

• SIMPLIFICACIÓN DEL LEGAJO B

• Desde cada rincón
del país

YERBA MATE: LEYENDA DE CAA YARÍ



AAERPA

Actividades de

XI CONGRESO NACIONAL

6 y 7 de noviembre



11º
CONGRESO NACIONAL DE
ENCARGADOS DE REGISTROS
Buenos Aires 2014

DELEGACIÓN
BUENOS AIRES SUR



REUNIÓN DE
COMISIÓN DIRECTIVA

DIRECCIÓN NACIONAL
Avances tecnológicos
y nuevos diseños



DEVOLUCIÓN DE AUTOMOTORES
SECUESTRADOS DE NATURALEZA ILÍCITA

INNOVACIONES TECNOLÓGICAS, DESPAPELIZACIÓN
Y DIGITALIZACIÓN DE LOS RR.SS.

AAERPA y EDICIONES ÁMBITO REGISTRAL RECOMIENDAN:



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

Editorial

A comienzos de noviembre sucederá el acontecimiento más importante que AAERPA organiza cada dos años desde 1993: El Congreso Nacional de Encargados de Registros. Esta vez la sede será la Facultad de Derecho de la Universidad de Buenos Aires, los días 6 y 7 de noviembre.

Allí, encargados de Registros e interventores, de todo el país, y funcionarios de la Dirección Nacional tendrán la oportunidad de disertar y analizar diferentes temas de la actividad registral, en dos jornadas de intenso trabajo.

Aprovechando la conjunción nacional de los asociados, en el 11° Congreso Nacional, se desarrollará la Asamblea Anual. En esta ocasión con un condimento especial, pues se elegirán las nuevas autoridades que regirán los destinos de AAERPA en los próximos dos años.

Más allá de la cena clausura, momento final del Congreso y ámbito propicio para la camaradería y el divertimento, el acto institucional más emotivo será el Homenaje a los Encargados que cumplen 50, 40 y 25 años de servicios, pues es allí donde todos los colegas, junto con sus familiares, tienen la posibilidad de participar en este reconocimiento a los protagonistas que marcaron y marcan camino con su diario desempeño.

Ámbito Registral, desde aquí, les brinda una calurosa bienvenida a todos los asociados del país que se congregarán en el Congreso, esperando que a results del trabajo se logren conclusiones que coadyuven al sistema registral del automotor en la República Argentina.

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 Larreteguay 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° 75
Octubre de 2014

Sumario

7

Actividades de AAERPA

**XI CONGRESO NACIONAL
DELEGACIÓN ZONAL
BUENOS AIRES SUR**

**REUNIÓN DE COMISIÓN
DIRECTIVA**

**DNRPA – AVANCES
TECNOLÓGICOS**

10

DEVOLUCIÓN DE AUTOMOTORES SECUESTRADOS DE NATURALEZA ILÍCITA

Por Daniel G. Varessio

23

Desde cada rincón del país

LEYENDA CAA YARÍ: DIOSA PROTECTORA DE LA YERBA MATE

Por Silvina Nosiglia

29

SIMPLIFICACIÓN DEL LEGAJO B

Por Gabriel H. Vulliez y Ana D. Droz

38

INNOVACIONES TECNOLÓGICAS, DESPAPELIZACIÓN Y DIGITALIZACIÓN DE LOS RR.SS.

Por Laura M. Hidalgo





Actividades de
AAERPA en el país

DELEGACIÓN BUENOS AIRES SUR



La localidad de Bahía Blanca fue sede de la reunión que mantuvieron los encargados integrantes de la Delegación Buenos Aires Sur, el 4 de julio pasado. Se expusieron inquietudes y preocupaciones relacionadas con la actividad en los Seccionales. Una vez más fue valorado el permanente trabajo que AAERPA realiza en pos de sus asociados, y la permanente política de comunicación interna que se desarrolla desde y hacia los integrantes de la Comisión Directiva.

En el encuentro de trabajo estuvieron presentes los encargados titulares, suplentes e interventores de los respectivos Registros de Bahía Blanca N° 1, N° 2, N° 3, N° 4 y N° 5; Daireaux; Pigüé; Coronel Pringles; Tornquist; Carhué; Guaminí; Tres Arroyos y Puán. Posteriormente, los encargados y familiares compartieron una cena de camaradería en el Club Argentino de Bahía Blanca.



REUNIÓN DE COMISIÓN DIRECTIVA

Los integrantes de la Comisión Directiva de la Asociación, presidida por el Dr. Alejandro Germano, se reunieron los días 7 y 8 de agosto en su sede porteña. Allí se abordaron cuestiones referidas a la organización del próximo Congreso Nacional y la Asamblea Anual Ordinaria.

Reunión con el ministro de Justicia y DD.HH.

El presidente informó sobre un conjunto de gestiones realizadas y, en particular, sobre la audiencia con el

ministro de Justicia y Derechos Humanos, Dr. Julio Alak, en la que se abordó la problemática de los interventores, el régimen de concursos y, también, la situación económica de los Seccionales.

DNRPA - Avances tecnológicos y nuevos diseños

La Comisión Directiva en pleno participó de una presentación, por parte de las autoridades de la DNRPA, sobre los avances tecnológicos y nuevos diseños de documentación registral.



Curso de Capacitación Continua UCES-AAERPA

En el marco del Curso de Capacitación Continua UCES-AAERPA, disertó el juez federal de la ciudad de Bariloche, Dr. Leónidas Moldes, sobre las cuestiones de los delitos en materia automotor.



(Autos particulares de menos de 5 años)

M A S A U T O S A S E G U R A

Asegurando 1 auto
obtendrá un 10 % de bonificación.

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



M A S D I N E R O A H O R R A

* 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 Daniel Gustavo Varessio -
Juez del Tribunal de Impugnación
de la Prov. del Neuquén - Conjuez
del Tribunal Superior de Justicia.*

DEVOLUCIÓN DE AUTOMOTORES SECUESTRADOS DE NATURALEZA ILÍCITA

INTRODUCCIÓN

El acotado propósito de estas líneas es hacer un aporte crítico a la devolución de los automotores secuestrados de naturaleza ilícita por parte de los jueces penales y fiscales; por cierto es un tema de los más controvertidos y escasamente discutido en el derecho procesal penal contemporáneo. Creo que, básicamente, es como una especie de tablero abierto, de distintas variantes y problemas. Es así por dos razones:

a) Hay un hecho social. Cuando una sociedad se vuelve más compleja en su organización, más se desarrolla materialmente y más problemas tienen. Hoy en día el automóvil es todo un ámbito generador de inconvenientes que derivan de su interacción con el medio.

De aquí surge una afirmación muy interesante. En una sociedad, a medida que se va desarrollando, que crece, el porcentaje de delitos se va incrementando y aparece una gama de conductas antisociales que se relacionan con el mundo automotor; por nombrar algunos ejemplos: con las falsedades documentales

(arts. 292 y ss., Cód. Penal); erradicación de la numeración del chasis y del motor y/o de la chapa patente (art. 289, inc. 3°, Cód. Penal); defraudación o estafa (art. 172, Cód. Penal); encubrimiento (art. 277, Cód. Penal); lesiones culposas (art. 94 del C.P.); hurtos y robos (artículos 163, inc. 6° y 167 del C.P.); conducción, organización y promoción de pruebas de velocidad sin autorización (artículo 193 bis del C.P.). Estos son datos centrales que merecen ser tenidos en cuenta.

b) La segunda cuestión está muy vinculada a lo anterior, pues tiene que ver con la relación entre el derecho procesal penal y la tardía captación del dato social, porque el derecho, como ciencia social, debe dar una respuesta científica para responder al problema social. Es decir, cada ciencia plantea y desarrolla los problemas que la sociedad le demanda. Los delitos cometidos con y sobre el automotor fueron regulados a partir del Decreto Ley 6.582/58, pero sus consecuencias fueron captadas tenuemente a partir de la década del 90 y, a pesar de su existencia, poco se avanzó en la incorporación de mecanismos transparentes de devolución y disposición de automotores

secuestrados de naturaleza ilícita en el sistema procesal penal argentino.

En suma, cuando la sociedad comete estos delitos, los jueces, abogados y registradores comienzan a tener problemas con los automotores, empiezan a pensar qué hacer con los secuestros y su devolución, a innovar, a resolver y no siempre del modo y la forma que está regulada legalmente; ahí es cuando aparece la demanda social que obliga a generar soluciones procesales.

El tema de la devolución de los automotores secuestrados, de origen ilícito, gira en torno a la interpretación correcta del contenido de las normas registrales que debe hacerse en armonía con el sistema procesal. Al respecto la Corte Suprema, en fallos 234:482; 295:1001; 301:917 dijo: “que uno de los índices más seguros para verificar la razonabilidad de la inteligencia de una norma y su congruencia con el resto del sistema a que está engarzada, es la consideración de sus consecuencias”.

Bajo estos parámetros, el secuestro de un automotor de origen ilícito y su devolución no presentarían inconvenientes. El problema surge a partir de la errónea interpretación de la ley¹ por parte de

algunos operadores judiciales, quienes dictan resoluciones de dudosa legalidad. Por lo tanto, se debe reducir el margen de error, y ello se logra mediante la aplicación armónica de normas claras y específicas vigentes.

CONCEPTOS PARA ENTENDER MEJOR EL TEMA

Parece útil ahora formular un par de precisiones conceptuales. Ellas nos servirán para encontrar las soluciones al tema que nos ocupa. Hay que decir entonces que:

a) El secuestro para las leyes procesales “es la sujeción por parte de la autoridad jurisdiccional (en una causa penal que es lo que nos interesa ahora) de cosas que de algún modo se encuentran relacionadas con un delito (investigado en la causa)”. Jauchen señala que el secuestro “consiste en recoger, tomar, incautar cosas relacionadas con un delito determinado, debiendo procederse a su correcta individualización y luego someterlas a la debida custodia y conservación de su integridad, tendiente a

1 - Unánimemente la doctrina con sólida base científica tiene posición tomada respecto de la devolución de los automotores secuestrados, que los jueces y fiscales deberían consultar.

asegurar mediante estos resguardos su presencia con finalidad probatoria en el proceso". (Jauchen, Eduardo M., Tratado de la prueba en materia penal, Rubinzal Culzoni, Buenos Aires, 2004). Párrafo extraído de Delitos cometidos sobre automotores, pág. 33, Varessio, Daniel G. Ed. Alveroni, Córdoba, (2008).

b) Para despejar el campo de dudas señalamos que los automotores secuestrados no son simples objetos o cosas, sino bienes muebles registrables que se rigen por las disposiciones del Régimen Jurídico del Automotor (texto ordenado por Decreto N° 1.114/97 y modificaciones posteriores, leyes 25.232, 25.345, 25.677 y 26.348 y sus modificatorias).

c) Por supuesto que la posesión de buena fe², que fundamenta la parte adquirente para blanquear la maniobra ilegal al solicitar la devolución, carece de sustento jurídico. Veamos por qué. Difícilmente, quien "alega"

2 - "El requisito de la buena fe en materia de adquisición de automotores, en los términos de los artículos 2456 y 4006 del Código Civil, debe partirse del principio por el que, quien la invoca, debe contar con el automotor registrado a su nombre. De no ser así, jamás podría estar convencido sin duda alguna de la legitimidad de su adquisición, por cuanto el dominio sólo se adquiere con la inscripción. La jurisprudencia es conteste en sostener que la falta de inscripción registral a nombre del poseedor determina su mala fe, toda vez que debe exigirse del adquirente una investigación sobre la situación jurídica del objeto, y porque quien adquiere un automotor inscripto a nombre de otro sujeto distinto del vendedor no actúa con la diligencia debida al no haber hecho esas averiguaciones que le hubiesen permitido advertir que no podía inscribir a su nombre el vehículo. Además, dicho poseedor no podría alegar la falta de necesidad de la inscripción, pues su creencia reposaría en un error de derecho, que no resulta excusable (arts. 2356, 4006 y su nota del Cód. Civ. y art. 16, decreto-ley 6582/58, texto según ley 22.977)". Areán, Beatriz. Revista de Derecho Privado y Comunitario, Asociaciones y fundaciones, 2004-3, Rubinzal Culzoni, págs. 301-320.

buena fe y trata de persuadir sobre la legitimidad de su adquisición haya ajustado su proceder a las normas:

-Registrales: Cumplir con la verificación física, solicitar el informe de dominio previo y peticionar la transferencia en el Registro del Automotor.

-Administrativas: Peticionar ante el municipio y/o rentas provinciales cambios de titularidad en el pago de patentes, contratar un seguro obligatorio para circular a nombre del adquirente.

d) Tampoco resulta ocioso recordar el carácter constitutivo del régimen legal del automotor, -la inscripción vale título- significa que si el bien registrable no está inscripto y no se cumplió con los pasos legales, verificación técnica y jurídica, no es posible alegar a favor buena fe y sólo un error de derecho podría llevar a que el apelante se considere propietario de dichos bienes³.

LA LEGISLACIÓN PROCESAL PENAL EN MATERIA DE DEVOLUCIÓN DE AUTOMOTORES SECUESTRADOS

Algunos de los códigos procesales provinciales, al regular la devolución de objetos secuestrados, no con-

3 - "Mientras no se inscriba, el derecho real no existe para nadie, a pesar de que se haya hecho tradición al adquirente. De acuerdo con el artículo 2° del decreto-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 al inscripto la propiedad del vehículo y el poder de repeler cualquier acción de reivindicación, si el automotor no hubiese sido hurtado o robado". Del voto de la Dra. Mariani de Vidal, C.N.Fed.C.Com., Sala II, 24-8-2003, "Repetto Boerr, Guillermo Gustavo s/Prescripción adquisitiva", elDial.com, AA23A8.

templan las particularidades de los automotores; receptan un esquema general de devolución que con algunos matices se puede sintetizar en tres categorías:

1) Los objetos secuestrados, que no estén sometidos a decomiso, restitución o embargo, serán devueltos, tan pronto como no sean necesarios, a la persona de cuyo poder se sacaron o secuestraron. Esta devolución podrá ordenarse provisionalmente, en calidad de depósito, e imponerse al poseedor la obligación de exhibirlos cada vez que le sea requerido.

2) Los efectos sustraídos, no sujetos a confiscación, restitución o embargo, serán devueltos en las mismas condiciones al damnificado o al poseedor de buena fe de cuyo poder hubieran sido secuestrados.

3) Efectos sujetos a confiscación, restitución o embargo -que es el caso que nos ocupa- continuarán secuestrados hasta que la sentencia se pronuncie sobre su destino.

¿Cuál fue entonces la praxis utilizada por numerosos jueces ante este esquema de devolución? Restituir el vehículo automotor, en carácter de depositario judicial, a quien lo tenía en su poder al momento del secuestro. Es decir, entregar la cosa para su conservación en el mismo estado en que la recibe (salvo el desgaste natural por el paso del tiempo), no pudiendo disponer de la misma. Esta entrega en la mayoría de los casos contenía autorización para circular. Estoy convencido de que la confusión de los operadores judiciales deriva de aplicar el criterio que son simples cosas muebles, olvidando sus características peculiares que han llevado a sustraerlos del régimen común, lo que constituye una ignorancia del derecho vigente⁴. Con este proceder se convalidaba una vía de hecho ilegal y arbitraria.

En cambio otros como el Código Procesal Penal de Córdoba⁵, el de Santa Fe⁶ y el de Tucumán⁷ van más allá de esa línea, disponiendo la entrega en calidad de depósito a organismos públicos transcurrido un plazo.

4 - "En Roma distínguese ya entre la ignorancia de hecho y de derecho (Paulo D. 22, 6, 1); y el error de derecho recibe franco repudio. Es necesario recordar que Roma y sus habitantes tenían definida vocación por el derecho; la mayoría de sus hombres públicos se destacaban por el conocimiento y ejercicio de las disciplinas jurídicas. Lógico es, pues, que se mirara con desprecio a quienes ignoraban el derecho. Esto lleva a los jurisconsultos romanos a enunciar principios que parecen condenar de manera absoluta el error de derecho". "Llámase error de derecho a aquel que se relaciona con el conocimiento o interpretación de una norma jurídica, vale decir, del derecho objetivo". EL ERROR DE DERECHO en el Derecho Civil contemporáneo y en el Código Civil argentino (*) por Luis MOISSET de ESPANÉS - <http://www.acader.unc.edu.ar> pág 3, 30.

5 - Ley 8.550 de la provincia de Córdoba, en su Artículo 1º dispone: Los automotores secuestrados en causas penales serán entregados en el término de treinta días por el juez o fiscal de instrucción, definitivamente o en depósito, a sus propietarios, poseedores o legítimos tenedores. Si éstos no pudiesen ser individualizados o hallados al vencimiento del término, deberán ser puestos a disposición del

Tribunal Superior de Justicia, quien podrá entregarlos en depósito al organismo pertinente para su exclusiva afectación a una función o servicios públicos específicos. El organismo que recibiere un automotor en depósito, asumirá las obligaciones inherentes a su guarda y conservación, debiendo contratar un seguro de responsabilidad civil. La entrega en depósito se dejará sin efecto si correspondiere la devolución del automotor con arreglo al art. 217 del Código Procesal Penal. El Superior Tribunal de Justicia de Córdoba mediante acuerdo reglamentó dicha entrega.

6 - Artículo 242º C.P.P. de Santa Fe dispone que: "Los automotores o motocicletas que durante el lapso de seis meses permanecieran secuestrados a disposición de la autoridad judicial, y sobre los cuales no se hubiera efectuado reclamo por su propietario o persona con legítimo derecho sobre el vehículo, o en caso de que efectuado el mismo no se hubiera agotado el procedimiento, podrán ser entregados en calidad de depósito renovable anualmente al Poder Ejecutivo Provincial, para que el mismo lo utilice en funciones específicas de la policía o de los institutos penitenciarios, educativos o asistenciales del Estado Provincial".

CONSECUENCIAS INACEPTABLES

Los automotores entregados bajo esas condiciones con visos de "legalidad" son inaceptables porque circulan con "la patente colocada" que, en la mayoría de los casos, pertenecía a otro dominio -autos mellizos, truchos o gemelos- con las consecuencias de que el titular registral del dominio original debía responder entre otros, por las infracciones y accidentes de tránsito, además de no tributar patentes en ninguna jurisdicción, eludir obligaciones fiscales y de información a organismos de control (AFIP, rentas provinciales, UIF).

Estos son algunos de los efectos de no aplicar, ni priorizar el régimen especial de los automotores, la ley nacional que instituyó la inscripción constitutiva del automotor, reemplazando la tradición por la inscripción.



7 - El C.P.P. de Tucumán, Artículo 213: "Los efectos secuestrados serán inventariados y puestos bajo segura custodia, a disposición del órgano judicial interviniente, o se ordenará su depósito. Cuando se tratare de automotores u otros bienes de significativo valor, no se entregarán en depósito sino a sus propietarios, salvo que desde su secuestro hayan transcurrido seis meses sin que hubiere mediado reclamo por parte de aquéllos. Los automotores podrán ser solicitados en depósito al órgano judicial interviniente únicamente por el Poder Ejecutivo a través del funcionario que designe, y deberán ser afectados exclusivamente al cumplimiento de la función de seguridad que compete a la Policía de la Provincia".

8 - El De Lucca nos da varios ejemplos de esa interpretación irracional. Un usurpador que resulte absuelto por estas causales, no tiene derecho a que le sea restituido el inmueble que usurpó; o un menor que participa en un robo con armas, pese a ser exculpado penalmente, carece de derecho para solicitar el reintegro del arma con que perpetró el hecho (Automotores. Secuestro y entrega en causas penales, De Luca, Javier Augusto. LA LEY 1992-A, 449, 12/03/1992); o llegar al absurdo de aceptar que "a quien le entregaron unos billetes falsos habría que devolverle esa moneda espuria". (AUTOMOTORES. PROBLEMAS PENALES, versión 2009, Revista de Derecho Privado y Comunitario. Año 2009, N° 3, Pág. 271. De Luca, Javier Augusto).

9 - Conviene efectuar una distinción, "el secuestro se diferencia de decomiso por lo siguiente: a) el secuestro es una medida cautelar y como tal exclusivamente procesal; el comiso es una pena y debe ser

Surge, así, otra afirmación llamativa: cuando el espíritu de la ley es doblegado por interpretaciones al margen de ella que son incongruentes y arbitrarias, conduce -como vimos- a consecuencias inaceptables⁸.

PAUTAS PARA SOLUCIONAR EL ENTUERTO

Es innegable que los bienes secuestrados, cuyo origen es ilícito, forman parte del cuerpo del delito y, como tal, están sujetos a decomiso⁹ por aplicación del art. 23 del C.P. (son los instrumentos del delito y los productos del mismo), pues el delito no puede rendir beneficio. Así, al decir de De la Rúa, "se trata de evitar que quede eventualmente un remanente de lucro para el delincuente¹⁰ y de impedir su realización en posteriores delitos" (Código Penal Argentino, Parte General, Págs. 274 y 275).

Tampoco debe olvidarse que cuando el origen del automotor secuestrado es incierto por presentar adulteraciones y/o supresiones en motor y/o chasis y/o patente, que en la mayoría de los casos han sido



reglamentada por ley. b) el secuestro no importa privación de propiedad; el comiso es una medida tendiente a establecer la pérdida de la propiedad. c) El secuestro tiende a la conservación de la cosa a los fines de la investigación instructoria; el comiso tiende a la destrucción de la cosa o a su transformación". Díaz, Clemente: El cuerpo del Delito en la legislación procesal argentina. Abeledo Perrot, Pág 149/150.

10 - Vale una aclaración, muchas veces a quien se le secuestra un automotor de naturaleza ilícita fue estafado en su buena fe y alega ser damnificado, por lo que el término delincuente vendría ofensivo. Ahora bien, nadie debería verse sorprendido en su alegada buena fe por una maniobra delictiva si cumpliera con la verificación física y con la solicitud e informe de dominio.

hurtados o robados, y luego de practicadas las pericias no afloran los guarismos originales, la entrega por parte de los jueces penales no procede bajo ninguna calidad ni condición^{11/12}.

Claramente, esta clase de automotores entran en la categoría de bienes mostrencos por aplicación del artículo 2.342, inc. 3° del C.C.¹³. Lo que le confiere al Estado la posibilidad de disposición.

EL CAMINO CORRECTO

A mi modo de ver, el modelo procesal que satisface los estándares mínimos de una interpretación racional del régimen legal del automotor, es el de la Justicia Federal que tiene su anclaje normativo en el Código Procesal Penal de la Nación, artículo 238, que en la parte que interesa dice: “Cuando se trate de automotores, se aplicará lo dispuesto por el artículo 10 ter de la Ley 20.785”.

Es, precisamente, esa ley, modificada por la 26.348, la que incorpora como artículo 10 ter:

“En los supuestos de automotores, y en tanto no corresponda su entrega a quien tenga derechos sobre ellos, el mismo no sea habido o, citado legalmente, no compareciere a recibirlo, transcurridos SEIS (6) meses desde el día del secuestro, o bien en un plazo menor y la autoridad judicial así lo dispusiera, la autoridad encargada de su depósito y custodia procederá a gestionar su descontaminación, compactación y disposición como chatarra. El referido plazo de SEIS (6) meses podrá ser ampliado por el magistrado interviniente por resolución fundada, en la que deberá indicar las razones por las cuales no resulta aplicable el procedimiento de reducción. Si con posterioridad a la descontaminación, compactación y disposición en calidad de chatarra, correspondiere la devolución del bien a quien acreditare derecho sobre el mismo, deberá abonársele el valor de la chatarra resultante, previa deducción de los importes originados por la descontaminación y compactación”.

11 - Al respecto, en opinión de Jorge Luis De Lucio: “se confunde la condición de damnificado-estafado, que generalmente es el tenedor de buena fe, con una suerte de indemnización que debería otorgarle el Estado a través del Poder Judicial. Pero si alguien fue víctima de una estafa y no se puede individualizar al autor, ¿en virtud de qué disposición o principio jurídico, el juez debe agraciarse con la devolución o reintegro de efectos que per se tienen naturaleza ilícita? En realidad, el estafado tendrá que ir por vía de acción de daños y perjuicios en contra del autor de tal engaño...”. (De Lucio, “Automotores, Secuestro y entrega en causas penales”, La Ley 1992-A, 449). En la misma sintonía la Corte ha dicho que: “El régimen legal vigente para la inscripción de rodados en el Registro de la Propiedad del Automotor no otorga facultad a los jueces para la entrega de aquellos a quienes carezcan de un derecho real sobre los mismos, independientemente de los

derechos personales que pudieren hacer valer”. (Corte Suprema de Justicia de la Nación, in re “Vergara Simón y otros”, de fecha 10/12/1997. La Ley Online).

12 - Aunque se interpretó que en ese caso la entrega deba efectuarse al poseedor porque en ese caso se ha transformado en una cosa mueble no registrable, y en esta hipótesis se aplica el art. 2.412 del Código Civil. Ramos Martínez, Gustavo: Secuestro y Decomiso de bienes en el proceso penal en la provincia de Córdoba. LLC 2010 (mayo), 361.

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 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

WWW.CCA.ORG.AR

Es decir, en los supuestos de automotores secuestrados, cuya entrega no corresponda a persona alguna, serán descontaminados, compactados y posteriormente dispuestos como chatarra.

¿Por qué estamos convencidos que es lo correcto?

a) En primer lugar se recupera la seguridad jurídica que da la certeza del origen legítimo de los automotores cuya inscripción registral se solicita. No se verifica esa exigencia en el caso de los automotores abandonados, perdidos, secuestrados o decomisados, que son enajenados por organismos públicos o bancos oficiales. Veamos por qué:

Por lo general, los automotores bajo esas condiciones presentan sus números identificatorios de chasis y motor borrado o adulterado -impidiéndose así determinar su correspondencia con un

dominio ya inscripto-, con el consecuente riesgo en lo que a ese derecho real se refiere.

b) Además, se posibilita la sustitución del bien legalmente adquirido en una pública subasta, en la mayoría de los casos por un valor irrisorio en virtud del estado de conservación, por otro de similares características robado o hurtado.

El procedimiento de subasta de estos automotores puede convertirse en un mecanismo para obtener documentación legítima que ampare autopartes y, aun, automotores de origen ilegítimo.

Esta ley pone énfasis en el corte definitivo al mecanismo irregular de provisión de automotores en esas condiciones cuyos únicos destinatarios eran organizaciones delictivas que los adquirían en subastas para devolverlos al parque automotor activo con documentación legítima.

La solución legislativa adoptada fue un golpe certero a una práctica judicial que contaminó el sistema registral del automotor y fortaleció al crimen organizado.

En definitiva, la devolución del auto secuestrado de origen incierto, hurtado o robado y/o la adquisición mediante subasta fue el mecanismo para legalizar la tenencia irregular de un automotor con numeración

13 - "Los automotores que no tienen dueños conocidos pertenecen al dominio privado del estado en el carácter de bienes mostrencos a tenor del artículo 2342 inc. 3º del C.C. Oportunamente caractericé a los bienes mostrencos como las cosas muebles de propietario desconocido, que derivan su nombre de las circunstancias que debían mostrarse, pregonarse o ponerse de manifiesto para poder individualizar a sus dueños.(....) se me ocurre indiscutible que los automotores robados cuyo verdadero dueño no puede ser determinado por la eficacia de las técnicas delictuales, deben encuadrar en el genérico artículo 2342, inc. 3º, pues son un nuevo ejemplo de los bienes mostrencos perteneciente al dominio privado del estado". (Revista de la Asociación de Magistrados y Funcionarios de la Justicia Nacional - Modos de adquisición el dominio de los automotores. Jorge Horacio Alterini), pág. 126/127. Año 1991.

adulterada, ya que cuando se entregaba al tenedor que alegaba buena fe en la adquisición permitía a particulares y a estas bandas delictivas, en especial, la creación de autos mellizos como fuera posible.

EL REORDENAMIENTO NEUQUINO

Por último, en la provincia del Neuquén se avanzó en dos frentes distintos, municipal y judicial, con el objetivo común de resolver el destino de estos bienes muebles registrables, y descomprimir los depósitos municipales a la intemperie abarrotados, por años, de automotores y moto vehículos -sin destino final-. El procedimiento fue distinto, habida cuenta la calidad de los secuestros. El objetivo fue alcanzado y se pudo convertir, previa descontaminación, unos 2.000 automotores en unas 2.000 toneladas de chatarra.

Es así que la Municipalidad de la ciudad de Neuquén, advirtiendo el caos imperante en el predio municipal -con casi 2.800 automotores y moto vehículos- promulgó, mediante Decreto 1.240/2012, la Ordenanza N° 12.636/2012 sancionada por el Concejo Deliberante de la Ciudad, por la que se estableció un régimen de descontaminación y compactación de los automotores, motocicletas y o partes de ellos que se encontraran secuestrados en el predio municipal con una data superior a los seis meses y los que se hallaren en estado de desuso, abandono y/o inmovilizados en lugares de dominio público.

Se fijó como fecha de corte los ingresos anteriores al año 2000 para los secuestros judiciales, valorando el estado de conservación y etapa de la causa penal.

Se estableció un mecanismo ágil de notificación personal y por edictos a los interesados. Sin inconvenientes a la fecha, lo que habla a las claras del éxito de la tarea reflejada en la descontaminación visual y ambiental, ordenamiento del predio con nulo nivel de reclamo, oposición o litigio.

Por su parte, el Poder Judicial de la Provincia del Neuquén, mediante acuerdo N° 5.061, punto 6, de fecha 9 de octubre de 2013, aprobó el protocolo de actuación en secuestros de automotores en el marco de causas judiciales, elaborado por el suscripto, modificándolo en el mes de febrero de este año por Acuerdo 5.103, para adaptarlo a las exigencias del nuevo Código Procesal Penal, Ley 2.784, en cuanto a la autoridad de aplicación.

El objetivo fue unificar los criterios mediante la estandarización de los procedimientos en secuestro de automotores, de modo que los involucrados en la investigación penal ejecuten sus actividades en forma secuencial, ordenada y segura. Mediante el dictado de lineamientos básicos se pretendía la regularización y saneamiento del universo de automotores y motovehículos secuestrados a disposición de organismos judiciales de nuestra provincia.

Para el cumplimiento de los fines se creó una base de datos, cuyo objetivo será recopilar información y organizarla para poder efectuar un inventario y seguimiento de causas con automotores secuestrados.

Se estableció el procedimiento de secuestro, recaudos a cumplir, modo de constatación del estado de la unidad, cadena de custodia, documentación necesaria para el ingreso al predio, obligatoriedad de verificación técnica y comunicación a las autoridades encargadas de la persecución penal.

Se fijó el tiempo de seis meses para resolver sobre el destino del bien secuestrado, y se reglamentó la forma de entrega, cuando corresponda, aplicando un criterio novedoso cuando se registraren infracciones municipales; el automotor se pondrá a disposición de la autoridad municipal correspondiente, por lo que deberá ser desafectado como secuestro judicial.

Limitando, por último, el criterio de entrega a quien no sea titular registral y/o no presente cédula de "autorizado a conducir" o instrumento público que lo autorice o, a quien cumpliendo esos requisitos, se encontrare inhabilitado para conducir.

Con ese acuerdo, el Tribunal Superior de Justicia de Neuquén diseñó un mecanismo eficaz para enfrentar las prácticas delictivas vinculadas con la sustracción

de automotores, las que, últimamente, han afectado gravemente la seguridad de las personas.

EFECTO NO DESEADO

Sin embargo, hay eslabones que no pudieron ser engarzados y tienen que ver con la seguridad registral.

En efecto, estos automotores convertidos en chatarra, y a los que se les dio el destino final, continúan registrados como automotores, porque no se cumplió con la baja respectiva que establece el artículo 3° de la Ley 25.761.

Si bien se confeccionó un listado con el certificado de descontaminación y compactación, la ley, ni ningún otro instrumento legal, prevé el procedimiento adecuado a esta realidad. Por lo que la autoridad ejecutiva optó por remitir a la Dirección Nacional de los Registros de la Propiedad Automotor un listado para conocimiento. Sin duda alguna esta comunicación no supe el trámite de baja previsto en la Ley 25.761 que regula el régimen de desarmado de automotores y venta de sus autopartes, pero lo cierto es que no posee regulación normativa la compactación masiva por organismos públicos de automotores secuestrados, circunstancia que debería analizarse para cubrir el vacío legal. Siendo, quizás, una punta de lanza la propuesta presentada a la

DNRPA por la Comisión Directiva de AAERPA -aunque con otros fines- que los legajos de automotores, cuya inscripción inicial se haya realizado hasta el año 1994, inclusive, y que no se encuentren identificados con matrícula alfanumérica, sean destruidos previa comprobación de la exactitud del estado del dominio cargado en el SURA o en Infoauto.

CONCLUSIONES

Se ha intentado con este artículo abordar y dar respuesta a determinadas cuestiones que hacen a la devolución de automotores secuestrados de naturaleza ilícita. El análisis comprendió las normas sustanciales y rituales y bajo esta perspectiva se puede concluir que:

- 1) La devolución de los automotores secuestrados de naturaleza ilícita, por ser bienes muebles registrables, posee un marco normativo claro y específico.
- 2) La entrega de un automotor secuestrado que presenta guarismos originales o que afloran luego del revenido químico, sólo procede al titular registral siempre que resulte ajeno al delito investigado o porque haya sido absuelto o sobreseído.
- 3) Bajo ningún concepto es razonable entregar un automotor que presenta guarismos identificatorios suprimidos, alterados o sustituidos en motor, chasis o patente, a quien lo tenía al momento del secuestro, si luego de efectuado el peritaje no se puede determinar quién es el titular registral y, en caso de determinarse, si la persona que peticona la entrega no es el titular registral.
- 4) La única solución razonable que armoniza con los preceptos del Régimen Jurídico del Automotor es la que pregona la entrega exclusiva al titular registral, siempre que no se constaten las conductas del artículo 289, inc. 3° del C.P.
- 5) Constatada la comisión de ilícitos encuadrados en el artículo 289, Inc. 3° del C.P., en un automotor secuestrado, están sujetos a decomiso por aplicación del art. 23 del C.P.
- 6) La destrucción y compactación, previa descontaminación, aparece como el camino más adecuado cuando en el automotor se hubieren practicado algunas de las maniobras enumeradas en el artículo 289, Inc. 3 del C.P., en función de ser un bien del dominio privado del Estado -bienes mostrencos-,

artículo 2.342, Inc. 3° del C.C. Como lo designa Jorge H. Alterini, porque tienen un dueño, un titular registral, que jamás será encontrado.

BIBLIOGRAFÍA

- De Luca, Javier Augusto. *Automotores. Secuestro y entrega en causas penales*. *La Ley*, 1992-A, 449 (12/03/1992).
- De Luca, Javier Augusto. *AUTOMOTORES. PROBLEMAS PENALES, VERSIÓN 2009*. *Revista de Derecho Privado y Comunitario*. Año 2009, N° 3, Pág. 271.
- DE LUCA, Javier A. *Delitos sobre automotores*. *Ad-Hoc*, Buenos Aires, 1991.
- De Lucio. "Automotores, Secuestro y entrega en causas penales". *La Ley* 1992-A, 449.
- Díaz, Clemente. *El cuerpo del Delito en la legislación procesal argentina*. Abeledo Perrot, Buenos Aires (1965), Págs. 149/150.
- Jauchen, Eduardo M. *Tratado de la prueba en materia penal*. Rubinzal Culzoni, Buenos Aires, 2004.
- Moisset de Espanés, Luis. *EL ERROR DE DERECHO en el Derecho Civil contemporáneo y en el Código Civil argentino* - <http://www.acader.unc.edu.ar>
- Ramos Martínez, Gustavo. *Secuestro y Decomiso de bienes en el proceso penal en la provincia de Córdoba*. LLC 2010 (mayo), 361.
- Revista de la Asociación de Magistrados y Funcionarios de la Justicia Nacional. *Modos de adquisición del dominio de los automotores*. Jorge Horacio Alterini, págs. 126/127. Año 1991.
- Varessio, Daniel G. *Delitos cometidos sobre automotores*. Ed. Alveroni, Córdoba (2008).

TODO RIESGO con FRANQUICIA FIJA al precio de 3ºS 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**
ASOCIADOS 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



Desde cada rincón del país

Dra. Silvana Nosiglia -

Enc. Titular del R.S. Posadas

Nº 2 - Prov. de Misiones

LEYENDA CAA YARÍ, DIOSA PROTECTORA DE LA YERBA MATE



Mucho tiempo hacía que Yasí, la luna, miraba llena de curiosidad y de deseo, desde su cielo oscuro, los bosques profundos con que Tupá, el poderoso dios de los guaraníes, había recubierto la tierra.

Los ojos claros de Yasí recorrían la yerba fina y suave de las laderas, los altos árboles que alargaban sus sombras en la noche luciente, los ríos de aguas centelleantes, y su deseo de bajar hasta el bosque se iba haciendo cada vez más ardiente.

Entonces, Yasí llamó a Arai, la nube rosada del crepúsculo, y le dijo:

-¿Quieres bajar conmigo a la tierra? Arai, la dulce compañera de la diosa, se quedó asombrada del extraño deseo de Yasí. -Pero ésta siguió apremiante-. Sí. Ven conmigo, Arai. Mañana por la tarde dejaremos el cielo azul y nos meteremos por el bosque, entre los altos árboles.

-Pero todos sabrán lo que hemos hecho -dijo Arai-; al llegar la noche notarán tu ausencia.

Yasí sonrió mientras sus ojos brillaban burlescamente:

-Sólo las nubes, tus hermanas, lo sabrán. Las llamaré, les pediré que vengan veloces y bien apretadas. Cubrirán todo el cielo y nadie sabrá nuestra aventura.

Las palabras de Yasí convencieron a la nube rosada, y al atardecer del día siguiente, dos hermosas doncellas paseaban por el bosque solitario, mientras negras y densas nubes amenazaban la tierra con su aspecto tormentoso. Yasí miraba entusiasmada los árboles, que ofrecían sus frutos olorosos; las ramas susurrantes, movidas por el viento; el verde de las hojas, casi blanco cuando ella se acercaba.

Yasí sintió bajo sus pies desnudos la húmeda



suavidad de la yerba, y vio su hermoso rostro lunar reflejado en las aguas profundas de los ríos. Yasí y Arai eran felices en su correría a través del bosque; pero sus cuerpos se iban fatigando. Caminaban en la noche oscura dejando a su paso una sombra de luz.

A lo lejos, en un claro del bosque, vieron una ruinosa cabaña, y hacia ella se encaminaron para buscar un poco de reposo, pues, aunque eran diosas en su morada celeste, sentían el cansancio bajo la forma de doncellas.

De pronto, sus aguzados oídos sintieron el leve chasquido de una ramita al quebrarse.

Yasí volvió su rostro radiante hacia aquel lugar, y su luz iluminó a un tigre, un yaguareté que se abalanzó sobre ellas, a la vez que quedaba deslumbrado por la repentina luminosidad.

Después vieron como un hombre de edad avanzada, pero con instinto y experiencia de cazador, en ese mismo instante una flecha disparada por un viejo cazador guaraní que venía siguiendo al tigre fue a clavarse en el costado del animal.

La bestia rugió furiosa y se volvió hacia el lado del tirador, que se acercaba.

Enfurecida, saltó sobre él abriendo su boca y sangrando por la herida pero, ante las muchachas paralizadas, una nueva flecha le atravesó el pecho.

En medio de la agonía del yaguareté, el indio creyó haber advertido a dos mujeres que escapaban, pero cuando finalmente el animal se quedó quieto no vio más que los árboles y más allá la oscuridad de la espesura.

-Yo soy Yací y ella es mi amiga Araí. Queremos darte las gracias por salvar nuestras vidas. Fuiste muy valiente, por eso voy a entregarte un premio y un secreto.

Después, con la respiración aún jadeante, sus ojos buscaron a las dos muchachas.

-Ya no tenéis por qué temer -les dijo-. Ahora os ruego, hermosas jóvenes que aceptéis la hospitalidad que puedo ofreceros en mi cabaña.

Yasí y su compañera aceptaron gustosas la invitación, a la vez que elogiaron el valor y la destreza que el viejo indio había demostrado en la lucha. Después fueron tras él y entraron en la choza.

-Sentáos sobre esas esteras mientras aviso a mi mujer y a mi hija para que vengan a ofreceros los

deberes de la hospitalidad, dijo el viejo. Y desapareció de aquel lugar, mientras las dos jóvenes se miraban llenas de asombro sin atreverse a decir ni una palabra. A su alrededor todo era ruinoso y miserable y, si ya les había llamado la atención que un solo hombre viviese en aquellas soledades, su asombro subió al enterarse que dos mujeres vivían junto a él.

Su aventura por la tierra iba adquiriendo una serie de matices insospechados. Pero no les dio tiempo a divagar, porque las dos mujeres anunciadas, llenas de afectuosidad, entraron donde ellas estaban.

-Venimos a ofreceros nuestra pobreza -dijo la mujer del viejo indio. Pero Yasí y Arai apenas si se daban cuenta de lo que les decía, pues habían quedado maravilladas por la hermosura de la joven que, llena de un tímido recato, estaba ante ellas-.

-No tenéis que esforzaros -dijo, por fin, Yasí saliendo de su asombro-. Os agradeceremos cualquier cosa que podáis ofrecernos, pues hemos caminado por el bosque desde el atardecer y estamos más fatigadas que hambrientas.

La joven se apresuró entonces a traer unas tortas de maíz que, guardadas sobre el rescoldo de la lumbre, habían conservado su tibieza y blandura. Pero lo que las dos diosas no supieron en aquel momento, ya que bajo forma humana habían perdido algunos de sus poderes divinos, era que aquellas sabrosas tortas estaban hechas con el único maíz que quedaba en la cabaña. Durante un buen rato el viejo matrimonio y la hermosa doncella procuraron hacer grata la estancia de las diosas; pero Yasí permanecía un poco ajena a lo que decían. Encontraba tan fuera de lo natural que aquellas tres personas viviesen allí, alejadas de los demás hombres y expuestas a los peligros de las fieras, que no podía apartar la idea de que en todo ello había algún misterio.

Y, no pudiendo más en su curiosidad, pregunto, por fin, procurando que sus palabras no dejaran ver su deseo, sino más bien como quien pregunta algo al azar.

-¿Hay alguna otra cabaña cerca de ésta?

-No -contestó el viejo indio-; vivimos aquí completamente aislados de los demás hombres. No hay ninguna cabaña próxima.

-¿Y no sentís temor en estas soledades? -inquirió de nuevo Yasí.

Pero el viejo sabía callar lo que le interesaba y respondió evasivamente: "No, no, ninguno. Hemos venido aquí a vivir por nuestro gusto". Después se levantó, no sin cierta ceremonia en sus ademanes y dijo:

-No quisiera fatigar a quien se acoge bajo nuestro techo, pues Tupá mira con desagrado al que no cumple dignamente la hospitalidad con sus semejantes. Por tanto, os dejaremos reposar lo que queda de la noche. Mañana, si vuestro deseo es abandonar estos bosques, os acompañaré hasta donde no exista ningún peligro.

Y, una vez dicho esto, salió seguido de su mujer y su hermosa hija. Cuando Yasí se vio nuevamente a solas con Arai dejó que su clara luz iluminase la estancia, pues desde que encontraron al indio en el bosque la había replegado y oscurecido sobre sí misma para no descubrirse. Después oyó que Arai le decía:

-¿Qué hacemos ahora, Yasí? ¿Volvemos a nuestra morada y dejamos que esta gente crea que nuestro encuentro ha sido un sueño?

Yasí movió negativamente la cabeza.

-No, no, Arai. Estoy llena de curiosidad por saber cuál es el motivo que les ha hecho retirarse a estas soledades y encerrar con ellos a esa hermosa joven. Y, si no logramos que nos lo digan, nuestro poder no es suficiente para adivinarlo. Esperemos a mañana.

Arai no acababa de sentir la curiosidad de Yasí; pero era amiga de la pálida diosa, y accedió a su deseo, aunque no le agradaba mucho pasar la noche en la ruinoso cabaña. Llegó la nueva luz, y con ella Yasí anunció al viejo que había llegado el momento de marchar.



Depto. Leandro N. Alem

-Esperamos -le dijo- que, así como os habéis comportado con nosotros tan amablemente, nos acompañéis, según dijistéis, hasta el linde del bosque.

Pero no hacía falta que la diosa le recordase su promesa, pues el hombre era hospitalario y veraz, y se puso en seguida a disposición de sus deseos. Salieron la mujer y la hija a despedir a las dos aventureras doncellas; que, acompañadas del viejo, emprendieron el camino. Apenas se habían apartado del claro del bosque donde estaba la cabaña, cuando Yasí, con toda su fría astucia, intentó que su acompañante les dijera lo que tanto deseaba. Pero el viejo había intuido el deseo de la joven, y, atribuyéndolo a curiosidad propia de mujer, se decidió a satisfacerlo, y le dijo: "Hermosa doncella, bien veo que os ha llamado la atención el alejamiento en que vivo con mi mujer y mi hija; mas no penséis que hay en ello ningún motivo extraño". Yasí, que había empezado a regocijarse con las primeras palabras del viejo, sintió el temor de que éste no continuase, al ver que hacía una pausa en su comenzado relato. Entonces Arai, la rosada nube, hizo un intento para que el deseo de su amiga quedase satisfecho, y preguntó:

-¿Y hace mucho tiempo que vivís en el bosque?

-Sí, ya hace bastante, y no puedo quejarme de esta soledad, porque ella me ha dado la tranquilidad que empezó a faltarme cuando vivía entre los de mi tribu.

Entonces el viejo indio, ya dispuesto a la confianza, contó a las dos jóvenes el motivo por el que se había retirado a vivir en la humilde cabaña donde ellas le habían acompañado. Durante su vida juvenil había vivido junto a los de su tribu, una tribu como las muchas que estaban en las proximidades de los grandes ríos, dedicadas a la caza y a la lucha. Allí conoció a la que fue su mujer, y su alegría no tuvo límites el día en que nació su hija, una niña tan llena de hermosura, que aumentaba el gozo natural de sus padres. Pero esta alegría se fue trocando en preocupación a medida que la niña fue creciendo, pues era tan inocente, tan llena de candor y tan falta de malicia, que el padre empezó a temer el día en que perdiera tan hermosos atributos.

Poco a poco, el desasosiego, la inquietud y el temor invadieron el espíritu del indio hasta que determinó alejarse de la comunidad en que vivía para que en la soledad pudiese su hija guardar aquellas virtudes con que Tupá la había enriquecido.

-Abandoné todo lo que no me era necesario para vivir en el bosque -dijo el viejo- y, sin decir a nadie hacia dónde iba, huí como un venado perseguido, hacia la soledad. Desde entonces vivo allí. Sólo el cariño que tengo a mi hija pudo hacerme cometer esta especie de locura. Pero soy feliz, vivo tranquilo.

Calló el viejo y ninguna de las dos supo qué contestarle. Entonces Yasí, viendo que el bosque estaba cerca, le pidió que las dejase, después de prometerle que a nadie le hablarían de su encuentro. Accedió el viejo indio, y, una vez que Yasí y Arai se vieron solas, perdieron sus formas humanas y ascendieron a los cielos. Pasaron algunos días, en los que la pálida diosa no podía olvidar las aventuras y, sobre todo, el encuentro que había tenido en el bosque y, observando al viejo indio desde su soledad celeste, comprendió todo el valor de la hospitalidad que aquél le había ofrecido en su cabaña, pues vio que las tortitas de maíz, de que tanto gustaban todas aquellas tribus, habían desaparecido de su alimento. Era indudable que las que les fueron ofrecidas habían sido las últimas que tenían. Entonces, una tarde volvió a hablar con Arai y le contó lo que había observado.

- Yo creo -dijo la nube sonrosada- que debemos premiar a aquella gente. ¿Qué te parece, Yasí?

-Lo mismo he pensado yo, y por eso he querido hablar contigo. Podríamos hacer, ya que el viejo tiene ese cariño por su hija, tan fuera de lo común, que nuestro premio recayese sobre la joven.

-Has pensado bien, Yasí. Y como fue tan hospitalario, y sabes que Tupá se alegra de que los hombres sean de ese modo, tendremos también que demostrárselo.

Desde aquel momento, las jóvenes diosas se dedicaron con afán a buscar un premio adecuado. Por fin, se les ocurrió algo verdaderamente original y, con el mayor secreto, se decidieron a ponerlo en práctica.

Para ello, una noche infundieron a los tres seres de la cabaña un sueño profundo y, mientras dormían, Yasí en forma de blanca doncella fue sembrando, en el claro del bosque que delante de la choza se extendía, una semilla celeste. Después volvió a su morada, y desde el cielo oscuro iluminó fuertemente

aquel lugar, a la vez que Arai dejaba caer suave y dulcemente una lluvia menuda que empapaba amorosamente la tierra.

Llegó la mañana, Yasí quedó oculta bajo el sol radiante, pero su obra estaba concluida. Ante la cabaña habían brotado unos árboles menudos, desconocidos, y sus blancas y apretadas flores asomaban tímidas entre el verde oscuro de las hojas. Cuando el viejo indio despertó de su profundo sueño y salió para ir al bosque, quedó maravillado del prodigio que ante la puerta de su choza se extendía. Desde ella estaba quieto y silencioso queriendo comprender lo que había sucedido, pero a la vez con un soterrado temor de que sus ojos y su mente no fuesen fieles a la realidad.

Por fin, llamó a su mujer y a su hija y, cuando los tres estaban estáticos mirando lo que para ellos era un prodigio, otro mayor acaeció ante sus ojos y les hizo caer de rodillas sobre la húmeda tierra. Las nubes, que desperdigadas vagaban por el cielo luminoso, se juntaban apretadamente y lo tomaron oscuro, al mismo tiempo que una forma blanquísima y radiante descendía hasta ellos. Yasí, bajo la figura de doncella que habían conocido, les sonreía confiadamente.

-No tengáis ningún temor -les dijo -.Yo soy Yasí, la diosa que habita en la luna, y vengo a premiaros vuestra bondad. Esta nueva planta que veis es la yerba mate, y desde ahora para siempre constituirá para vosotros y para todos los hombres de esta región el símbolo de la amistad, y amor. Y vuestra hija vivirá eternamente, y jamás perderá ni la inocencia ni la bondad de su corazón. Ella será la Diosa de la yerba.

Después, la Diosa Yasi que habita en la Luna les hizo levantar del suelo donde estaban arrodillados, y les enseñó el modo de tostar y conjurar la yerba de modo ceremonial y de cómo tomar el mate.

Yasi ungió a la bella Yará como Diosa Protectora (Caa Yará) y a su anciano padre, como su Custodio. Los dulces cuidados y la protección constante prodigados a las plantas lograron que las plantaciones de yerba mate se multiplicaran en forma infinita. Pasaron algunos años, y al viejo matrimonio le llegó la hora de la muerte.

Después, cuando la hija hubo cumplido sus deberes rituales, desapareció de la tierra.

Y, desde entonces, suele dejarse ver de vez en cuando entre los yerbatales como una joven hermosa en cuyos ojos se reflejan la inocencia y el candor de su alma, bendiciendo a las familias y a las mujeres, hijos de estas Tierras. Caa Yará, Caa Yará, Caa Yará.

Dedicado a los niños cuyos padres trabajan en los Registros Automotor y al niño que todos conservamos adentro nuestro.

Al leer la leyenda y el protagonismo de Yasí, la luna, recuerdo que los yerbatales con sus hojas de un verde

muy intenso, bastante oscuro, adquieren una luminosidad y un brillo especial bajo la luz de la luna.

Ahora relaciono una cierta magia en los yerbales misioneros cuando son alumbrados por Yasí, la luna, generando un paisaje de esplendor, digno de observar.

Caa Yará es, también, una pequeña localidad en el Municipio de Alem, Prov. de Misiones, lugar distante a unos 100 km de Posadas. Con aproximadamente 1.000 habitantes, pero con calles de tierra colorada profunda y yerbales tan generosos como añosos.

NFL&A

Navarro Floria, Loprete & Asociados

Abogados

Juan Gregorio Navarro Floria

Marcelo Anibal Loprete

Bernardo Dupuy Merlo

Mateo Tomás Martínez

Maria 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

Por Dres. *Gabriel Humberto Vulliez*
 y *Ana Delia Droz* -
Interventor y Enc. Sup. Int., respectivamente,
del R.S. Colón - Prov. de Entre Ríos

SIMPLIFICACIÓN DEL LEGAJO B

INTRODUCCIÓN

La expansión de las ventas de vehículos OKm, como también el incremento de las transferencias en estos últimos tiempos, ha provocado el abultamiento vertiginoso de los archivos en todos los Registros Seccionales de la Propiedad del Automotor dependientes de la DNRPA, llegando a límites impensables una década atrás; por lo cual, los Registros han debido replantearse el espacio físico necesario para poder llevar adelante su labor de forma práctica y segura, así como realizar cambios en la infraestructura edilicia de los mismos debido al peso de los archivos.

El presente trabajo analiza la posibilidad de simplificar la documentación que se encuentra archivada en el denominado Legajo Real (Legajo B), conservando en los mismos aquella documentación de carácter esencial, y considerar la posibilidad de la creación de un sistema de registración similar a lo que se denomina en el ámbito del derecho registral inmobiliario, Folio Real.

Estas consideraciones se sustentan teniendo en cuenta la situación actual de los Registros Seccionales, debido a que en el último año se ha completado la instalación, en el ámbito nacional, del sistema informático SURA que ha incluido varias novedades, las cuales permite tener un perfil del usuario con la declaración de datos personales.

Por ello, en un corto plazo se podría crear una base de datos actualizada; en consecuencia, resulta redun-

dante el soporte papel de aquella documentación que se acompaña junto con las solicitudes tipo en los trámites registrales, ya que en ocasiones hemos observado en la práctica registral que la misma resulta repetitiva, no sólo para el archivo de la misma, sino que además, el usuario, por cada trámite que presenta, debe volver a acreditar datos que se podrían obviar, ya que los mismos se encuentran cargados en el sistema y en soporte papel de cada uno de los trámites realizados y agregados al mismo o a diferentes legajos tantas veces como trámites efectuados por el particular, y lo único que se logra es engrosar el legajo.

Además, al momento de la labor diaria, se ve dificultada en primer término por la cantidad de documentación que le es requerida al usuario resultando engorrosa y desgastante la excesiva cantidad de fotocopias que se les solicita, ya que en los trámites más comunes el particular usuario debe completar y presentar alrededor de tres formularios más toda otra documentación; en segundo lugar, el tiempo que se demora en ubicar los legajos, al momento que lo soliciten en un Registro, siendo esto proporcional al número de legajos, ya que cuantos más legajos en archivo, más se retarda la ubicación. Un promedio de búsqueda de legajo es de un minuto; en consecuencia, buscándose más de 60 legajos por día se demora en promedio una hora, dejando de ser eficiente la atención en mostrador. Dicho tiempo se aprovecharía en la atención a más particulares pudiendo evitarse colas en las horas pico.

Considerando el espacio físico de los Registros y su relación con el problema, hasta el momento planteado, debemos decir que la conglomeración de legajos en los estantes es excesiva y dificultosa.

OBJETIVOS

Planteada la cuestión principal del trabajo, traducimos los objetivos específicos a lograr en el desarrollo de la presente monografía a saber:

1 - Comparar la evolución del sistema registral inmobiliario y el de la registración de los automotores, la falta de un elemento similar al folio real de la registración inmobiliaria; generar propuestas similares. Evolución actual del derecho registral, legajo informático inmobiliario, carencia de un instrumento así en la parte registral del automotor.

2 - Analizar la reducción fáctica del denominado Legajo B, partiendo desde la base de considerar y valorar la totalidad de la documentación que se encuentra dentro del mismo, como también la posibilidad de recopilar datos de manera o por medios informáticos -mediante sistemas de escáner o cualquier medio similar que se pueda establecer- para el mejoramiento y simplificación de los desbordados archivos que se encuentran en la gran mayoría de los Registros Seccionales de todo el país.

CAPÍTULO I

Derecho registral inmobiliario y registral del automotor, comparación. Similitudes y diferencias. Folio Real. Legajo B

En la evolución de las sociedades surgió, históricamente, la necesidad de que determinados actos jurídicos adquieran conocimiento público para poder adquirir seguridad en el tráfico jurídico de los bienes o derechos involucrados; es por ello que a lo largo de los tiempos se utilizaron diferentes medios.

Así, en el primer momento adquirió relevancia la palabra o la tradición de la cosa sobre la que se acordaba, hasta llegar a la creación de sistemas más organizados en los que comienzan a adquirir importancia los denominados Registros, los que, definiéndolos en un sentido amplio, son los organismos mediante los cuales se produce la publicidad jurídica. Es decir, nos referimos a la interferencia necesaria en el régimen jurídico civil respecto del nacimiento, modificación, extinción, ejercicio y eficacia del derecho.

Existen distintos tipos de registros; considerando la naturaleza y finalidad los podemos clasificar en reales y personales: los primeros tienen en miras al sujeto y no al objeto de registración; en cambio, los reales son aquellos que se refieren al objeto de la registración, generalmente las cosas, sean muebles o inmuebles, y estos últimos, a su vez y según la técnica utilizada para realizar la publicidad, pueden ser de Folio Real, de Folio Personal, cuando se los individualiza por titulares de los derechos.

Desde la perspectiva de forma en que se realiza la registración podemos clasificarlos en registros de transcripción si se realiza transcribiendo, de forma literal e integra el documento, o agregando el documento o una copia del mismo. Como ejemplo podemos mencionar los registros de documentos, en cambio, si el asiento se practica realizando un extracto de las constancias que según la ley deben ser publicadas nos referimos a un registro de inscripción.

Si consideramos si el acto que se inscribe existe o no como tal antes de practicarse la correspondiente inscripción, los clasificamos como registros declarativos, en los que el derecho existe antes que ingrese el documento, es decir que ese derecho pasa a ser oponible a ciertos terceros extra registralmente. El ejemplo típico de este tipo de registros lo constituye el Registro de la Propiedad Inmueble, organizado conforme a la Ley 17.801, pero la inscripción es constitutiva cuando el derecho nace con ella, como

es el caso del derecho de automotores conforme lo establecido en el Art. 1° del Decreto-Ley 6.582/58, el cual dice que la transmisión del dominio de los automotores deberá formalizarse por instrumento público o privado y solo producirá efectos entre las partes y con relación a terceros desde la fecha de su inscripción en el Registro de la Propiedad del Automotor.

En cuanto a los sistemas registrales podemos mencionar que a nivel mundial existen tres grandes sistemas:

1) Francés: Se caracteriza por ser de carácter personal, es decir que ordena por nombre del titular, y de forma cronológica, era de carácter declarativo, de transcripción y no convalidante.

2) Germano: Se inscribe el acto abstracto de tradición; es constitutivo, y es convalidante de vicios y defectos.

3) Torrens o Australiano: El elemento fundamental de este sistema pasa por la matriculación del inmueble, que es el requisito fundamental para que el inmueble quede incorporado al sistema. La matriculación se inicia con la solicitud del propietario para incorporarse al sistema, el Registro realiza un análisis de los títulos así como la configuración física del bien, es decir que el análisis es jurídico y topográfico, si no hay oposición de terceros el Registro dicta una resolución y emite un certificado de título. Es un sistema de características reales, constitutiva, convalidante, puesto que purga cualquier nulidad al entenderse que en cada transferencia la cosa vuelve al Estado.

Antecedentes en el derecho civil argentino

Considerando que en materia de registración el derecho registral inmobiliario ha trazado el camino de la evolución debido a que ha desarrollado los diversos sistemas y elaborado los principios, es que mencionamos, en primer término, la concepción de Vélez Sarsfield, quien se volcó abiertamente a la tradición romana, apartándose del derecho francés. Para la transmisión y constitución de derechos reales

sobre inmuebles estableció el sistema de título y modo cuando se trata de adquisiciones bilaterales; el título es el acto jurídico causal previendo la tradición el Art. 577 con las exigencias del Art. 2.601 del Código Civil, por lo que este sistema posibilitaba la relación directa con la cosa por parte del sujeto titular del derecho real y, por otro lado, tiene la función de publicidad, con excepción del derecho de hipoteca, por lo que se estableció un sistema de publicidad registral teniendo en cuenta que es un derecho real que no ejerce por posesión.

Por ello, en concordancia con lo expuesto anteriormente, se crearon los registros provinciales para inscribir las hipotecas, sin embargo, también se planteó la necesidad de inscribir para oponibilidad de terceros las adquisiciones, modificaciones, transferencias y extinciones de cualquier derecho real, pero esto generó planteos judiciales en cuanto a la inconstitucionalidad de los mismos, por violar normas constitucionales, doctrina seguida por la Corte Suprema de la Justicia de la Nación. Es por ello que se generaron varios proyectos de reforma hasta que en el año 1968 se modificó el Art. 2.505, mediante la Ley 17,711, y se sancionó la Ley 17.801, cuya interpretación sistemática nos lleva a concluir que el sistema inmobiliario de registración es de carácter declarativa, es decir que el derecho real se constituye sin necesidad de la inscripción, y sólo su inscripción posibilita la oponibilidad a terceros.

Derecho registral de los automotores

En cuanto al derecho registral de los automotores, mencionamos como antecedente que hasta la sanción del Decreto Ley 6.582/58, la adquisición o transmisión del dominio se operaba mediante la tradición hecha al adquirente por el enajenante, con título suficiente para transferir la propiedad, (Art. 577 C.C.); a partir del Decreto Ley se produjo una importante innovación: la inscripción registral se convirtió en un elemento constitutivo del derecho real de propiedad y no sólo una forma de darle publicidad.

Similitudes y diferencias entre el Sistema Registral Inmobiliario y Registro del Automotor

Claramente, la diferencia esencial radica en la naturaleza jurídica de los bienes inmuebles y de los automotores, ya que el bien inmueble no se desplaza, no se roba, no es objeto de exportación definitiva ni temporal, no sufre cambios en su identificación, no tiene elementos permutables; el inmueble tampoco genera el riesgo producido por el uso de la cosa riesgosa (Art. 1.113 C.C.), no requiere el uso permanente de documentación habilitante, ni genera el uso de documentación habilitante en caso de pérdida o deterioro, por lo que manifiestamente existen diferencias que se plasman en la forma y características de los sistemas de registración.

Es así que el bien inmueble se caracteriza, esencialmente, por requerir de un título; es decir, el contrato de acreditación, el acto jurídico que otorga la facultad de exigir la constitución o transmisión del derecho real sobre un bien determinado, además se requiere el Modo: es la forma en que la transferencia se opera realmente, con la tradición nace el derecho real y, por último, la inscripción, conforme lo requerido por la Ley 17.711 al modificar el Art. 2.505. Para ser oponible a terceros debe ser registrada; o sea, el derecho real existe desde el momento en que converge el título y el modo, con ella se produce la mutación real sin que intervenga el Registro, por lo que la inscripción es simplemente declarativa, con ella el título adquiere publicidad.

En cambio, en el régimen registral del automotor la inscripción es un elemento constitutivo del acto, es un registro de carácter real, asienta hechos y derechos, y el acto jurídico registral se consume mediante inscripciones, anotaciones y notas varias.

Si bien ambos regímenes comparten principios, nos centraremos -en virtud del enfoque del presente trabajo- en la denominada matriculación.

De forma genérica podemos decir que los registros de cosas pueden hacerlo de ambas formas; una es la llamada cronológica personal, que registra los documentos a medida ingresan uno a continuación de otro.

Por otro lado, tenemos la técnica del folio real, que es la de llevar un registro real consistente en asignarle a cada cosa objeto de registración (mueble o inmueble) una ficha o cuadernillo en el cual se practicarán todos los asientos que tengan relación con esa cosa, según resulten de los diferentes documentos que se presenten para su toma de razón.

Así, en el Régimen Inmobiliario, la Ley 17.801, en su Art.11 dice que la matriculación se efectuará destinando a cada inmueble un folio especial con una característica de ordenamiento que servirá para designarlo, claramente la ley impone que cada inmueble debe tener un folio que subsistirá en tanto no se modifique la configuración física del inmueble.

En los Registros del Automotor, la inscripción inicial u originaria de cada unidad se concreta mediante la apertura de un Legajo B individualizado por una letra y un número, esa letra y ese número están estampados en las placas metálicas, así como en la documentación, título y cédula; es la matrícula o número de dominio el que acompaña en toda su existencia hasta la baja del vehículo, momento en que perderá su individualidad física y jurídica o cuando por otra causal como la exportación definitiva debe de circular en nuestro país.

También se consideran en el acto de inscripción inicial del automotor sus notas específicas o características, así como el número del certificado de fabricación, el tipo, el modelo, la marca y grabado de motor y chasis y el uso, pero lo que se mantendrá invariable será su identificación de dominio.

El legajo se inicia con una Hoja de Registro, en la

que se asentarán por estricto orden cronológico, las inscripciones, las anotaciones y notas varias relacionadas con las mutaciones reales de su posesión o tenencia; por lo que estamos en presencia de un legajo real pero no de un folio real como en el sistema inmobiliario.

Es por ello que, expuestas hasta aquí las características, debemos cuestionarnos si la forma en que se ha concebido la registración en los Registros del Automotor es eficiente, como hemos planteado en los objetivos propuestos utilizando la técnica denominada de “enlegajamiento”. Ésta es una técnica que en la actualidad ha quedado superada, sobre todo al tener Legajos A y B, y demás documentación registral, no sólo para los Registros Seccionales sino para la Dirección Nacional que tiene que gastar en archivos espacios impensados, así como el mantenimiento que llevan los mismos hoy en día.

CAPÍTULO II

Movimiento de legajos en archivo dentro de un Registro

Según los instructivos de la Sección Locales de la Dirección Nacional del Automotor al abrir o trasladar un Registro Seccional, se hace hincapié acertadamente en un mayor espacio en el local destinado a la sala de espera y atención al público. Esto produce la disminución del espacio exclusivo para el uso de los registros; esta afectación se ve con bastante frecuencia en el archivo, que es lugar que más se ha incrementado en estos últimos años.

Una mención especial se le da a la parte del archivo, lo sugerido siempre es, en primer lugar, que sea seguro, y luego la práctico. Lo seguro se refiere no sólo al lugar (ignífugo, ventilado, luminoso, etc.), sino también al anclaje de las estanterías entre sí, seguras y firmes (el peso, la altura). Lo práctico significa el espacio adecuado para transitar por los pasillos de los mismos y entre los estantes; sobre todo cuando

más de un empleado está abocado a la tarea de búsqueda o reposición de los legajos, como también a la facilidad en la extracción o restitución de los mismos.

Lo que se recomienda para los archivo son estanterías metálicas de dos metros de altura con seis estantes de cuarenta centímetros de profundidad y noventa centímetros de largo. En muchos Registros los archivos se encuentran repartidos en ambientes chicos. Muchos de los que tuvimos oportunidad de conocer son habitaciones, algunas de 9, 12 y 16 metros cuadrados, que son las más comunes. En nuestro caso particular, que es semejante a varios de ellos, las habitaciones son de 16 m², o sea espacios de 4 por 4 metros, de acuerdo a cómo distribuimos los estantes y teniendo pasillos transitables de 60 centímetros (siempre más de una persona en la búsqueda y reposición) nos da la posibilidad de acomodar, aproximadamente, veintidós estanterías dentro de un cuarto con esas dimensiones.

Los estantes, por lo general, son de 90 cm de largo por 40 cm de ancho; esto nos da una superficie de 3.600 cm² por estantería, o sea 0,36 m². Si a esto lo multiplicamos por la cantidad de estanterías ubicadas en la habitación (veintidós) todas las estanterías nos ocuparían un total de 7,92 m², casi 8 m² de estantes que equivaldría a la mitad de la habitación.

Si cada estante debería tener 55 legajos con un promedio de 120 fojas (para los más viejos), haciendo una simple cuenta de multiplicar, los 55 legajos por la cantidad de estantes que contiene una estantería (6), nos daría que cada una tendría 330 legajos. Si, además, volvemos a multiplicar por la cantidad de estanterías dentro de la misma habitación, (22) tendríamos en la habitación 7.260 legajos, lo cual nos sería muy práctico ir a buscar o reponer uno de ellos.

Si tenemos en cuenta que en un Registro de 30.000 legajos, con un promedio de 65 trámites diarios, de los cuales casi el 40% son transferencias, o sea 26

transferencias por día que, si sumamos entre solicitudes tipo, documentación y fotocopias se le agregan al legajo en cada nueva transferencia, nos encontramos con un agregado no menor a 10 hojas, lo que significarían unas 260 fojas diarias; y supongamos que el resto de los trámites (39) agregan entre 3 y 4 fojas como mínimo, entonces, estamos en unas 140 fojas más, y estaríamos rondando las 400 fojas diarias. Si a esto, además, le agregamos que el promedio laboral mensual es de 20,4 días, multiplicando por la cantidad de fojas llegamos a la cuenta de que agregamos unas 8.160 fojas por mes a los legajos. Y si a su vez lo multiplicamos por todos los meses tendríamos un promedio anual de casi 100.000 fojas agregadas a los legajos, (lo que equivaldría 1.000 legajos de 100 fojas por año. Haciendo la cuenta anterior -respecto de que lo ideal serían 330 legajos por estantería- estaríamos agregando tres estantes por año).

El problema radica en que al ordenarlos por orden alfanumérico y agregar nuevos trámites en ellos, producirían el engrosamiento de los mismos; al punto tal que tendríamos dificultades por el espesor, y nos haría más dificultosa la extracción o puesta en su lugar de dichos legajos, llegando al punto obligado de producir su corrimiento, debiendo extraer de esa habitación tantos legajos como sea necesario para que sea accesible nuevamente.

Otro punto son los vehículos Okm. Comienzan con un promedio de entre 15 y 20 fojas, lo que nos entrarían significando un total de 140 legajos por estante, más del doble que el ejemplo anterior. Con un promedio de 100 vehículos Okm mensuales llegaríamos a unos 1.200 por año, lo que implica agregar dos estanterías más al año.

Sumando legajos viejos y nuevos se incrementarían, por año, entre cinco y seis estanterías basándonos en la cuenta anterior. Decíamos que en una habitación

de 16 metros cuadrados cabían 22 estanterías; el promedio de superficie de ocupación por una de ellas sería de 0,72 m², por lo que -multiplicado por 6- ocuparíamos algo más de 4 m² por año. Dando nuestro ejemplo deberíamos agregar una habitación igual cada tres años, lo que no sería un problema más allá de lo económico para cualquier Registro con capacidad espacial, pero sí para aquellos que no la tienen, ya que agotan la capacidad física del local quienes ocupan un piso, un local pequeño, etc.

CAPÍTULO III

Consideraciones

Habiendo desarrollado hasta aquí el tema desde dos puntos de vista como el del sistema registral del automotor y la parte práctica, procedemos a mencionar algunas consideraciones como alternativa para mejorar el sistema:

1.- Como propuestas para mejorar la forma de organizar el Legajo B podemos mencionar como una alternativa la medida adoptada por el Registro de la Propiedad Inmueble de la Capital Federal. Ese organismo, mediante Disposición Técnico Registral N° 10/76, organizó el pase del Folio Real al sistema de Legajo Electrónico, así como lo expresa en los considerando los fundamentos son: "que los objetivos se han escogido previamente, siendo ello, fundamentalmente, el lograr a pleno el proceso inscriptorio y publicitario por medio de la técnica de folio real con apoyo electrónico, por una parte, y por la otra la confección de los índices de titularidades dominiales, en virtud de constituir éstos uno de los soportes básicos de un registro de la propiedad inmobiliaria; que también se han seleccionado las alternativas de acción; procurándose el establecimiento de menores tiempos y mayores economías, mediante la incorporación al proceso electrónico de solamente una parte de las circunscripciones y la desafectación de las

restantes, las cuales ingresarían a la metodología sobre la base de los resultados obtenidos; Que escoger esta alternativa permitirá lograr una optimización de resultados en el tratamiento inscriptorio y publicitario de los documentos que pertenezcan a las circunscripciones afectadas al procesamiento electrónico; producirá una liberación de tiempos y elementos considerables, que podrán aprovecharse para la intensificación de tareas y aportará una apreciable economía en materiales de uso propio de la computación; que la metodología a seguir para la inscripción y publicidad de los documentos pertenecientes a las circunscripciones desafectadas del régimen electrónico, no sufrirá alteraciones debido a este plan, sino que, por el contrario, adquirirá una mayor agilidad en cuanto a su tramitación...”.

Por lo que claramente son objetivos similares a los que hemos planteado al elaborar este proyecto, debido a que se podría organizar un traspaso progresivo cargando electrónicamente datos esenciales para el legajo.

Que si bien el Legajo B o Real carece diferencia del inmobiliario del principio de Matricidad, debemos considerar qué documentación podría considerarse como imprescindible para lograr una acreditación fehaciente del trámite que se va a inscribir.

Un trámite de inscripción inicial consta de apropiadamente 15 fojas. En caso de emplearse métodos prácticos informáticos, se podría almacenar las constancias, como por ejemplo de CUIL de formulario CETA, de comerciante habitualista, de inhibidos, mediante cruzamiento informático de datos con instituciones como la AFIP, la ANSES, DNRPA, además de crear un archivo informático que mediante alguna codificación se vincule directamente con el trámite registral.

Otra propuesta sería ir reduciendo los legajos físicos, dejando en los mismos las solicitudes tipo, certificado de fabricación, facturas, y lo que resulte vinculado, emitiendo, para suplementar la hoja de registro y a los fines de publicidad, un informe histórico de cada uno de los legajos.

Usos de nuevas tecnologías

Considerando otras alternativas, podemos ver que en los Registros Civiles y de Capacidad de las Personas se ha implementado la carga de la firma electrónica mediante el uso de firma digital, como también, al igual que el Registro de Reincidencia, la identificación dactilografía de los usuarios, por lo que se podría acreditar de forma más segura y confiable la identificación del usuario.

Del mismo modo se podría establecer sistemas que permitan escanear la documentación que acredite la identidad del firmante, o los estatutos o poderes de los presentantes de los trámites, entre otros datos.

CONCLUSIÓN

Habiendo analizado en el presente trabajo las cuestiones propuestas como objetivos, consideramos que hoy en día y debido a la vertiginosa evolución de los distintos sistemas informáticos y de nuevas tecnologías que a diario se van agregando como lo percibimos, podría instrumentarse medios que permitan suplantar el soporte papel que se archiva en el Legajo B, mediante mecanismos más prácticos y ágiles que garanticen la seguridad jurídica y la publicidad registral.

BIBLIOGRAFÍA

- Borella, Alberto Omar. *Régimen Registral del Automotor*, (1993). Buenos Aires, Rubinzal -Culzoni.
- Cornejo, Atilio Américo. *Derecho Registral*, (2001). Buenos Aires, Astera.



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

www.faccara.org.ar

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



GAP

DISTRIBUIDORA DE COMPUTACION

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



omega

DESCUENTOS A SOCIOS DE AAERPA

Permite llevar el control de envío de legajos y certificados dominiales

Generación automática de declaraciones juradas a enviar a DNRPA

Muestra avisos automáticos basados en las distintas fechas de vencimiento

Seguimiento paso a paso de las distintas etapas de generación de un envío de legajo o certificado

Historial que permite efectuar consultas por dominio y conocer el estado actual de un legajo o certificado

Base de datos con información detallada de todos los registros seccionales del país

Infoauto 3
Gercydos 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

Por Laura Mercedes

Hidalgo -

Encargada Suplente del

R.S. Lanús N° 2 - Prov.

de Buenos Aires

INNOVACIONES TECNOLÓGICAS, DESPAPELIZACIÓN Y DIGITALIZACIÓN DE LOS REGISTROS DE LA PROPIEDAD DEL AUTOMOTOR

INTRODUCCIÓN

Objetivo:

Este trabajo tiene como objetivo analizar el tema de la “despapelización” o digitalización de los trámites y archivos físicos de los Registros de la Propiedad del Automotor, en el marco de la Ley de Despapelización N° 25.506.

Conocer cómo las innovaciones tecnológicas podrían aplicarse en los distintos RR.SS. del país, para mejorar, optimizar y maximizar la excelencia en la atención al usuario, como también la tarea de registración, siempre ateniéndose a lo dispuesto en el Régimen Jurídico del Automotor.

Desde sus primeros tiempos, todos los trámites del Registro de la Propiedad del Automotor, tienen el acceso, archivo y publicidad de los datos registrales en soporte papel, formularios, solicitudes tipo, legajos, documentación registral, planillas, informes, etc. Sobre la base de este punto la DNRPA fue realizando cambios en el proceder registral, como ser:

- 1- Suprimió el triplicado del Form. 08.
- 2- Implementó los certificados de importación y nacionalización electrónicos.
- 3- Implementó la comunicación entre los distintos actores del sistema (DNRPA, RR.SS, entes de cooperación y organismos con convenios especiales) por medios electrónicos.

- 4-Creación de formularios con menos ejemplares.
- 5- Fijó nuevos plazos de conservación de documentación.
- 6- Desarrolló nuevas plataformas para la registración.

CAPÍTULO I

El automotor

Para comenzar a definir qué es un automotor debemos referirnos a nuestro Código Civil donde enumera qué es una cosa: Es todo objeto material susceptible de tener valor.

La cosa puede ser mueble o inmueble, según su naturaleza o por su carácter representativo de las principales o accesorias.

Son cosas muebles las que puedan transportarse de un lugar a otro, sea moviéndose por sí mismas, sea que sólo se muevan por una fuerza externa.

Definamos, entonces, automotor como una cosa mueble que por intermedio de un mecanismo de autopropulsión, ya sea interno como un motor, o externo de tracción, se desplaza por tierra y transporta personas o cosas.

Según nuestro Régimen Jurídico del Automotor, Decreto Ley N° 6.582/58, en el artículo 5° dice:

“A los efectos del presente Registro serán considerados automotores los siguientes vehículos:

Automóviles, camiones, inclusive los llamados tractores para semirremolque, camionetas, rurales, jeeps, furgones de reparto, ómnibus, micrómnibus y colectivos, sus respectivos remolques y acoplados, todos ellos aun cuando no estuvieran carrozados, las maquinarias agrícolas incluidas tractores, cosechadoras, grúas, maquinarias viales y todas aquellas que se auto propulsen. El Poder Ejecutivo podrá disponer, por vía de reglamentación, la inclusión de otros vehículos automotores en el régimen establecido.”

En tal sentido, la Resolución de la Secretaría de Justicia de la Nación N° 586/88 incorporó en este régimen a los “moto vehículos”, accediendo al reclamo de las entidades que nuclean a los fabricantes de motos o moto vehículos, que habían manifestado su interés en incorporarse al sistema del automotor para tener mayor seguridad jurídica sobre la propiedad del bien.

Asimismo, recientemente, se han incorporado las maquinarias agrícolas y viales, que son todos los equipos utilizados en la tarea agraria y tráiler, carretones, acoplados y accesorios utilizados para transportar los mismos.

Actualmente, en nuestro régimen legal, los automotores son cosas muebles registrables. Hemos dicho que las cosas pueden ser muebles e inmuebles, principales porque pueden existir por sí mismas (Art. 2.327 C.C.)¹; y accesorias porque dependen o están adheridas a otra para su existencia (Art. 2.328 C.C.)².

Otra clasificación de cosa es que pueden ser fungibles y no fungibles. Fungibles son aquellas cosas que, de igual naturaleza y especie, equivale a otra igual de

la misma especie. Por lo tanto podemos sustituirlas por otra de la misma calidad y cantidad. No fungibles son aquellas cosas que no pueden ser reemplazadas por otra aunque parezcan iguales.

¿Por qué los vehículos son no fungibles?

El siglo XX se caracterizó por un fenómeno donde el automóvil pasó a formar parte de la sociedad como una necesidad, ya sea para desplazarse de un lugar a otro, como para transportar cosas. Así fue que se desarrollaron fábricas terminales automotrices que realizan el trabajo en serie.

En estas nuevas industrias se realiza el ensamblado del vehículo, con varias cosas muebles y requisitos técnicos propios de la industria automotriz. Cada uno de ellos lleva determinados elementos identificativos que señalan su diferencia entre unos de otros, aunque pertenezcan a la misma fábrica, sean del mismo modelo o del mismo color.

Los vehículos salen al mercado con marca y número de motor o de chasis que los individualizan. Asimismo, estas codificaciones se imprimen en un certificado de fabricación que, a su vez, tiene otro código alfanumérico por el cual cada automotor que sale de la fábrica terminal hace que sea distinto a otro, aunque en su apariencia física de color, modelo, etc. sean iguales.

A su vez, presentada la documentación en el Registro del Automotor, se le asigna un número de dominio (vulgarmente llamado número de patente) que es un código alfanumérico que termina con el proceso de individualización.

Atento a todo esto, la diferencia que existe entre los distintos vehículos radica en el número y marca, de motor y de chasis, como también el número de certificado de fábrica y el número de dominio, haciendo esto que los mismos sean no fungibles o no sustituibles, aunque en su apariencia lo sean.

1 - Art. 2.327 C.C.: “Son cosas principales las que puedan existir para sí mismas y por sí mismas”.

2 - Art. 2.328 C.C.: “Son cosas accesorias aquellas cuya existencia y naturaleza son determinadas por otra cosa, de la cual dependen, o a la cual están adheridas.”

Por lo tanto, podemos decir entonces que: Los automotores son cosas muebles, registrables y no fungibles.

Como el automotor se ha transformado en un elemento necesario en la vida social de las personas, ya sea por utilizarlo como transporte de paseo o de cosas con fines comerciales, ha pasado a formar una parte importante en el patrimonio de los individuos, y como tal también es un medio ideal para cometer ilícitos, infracciones y contravenciones.

Además, por sus altos valores económicos son considerados como materia imponible a nivel fiscal, por lo que constituyen una clase de bienes muebles registrables especial.

Al transcurrir el tiempo fue creciendo ese valor económico, hecho que trae aparejado un sinnúmero de delitos y complejas relaciones entre sus poseedores. Ello llevó a que en el año 1958 el Poder Ejecutivo Nacional dictara el Decreto-Ley 6.582/58, creando así el Registro de la Propiedad del Automotor, con características especiales.

Régimen Jurídico Registral

-Creación de la Dirección Nacional de los Registros del Automotor

Con anterioridad a la sanción del Decreto-Ley 6.582/58 no había normativa que diera expresamente un tratamiento jurídico a los automotores, porque al tiempo de la redacción del Código Civil de

3 - Art. 2.412 C.C.: "La posesión de buena fe de una cosa mueble, crea a favor del poseedor la presunción de tener la propiedad de ella, y el poder de repeler cualquier acción de reivindicación, si la cosa no hubiese sido robada o perdida."

4 - Art. 1° del Decreto Ley 6.582/58: "La transmisión del dominio de los automotores deberá formalizarse por instrumento público o privado y solo producirá efectos entre las partes y con relación a terceros desde la fecha de su inscripción en el Registro de la Propiedad del Automotor."

Vélez Sarsfield, éstos no existían. Atento al derecho de esa época era entendible que debía aplicarse el Art. 2.412 del C.C.³, ya que el automóvil es una cosa mueble.

Como dijimos anteriormente, el automotor fue incrementando su valor económico, se necesitaba un tratamiento diferente en la legislación vigente, y siendo que ya eran materia de ilícitos, debían estar individualizados.

En todo el país se fueron creando Registros, generalmente en las sedes municipales, pero meramente eran para fines fiscales y recaudatorios. Todas las ordenanzas municipales y locales trajeron aparejado distintas posiciones.

Ellas manifestaban que, por las características propias de los automotores, estaban al margen de las restantes cosas muebles, las que se transmitían por la simple tradición y sin formalidades, al tiempo que era necesario el requisito de título e inscripción para acreditar como única y fehaciente forma el dominio. Incluso, tales ordenanzas, de algún modo, llegaban a la conclusión de que la inscripción en estos registros locales y la documentación expedida por ellos otorgaban al poseedor del vehículo un elemento idóneo para calificar su buena o mala fe, para ampararse en el Art. 2.412 del C.C.

El 30 de abril de 1958 fue sancionado el Decreto-Ley 6.582/58, y sostenía en su exposición que el régimen vigente ya no era adecuado para proteger a los titulares de los dominios, porque los métodos de transmisión utilizados facilitaban los ilícitos, y no le daba seguridad jurídica a las transacciones. Además, las estadísticas policiales daban cuenta del incremento y de la facilidad de cometer acciones delictivas. Atento a esto era necesario modificar el régimen utilizado, sustituyendo la prueba de posesión por la de inscripción en un Registro y posterior emisión de un Título de Propiedad.

Dicho ordenamiento sustrajo a los automotores del Art. 2.412 del C.C., estableciéndose la inscripción obligatoria en los Registros Nacionales creados; inscripción ésta que sería de carácter constitutivo del derecho real del dominio. Quedando, así, claro el tipo de régimen que se estaba implementando.

Por ello surge del Art. 1° del Decreto-Ley N° 6.582/58⁴ que la transmisión del dominio automotor producirá efectos entre las partes y, con respecto a un tercero, sólo a partir de su inscripción en el Registro Nacional de la Propiedad Automotor, exigiendo la inscripción como elemento constitutivo del derecho real, sin el cual no se encuentra transmitido ni constituido.

-Evolución del Registro de la Propiedad del Automotor

Como ya se dijo con anterioridad, el Registro de la Propiedad del Automotor fue creado en el año 1958 con el Decreto-Ley 6.582/58, y su implementación tuvo un largo proceso con dos objetivos principales: Seguridad jurídica en las transacciones, y eficacia y rapidez para el público usuario.

Al comienzo, lo complejo que resultaba realizar un trámite atentaba contra las inscripciones. Por ejemplo, en los primeros años se ingresaba el trámite en el Registro, se pagaba un arancel en sede bancaria, se pagaba sellos en agencia de DGI, se verificaba el vehículo en planta policial autorizada, que por aquella época sólo existía una para Capital y Gran Buenos Aires. Luego se volvía a la sede registral y se presentaba el trámite.

Se fue realizando un proceso de evolución muy importante a través del tiempo. Uno de ellos fue la descentralización administrativa con la creación de nuevos Registros Seccionales que, a su vez, estuvo acompañada por el aumento del parque automotor.

Otro hecho importante fue cuando se comenzaron a

cobrar los aranceles en la sede registral; posteriormente se adicionó el cobro del impuesto a los automotores (patentes) e impuestos de sellos provinciales. Actualmente se sumaron cobro de infracciones como también patentes y sellos municipales.

Hacia el año 1993 se creó el Digesto de Normas Técnico Registrales, que sistematizó las operaciones. En el año 1994 se realiza la convocatoria al parque automotor, y se comienza a utilizar las placas alfanuméricas actuales (tres letras y tres números). Como prueba piloto se utilizó el parque automotor de la provincia de Mendoza; y en 1995 se aplicó al resto del país, incorporando, a su vez, elementos de seguridad. Para esos tiempos se incluyó la obligación de verificar otros trámites, como el recupero de vehículo robado.

Algo muy importante de destacar fue la creación del nuevo certificado de nacionalización, a través de un mecanismo conjunto entre la Dirección Nacional y la Administración Nacional de Aduanas. En consecuencia de ello, a partir de 2013 se incorporaron los certificados de nacionalización y fabricación nacionales digitales. Gran avance en cuanto a la seguridad jurídica. En el año 1997 se incorporan las maquinarias viales y los motovehículos.

En aquellos tiempos se creó el sistema INFOAUTO; el mismo surge para centralizar los trámites, y darle soporte jurídico. Pasados ya muchos años de la utilización del mismo, este sistema ha quedado obsoleto, pues al utilizar el sistema operativo informático D.O.S, no permite incorporar nuevas funcionalidades, y tampoco permite la integración de otros aplicativos. Atento a esto se pensó crear un sistema más moderno, más eficaz, con herramientas tecnológicas avanzadas, entonces se crea SURA (Sistema Único de Registración Automotor).

Con esta plataforma se intenta conectar todos los Registros Seccionales, acelerando la expedición de

OBLIGATORIEDAD DE INSCRIPCIÓN DE MAQUINARIAS AGRÍCOLAS, VIALES E INDUSTRIALES AUTOPROPULSADAS

(Art. 5º y 6º. 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. 5º 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.

trámites, con la consiguiente reducción de los tiempos de espera del usuario, múltiples puestos de caja, rápida respuesta de los pedidos de informes e incorporación de varias funcionalidades. Tiene, además, una rápida actualización, y queda conformada la “ventanilla única” al conectar los RR.SS. con AFIP, SUCERP, SUGIT. Todo esto conforma una mejor performance en la actividad registral, para darle al encargado las herramientas necesarias para cumplir en forma eficaz con la función que le ha delegado el Estado.

Al sistema informático de Infoauto, y en la actualidad SURA, se los complementó con el sistema SIAP (Sistema Integrado de Anotaciones Personales), que permite una rápida búsqueda de los inhabilitados, levantamiento, inscripciones en tiempo real. En la provincia de Buenos Aires, con el sistema Gercydas, aplicativo utilizado para la liquidación del impuesto automotor (patentes) y sellos, y el convenio de complementación de servicios, se brinda rapidez en la liquidación de los trámites al usuario.

Técnicas de Registración

En cuanto a la técnica de registración utilizada en los Registros son las del folio real, inscripción e incorporación; vale también aclarar que se utiliza el folio personal para el caso de las inscripciones de los inhabilitados, comerciantes habituales, etc.

La técnica del folio real se configura porque una vez identificado el automotor debidamente por el Registro se toma como base para las inscripciones. Cuando se inscribe inicialmente un automotor, el Registro asigna una codificación alfanumérica (en la actualidad: tres letras y tres números) que coincide con el estampado en la placa metálica que llevará el vehículo; se consignará también en la documentación (título y cédula) y en la carpeta denominada Legajo B donde se glosará parte de la documentación presentada. Además, se confecciona una hoja de registro donde se anotan todos los datos individuales del rodado, de su titular y anotaciones posteriores.

De las Solicitudes Tipo y peticionarios

Del Decreto reglamentario 335/88 surge que son de aplicación al régimen del automotor los principios de rogación, inscripción, publicidad, tracto sucesivo, legalidad, calificación.

El principio de rogación es cuando el Registro actúa a petición de las partes. Existe una salvedad en el caso de la caducidad de los embargos o prescripciones de prenda, donde el encargado actúa de oficio.

El peticionario lo puede hacer por derecho propio; en este caso es el titular del derecho, o a través de un representante o mandatario. Los peticionarios, cuando son personas físicas que ejercen su derecho, deben identificarse ante los RR.SS. y acreditar su identidad mediante DNI (argentino), DNI extranjero, LC o LE. Las personas jurídicas lo hacen a través de sus representantes, dependiendo de las formas asociativas (S.A. – presidente; S.R.L. – gerente general; etc., o por sus apoderados).

Según el Art. 13⁵ del Régimen Jurídico del Automotor, todo trámite que se presente ante los RR.SS. deberán ser peticionados mediante Solicitudes Tipo. El organismo de aplicación será quien determine los contenidos y validez de los mismos. Existen distintas solicitudes tipo; la ST 01 se utiliza para las inscripciones iniciales; la ST 08 para las transferencias; la ST 02 para pedidos de informes, certificados de dominio, solicitud de asignación de RPA, expedición de duplicados de cédulas, títulos, cédulas autorizadas, etc.; la ST 04 para cambio de radicación, cambio de motor, cambio de tipo, etc.

Las solicitudes tipo deben ser firmadas (principio de

5 - ARTÍCULO 13 del RJA - Los pedidos de inscripción o anotación en el Registro, y en general los trámites que se realicen ante él, sólo podrán efectuarse mediante la utilización de las solicitudes tipo que determine el Organismo de Aplicación...”

rogación, ante los RR.SS), y si por algún motivo no lo pudieren hacer se puede realizar firma dígito pulgar.

El principio de inscripción se da cuando una vez petitionado el trámite, el Registro califica el acto, controla el tracto sucesivo, (en transferencias) y lo inscribe. Esta inscripción registral constituye el título que nace con dicha registración y no antes.

Principio de legalidad: La legitimidad registral lo da la inscripción en el Registro, y cuando alguien tiene registrado algo a su nombre se presume que es el dueño.

CAPÍTULO II

Ley N° 25.506 - Firma Digital

El Estado Nacional buscaba la digitalización y conservación de documentos públicos, interactuar con el ciudadano a través de medios electrónicos, y transformar procedimientos administrativos en formatos electrónicos. Para ello sanciona la Ley 25.506 de Firma Digital, el 4 de noviembre de 2001, y luego promulgada de hecho el 11 de diciembre de 2001. Esta ley equipara la validez jurídica de la firma manuscrita con la firma digital. También dispone que un documento digital satisfaga los requerimientos de un documento escrito y reconoce el uso de la firma electrónica.

En esta ley se promueve el uso de estas herramientas electrónicas en el ámbito interno del Estado y también la divulgación del mismo a los distintos organismos dependientes de él. En cuanto a la despapelización, trata la forma de conservar la documentación, registros o datos para su posterior consulta.

En la tarea diaria de los distintos actores del sistema registral, se utiliza la firma digital, el certificado digital y la autoridad certificante como herramientas de seguridad registral, que es justamente uno de los

cometidos para lo que fue creada la DNRPA y los distintos Seccionales.

El certificado digital es un documento firmado electrónicamente por un prestador de servicios de certificación, que vincula unos datos de verificación de firma a un firmante y confirma su identidad. Permite al firmante identificarse en internet y es necesario para realizar trámites, tanto con las administraciones públicas como con numerosas entidades privadas. Un certificado electrónico sirve para:

- Autenticar la identidad del usuario, de forma electrónica, ante terceros.
- Firmar electrónicamente de forma que se garantice la integridad de los datos transmitidos y su procedencia. Un documento firmado no puede ser manipulado, ya que la firma está asociada matemáticamente tanto al documento como al firmante.
- Cifrar datos para que sólo el destinatario del documento pueda acceder a su contenido.

La autoridad certificante es una entidad de confianza, responsable de emitir y revocar los certificados digitales utilizados en la firma electrónica, para lo cual se emplea la criptografía de clave pública. Jurídicamente es un caso particular de prestador de servicios de certificación. Una de las formas por las que se establece la confianza en una autoridad certificante para un usuario consiste en la "instalación" en el ordenador del usuario (tercero que confía) del certificado auto firmado de la autoridad certificante raíz, de la jerarquía en la que se desea confiar.

Criptografía: Del griego "cript" (oculto) y "grafía" (escribir). Es la técnica que mediante codificaciones altera mensajes o representaciones lingüísticas. En la actualidad con el uso de la informática y las comunicaciones digitales han crecido los problemas de seguridad, por lo que para evitar que las transacciones realizadas vía web sean interceptadas, se las

codifica o encripta mediante algoritmos y distintos protocolos. Esto protege la información y da seguridad a las comunicaciones y entidades que se comunican.

Se transcribe algunos artículos importantes de esta ley:

ARTÍCULO 11. - Original. Los documentos electrónicos firmados digitalmente y los reproducidos en formato digital firmados digitalmente a partir de originales de primera generación en cualquier otro soporte, también serán considerados originales y poseen, como consecuencia de ello, valor probatorio como tales, según los procedimientos que determine la reglamentación.

ARTÍCULO 12. - Conservación. La exigencia legal de conservar documentos, registros o datos, también queda satisfecha con la conservación de los correspondientes documentos digitales firmados digitalmente, según los procedimientos que determine la reglamentación, siempre que sean accesibles para su posterior consulta y permitan determinar fehacientemente el origen, destino, fecha y hora de su generación, envío y/o recepción.

ARTÍCULO 47. - Utilización por el Estado Nacional. El Estado nacional utilizará las tecnologías y previsiones de la presente ley en su ámbito interno y en relación con los administrados de acuerdo con las condiciones que se fijen reglamentariamente en cada uno de sus poderes.

ARTÍCULO 48. - Implementación. El Estado nacional, dentro de las jurisdicciones y entidades comprendidas en el artículo 8° de la Ley 24.156, promoverá el uso masivo de la firma digital de tal forma que posibilite el trámite de los expedientes por vías simultáneas, búsquedas automáticas de la información y seguimiento y control por parte del interesado, propendiendo a la progresiva despapelización. En un

plazo máximo de 5 (cinco) años contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, se aplicará la tecnología de firma digital a la totalidad de las leyes, decretos, decisiones administrativas, resoluciones y sentencias emanados de las jurisdicciones y entidades comprendidas en el artículo 8° de la Ley 24.156.

A continuación se resumen algunos Decretos dictados por el Estado Nacional sobre la presente Ley:

Decreto 103/01: Plan Nacional de Modernización del Estado. Líneas de trabajo del Gobierno Electrónico:

“Instrumentación progresiva a partir del 2001 de procedimientos administrativos digitalizados que eliminen progresivamente el uso de papel como portador de información.”

Decreto 378/05: Creación del Plan Nacional de Gobierno Electrónico.

Documento electrónico:

Transformar progresivamente los procedimientos para incorporar la creación, archivo y verificación de documentos en formato electrónico tal como se define en la Ley N° 25.506 de Firma Digital.

Decreto 1.818/06: Modificación a la reglamentación de la Ley de Firma Digital (Decreto 2.628/02).

CAPÍTULO III

Innovaciones tecnológicas y cambio en la forma de trabajar

La administración estatal y así también las privadas siempre se basaron en la tecnología del papel,

NO SE CONVIERTA EN VÍCTIMA DE UN DELITO

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



PIDA AL VENDEDOR QUE LE EXHIBA TÍTULO Y CÉDULA DEL AUTOMOTOR

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



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

Con ese informe podrá conocer:
Los datos del titular.
Los datos del automotor.
Los número de control del Título y de la Cédula vigentes.
Si el automotor puede ser vendido (Ej. prenda, embargo)
Si el titular puede vender el automotor (Ej. inhibición)



VERIFIQUE USTED, EL AUTOMOTOR EN LA PLANTA DE VERIFICACIÓN HABILITADA



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

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

desde tiempos inmemorables, dado que fue fácil la registración en papel, su posterior copiado, y su firma, como también detectar documentos, firmas y sellos apócrifos. Pero debemos admitir que, en la actualidad, se utiliza un sistema que hace más complicada la administración porque, además de realizar el trabajo en computadores, se imprime documentación en soporte papel, se firma en forma holográfica, etc., desaprovechando toda la tecnología que nos brindan hoy en día.

Sabemos que cambiar la tecnología es cambiar la forma de trabajar, y debemos adaptarnos a ello. Digitalización o despapelización es un proceso mediante el cual un documento en soporte papel es transformado en una imagen digital y almacenado junto con otra información que se tenga como referencia en una base de datos (en el caso que nos ocupa del Registro del Automotor, sería un número de dominio), pudiendo tener acceso a la misma desde diferentes ubicaciones sin necesidad de acceder a dicho documento físico.

Podemos obtener muchos beneficios trabajando en una organización sin papeles. Entre ellos:

- Reducción de los costos de copiado y publicación.
- Acortamiento del tiempo de búsqueda en archivos físicos.
- Disminución del costo de almacenamiento.
- Eliminación de archivos físicos históricos.
- Acceso simultáneo a la documentación desde distintos lugares, en forma rápida, segura y protegida, sabiendo, con la firma digital, de dónde proviene ese documento y, así, tomar decisiones importantes dando un marco legal al mismo.
- Reducción de los tiempos de respuesta al usuario, a las auditorías y controles, como también aumento de la productividad del personal involucrado.
- Facilitación del respaldo de la información, para evitar pérdidas, daños o destrucción de

valiosa documentación.

- Mejoramiento del servicio al ciudadano, simplificando y facilitando su vinculación con el Estado, mediante la utilización de las tecnologías de la información y las comunicaciones (TICs), con el fin de reducir los tiempos y costos involucrados en las transacciones.
- Perfeccionamiento de la gestión pública, aumentando la calidad de los procedimientos y sistemas de información, con el objetivo de lograr una administración pública eficaz y transparente.
- Facilitación de la transparencia de los actos, permitiendo al usuario ingresar, mediante la página web del organismo, a la información requerida.

Desde sus primeros tiempos, todos los trámites del Registro de la Propiedad del Automotor, tienen el acceso, archivo y publicidad de los datos registrales en soporte papel, formularios, solicitudes tipo, legajos, documentación registral, planillas, informes, etc.

En base a este punto la DNRPA fue realizando cambios en el proceder registral, como ser:

- Suprimió el triplicado del 08.
- Implementó los certificados de importación y nacionalización electrónicos.
- Implementó la comunicación entre los distintos actores del sistema (DNRPA, RR.SS, entes de cooperación y organismos con convenios especiales) por medios electrónicos.
- Creación de formularios (13I, 13S, 13P) con menos ejemplares.
- Fijó nuevos plazos de conservación de documentación.
- Desarrolló nuevas plataformas para la registración.

Atento a todo lo expuesto anteriormente, la Dirección Nacional de los Registros de la Propiedad Automotor fue realizando cambios importantes e implementando innovaciones tecnológicas de información,

como fue la creación del sistema SURA, (Disp. 245/12), en reemplazo de Infoauto que ya existía. Siendo así que al 1° de noviembre de 2013, la totalidad de los Registros se han incorporado al sistema.

Esta nueva plataforma comenzó por agilizar de manera considerable la comunicación con los distintos Registros Seccionales, ya que SURA actúa como una base de datos dinámica donde los clientes (Registros) pueden operar realizando las distintas actualizaciones y modificaciones sobre los dominios de su competencia, con el servidor que se encuentra en la DNRPA.

Tanto es así que, por intermedio del mismo, se pueden realizar consultas online a colegios de escribanos, inhibidos, AFIP (formularios CETA), y también a los certificados de fabricaciones nacionales y de importación electrónicos.

Asimismo, se modificó el Digesto de Normas Técnico Registrales en los puntos dedicados a la documentación a enviar sobre la operatoria diaria del Seccional, porque sería redundante enviar dicha documentación, cuando ya la base de datos está en manos de la DNRPA y se va actualizando en forma continua. Se modificó también la documentación que debe guardar los Registros en forma mensual.

Disposiciones dictadas por la Dirección Nacional de los Registros de la Propiedad Automotor relacionados con la reglamentación de la Ley 25.506, la firma digital, documento electrónico, certificado digital, autoridad certificante

Disposición D.N. N° 326 (2006): Aprobó una Tabla de Plazos Mínimos de Conservación de Documentos, que se integró como Anexo I para aplicación por parte de los Registros Seccionales. Indicó que el procedimiento de destrucción de la documentación co-

rrespondería exclusivamente a los Encargados, debiendo adoptarse el método que garantice su individualización.

Enumeró también una serie de elementos que en el momento no eran generados por los RR.SS, sobre los que podría procederse a su inmediata destrucción. Aclaró que la medida regulaba sólo lo referido a documentos operativos que cumplían una función administrativa, y obedecía a diversos planteos realizados por los Encargados en orden a adoptar medidas tendientes a reglamentar la guarda de documentación registral en los Registros cubriéndose así un vacío normativo existente en la materia. Refirió, de esta forma, los Decretos 1.571/81, 644/89 y 2.265/94.

Disposición D.N. N° 308 (2008): Estableció, a partir del 28.04.08, el reinicio del proceso de microfilmación del Legajo A obrante en el archivo de la Dirección Nacional, en forma gradual y por etapas, con arreglo a las normas IRAM 32.506, 32.206, 32.202 y 32.211. Designó a los agentes responsables de la tarea, atendiendo al artículo 8° del RJA y al artículo 7° del Decreto 335/88.

Disposición D.N. N° 911 (2011): Reemplazo de los certificados de importación por los certificados de importación electrónicos.

Disposición D.N. N° 245 (2012): Fija la puesta en vigencia del Sistema Único de Registración de Automotores.

Disposición D.N. N° 356 (2012): Autoriza la digitalización para la guarda y conservación de documentación registral.

Disposición D.N. N° 408 (2012): Reemplazo de los

certificados de fabricación nacional por los certificados de fabricación electrónicos.

CONCLUSIÓN

Después de haber repasado la historia del Registro Nacional de la Propiedad Automotor, su evolución, las tecnologías utilizadas, el Régimen Jurídico del Automotor, se concluye que es posible realizar un cambio en la forma de trabajar en los distintos Seccionales incorporando, en forma progresiva, las innovaciones tecnológicas que nos ofrece el mundo moderno.

Se detallan distintos puntos que se pueden modificar para obtener una mayor rapidez y eficacia en la atención al público usuario:

- Sería de gran importancia disminuir el archivo físico. Nos encontramos en la actualidad con un gran número de legajos B que ya no tienen movimiento, aquellos que no han sido re empadronados. También tenemos los legajos B de los vehículos desguazados o con baja total o por robo. Podría utilizarse la digitalización de los mismos, previo control con los datos obrantes en la base de datos. Y, en el caso que hubiera que inscribir algún trámite, armar nuevamente un legajo a partir de ese momento. Los datos obrantes en las bases de datos son perfectamente legales de acuerdo a la Ley de Firma Digital (Ley 25.506).

- Otro punto muy importante es la verificación policial. En la actualidad se verifican vehículos año 1985 en adelante, utilizando la ST 12, tienen un plazo de validez de 150 días hábiles.

Una opción para evitar errores en las mismas ST y firmas apócrifas de los peritos, o en los datos identifi-

cadores del automotor, es utilizar las herramientas tecnológicas con las que disponemos en la actualidad, como podría ser fotografías digitales; y el uso de la ST 12 emitidas digitalmente desde la planta verificadora. Se podría intercomunicar los sistemas de las plantas verificadoras con los de la DNRPA. Siendo que cada Planta Verificadora emitiera una ST 12 digital entregando al presentante un comprobante, para presentar ante los Seccionales para, así, poder corroborar los datos obrantes en nuestras bases de datos al momento de presentar el trámite ante el Seccional. Una vez ingresado el trámite en cuestión, el empleado de Registro ingresa al sistema para constatar la veracidad de lo que están presentando (como se hace actualmente con AFIP y formulario CETA), aprobando la verificación.

- Otro punto interesante podría ser la eliminación total de la emisión de planillas de gestión mensual, planillas de caja, planillas de Elementos Registrales para ser guardadas en el Seccional, siendo que en la base de datos podemos encontrarlas y, a la vez, son remitidas digitalmente a la DNRPA. En el caso de auditorías o controles se podrían imprimir sólo las necesarias.

- Se podrían otorgar turnos vía página web (especialmente para transferencias donde los vendedores y compradores deban asistir al Registro para firmar las ST 08), implementando la carga de datos en el sistema al momento de pedir el turno. Una vez en el Registro Seccional, controlar los datos cargados con la documentación, certificar firmas y continuar con el ingreso.

Al momento de concluir este trabajo se implementó el sistema SITE (Sistema de trámites electrónicos) que facilita la petición de duplicados de cédula, expedición de cédulas para autorizados a conducir, duplicados de títulos, reposición de placas metálicas, etc.,

habiendo comenzado el día 5 de marzo de 2014 con la solicitud de expedición de cédulas para autorizados a conducir. Este sistema evita errores en la transcripción de las ST, agiliza la estancia de los usuarios en el Seccional.

Asimismo, teniendo ya las otras herramientas disponibles, como CETA, Inhibidos, SUGIT, SUCERP, y agregando la ST 12 Digital, estaríamos en el uso pleno de la ventanilla única, brindando al público usuario una atención de excelencia, y una seguridad jurídica para todo el sistema registral.

BIBLIOGRAFÍA

Eduardo Uranga y Alejandro O. Germano (2013). *Despapelización en el Registro del Automotor*. Revista *Ambito Registral*, 17 (68), 15-18.

Boletín Oficial, (2001). *Leyes, Firma Digital*, 109, 1-4.

Fernando Leibowich Becker: *Introducción a la despapelización del Estado*. Recuperado de <http://www.palermo.edu/ingenieria/downloads/CyT%204/CYT402.pdf>

Ing. Norma Mayo. *Beneficios de la despapelización de documentos*. Recuperado de: <http://www.elsigloweb.com/nota/75858/los-benefi->

[cios-de-la-digitalizacion-de-documentos-o-despapelizacion.html](http://www.41jaiio.org.ar/sites/default/files/349_SIE_2012.pdf).

http://www.41jaiio.org.ar/sites/default/files/349_SIE_2012.pdf.

Ing. Gustavo Gomez Boadi, CEDyAT "Ingeniería en Acción". Recuperado de: <http://modernizacionestatal.blogspot.com.ar/2011/12/gestion-documental-inteligente.html>

Carlos Humberto Gómez: *Cómo digitalizar imágenes y textos*. Recuperado de: <http://www.monografias.com/trabajos10/digi/digi.shtml>.

Federico Cabrera: *Firma Digital*. Recuperado de: <http://www.monografias.com/trabajos11/infor/infor2.shtml>.

Jefatura de Gabinete de Ministros - Presidencia de la Nación. Subsecretaría de Tecnologías de Gestión. La digitalización y conservación de documentos públicos. Su marco normativo. Recuperado de: http://www.agendadigital.gob.ar/multimedia/files/PDF/digesto_digitalizacion.pdf.



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

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

**SERVICIO DE
ENCOMIENDAS.**



**CORREO
ARGENTINO**

CORREO OFICIAL DE LA REPUBLICA ARGENTINA S.A.

