musical) y Anita Betrán (directora invitada).



**FEDERACIÓN DE ASOCIACIONES Y CÁMARAS DEL COMERCIO AUTOMOTOR DE LA REPÚBLICA ARGENTINA**

**[www.faccara.org.ar](http://www.faccara.org.ar)**

**Julián Álvarez 1283 - CP (1414) - CAPITAL FEDERAL - REPÚBLICA ARGENTINA**  
**Teléfonos: (0054-11) 4535 2106 - Interior: 0800 444 0287**

Por *Javier Omar Spinelli* - A  
 cargo del R.S. Paraná N° 5 -  
 Prov. de Entre Ríos

## PRESENTE Y FUTURO DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL POR CONSECUENCIAS DAÑOSAS EN EL USO DEL AUTOMOTOR

### • Prólogo

Ante el requerimiento de la Coordinación de la Diplomatura acerca de la elaboración de un trabajo monográfico surge inevitablemente, para el alumno asistente a la misma, un doble desafío: por un lado, la elección del tema y, por el otro, la forma de plasmarlo.

En esa tarea, y dentro de la amplia y vasta temática que ofrece el Régimen Jurídico del Automotor, me pareció importante elegir un tema que tenga importancia desde lo teórico, intentando realizar aportes a los operadores jurídicos del Régimen, pero que también tenga trascendencia hacia la sociedad en el convencimiento de que, en definitiva, es ella la principal razón de la existencia del vehículo automotor.

Así, la temática elegida es la vinculada a los aspectos de las consecuencias dañosas producidas por el uso del automotor. Temática que importa analizar no sólo la realidad objetiva de la existencia del automotor y la factibilidad de daño en su uso sino, también, la forma de regulación que nuestro país le ha dado. Vinculado a ello inherentemente se encuentran las terribles estadísticas cotidianas de accidentes viales con las innumerables víctimas fatales que los mismos se cobran.

Frente a ello se erige otro tema controversial para los que los padecen: la necesidad de justicia, sino penal,

al menos con el resarcimiento civil y, para nosotros, registradores, como a otros operadores del sistema jurídico, la obligación de encontrar respuesta a tales demandas sociales.

Todo ello nos lleva a realizar la estructuración de este trabajo comenzando por la existencia misma del vehículo automotor, sus orígenes, la regulación normativa a tal existencia, para luego introducimos en el régimen de responsabilidad civil: Su desarrollo, su instrumentación, las distintas soluciones elaboradas frente a la problemática de la responsabilidad civil vinculada al uso de automotor y su evolución hasta la realidad actual. Para concluir con el esbozo de las características que intenta plasmar el Proyecto del Código Civil y Comercial de la Nación que se avizora será aprobado por el Congreso Nacional en el presente año.

Hacia ello nos avocamos.

### • Desarrollo

Hoy es indudable la importancia del vehículo automotor a lo largo de todo el desarrollo de la vida del hombre.

En lo cotidiano para el transporte, el trabajo, la comodidad, etc., pero también como bien de gran valor en la mayoría de los casos.

No se debe perder de vista el impacto que tiene sobre la realidad social. Las ciudades del mundo han debido adaptarse a ellos.

El origen del automotor como tal estuvo motivado en la necesidad de sustituir la energía muscular por otra fuente capaz de mover un vehículo.

Así, Jacobo Mariano, en 1449, y Roberto Valturi, en 1455, se erigieron en precursores de esa idea humana cuya necesidad de concreción ya se había puesto de manifiesto entre los romanos, recurriendo a la fuerza del viento, y diseñaron un carro con ventiladores acoplados con ruedas. Luego, Leonardo Da Vinci también se agregaría a ellos.

En sí, se atribuye el invento, en el siglo XIX, al alemán Carl Benz cuando aplica a un vehículo la transmisión por medio de un diferencial (también inventado por él) y le agrega un motor con el carburador inventado por Daimler.

La difusión masiva de los vehículos se produce en el siglo XX, de ahí que los códigos civiles del siglo XIX (como el de nuestro país) no lo contemplan.

La aparición de estos vehículos ruidosos y más veloces que los carruajes arrastrados por caballos originó también molestias y nuevos peligros desde el primer momento que atrajeron la atención del legislador a escala mundial.

Así tenemos, en 1904, un primer intento de regulación en la provincia canadiense de Quebec. Era una ley sobre responsabilidad por daños causados con los automóviles y se ocupaba principalmente del ruido de estos autos y límites de velocidad.

En esa misma provincia del país del norte en 1906 se dicta una nueva ley que prevé la matriculación de los autos y la exigencia de permiso para conducir. En 1907, otra norma consagra la responsabilidad del propietario por “todos los accidentes o daños causados por su vehículo en un camino público o en una plaza pública”.

Pero hay que reconocer que nuestro legislador argentino no actuó paralelamente a las exigencias sociales, aunque hubo diferentes proyectos que intentaron regular la materia.

Así:

\* Proyecto reglamentario del tránsito caminero-Registro Nacional de vehículos de 1934.

\* Patente única para vehículo automotor y creación del Registro correspondiente (del Diputado Lanús en 1939).

\* Anteproyecto de Bibiloni.

\* Proyecto del senador Herrera en 1946.

\* Proyecto de los diputados Astorgano y Benítez en 1951.

Posteriormente, necesidades de carácter fiscal y otras vinculadas con la regulación del tránsito impulsaron a las provincias y municipalidades a crear registros de carácter administrativo cuyas constancias podían resultar útiles para corroborar la titularidad del dominio, pero no alteraban el régimen del Código Civil.

Vélez Sarsfield por la época en que escribió sus obras no contempló a los autos, pero los mismos caían englobados en la genérica definición de cosa en el Art. 2.311 del Código Civil.

Pero diferentes razones como ser: El elevado valor, las características propias de este tipo de bienes muebles que permiten la identificación de cada unidad (por marca, modelo, número de motor y de chasis) hicieron aconsejable crear un Registro de carácter nacional que brindase amplia publicidad sobre la titularidad del dominio y su situación.

Así, el 30 de abril de 1958 el Poder Ejecutivo dictó el Decreto-Ley 6.582. Este Decreto-Ley fue luego ratificado por la ley 14.467 y modificado por las leyes 22.977 y 24.674.

Esta nueva regulación normativa le otorgó a los automotores el carácter de bien mueble registrable, haciendo que sea excluido de la regulación de los bienes en general.

En concordancia con ello, se crea el Registro Nacional de la Propiedad del Automotor con alcance en todo el territorio de nuestro país.

## • Auto como cosa

Como decíamos recientemente, Vélez Sarsfield no contempló a los automotores. Circunstancia entendible si tenemos en cuenta la época de redacción de su obra.

No obstante ello, si tomamos en cuenta la definición de "cosa" que nos proporciona el artículo 2.311 del Código Civil ("Se llaman cosas en este Código, los objetos materiales susceptibles de tener un valor") vemos objetivamente que el automotor cae dentro de tal regulación.

Aunque hay que decir que, aún luego de la sanción del Decreto-Ley 6.582/58, no se hallan definidos jurídicamente como tales.

Brebbia define al automotor diciendo que consiste en toda clase de vehículo que pueda desplazarse en un medio terrestre sin la intervención de una fuerza exterior extraña a su mecanismo, gracias al aprovechamiento de la energía que lleva consigo o extrae simultáneamente con la marcha<sup>1</sup>.

Son vehículos destinados a desplazarse por tierra, lo cual excluye a otros medios de locomoción, como buques y demás embarcaciones que utilizan el

1 -Brebbia, Roberto H.: "Problemática jurídica de los automotores". Ed. Astrea, Buenos Aires, 1982-84 Tít. I, p. 19.

medio acuático, y a los aviones, helicópteros, y otros que se mueven en el espacio aéreo.

Asimismo, es necesario que su desplazamiento no obedezca a una fuerza extraña a su propio mecanismo, lo cual aparta también a las bicicletas y a cualquier otro aparato que circule exclusivamente a impulso del esfuerzo muscular del hombre o de un animal.

También deben ser excluidos los ferrocarriles, tranvías y demás vehículos que transitan sobre rieles o carriles, cuyo camino o ruta aparece prefijado por el tendido de aquellos y sin que exista la posibilidad de apartarse de tales recorridos.

Pero retomemos la idea de que el auto es una cosa. Como tal puede ser objeto de derechos:

- A) Reales: v. g. dominio, uso, usufructo, prenda, etc.
- B) Personales: v. g. locación, leasing, fideicomisos, entre otros.

Ahora bien, dentro de las clasificaciones que se realiza de las cosas como tales, tenemos que el automotor, indudablemente, es una “cosa mueble” (son aquellas que pueden ser transportadas de un lugar a otro) con la particularidad de que su movilidad o traslado se logra con la intervención del hombre.

Otra distinción importante es la que diferencia las cosas fungibles de las infungibles.

En este punto es dable mencionar que si bien la mayoría de las posiciones se orientan en que el automotor reviste el carácter de fungible, es decir, que son aquellas cosas en que todo individuo de la especie equivale a otro individuo de la misma especie, y que pueden sustituirse las unas por las otras de la misma

calidad y en igual cantidad (Conf. Art. 2.324 del Código Civil), existen posiciones que sostienen lo contrario.

Así, a modo de ejemplo, Florencio Liebau sostiene que “los automotores no son cosas fungibles, dado que no pueden sustituirse los unos por los otros en virtud de su naturaleza jurídico-económica, ya que cada unidad está perfectamente individualizada por signos distintivos indelebles”<sup>2</sup>.

Sin embargo, autores como Moisset de Espanés sostienen que esa postura se trata de un error conceptual que tiene como punto de partida el desconocimiento de los principios jurídicos que sirven para distinguir las cosas fungibles de las no fungibles, ya que la distinción no finca solamente en la “naturaleza” de las cosas, sino en la voluntad de las partes vinculada con la “función” jurídico-económica que se le da a la cosa en un contrato determinado<sup>3</sup>.

Así, se trata de una categoría jurídica no física, como bien lo comprendió Vélez Sarsfield en la nota al artículo 2.241 del Código Civil reproduciendo a Marcadé que sostiene: “las cosas en sí mismas no son fungibles ni no fungibles”, agregando luego: “... la misma cosa puede ser fungible o no fungible según la voluntad de las personas”.

2 -Liebau, Florencio E.: “Régimen Jurídico del Automotor”. Abaco, Buenos Aires, 1979, N° 13, p. 38.

3 -Moisset de Espanés, Luis: “Responsabilidad civil en materia de accidentes de automotores”. Rubinzal-Culzoni, Santa Fe, 1985, p. 17-20.

**TODO RIESGO con FRANQUICIA FIJA al precio de 3<sup>OS</sup> COMPLETO**  
(Para autos de hasta 5 años)

**SEGURO PARA REGISTROS DEL AUTOMOTOR**

# TODO RIESGO vs. COMPLETO

+  
COMBINADO  
FAMILIAR

AUTO SUSTITUTO por 10 DÍAS. COBERTURA de MUERTE a CONSECUENCIA de ACCIDENTE de TRÁNSITO. ROTURA de CRISTALES LATERALES, LUNETAS y PARABRISAS. ROTURA de CERRADURAS y ANTENA. ROBO de RUEDAS sin DESGASTE. REPOSICIÓN de LLAVE de CONTACTO. INDEMNIZACIÓN x DAÑOS PARCIALES. DAÑOS x GRANIZO. DAÑOS x INUNDACIÓN. REMOLQUE y AUXILIO MECÁNICO en TODO el MERCOSUR.  
12 CUOTAS FIJAS. AJUSTE AUTOMÁTICO del 20 %.

Consultar límites y condiciones.



**Mazzeo &  
Alterleib**  
Asociación de Seguros

SI USTED CHOCA con OTRO ASEGURADO NUESTRO, AUNQUE SEA su CULPA, le REPARAMOS el AUTO sin FRANQUICIA.

Piedras 335 piso 1º oficina 5 | (C1070AAG) Ciudad Autónoma de Buenos Aires  
Teléfonos: (011) 5353-0410 (Líneas rotativas)  
e-mail: seguros@mazzeo-alterleib.com.ar | [www.mazzeo-alterleib.com.ar](http://www.mazzeo-alterleib.com.ar)

• **El sistema registral como método de publicidad**

“La publicidad es un modo de exteriorizar una situación determinada. Si acotamos el análisis al campo jurídico, y en particular a los derechos reales, se observa que la publicidad aparece como uno de los sistemas más difundidos para poner en conocimiento del público el estado jurídico de los bienes o, al menos, posibilitar dicho conocimiento”<sup>4</sup>.

Es una técnica del hombre destinada a dar mayor seguridad a ciertas relaciones jurídicas. ¿Cómo se logra esto? Tomando un elemento de la relación jurídica. Lo más frecuente es acudir al objeto-cosa.

Desde las legislaciones más antiguas ha existido una preocupación por instrumentar mecanismos de publicidad, particularmente con relación a las cosas inmuebles que han transitado desde los actos rituales hasta los llamados sistemas registrales.

Así en el derecho romano, en la época de Justiniano, la publicidad de los derechos reales sobre inmuebles era la “Tradición”. Roma estaba rodeada de formalidades, con un origen de ceremonia religiosa.

Dicho modo de transmitir el dominio de la legislación romana pasó a la española; luego es adoptada por Vélez Sarsfield (Art. 2.377 del Código civil)<sup>5</sup> y en él no se concibe la existencia de la propiedad de una cosa sin su detentación, su posesión, el dominio efectivo y material sobre ella con la intención de ser su dueño.

En el derecho francés se consagró la tradición como forma de publicidad, reservando la registración solamente para las donaciones e hipotecas.

Sin embargo, debido a la inseguridad jurídica que generaba este sistema, por medio de la Ley de Transcripción Hipotecaria del 23 de marzo de 1855 se crea el Registro Inmobiliario como medio de publicidad para los actos entre vivos. Posteriormente, en el s. XX se incorporó la transcripción de testamentos y sentencias que resolvían sobre constitución de derechos reales.

Por otro lado, en el sistema registral germánico: “... al principio, la entrega de la cosa se operaba en forma solemne y en presencia de testigos (...) posteriormente las partes concurrían al tribunal o al ayuntamiento, y se comenzó a redactar documentos en los que constaba la entrega, los cuales quedaban en poder de las partes. A partir del siglo XII se comenzó a asentar los negocios sobre inmuebles en unos repertorios oficiales que luego se transformaron en libros permanentes.

De esta manera, la inscripción se fue transformando en un acto creador de derechos, formándose la íntima convicción de que el acto de transmisión del bien no está concluido si no se lo inscribiese”<sup>6</sup>.

En nuestro sistema, para la trasmisión y constitución de derechos reales sobre inmuebles, Vélez Sarsfield estableció el sistema de título y modo cuando se trata de adquisiciones bilaterales. El título es el acto jurídico causal otorgado por una persona capaz y legitimada al efecto, e instrumentado por escritura pública. El modo es la tradición. Ésta cumple dos fines: posibilita la relación directa e inmediata con la cosa por parte del sujeto titular del derecho real y, por el otro, tiene la función de publicidad.

4 - Viggiola, Lidia E. y Molina Quiroga, Eduardo: “Régimen Jurídico del Automotor”. Ed. La Ley 2002, Pág. 17.

5 - “Cuando una de las partes entregare voluntariamente una cosa, y la otra voluntariamente la recibiese”.

6 -Cornejo, Américo Atilio: “Derecho Registral”. Ed. Astrea. Buenos Aires, 1994, Pág. 19/20.

• **Régimen de automotores**

En materia de automotores, la legislación argentina produjo una importante modificación: se pasa a un régimen en el cual el fundamento de tal propiedad se asienta en un acto jurídico que no requiere acto material alguno, esto es la inscripción en un Registro y la expedición de un título.

Posiblemente la fuente inspiradora de tal modificación fuera el derecho germánico, en el régimen regulador de la propiedad inmueble del Código Civil alemán que mencionáramos anteriormente y también el Código suizo de las obligaciones.

Así que, hasta la sanción del Decreto-Ley 6.582/58, la adquisición o transmisión del dominio sobre automotores se operaba mediante la tradición hecha al adquirente por el enajenante con título suficiente para transferir la propiedad (Arts. 577, 3.265, 2.601 y 2.602 del Código Civil).

Con la sanción del Decreto-Ley el sistema se modifica.

En la exposición de motivos de dicho Decreto Ley se expresó que resultaba necesaria la sustitución de la posesión como medio probatorio de la propiedad por la inscripción en un Registro y la expedición de un título. Textualmente el mensaje expresó: “el régimen legal vigente con relación a la propiedad de los vehículos automotores no es adecuado para una eficaz protección de los derechos de los titulares, por cuanto los métodos actuales para la transmisión y prueba de dominio de aquellos, facilitan la actividad delictuosa y restan seguridad a las transacciones”.

Con lo cual, en materia de automotores, se produjo esta importante modificación que hizo que la inscripción registral se convirtiera en un elemento constitutivo para crear el derecho real de dominio sobre el automotor, y no sólo como una forma de darle publicidad a la transmisión.

Así, los bienes suman a su existencia “Real”, la existencia “Registral” (reflejo en el Registro).

De esta manera, el régimen ha cambiado el modo tradición por la inscripción. Esto significa que la inscripción en el Registro respectivo es un elemento esencial para el nacimiento del derecho de dominio frente a terceros, pero también entre las partes (Art. 1° del Decreto-Ley).

La registración es indispensable para constituir el derecho real y juntamente opera la transmisión de la “*possessio iuris*”, se haya hecho o no entrega material del automotor.

Si no se inscribe el título no se opera la transmisión del derecho real aunque se haya hecho entrega de la cosa. A la inversa, la inscripción es suficiente para transferir el dominio, aunque no se haya hecho tradición del vehículo.

Por otro lado, la inscripción en el Registro tiene efectos jurídicos “*per se*”, con independencia de la causa o negocio jurídico que los precedió.

El negocio jurídico base, que es la causa mediata de la adquisición del dominio del automotor, produce efectos antes y después de la inscripción registral; pero la adquisición del derecho real sólo se produce por la inscripción, con independencia de las circunstancias que hayan rodeado al negocio jurídico base. Esto es lo que se denomina carácter abstracto del sistema registral.

• **Responsabilidad civil por daños ocasionados con automotores**

Se puede decir que es una parte dentro del género que constituye el eje de la responsabilidad civil.

Si tuviéramos que brindar una definición de Responsabilidad deberíamos decir que: Responder sig-



nifica dar cuenta de los daños ocasionados a otros.

Si bien vinculado a los automotores lo más habitual es que se den casos de responsabilidad extra contractual, también pueden darse casos en el ámbito contractual.

Como toda responsabilidad civil son necesarios los requisitos de la misma:

**\*Daño causado:** Es el presupuesto central de la responsabilidad civil, pues sin él ni siquiera puede pensarse en la posibilidad de una pretensión resarcible. El problema de la responsabilidad civil recién se puede plantear cuando existe un daño. De lo contrario no habría interés que es la base de todas las acciones. Los daños de accidentes de automotores pueden ser tanto de carácter patrimonial como extra patrimoniales.

**\*Relación causal o nexa causal:** Permite establecer la autoría material del sujeto (si tal resultado dañoso puede ser atribuido a la acción u omisión física del hombre) y así también, la extensión o medida del resarcimiento a su cargo.

En esta temática nuestro Código Civil ha receptado el llamado sistema de la "causalidad adecuada". Según él, "causa" será únicamente aquella condición que "según el curso natural y ordinario de las cosas" era idónea por sí para llegar a producir ese resultado, debía normal o regularmente producirlo; mientras que serán meras "condiciones" los demás antecedentes o factores, en sí irrelevantes, de esa consecuencia.

Se debe hacer "ex post facto" un juicio o cálculo de probabilidades: habrá que indagar si la acción u omisión del presunto agente era por sí misma apta para provocar el daño según el curso ordinario de los acontecimientos.

**\*Antijuridicidad:** es sinónimo de ilicitud. Consiste en la infracción o violación de un deber jurídico preexistente

establecido en una norma o regla de derecho integradora del ordenamiento. Pero también siempre que se realice u omita, por culpa o imprudencia, cualquier hecho que provoque un daño a otro.

**\*Por último, falta el factor de atribución o imputador:** Los elementos anteriormente descriptos deben conjugarse con un factor de atribución de la responsabilidad, subjetivo u objetivo, que la ley reputa idóneo para sindicar a quien habrá de ser el sujeto responsable. Así, podemos encontrar factores subjetivos (culpa) y objetivos (deber legal de garantía: constituyéndose en responsabilidad por el hecho de otro; responsabilidad por animales; responsabilidad por el riesgo o vicio de la cosa).

La culpa, como defecto de conducta, es un concepto de carácter normativo que se funda en el deber de obrar del sujeto, a quien correspondía hacer algo distinto de lo que hizo y que le era exigible en tales circunstancias. No solamente debe preverse el daño previsible, sino también observar la conducta correspondiente para evitarlo.

Hago esta distinción pues toma importancia la misma en el análisis posterior del instituto de Denuncia de Venta que retomaré luego.

Los diferentes supuestos de responsabilidad de daños causados con automotores son:

**\*La del conductor:** Por su hecho propio. Por su imprudencia, es decir, un exceso en el obrar; negligencia (falta en el actuar) o impericia (si el conductor desconocía o conocía mal la teoría y la práctica del manejo de los automotores). En este caso hay que demostrar su imputabilidad -que su accionar fue voluntario por haber estado en condiciones de prever y evitar los resultados perjudiciales- en razón de gozar de libertad, discernimiento y también que su determinación voluntaria fue dolosa o culposa. (Art. 1.109 del Código Civil).

**\*Por el hecho de otros:** Dos casos. A) la del principal o del conductor, Ej.: la de los padres por su hijo menor de edad -Art. 1.113 1ª Parte del Código Civil-. B) la del comitente. En este caso hay que demostrar el hecho ilícito imputable al subordinado (Art. 1.114 del Código Civil).

**\*La del dueño o guardián del automotor causante del daño:** (Art. 1.113 2ª Parte del Código Civil). O sea, perjuicios provocados con la cosa y por su riesgo o vicio. Esta es la distinción que nos interesa y volveremos enseguida.

Hay que decir que esas distintas calidades pueden recaer en diferentes sujetos. En este caso se tendrá un supuesto de pluralidad de responsables, lo que brindará al damnificado mayores posibilidades de lograr la total reparación de su perjuicio. Se trata de varias obligaciones distintas, pero concurrentes o conexas aunque difieren en el fundamento jurídico.

Pero también puede ocurrir que una misma persona ostente más de una de esas calidades. En cuyo caso se produce la yuxtaposición de dos o más causales de responsabilidad sobre el mismo obligado. Esto es importante, pues basta que concurren los requisitos de sólo una de esas responsabilidades para responder aún cuando no resultase responsable por la aplicación de las otras.

Retomemos la última de las clasificaciones. El artículo 1.113 hace una diferenciación interesante en cuanto a:

-Daño causado con la cosa (para cosas que normalmente no son peligrosas). En este supuesto el dueño se exime demostrando que de su parte no hubo culpa.

-Daño causado por el riesgo o vicio de la cosa (para cosas que normalmente son peligrosas o que son aptas para crear un peligro de daño). En este supuesto, el dueño sólo se exime acreditando la culpa

de la víctima o de un tercero por quien no debe responder o no responde si fue usado contra su voluntad.

El punto de partida es que, en todo daño causado con intervención de una cosa, existe una presunción de responsabilidad en contra del dueño o guardián de la misma. A la víctima del hecho le basta con la acreditación del daño sufrido y de la intervención o contacto de la cosa con su producción.

Hay que decir que nuestro Código Civil no habla de cosas riesgosas sino de riesgo de la cosa. En este punto hay que ver en qué caso encuadra el automotor.

En la mayoría de los casos, la doctrina considera que las cosas son o no riesgosas por su propia naturaleza, pero también por las circunstancias. Entonces habría que ver no sólo cómo es la cosa, sino más bien cómo se produjo el daño, qué fue lo que lo causó. No se puede hacer en abstracto sino considerándolo "ex post facto" y si la cosa por sí sola era idónea para provocarlo<sup>7</sup>.

Pero el Dr. Félix Trigo Represas sostiene que también existe otra tendencia que se va abriendo en doctrina de la cual el mismo participa y que ve que el distingo del Art. 1.113 es otro.

-“Con la cosa”. Se trata de un hecho del hombre. Lo primordial es el obrar humano y la cosa desempeña un papel instrumental de ese actuar. De acá es que se puede demostrar que no hubo culpa del dueño o guardián.

7 - Entre otros autores que sostienen esta postura encontramos a Ramella, Anteo F.: "El daño causado con la cosa y el daño causado por el riesgo o vicio de la cosa" en *Juris. Rosario* t. 33, Pág. 205 y ss.; Salas "La responsabilidad en la reforma del Código Civil": J.A. doctrina 1969, Pág. 431, N° 40; Borda Guillermo A.: "Reforma del Código Civil". E.D. 30, Pág. 812 N° 4- c; Orgaz, Alfredo: "El daño con la cosa y por la cosa". L.L. 135, Pág. 1.598, N° II-2-B; López Olaciregui: "Esencia y fundamento de la Responsabilidad civil", *Revista del Derecho Comercial y de las Obligaciones*. Depalma, Bs. As. 1978, t. 11, Pág. 956 y ss, N° 86.

-“Por la cosa”. Es un daño causado propiamente por ella, por cuanto el grado de presencia o participación humana en el proceso causal no resulta tan esencial.

En este supuesto existe una presunción de causalidad entre el riesgo o vicio de la cosa y el daño acaecido. Por ello, la única forma de liberarse sería probando la interrupción de dicho nexo causal por irrupción de otro hecho diferente de la propia víctima o de un tercero extraño<sup>8</sup>.

En definitiva: ¿El automotor que clase de responsabilidad genera?

Por todo lo anteriormente dicho, la mayoría de la doctrina sostiene que es “por el riesgo o vicio de la cosa”, ya que una vez puestos en funcionamiento se toman en cosas peligrosas generadoras de un riesgo potencial (Borda; Mosset Iturraspe; Orgaz; Kemelmajer de Carlucci y también la jurisprudencia mayoritaria).

• **Responsabilidad del titular registral. Comunicación de la tradición**

Debido al carácter constitutivo como efecto principal de la inscripción registral que impuso el nuevo Régimen Jurídico del Automotor, y que mencionáramos anteriormente, dueño del automotor es el que figura como tal en el Registro de la Propiedad del Automotor respectivo.

Este principio extrae su fundamento del sistema de “*numerus clausus*” de los derechos reales. El sistema taxativo de adquisición y transmisión de derechos reales contenidas en el Código Civil establece las formas de transferencia de dominio, disponiendo que más

allá de las reglamentadas por ese cuerpo de normas, no existe un derecho real completo y formado.

De este principio constitutivo emergen las consecuencias sobre el régimen de responsabilidad civil, y tal como lo plasmáramos anteriormente, vimos que el dueño responde.

El carácter constitutivo de la inscripción trae aparejado considerar al titular registral como único propietario del rodado y, por consiguiente, único responsable frente a terceros.

El artículo 15 del Decreto-Ley dice que la inscripción de la transferencia puede ser peticionada por cualquiera de las partes. No obstante, el adquirente asume la obligación de solicitarla dentro de los diez días de celebrado el acto, mediante la presentación de la solicitud tipo respectiva (comúnmente llamada Formulario 08).

Cuando el adquirente no presenta tal Solicitud y ha recibido, además, la posesión del automotor con cédula de identificación vigente puede circular libremente.

Pero en estos casos la posibilidad de causar daños con un automotor es muy frecuente, y ello genera la responsabilidad del titular registral a tenor de lo dispuesto por el artículo 1.113 del Código Civil según lo viéramos.

La regulación normativa para estos casos estaba dada por el Art. 26 del Decreto-Ley 6582/58 que puntualmente establecía: “La falta de inscripción de la transferencia del dominio de los automotores de acuerdo a las prescripciones del presente decreto ley presumirá la responsabilidad de la persona a cuyo nombre figure inscripto el vehículo”.

Así se planteaban casos y discusiones con respecto a esta temática, pues existían diferentes posturas

8 - Trigo Represas, Felix: “Responsabilidad civil en materia de accidentes de automotores”. Rubinzal-Culzoni, 1985, Pág. 105 y ss.

# OBLIGATORIEDAD DE INSCRIPCIÓN DE MAQUINARIAS AGRÍCOLAS, VIALES E INDUSTRIALES AUTOPROPULSADAS

(Art. 5° y 6° Decreto Ley 6.582/58, -t.o. 4.560/73- Ley 22.977, Ley 24.673)

La Maquinaria Agrícola, Vial o Industrial Autopropulsada es considerada un automotor en los términos del Art. 5° del Decreto Ley 6.582/58, siendo obligatoria su inscripción.

La INSCRIPCIÓN REGISTRAL es necesaria para:

Demostrar la titularidad sobre la maquinaria.

Circular por la vía pública de acuerdo con la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449 y correspondientes adhesiones de las provincias y municipalidades.

Hacer efectivo el cobro del seguro en caso de siniestro.

Ser objeto de prenda, leasing o fideicomiso y ser aceptadas como activos ante entidades bancarias, en las manifestaciones de bienes.

Presentarse en licitaciones públicas donde se exige presentar título del automotor o informe o certificado de dominio expedido por el Registro de la Propiedad del Automotor con Competencia Exclusiva en Maquinaria Agrícola, Vial e Industrial.

Si Usted desea adquirir una Maquinaria evite ser defraudado exigiendo la documentación necesaria para la inscripción inicial o transferencia a su nombre; asesórese en el Registro de la Propiedad del Automotor con Competencia Exclusiva en Maquinaria Agrícola, Vial e Industrial más próximo.

acerca de lo que la ley intentaba sostener al hablar de presunción.

Se sostuvieron, en consecuencia, dos posturas que aglutinaron a la doctrina de entonces:

Presunción absoluta (*iuris et de iure*): Por razones de seguridad jurídica entendiendo que era necesario relevar a la víctima de investigar lo que ocurre entre el titular registral y los posibles adquirentes. Se enrolaron en esta corriente: Moisset de Espanés, Mosset Iturraspe, Kemelmajer de Carlucci, Salas y Garrido.

Presunción relativa (*iuris tantum*): El titular registral puede probar que efectuó tradición del automotor a un tercero, aunque no haya hecho la inscripción. Compartieron este criterio: Borda, Liebau, Brebbia y Llambías.

Se consideraba que era injusto un sistema así planteado, y algunos sostenían en consecuencia que se seguía aplicando el régimen de cosas muebles del Art. 2.412 del Código Civil.

En las Jornadas Australes de Derecho Privado realizadas en Comodoro Rivadavia, en 1980, se incluyó el tema.

Todos los asistentes doctrinarios coincidieron que dueño era el que figuraba en el Registro de la Propiedad del Automotor. Pero esa unanimidad se vio impactada cuando se trató de determinar si el dueño seguía siendo responsable en los casos que había entregado el automotor al comprador sin haberse realizado la transferencia de dominio en el Registro. Se dividieron las opiniones:

\*Titular puede eximirse si ha hecho entrega. El titular inscrito que enajenó el vehículo e hizo entrega de la posesión ya no tiene la guarda del automóvil y, por ello, podía ser eximido de responsabilidad. (Borda, Liebau, Brebbia, Llambías).

\*No se libera por esa sola circunstancia. En tales casos el dueño no podía manifestar que ya no era guardián, pues sostenían que había que diferenciar entre “guarda jurídica” y “guarda material”. El titular registral que entrega la cosa sin efectuar la correspondiente inscripción registral de la transferencia, aunque haya realizado la “guarda material”, conserva la “guarda jurídica” que es la que se toma como fundamento legal para atribuir responsabilidad. (Moisset de Espanés, Mosset Iturraspe, Kemelmajer de Carlucci, Salas, Garrido).

Simultáneamente, en el mismo año (1980), la ex Cámara de Apelaciones Especial en lo Civil y Comercial de la Capital Federal dictó un fallo plenario en los autos: “Morrazo, Norberto R. c/ Villarreal, Isaac y otro s/ Sumario” resolviendo en lo pertinente: “No subsiste la responsabilidad de quien figura en el Registro de la Propiedad del Automotor como titular de dominio del vehículo causante del daño, cuando lo hubiere enajenado y entregado al comprador con anterioridad a la época del siniestro, si esta circunstancia resulta debidamente comprobada en el proceso”.

De manera que, gradualmente, se instaló el criterio sustentado por aquellos que sostenían que la presunción del Art. 26 es relativa o “*iuris tantum*”.

Las ponencias mencionadas, sumado a los fallos dictados en consecuencia, se convirtieron en la modificación al régimen mediante el dictado de la Ley 22.977. Fue en el año 1983. El mensaje de elevación del Poder Ejecutivo del proyecto de ley consignaba que: “la principal falla del sistema vigente radica en la no concordancia plena entre las constancias registrales y la realidad, como consecuencia de la falta de inscripción de un número considerable de las transferencias que se celebran”.

Por esta razón y queriendo brindar seguridad jurídica a la comunidad en general, la nueva Ley 22.977 otorga una solución permitiendo al titular transmitente comunicar haber realizado la tradición del automotor.

Ello se plasmó en la redacción del nuevo artículo 27 del Decreto-Ley 6.582/58: “Hasta tanto se inscriba la transferencia el transmitente será civilmente responsable por los daños y perjuicios que se produzcan con el automotor en su carácter de dueño de la cosa. No obstante, si con anterioridad al hecho que motiva su responsabilidad, el transmitente hubiere comunicado al Registro que hizo tradición del automotor, se reputará que el adquirente o quienes de éste último hubiesen recibido el uso, la tenencia o la posesión de aquel, revisten con relación al transmitente el carácter de terceros por quienes él no debe responder y que el automotor fue usado en contra de su voluntad”.

De esta manera se creó el instituto registral de la comunicación de la tradición del automotor. Instituto que es conocido comúnmente como “Denuncia de Venta”.

Si bien la nueva redacción de la ley era clara, se plantearon dudas acerca de la vigencia o no del entonces vigente plenario “Morrazo”, citado anteriormente luego de la modificación impuesta por la ley.

Así, algunos sostenían la plena vigencia del plenario, otros tribunales sostuvieron que había cesado su obligatoriedad y en una posición intermedia, o de síntesis de ambos, algunos tribunales sostuvieron que a la exigencia del plenario debía ahora agregarse la del Art. 27 del Decreto-Ley 6.582/58, según la nueva Ley 22.977.

El 9 de septiembre 1993 la Cámara Nacional de

Apelaciones en lo Civil de la Capital Federal en los autos caratulados: “Morris de Sothan c/ Besuzo, Osvaldo Pedro y otro s/ Sumario” estableció, en fallo plenario como doctrina legal obligatoria, la no subsistencia de la postura adoptada en “Morrazo”.

De este modo resulta una condición imprescindible para que el titular registral deslinde la responsabilidad que le corresponde como dueño del automotor, haber efectuado la Denuncia de Venta ante el Registro Seccional respectivo.

Así, la Denuncia de Venta se instituye como un medio idóneo para acreditar que se revoca la autorización para circular y que, entonces, el automotor es usado en contra de la voluntad del titular siendo el comprador un tercero por quien el titular no debe responder.

Se establece así la causal de eximición de responsabilidad del actual titular registral, en el tiempo que se extiende desde la transmisión y hasta tanto se materialice la inscripción constitutiva de la propiedad.

Si analizamos esta postura con lo mencionado en el capítulo de la responsabilidad civil anteriormente descrito, hay que decir que la causal de eximición del Art. 27 de la Ley 22.977 no implica una modificación del régimen del Art. 1.113 del CC., sino la identificación de la denuncia de venta como una de las hipótesis contempladas por el Código. Así, este instituto viene a plasmar una de las hipótesis que plantea la 2ª Parte del artículo 1.113 del Código Civil frente a responsabilidad causada por el riesgo o vicio de la cosa, amalgamando la posición jurídica del tercero adquirente del rodado o guardián, al supuesto de terceros por el que no debe responder el titular registral.

En el supuesto de responsabilidad objetiva, se produce una inversión de la carga de la prueba. Se ha establecido una presunción acerca de la falta de autorización para utilizar el vehículo del tercero que incumple con la carga de no peticionar la inscripción de la transferencia a su nombre en el Registro Seccional correspondiente vencido el plazo que prevé el Art. 15 del Decreto-Ley 6.582/58.

La Ley 22.977 fue de eminente contenido registral y tenía por objeto brindar seguridad jurídica en el ámbito de propiedad de los automotores, sin que quepa asignarle papel alguno ni alteración del sistema de responsabilidad civil instaurado por la reforma de la Ley 17.711 del Código Civil.

Se puede decir que la Denuncia de Venta se erigió dentro del régimen jurídico mismo del automotor para atender, en cierta manera, la “patología” que el régimen venía demostrando en esta temática.

Existe un interés público en saber quién es el responsable del automotor y, paralelamente, por un lado, establecer un sistema por el cual se tutela en forma directa al titular y, por el otro, una tutela pública en que ese vehículo no circule.

Atento la finalidad del presente trabajo, y lo circunscrito del tema, no entraré en el análisis del instituto mismo de la Denuncia de Venta (v. g. Requisitos de presentación ante los Seccionales), sino destacar los efectos que su presentación genera.

\*Administrativos: Cuando el titular denuncia el domicilio del comprador y transcurre el plazo legal de 10 días hábiles sin que durante el mismo se peticione la transferencia de dominio, el Registro Seccional notifi-

ca a la persona denunciada a los efectos de la notificación de la circunstancia de su obligación de peticionar la transferencia a su favor y, en caso de incumplimiento de lo mismo, el Registro Seccional revocará la autorización para circular y requerirá el secuestro del bien a los organismos pertinentes, quienes son los únicos que pueden proceder a efectivizar materialmente ese pedido de secuestro.

Y destaco enérgicamente esa facultad exclusiva de los organismos de seguridad, pues hace unos años sobre el Registro Seccional a mi cargo recayó una demanda de responsabilidad civil sustentada en la materia que nos ocupa.

Al ocurrir un accidente de notoria repercusión en la ciudad de Paraná, la familia de una de las personas fallecidas por el mismo (fueron dos), plantearon demanda por resarcimiento civil demandando al titular registral; como éste había efectuado la Denuncia de Venta, también se demandó a la persona denunciada; también se demandó a la compañía aseguradora. Hasta aquí, una demanda con legitimaciones pasivas entendibles.

Pero los familiares también demandaron al Estado Nacional a través de la figura del encargado del Registro Seccional por no “haber efectivizado el secuestro del vehículo cuya prohibición de circular se había dispuesto”.

Afortunadamente, llegado el caso al examen de la Cámara Federal de Paraná, los jueces integrantes del tribunal rechazaron la demanda contra el encargado del Registro Seccional, por considerar, lógica, material y jurídicamente que de ningún modo puede estar en cabeza del encargado del Registro Seccional

la facultad de poder efectivizar materialmente los secuestros de los vehículos y que su obligación legal se agota con la debida comunicación a los organismos pertinentes (Autos “Alzugaray c/ Díaz s/ Sumario”, Cámara Federal de Apelaciones de Paraná/2005).

\*Fiscales: hay que decir que el vehículo automotor reviste el carácter de bien y como tal de apreciación de valor pecuniario. En ese carácter es que el mismo es objeto de imposición impositiva en las diferentes jurisdicciones provinciales. Es decir, que el titular registral como dueño del bien, es responsable impositivo.

Debido a la situación de los casos en que el titular registral se desprende de la guarda del vehículo, se presentaba (y se presenta aún hoy en la actualidad) la dificultad de que, a pesar de poder exonerarse de la responsabilidad civil a través del instituto de la Denuncia de Venta, seguía siendo responsable del impuesto a la radicación de los automotores.

Por esta razón, en el año 1999 se dictó la Ley N° 25.232 que reformó el Art. 27 de la Ley N° 22.977. Mediante ella se dispuso que los Registros Seccionales del lugar de radicación del vehículo deben notificar a las distintas reparticiones oficiales provinciales y/o municipales la denuncia de la tradición del automotor, a fin de que procedan a la sustitución del sujeto obligado al tributo (es decir, impuesto a la radicación de los automotores, multas, patente, etc), desde la fecha de la denuncia.

Pero, la sanción de esta norma generó posturas adversas de ciertos estados provinciales, pues se consideró que el establecimiento de los impuestos directos (como el caso del impuesto a la radicación de los automotores) es, según la Constitución

Nacional, atribución exclusiva de los estados provinciales y por tal, con la sanción de dicha ley, el Estado Federal invadía competencias que le eran impropias.

A tal punto fue la postura, que en el año 2008 la provincia de Entre Ríos logró que la Corte Suprema de Justicia de la Nación decretara la inconstitucionalidad de la Ley 25.232 por tales fundamentos (autos: “Provincia de Entre Ríos c/ Estado Nacional s/ Acción Declarativa de Inconstitucionalidad”, 10/06/08) por considerar básicamente que: “Dentro de la esfera autónoma del derecho financiero local, las provincias gozan de las más amplias facultades para gravar las entidades jurídicas tal como las crea el derecho sustantivo nacional y, sobre esta base, no puede la ley 25.232 impedir optar por el cobro del tributo provincial al dueño del automóvil, a su poseedor en tal carácter o a ambos conjuntamente.

Una solución contraria importaría desnaturalizar el equilibrio y armonía con que deben operar los poderes federales con los provinciales, en desmedro de estos últimos”.

No obstante, la sanción de la mencionada ley generó la necesaria adecuación del instituto en los organismos de distintas provincias, buscando cumplir con la misma, pero también encontrar una solución que aportara equidad a la situación de los titulares registrales frente a compradores remisos a efectuar la transferencia de dominio.

Para citar algunos ejemplos, en la provincia de Buenos Aires la Ley N° 12.576/01 en su Art. 59, Inc. 11 incorporó al Código Fiscal, en su Art. 192 bis la figura de la Denuncia de Venta Impositiva, reglamentándose la misma mediante la Disposición Normativa “B” N° 29.



El Código Fiscal de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires plantea una situación similar (Ley 541/2001 que incorporó lo mismo al Código Fiscal local).

Retomando el instituto vinculado en su aspecto de la responsabilidad civil, hay que decir que ni el plenario "Morris" ni la modificación de la ley agotaron la discusión, y aún hoy persisten diferentes posturas doctrinarias y jurisprudenciales acerca de la amplitud del instituto de la Denuncia de Venta.

En el ámbito de la Corte Suprema de Justicia de la Nación encontramos en 2002 un fallo que admite la exoneración de responsabilidad del titular registral que no formuló la denuncia de venta, siempre que acredite por otra vía que se desprendió de la posesión del automotor con anterioridad al hecho dañoso (autos "Camargo, Martina y otros c/ Pcia. San Luis y otro s/ daños y perjuicios").

Debido al gran número de pronunciamientos judiciales y doctrinales, muchos de los cuales difieren entre sí a partir de la excepción contenida en el Art. 27 de la Ley 22.977, en cuanto al alcance de la denuncia, de la posibilidad de aplicación analógica a otras manifestaciones informales al Registro o el apartado, incluso, de la normativa acreditando la transmisión efectiva de la guarda, y la imposibilidad de citar a todas ellas, podemos resumir junto a Nora Lloveras y Sebastián Monjo las distintas posturas en:

**\*Interpretación legal estricta:** Régimen rígido. El sistema de responsabilidad del titular registral se encuentra enmarcado en un régimen de derecho real rígido. Su interpretación debe ser absolutamente estricta al supuesto previsto por la ley. Por ende, la Denuncia de Venta ante el Registro Seccional respectivo es suficiente para exonerar de responsabilidad al titular registral.

Si no se efectuó la misma, responde el titular registral (Alberto Borella, Fernando Prósperi, C. N. Civ., Sala F. "Kachaba, Jorge F. y otro v. Luque, Fabio y otros"; C. Civil. y Com. Tucumán, Sala II "Vargas, Pedro R. v. Abraham, Ángel R."; T. S. J. Córdoba "Tremarchi, Julio Agustín p.s.a. Robo Calificado, etc. - Recurso de Casación"; S. T. J. Entre Ríos, Sala Civil y Comercial "Allois, Ricardo c/ Labella, Luis María").

Fallos más recientes de esta postura: Suprema Corte de Justicia de la Provincia de Mendoza, Sala I, 26/05/2010, Urieta De Foschi, Ángela y Ots. c. Di Chiara, Fernando Adrián, LLGran Cuyo 2010 (septiembre), 751; Cita Online: AR/JUR/27992/2010 donde en su parte pertinente reza: Corresponde atribuir responsabilidad por los daños derivados de un accidente de tránsito al titular registral del vehículo embistente, que no tenía su guarda por haberlo vendido pero no realizó la denuncia de venta, pues el carácter constitutivo de la inscripción del automotor, consagrada en el decreto ley 6582/58, se desnaturalizaría si se admitiera la diferenciación entre un propietario "real" y otro "formal", ignorando el principio de la traditio inscriptoria que singulariza la transferencia de dichos bienes.

**\*Interpretación amplia:** La eximición de responsabilidad del titular registral puede provenir de haber efectuado la Denuncia de Venta ante el Registro o por tener acreditada la transmisión de la guarda por otros medios probatorios.

Se entiende que si la ley exonera de responsabilidad a quien efectúa una denuncia unilateral de venta, no cabe privar del mismo efecto a quien demuestra fehacientemente que se encuentra en idéntica situación; es decir, que no dispone del vehículo por haberlo enajenado y hallarse el automotor en

poder del adquirente o de terceros que de éste hubiesen recibido el uso, tenencia o posesión (C. S. J. N. "Camargo c/ Provincia de San Luis"; C. Civ. y Com. Mar del Plata, Sala II "Lara, Irma T. v. Velásquez, Marcos y otros"; S.T.J. Corrientes "Sánchez, Ramón V. v. Fabialdo, Rodolfo A. y otros"; C. S. J. Prov. Bs. As. "Oliva, Enrique v. Fahler, Oscar A.").

Existen también fallos más recientes enrolados en esta postura (v. g. el de la Cámara de Apelación en lo Civil, Comercial y Laboral, Santa Fe Reconquista; 28/05/2012, "Zorzón, Jorge Alberto vs. Blanche, Jorge Eduardo s. Daños y perjuicios", RC J 4003/12 donde se sostuvo: "El titular registral puede eximirse de responsabilidad si prueba fehacientemente haber perdido la guarda del automotor antes de que ocurra el accidente de tránsito, aún sin haber efectuado la denuncia de venta. Ello así, pues dicha interpretación del art. 27, Decreto Ley 6582/1958, resulta más justa y equitativa, toda vez que la ley no establece una presunción iure et de iure de que el propietario que no denunció haber vendido y entregado el automotor conserva su guarda, por lo que configuraría un exceso ritual privar al titular registral de la posibilidad de demostrar que concurre tal extremo"). Suprema Corte de Justicia de Buenos Aires, 28/03/2012, "Copla, María del Carmen vs. Gobia, Oscar Humberto y otro s. Daños y perjuicios", Rubinzal on line, RC J 2629/12. (ambos fallos citados por la Dra. Lidia Viggiola en los cursos integrantes de la Diplomatura de la UCES).

En esta posición también se puede incluir la postura de quienes consideran que lo que la normativa exige es realizar "cualquier comunicación" al Registro. Por ende, no se exige exclusivamente que esa comunicación se realice exclusivamente a través de la Denuncia de Venta (Díaz Solimine, Omar Luis, "Dominio de los automotores").

**\*Interpretación restrictiva dura:** Desde esta posición se intenta agregar a la Denuncia de Venta un requisito adicional, cual es la acreditación de la efectiva transmisión de la posesión del vehículo. No sólo hay que efectuar la Denuncia de Venta ante el Registro, sino acreditar efectivamente que se ha desprendido de la guarda del automóvil entregando la posesión o tenencia a un tercero y que se entregó la documentación del automotor respectivo de los Arts. 13 y 14 del Decreto-Ley 6.582/58 al comprador.

El adquirente que recibe el automotor voluntariamente de su dueño (convirtiéndose en guardián) jamás debería ser tratado como un tercero extraño, por quien aquél no deba responder.

Tampoco es acertado, según la referencia del Art. 27 de la Ley 22.977, considerar al uso contra la voluntad expresa o presunta del dueño o guardián. Quien transmite a otro un automotor "extra-registralmente", debe asumir los riesgos de posibles incumplimientos, y es irrazonable proyectar los efectos de tales incumplimientos contractuales (falta de inscripción registral) sobre un tercero (el damnificado), eximiendo de responsabilidad a una de las partes del negocio incumplido (el titular registral que cursó la comunicación). En caso de duda, habrá que estar siempre en favor de la víctima y mantener la responsabilidad del titular registral del automotor, sin perjuicio de las acciones de regreso que puedan corresponderle (Daniel Pizarro; Trigo Repesas; Carlos Ghersi; Mundet Eduardo R., Ghersi, Carlos A.; Viggiola, Lidia E.-Molina Quiroga, Eduardo; S.T.J. Córdoba - autos: "Sosa, Alberto S/ lesiones culposas"; S.C..J. Prov. de Bs. As. "Díaz Pino c/ Christensen").

Frente a esta realidad, autores como Moisset de Espanés plantearon algunas soluciones a los fines de que esta situación (vendedores que entregan el vehículo y suscriben la manifestación de venta-S.T.

08 frente a compradores remisos a realizar la transferencia) no se reitera.

Así, propugnó en las 2das. Jornadas Sanjuaninas de Derecho Civil, celebradas en agosto de 1984, un nuevo sistema que prevea la posibilidad y los medios para que el transmitente concrete la registración sin el concurso del adquirente, cuando éste no cumpliera con su obligación.

En el mismo sentido, el Dr. Eriberto De la Llave planteó que es necesario modificar el Art. 27 del Decreto-Ley 6.582/58 sustituyendo la comunicación de venta por el “pedido de inscripción de la transferencia”. Se establecería como “eximente” para el titular registral la falta de colaboración del comprador en la registración, que lo colocaría en la situación de “tercero por quien no debe responder”.

Evidentemente el tema no está agotado y la realidad cotidiana nos exige permanentemente ponderar los valores en juego, en atención a salvaguardar los derechos de los titulares registrales frente a compradores renuentes a efectivizar la transferencia de dominio; pero, paralelamente, ponemos en el lugar de las víctimas que deben contar con responsables frente al daño acaecido por el uso de estas cosas riesgosas.

• **La proyección de la responsabilidad civil en el proyecto de Código Civil y Comercial de la Nación**

En este último apartado quisiera efectuar una somera mención de los aspectos más destacados sobre la temática objeto de este trabajo que se ven plasmados en el proyecto de Código Civil y Comercial de la Nación, el cual actualmente posee estado parlamentario y que, la realidad política actual de nuestro país indica que será aprobado próximamente por nuestro Congreso Nacional.

Es por ello que considero de suma importancia intentar ciertas aproximaciones a la nueva regulación.

Como bien dice el mensaje del Poder Ejecutivo N° 884/2012 “el derecho privado, en su conjunto, fue afectado por relevantes transformaciones culturales y modificaciones legislativas. Fue alterándose así el ordenamiento lógico y la estructura de principios y reglas existentes en los Códigos Civil y Comercial”.

La mayoría de los códigos existentes se basan en una división tajante entre el derecho público y privado. Hoy se produce una constitucionalidad del derecho privado.

El proyecto toma en cuenta los tratados en general y los derechos reconocidos en todo el bloque de constitucionalidad. Se innova profundamente al receptor la “constitucionalización” del derecho privado y establece una comunidad de principios entre la Constitución, el derecho público y el derecho privado.

Con respecto a los bienes, en el proyecto, el título de los mismos se incluye en la parte general, en el que se legisla sobre los elementos de los derechos.

Se innova en la cuestión, ya que en el Código Civil actual se regula al patrimonio como un atributo de la persona. Esta regla se basa en una relación directa entre el sujeto individual y los bienes, así como una vinculación relevante entre estos últimos y su valor económico.

Pero la concepción patrimonialista ha ido cambiando y aparecieron bienes que, siendo de la persona, no tienen un valor económico, aunque sí en utilidad.

El Art. 227 del proyecto define a las cosas muebles “como las que pueden desplazarse por sí mismas o por una fuerza externa”.

# 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. inhabilitación)



### 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

Con respecto a los derechos reales, el proyecto conserva la teoría del título y modo para la adquisición derivada de los derechos reales por actos entre vivos.

El Art. 1.890 del proyecto establece que “los derechos reales recaen sobre cosas registrales cuando la ley requiere la inscripción de los títulos en el respectivo registro a los efectos que correspondan”.

Mediante el Art. 1.892 se entiende por título suficiente “el acto jurídico revestido de las formas establecidas por la ley, que tiene por finalidad transmitir o constituir el derecho real. La inscripción registral es modo suficiente para transmitir o constituir derechos reales sobre cosas registrales en los casos legalmente previstos”.

Queda demostrado así que el proyecto mantiene incólume el Régimen Jurídico del Automotor, en cuanto al régimen constitutivo de los automotores, pues el nuevo código no establece una regulación específica de los mismos y reenvía a lo que dispone específicamente la ley, en este caso, a través de su Decreto-Ley 6.582/58.

Se indica que el sistema de publicidad suficiente puede ser la posesoria o la registral, según los casos, orientada a darle oponibilidad al derecho constituido.

Se estipula que “no existe buena fe sin inscripción registral a favor de quien la invoca. Tampoco existe buena fe aunque haya inscripción a favor de quien la invoca, si el respectivo régimen especial prevé la existencia de elementos identificatorios de la cosa registrable y éstos no son coincidentes” (Art. 1895).

Se define a la buena fe en la relación posesoria como la circunstancia de no haber conocido o podido conocer la falta de su derecho y, cuando se trata de cosas registrables, la buena fe requiere el examen previo de la documentación y constancias registrales, así como el cumplimiento de los actos de verificación pertinente establecidos en el respectivo régimen especial.

Específicamente, con respecto al ámbito de la responsabilidad civil, el proyecto introduce una cuestión que ha venido siendo una larga preocupación de la doctrina del derecho de daños: la prevención.

Así, empieza por reconocer a la prevención como una de las funciones de la institución. En el Art. 1.708 expresa: “Funciones de la responsabilidad. Las disposiciones de este título son aplicables a la prevención del daño, a su reparación, y a los supuestos en que sea admisible la sanción pecuniaria disuasiva”.

Los autores del proyecto evidentemente han elegido ensanchar los moldes de la tradicional institución, que había sido circunscripta en su diseño como mecanismo de respuesta del derecho privado ante daños causados al individuo singular, para repararlos en su patrimonio, por un deudor culpable, cuando los daños ya se habían verificado en la realidad.

Luego surgió la irrupción de la teoría del riesgo al sistema (fundamentalmente a partir de la Revolución Industrial), dando nacimiento a un camino de objetivación de la responsabilidad.

Como lo sostiene Alterini, Ameal y López Cabana, “a esa orientación, con el propósito de encontrar a quién cargar las consecuencias de un daño injusto para que éste no quedara sin reparación, han obedecido los esfuerzos de los doctrinarios en los últimos cincuenta años del siglo que pasó, lo que había llevado a la reformulación completa del sistema. La regulación clásica, propia de la legislación decimonónica, que asoció el deber jurídico de reparar al reproche de conducta, está en crisis: la responsabilidad civil evolucionó de una deuda de responsabilidad a un crédito de indemnización; hoy importa la injusticia del daño antes bien que la injusticia de la conducta generadora porque los ojos de la justicia se han puesto del lado de la víctima”<sup>9</sup>.

El proyecto reconoce la función preventiva de responsabilidad y esto se aprecia si se considera que en él no sólo se tutela el patrimonio, sino también la persona y los derechos de incidencia colectiva.

Así, el proyecto crea un sistema complejo de funciones de la responsabilidad en el que no está predeterminedo cuál de ellas será prevalente en todos y cada uno de los casos, pero que depende de la “definición de los derechos que se tutelan”.

En su artículo 1.710 contempla un deber de prevención de los daños exigible a cualquiera. Así dispone: “deber de prevención del daño. Toda persona tiene el deber, en cuanto de ella dependa, de: a) evitar causar

un daño no justificado; b) adoptar, de buena fe y conforme a las circunstancias, las medidas razonables para evitar que se produzca un daño, o disminuir su magnitud; si tales medidas evitan o disminuyen la magnitud de un daño del cual un tercero sería responsable, tiene derecho a que éste le reembolse el valor de los gastos en que incurrió, conforme a las reglas del enriquecimiento sin causa; c) no agravar el daño, si ya se produjo”.

El deber de prevención alcanza, entonces, a aquellos que por su posición están en condiciones de evitar los daños. Los obligados a observarlo son justamente las personas de quienes depende la posibilidad de evitación del perjuicio, no siendo exigible a aquellos que no tienen a su alcance impedir la producción del daño.

El proyecto contempla las tres funciones de la responsabilidad civil -prevenir, reparar, resarcir- asignándole la misma jerarquía normativa.

Sin embargo, la función de resarcimiento reviste mayor importancia cuantitativa porque será de más frecuente aplicación en atención a su naturaleza (reparar, mediante una prestación, el daño sufrido).

La función de resarcimiento se asienta en el proyecto en los siguientes pilares esenciales:

-La unificación de la responsabilidad contractual y extra contractual (Arts. 1.716 y 1.717).

Sin embargo, la unificación no significa homogeneidad total, porque la uniformidad comprende los aspectos generales, manteniéndose las distinciones

<sup>9</sup> - Alterini, Atilio - Ameal, Oscar J. - López Cabana, Roberto M.: “Derecho de obligaciones civiles y comerciales”, Abeledo Perrot, Buenos Aires, 1995, p. 150/51.

propias de cada ámbito en lo relativo a la ejecución y al incumplimiento, que se regulan en el campo de las obligaciones y de los contratos. Por ello subsisten diferencias específicas reguladas en cada instituto: el plazo de prescripción general es de 5 años, y de 3 años el plazo de prescripción de resarcimiento por daños derivados de la responsabilidad civil; 2 años por los daños derivados del transporte de personas.

-La antijuridicidad (Art. 1.717). Se prevé expresamente a la antijuridicidad como presupuesto de la responsabilidad civil. La antijuridicidad alude a la ilicitud objetiva, como concepto superador de la ilegalidad y que prescinde de la voluntariedad y culpabilidad del autor.

La antijuridicidad o ilicitud son sinónimos y es ilícito todo hecho u omisión contrario al ordenamiento jurídico en su totalidad.

Comprende la contrariedad del acto a la totalidad de las normas del sistema. Incluye la violación a las leyes y reglamentos, a las reglas y principios y a los usos y costumbres sociales.

El proyecto contempla las causales de justificación que son las que excluyen la ilicitud de la conducta, es decir, convierten en legítimo el acto u omisión (en este punto no debe confundirse con las causas de inimputabilidad que excluyen la culpabilidad - falta de discernimiento, error. El acto justificado es objetivamente ilícito; el acto inimputable es objetivamente lícito).

Creo que el proyecto importa un avance en este punto, porque sistematiza las causales de justificación

que en el régimen actual están previstas normativamente en forma dispersa entre Código Penal y Código Civil.

Las causales de justificación previstas son: el ejercicio regular de un derecho; la legítima defensa propia o de terceros; el estado de necesidad; el acto de abnegación y la asunción de riesgos inusuales o extraordinarios; el consentimiento libre e informado del damnificado que no constituya una cláusula abusiva cuando la lesión recaiga sobre bienes disponibles (No son admisibles, por ejemplo, cláusulas que excluyan o limitan la responsabilidad en transporte de personas).

-Relación de causalidad adecuada: El proyecto recepta el criterio de la causalidad adecuada: "La causalidad jurídica vincula un resultado (el daño) con el hecho antecedente que lo ocasionó". Requiere una relación efectiva y normal entre una acción u omisión y el daño.

Para establecer la causa del daño es necesario formular ex post facto un juicio de probabilidad o pronóstico del resultado dañoso, según el curso ordinario de las cosas y la experiencia media de vida, para verificar si ese resultado era previsible.

Se establece, como el actual Art. 902, el deber de obrar con diligencia y pleno conocimiento de las cosas sobre la base de la previsibilidad de las consecuencias y conforme los principios de buena fe y de normalidad (Arts. 1.725, 1.715, 1.728, 1.730).

Se responde por las consecuencias inmediatas (las

que acostumbran a suceder según el curso natural y ordinario de las cosas) y las mediatas previsibles (las que resultan de la conexión de un hecho con un acontecimiento distinto).

-Factores de atribución. El proyecto contempla dos factores de atribución o imputación de responsabilidad: el subjetivo, que son el dolo, la culpa; y el objetivo que comprende: el riesgo, la garantía (en la que se ubica a la responsabilidad extra contractual por el hecho ajeno), la equidad, el abuso del derecho y el incumplimiento de una obligación de resultado.

En cuanto a la culpa “consiste en la omisión de la diligencia debida según la naturaleza de la obligación y las circunstancias de las personas, el tiempo y lugar. Comprende la imprudencia, la negligencia y la impericia en el arte o profesión” (1.724). Así se consagra una norma abierta confiando en la prudencia judicial, estableciendo criterios o parámetros de razonabilidad genéricos, sustentados en pautas elásticas y cuyos contenidos deben ser concretizados por el juez en cada supuesto particular.

En cuanto a la responsabilidad objetiva, el Código la define sosteniendo que la misma sucede “cuando la culpa del agente es irrelevante para atribuir responsabilidad y el responsable se libera, total o parcialmente,

mediante la prueba de la causa ajena” (Art. 1.722).

La responsabilidad derivada de la intervención de cosas y de ciertas actividades viene regulada en la sección 7ª del título V del Libro 3º del proyecto, Arts. 1.757-1.759.

El proyecto trae como novedad la supresión de la categoría de daños con las cosas, por lo que queda eliminado el caso de daños causados por el hombre valiéndose de una cosa (Art. 1.113, párrafo 2º, primera parte).

Se conserva el distingo entre el riesgo y el vicio, los que no son asimilables, pues según la CSJN, el riesgo “presupone la eventualidad posible de que una cosa llegue a causar daño” y el vicio “un defecto de fabricación o funcionamiento que la hace impropia para su destino normal”<sup>10</sup>.

El eje central de la temática está dado en el Art. 1.757 que reza “toda persona responde por el daño causado por el riesgo o vicio de las cosas, o de las actividades que sean riesgosas o peligrosas por su naturaleza, por los medios empleados o por las circunstancias de su realización. La responsabilidad es objetiva (...)”.

Y atribuye la responsabilidad al dueño y guardián. Según el Art. 1.758: “el dueño y el guardián son responsables concurrentes del daño causado por las cosas (...). El dueño y el guardián no responden si

10 - Corte Suprema, 19/11/1991, “O’ Mill Alan v. Prov. del Neuquén”. Fallos 314:1512.



prueban que la cosa fue usada en contra de su voluntad expresa o presunta.

En caso de actividad riesgosa o peligrosa responde quien la realiza, se sirve u obtiene provecho de ella, por sí o por terceros (...)."

Y, además, el proyecto expresamente establece que esta es la sección normativa aplicable al caso de daños provocados en la circulación del tránsito. Así lo dice el Art. 1.769 del proyecto: "los artículos referidos a la responsabilidad derivada de la intervención de cosas se aplican a los daños causados por la circulación de vehículos".

Así, se puede decir que la nueva regulación de la responsabilidad objetiva atribuida por esta normativa comprende el daño causado por las cosas de riesgo, por el riesgo de las cosas, por las cosas riesgosas y por las actividades riesgosas y las actividades peligrosas por su propia naturaleza, por los medios empleados para su desarrollo o por las circunstancias en las que se realizan, aun sin intervención de cosas.

Circunstancias éstas que no difieren sustancialmente en lo que a la temática objeto del presente trabajo refiere y que se encuentra actualmente vigente.

### • Conclusión

Hemos abordado sucintamente la realidad del automotor. En concordancia con el eje temático

propuesto desde la diplomatura y con la materia objeto del cursado, hemos transitado el origen del vehículo automotor y la regulación normativa que se le fue dando a lo largo de estos años en nuestro país.

Por otro lado, abordamos una de las aristas más trascendentes en el ámbito social que produce el uso de los automotores, como es el régimen de la responsabilidad civil por los daños causados por ellos.

Así, vimos los supuestos de responsabilidad y, puntualmente, la responsabilidad civil por accidentes que involucran automotores. En este punto, analizamos la regulación normativa y cómo la misma fue evolucionando acerca de las diferentes situaciones que se generaron a lo largo del tiempo.

También esbozamos la regulación que el proyecto de unificación de los Códigos Civil y Comercial en estudio trae acerca de la materia en estudio.

Y abordamos el instituto de la Denuncia de Venta, como comunicación de la tradición del automotor.

La misma se erige como un hallazgo altamente positivo y fundamental, consagrado no sólo por la legislación vigente, sino por la jurisprudencia en su conjunto y porque a través de nuevos fallos y de la normativa interna que dicta la autoridad de aplicación de los Registro Seccionales, que es la Dirección Nacional de los Registros de la Propiedad

del Automotor, se vigoriza y difunde su aplicación.

No obstante, destacamos los reparos que igualmente se producen al instituto y al sistema. Reparos que deben ser un incentivo permanente para continuar puliendo las imperfecciones y aristas del mismo que es bueno pero perfectible y es obligación de todos los involucrados en la cadena del automotor aportar para mejorarlo.

Abogamos porque así sea.

## Bibliografía

\* **Viggiola, Lidia E. y Molina Quiroga, Eduardo:** *“Régimen Jurídico del Automotor”*. Editorial La Ley 2007.

\* **Moisset de Espanés, Mosset Iturraspe, Roitman, Trigo Represas y Zannoni:** *“Responsabilidad Civil en Materia de Accidentes de Automotores”*. Editorial Rubinzal Culzoni, 1985.

\* **Meilij:** *“Responsabilidad Civil en los Accidentes de Tránsito”*. Editorial Nova Tesis, 2005.

\* **Cornejo, Américo Atilio:** *“Derecho Registral”*. Ed.

*Astrea, Buenos Aires, 1994.*

\* **Ramella, Anteo F.:** *“El Daño Causado con la Cosa y el Daño Causado por el Riesgo o Vicio de la Cosa”*. *En Juris*, Rosario.

\* **Salas:** *“La Responsabilidad en la Reforma del Código Civil”*. J. A. Doctrina 1969.

\* **Borda, Guillermo A.:** *“Reforma del Código Civil”*. Ed. 30.

\* **López Olaciregui:** *“Esencia y Fundamento de la Responsabilidad Civil”*. *Revista del Derecho Comercial y de las Obligaciones*. Depalma, Bs. As., 1978, T. 11.

\* **Lloveras, Nora y Monjo, Sebastián:** *“Responsabilidad por Daños de Automotores”*. *Revista de Doctrina de Córdoba*, Pág. 237-250.

\* **Proyecto de Código Civil y Comercial de la Nación.** *Mensaje del Poder Ejecutivo Nacional N° 884/2012.*



**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.**

