

• **LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO EN SITUACIONES NO LEGISLADAS**

• **PRESCRIPCIÓN ADQUISITIVA DE AUTOMOTORES**
Usucapión de automotores

ACTIVIDADES DE AAERPA EN EL PAÍS

REUNIÓN DE COMISIÓN DIRECTIVA Y CON AUTORIDADES DE LA DNRPA



TURNOS ON LINE Y PAGO ELECTRÓNICO



3º JORNADA REGIONAL EN RESISTENCIA



DNRPA – JORNADA REGIONAL EN CÓRDOBA

DELEGACIÓN BUENOS AIRES SUR - Elecciones



VENTANILLA ÚNICA Y SEGURO OBLIGATORIO



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

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

**SERVICIO DE
ENCOMIENDAS.**



CORREO OFICIAL DE LA REPUBLICA ARGENTINA S.A.

Editorial

La Asociación continúa trabajando intensamente en diversos aspectos de la actividad, en especial, aquellos relacionados con los interventores de más de 60 años de edad y con el desarrollo de los concursos para cubrir vacantes en los Registros Seccionales. No es una tarea menor, tanto para AAERPA como para la Dirección Nacional, y la comunicación es amplia y permanente con el fin de zanjar diversidades impeditivas sobre el tema.

Por otro lado, hoy los Seccionales están aplicando el sistema de turnos on line y pago electrónico de los aranceles correspondientes a los trámites, lo cual tiende a aplicar la tecnología informática como recursos disponibles en favor de los usuarios. Esta circunstancia implica cambios en la actividad cotidiana de los Seccionales. Los titulares de Registros bregan por trabajar a través de AAERPA en forma conjunta con la DNRPA en la implementación de esos cambios, de modo tal que los mismos no afecten la seguridad jurídica y que cuenten en los Seccionales con sistemas operativos ágiles y seguros.

Según manifestó el director nacional de la DNRPA, Lic. Carlos Walter, este nuevo proyecto, enmarcado en el Plan de Modernización del Estado, “representa un verdadero hito, un antes y un después en la atención al usuario, lo que permite agilizar y optimizar los tiempos para la solicitud y obtención de un trámite”.

Conforme avanzan los tiempos, también hay una clara intención de profundizar el proceso de digitalización con el fin de concluir la despapelización de los trámites registrales, materia ésta que fue ampliamente tratada en este medio a través de las publicaciones de diversos trabajos elaborados por consecuencia de los cursos de capacitación, la diplomatura y los congresos.

En otro orden, en la última reunión de la Comisión Directiva se confirmó que el XII Congreso Nacional de Encargados de Registros se realizará los días 10 y 11 de noviembre en las instalaciones de la Universidad Católica Argentina. Oportunamente, y mediante los canales de comunicación institucional de AAERPA, los involucrados en la actividad de registración recibirán información al respecto.



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:
asociaciondeencargados@speedy.com.ar

Web Site:
www.aaerpa.com

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
Mercedes Uranga
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 XX
Edición N° 87
Agosto de 2016

Fe de erratas:

El Sr. Hernán E. Prieto, autor de la nota "Lagunas en el Digesto: El rol del encargado", publicada en la edición n° 86 – junio 2016, pág. 12, se desempeña como interventor del R.S. Chivilcoy N° 1, y no como encargado suplente del R.S. Necochea, mal consignado en dicha edición.

Sumario

7

ACTIVIDADES DE AAERPA EN EL PAÍS

- REUNIÓN COMISIÓN DIRECTIVA Y DNRPA
- TURNOS ON LINE Y PAGO ELECTRÓNICO
- DNRPA - 3ª JORNADA REGIONAL - CHACO
- DNRPA - JORNADA REGIONAL - CÓRDOBA
- DELEGACIÓN BUENOS AIRES SUR - Nuevas autoridades



13

PRESTACIÓN DE SERVICIO EN SITUACIONES NO LEGISLADAS

Por María E. Farall de Di Lella

20

PRESCRIPCIÓN ADQUISITIVA DE AUTOMOTORES

Por Jorge H. Della Giustina y
Máximo A. Frizzo

33

VENTANILLA ÚNICA Y SEGURO OBLIGATORIO

Por Javier J. Brú

AAERPA y EDICIONES ÁMBITO REGISTRAL

RECOMIENDAN:



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

Actividades de
AAERPA en el país

REUNIÓN DE COMISIÓN DIRECTIVA Y CON AUTORIDADES DE LA DNRPA



Encabezada por el presidente de AAERPA, Dr. Alejandro Germano, se concretó la reunión de Comisión Directiva en la que se abordaron temas de actualidad registral y, en especial, la situación de los interventores con más de 60 años de edad, la implementación de nuevas normativas de la DNRPA y el desarrollo de los concursos para la cobertura de Registros vacantes. Asimismo, se analizaron aspectos relacionados con la organización del próximo Congreso Nacional de Encargados que se realizará los días 10 y 11 de noviembre en la Universidad Católica Argentina.

Finalizada la misma, la cual tuvo lugar el 14 de julio en su sede porteña, concurrió el director nacional de la DNRPA, Lic. Carlos Walter, quien fue acompañado por el subdirector nacional, Dr. Oscar Agost Carreño; el director de Registros Seccionales, Dr. Marcelo Valle; la jefa del Departamento de Informaciones Sumarias, Mónica Cortés; el Sr. Rubén Novo del Área Estadísticas; el jefe del Departamento Servicios Informáticos, Lic. Jorge Likerman; el jefe del Departamento Calidad de Gestión, Sr. Leonardo Mancuso; y el director de Fiscalización y Control de Gestión, Cdor. Justo Beyer. En dicha oportunidad los miembros de la Comisión Directiva plantearon inquietudes y preocupaciones de los registradores y escucharon un pormenorizado informe sobre la actividad de la Dirección Nacional.



TURNOS ON LINE Y PAGO ELECTRÓNICO



Con el fin de presentar el nuevo sistema de “turnos on line” y “pago electrónico” de todos los trámites contenidos en el Sistema de Trámites Electrónicos (SITE), el director de la DNRPA, Lic. Carlos Walter, acompañado por funcionarios de la institución visitaron la sede de AAERPA donde fueron recibidos por su presidente, Dr. Alejandro Germano.

Para este encuentro, que tuvo lugar el pasado 11 de julio, se convocaron a representantes de los Registros Seccionales Capital Federal Nos. 2, 10, 23, 27, 31, 39, 40, 45, 49, 54, 59, 71, 89 y 91, quienes fueron seleccionados con anterioridad para participar, por la proximidad geográfica de sus Registros, en la puesta a prueba del nuevo sistema. Dicho testeó contó con la asistencia técnica y funcional del personal de los Departamentos Servicios Informáticos, y Calidad de Gestión de la DNRPA, a cargo del Lic. Jorge Likerman y el Sr. Leonardo Mancuso, respectivamente.



La implementación del nuevo sistema para solicitar turnos vía web fue el 18 de julio y la opción de pago electrónico está vigente desde el lunes 1 de agosto.



De acuerdo a lo destacado por el Director Nacional, Lic. Carlos Walter, este nuevo proyecto, enmarcado dentro del Plan de Modernización del Estado, “representa un verdadero hito, un antes y un después en la atención al usuario, lo que permite agilizar y optimizar los tiempos para la solicitud y obtención de un trámite”.

3ª JORNADA REGIONAL EN RESISTENCIA - DNRPA

La Dirección Nacional de los Registros Nacionales de la Propiedad del Automotor y de Créditos Prendarios efectuó la Tercera Jornada Regional para encargados y personal de los Registros Seccionales

de Chaco, Corrientes, Formosa, Misiones y norte de Santa Fe. El evento se desarrolló el viernes 1º de julio en el Salón del Colegio de Escribanos del Chaco, ciudad de Resistencia.



En consonancia con la implementación del Plan de Modernización llevado adelante por la Subsecretaría de Asuntos Registrales, a cargo del Dr. Osvaldo Martín Borrelli, el director nacional, Lic. Carlos Walter, destacó su voluntad de “implementar un proceso de digitalización para los próximos dos años y así llegar a la total despa-pelización de los trámites registrales en los siguientes cuatro años”, y señaló “la importancia del próximo objetivo que marcará un antes y un

después en el Sistema Registral del Automotor a través de la bancarización de los trámites contenidos en el SITE”. Por otra parte, el Dr. Oscar Agust Carreño, subdirector nacional, manifestó su compromiso para “establecer una política de federalización a través de reuniones generales y zonales e impulsar un acontecimiento sin precedentes acercando la Dirección Nacional a todos los rincones de la República Argentina”.



Paralelamente, se realizaron reuniones con representantes de la Federación de Asociaciones y Cámaras del Comercio Automotor de la República Argentina (FACCARA), con la presencia de su presidente, Lic. Alejandro Lupo, y de la Asociación Argentina de Encargados de Registros

de la Propiedad Automotor (AAERPA). Los denominadores comunes en ambos encuentros fueron la cooperación, el trabajo conjunto y la voluntad expresada por todos los actores intervinientes para lograr un servicio de excelencia destinado a todos los usuarios del sistema.

DNRPA - JORNADA REGIONAL EN RÍO TERCERO



Los encargados de Registros Seccionales de Córdoba Sur, Córdoba Capital y San Luis asistieron, el pasado 24 de junio, a la Jornada sobre Actualidad Registral, Desafíos de la DNRPA y Plan de Gestión.

En dicho encuentro, el subdirector nacional de la DNRPA, Dr. Oscar Agost Carreño, y el director de la

Dirección de Registros Seccionales, Dr. Marcelo Daniel Valle, disertaron sobre el modelo de Registro al que aspira la actual gestión sobre la base de la modernización del sistema. Así, tras haberse logrado el objetivo de la seguridad jurídica en las transacciones de automotores y moto vehículos, ahora la mira apunta hacia la mayor eficiencia y calidad en la atención.



En ese marco, el subdirector nacional informó sobre el proyecto del sistema de atención por turnos solicitados mediante la web; el pago de aranceles mediante Pago Mis Cuentas; y la despapelización.

La convocatoria, llevada a cabo en la ciudad de Río Tercero, contó con una alta asistencia, la cual pudo plantear sus inquietudes y las autoridades fueron respondiendo las cuestiones planteadas.

DELEGACION BUENOS AIRES SUR

Los integrantes de la Delegación Zonal Buenos Aires Sur se reunieron el pasado 28 de mayo en la localidad de Sierra de la Ventana para elegir

nuevas autoridades y dialogar sobre diversos aspectos de la actividad registral.



Fueron electos delegado zonal el Cdr. Antonio Delgado, encargado titular del R.S. Bahía Blanca N° 3; delegada suplente la Esc. Laura Gómez, encargada titular del R.S. Puán; delegado suplente 1° el Cdr. Martín Laspiur, interventor del R.S. Carhué.

El Complejo El Mirador de la citada localidad fue el punto de encuentro donde se desarrolló el acto eleccionario y, además, donde se conformó una mesa de trabajo para abordar temas relacionados con los nuevos medios de pago, el uso de las cuentas públicas, la problemática registral actual con las sociedades de hecho, concursos y cursos de capacitación.



Asistentes: Cdor. Antonio Delgado (Enc. Tit. del R.S. Bahía Blanca N° 3); Dra. Graciela L. Pollicelli (Enc. Tit. del R.S. Bahía Blanca N° 4); Esc. Ana C. Ruiz (Int. del R.S. Bahía Blanca N° 1); Dr. Franco Di Toto (Int. del R.S. Bahía Blanca N° 5); Dra. Susy Burgos (Enc. Tit. del R.S. Viedma N° 1); Dr. Javier J. Brú (Int. del R.S. Pigüé); Esc. Eduardo J. Bras (Int. del R.S. Coronel Suárez); Cdor. Martín E. Laspiur (Int. del R.S. Carhué); Dr. Lorenzo Zurita (Enc. Tit. del R.S. Daireaux); Dr. Gustavo

Romano (Enc. Tit. del R.S. Coronel Pringles); Dra. Stella M. Nacud (Int. del R.S. Tornquist); Sr. Daniel Basgall (Enc. Sup. Del R.S. Villarino) y Esc. Laura Gómez (Enc. Tit. del R.S. Puán).

NFL&A

Navarro Floria, Loprete & Asociados

Abogados

Juan Gregorio Navarro Floria
 Marcelo Aníbal Loprete
 Bernardo Dupuy Merlo
 Mateo Tomás Martínez
 María Eugenia Pirri
 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 Cdra. María Elvira Farall
de Di Lella -
Encargada Titular del R.S.
Tucumán N° 8 -
Prov. de Tucumán

LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO EN SITUACIONES NO LEGISLADAS

CONCEPTO DE DERECHO DEL TRABAJO

Es la rama autónoma del Derecho, con principios y normas jurídicas (autónomas y heterónomas) propias, destinadas a regular las relaciones que surgen, directa o indirectamente, de la prestación contractual subordinada y retribuida del trabajo humano.

FORMAS DE REALIZAR EL TRABAJO EN LA LEGISLACIÓN ARGENTINA

El trabajo, conforme la legislación nacional, puede ser ejecutado: Como dependiente, subordinado o como autónomo (monotributista).

El trabajo dependiente o subordinado puede ser privado o público. El empleo público nacional está regulado en la Ley 25.126 (08.10.1999).

LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO EN SITUACIONES NO LEGISLADAS

1. Bomberos voluntarios:

Leyes 10.917, 25.054, 25.855 (Los Bomberos son voluntarios). Decreto cordobés N° 8058/91-Sentencia en "Rivero Mariel c/ Bomberos Voluntarios de Villa Carlos Paz, Sala 6 del Trabajo de Córdoba, sentencia del 28/03/03.

Sala 10°, Toselli "Di Pietro Liliana c/ Bomberos Voluntarios de Villa Carlos Paz," (03.05.2012) hay dependencia.

En contra, es un trabajo benévolo S.C. Buenos Aires en la causa "Espindola Carlos c/ Asoc. Bomberos Voluntarios de Hurlingham y otros s/ despido" del 13 de junio 2012 (TSS. 2013-504).

2. Órdenes religiosas, obispos, párrocos:

Ley 21.540 (03/11/77). Sentencia S.C. Provincia de Buenos Aires. Sentencia Ferrari c/ Com. Nac. Previsión, Sala 2, C.N.S.S., 20/02/92. Paz, José c/ Confederación Evangélica Bautista, Sala 8 C.N.T. 18/11/2009.

3. Trabajo de penados o condenados:

Art. 6 y 11 C.P. Reglamento general de procesados (Decreto 303/0996). Ley penitenciaria N° 24.660 y 25.875. Desprotección de la Seguridad Social al preso y liberados.

4. Relación jurídica del dirigente sindical con licencia y la organización sindical que conduce:

Las resoluciones judiciales rechazan la relación de dependencia, un vínculo de carácter institucional.

5. Integrantes de micro emprendimientos:

Colisión entre las normas de la AFIP y la realidad. Carencia de disposiciones legales.

6. El teletrabajo:

Semejanza con la Ley de Trabajo a Domicilio 12.713/1.941. Carencia de legislación específica. La Resolución 1.552 (08.11.12) S.R.T. Teletrabajo es todo acto, obra o servicio realizado en el domicilio del trabajador, o donde disponga el empleador, utilizando todo tipo de tecnología de la información y comunicaciones.

El motivo de mi trabajo es incorporar a este listado la función de los encargados de los Registros del Automotor y Créditos Prendarios, cuyo origen normativo es el Decreto Ley 6.582 del año 1958.

Los encargados de Registros son funcionarios públicos, dependientes de la Dirección Nacional de los Registros Nacionales de la Propiedad del Automotor y Créditos Prendarios, designados por el Ministerio de Justicia y Derechos Humanos y, aunque dicha función no constituye relación de empleo, tienen fijado un sistema de derechos, deberes, prohibiciones, licencias y franquicias, sanciones y procedimiento disciplinario (cfr. arts. 1º, 3º, 4º, 5º, 6º, 9º y siguientes del Decreto N° 644/89, con las modificaciones introducidas por su similar N° 2.265/94), y perciben por sus servicios un emolumento que les fija el citado Ministerio que liquida mensualmente con relación a los aranceles que deben recaudar consistente, según el caso, en un porcentaje o monto fijo (cfr. art. 3º inc. b) del Decreto N° 644/89 y Resolución ex M.J. y D.H. N° 396/02).

Estamos aquí frente a una entidad de la que el Estado se vale para el cumplimiento de sus actividades y, su "Encargado" no obstante no tener una relación de empleo, presta servicios para el Estado y a su nombre para el cumplimiento de fines públicos.

Se trata de un funcionario público que no puede acumular a su cargo un beneficio previsional o haber de retiro proveniente de cualquier régimen de previsión nacional para tener ingresos relacionados con los ingresos mensuales de su trabajo, una vez que se jubile.

El servicio jurídico permanente de la Subsecretaría de Justicia y Asuntos Legislativos del Ministerio entendió que la citada incompatibilidad no resulta de aplicación en la especie, pues si bien los encargados de Registros Seccionales son funcionarios públicos, dependientes de la Dirección Nacional de los Registros Nacionales de la Propiedad Automotor y Créditos Prendarios, su función no constituye relación de empleo (cfr. art. 1º del Decreto N° 644/89 sustituido por su similar N° 2.265/94); puntualizando, además, que estos funcionarios no perciben una remuneración del Estado sino un "emolumento" que resulta de un porcentaje fijado por la Administración sobre aranceles que perciben y que comprende su propia retribución y lo necesario para cubrir los gastos de funcionamiento del Registro Seccional, incluidos sus colaboradores que se desempeñan bajo su exclusivo cargo (fs. 3/5).

Al respecto, la Oficina Nacional de Innovación de Gestión de esa Subsecretaría informó que de sus registros no puede determinarse que dichos Registros Seccionales integren el cuadro organizativo de la Dirección de la que dependen, ya que no se encuentran graficados en la normativa encontrada en los mismos. De todas formas, puntualizó, surge de la Resolución del ex Ministerio de Justicia N° 46/98, que aprueba las aperturas inferiores de la Dirección Nacional de los Registros Nacionales de la Propiedad Automotor y Créditos Prendarios, que las mismas responden a la necesidad de organización y control de los mismos, motivo por el cual, si bien estructuralmente no se puede establecer dicha dependencia funcional, la misma se desprende de la interpretación de la normativa, que establece que los departamentos dependientes de la mencionada Dirección Nacional (Departamento de Registros Nacionales, Departamento Técnico Registral, Departamento de Inspecciones y Departamento de Control de Inscripción, que constituyen las aperturas sustantivas de la misma) regulan el funcionamiento y controlan las inscripciones realizadas en los Registros Seccionales, así como determinan la necesidad de su creación, supresión, el establecimiento de los aranceles que se perciben en los Registros



LIMA 265 - CAPITAL FEDERAL

Seccionales, la remuneración de sus encargados, sus designaciones, intervenir en el otorgamiento de sus licencias ordinarias y extraordinarias, control de inscripciones y trámites posteriores realizados en los mismos, realización de inspecciones, intervención, etc. (Dictamen N° 101/02 a fs.10).

La Subsecretaría de la Gestión Pública, mediante Dictamen O.N.E.P. N° 1.240/02 (fs. 11/12), solicitó la intervención de la Procuración del Tesoro de la Nación; pues dicho organismo había tratado anteriormente la aplicación del Régimen de Incompatibilidades, aprobado por Decreto N° 8.566/61, a los Encargados de Registros Seccionales de la Propiedad Automotor y Créditos Prendarios adoptando un criterio negativo sobre el particular (Actuación N° 21.214/83 del registro del ex Ministerio de Educación y Justicia), más recientemente, a través del Dictamen 236:477, amplió el concepto de funcionario público al que debe aplicarse el citado régimen de incompatibilidades. Sin embargo, dicho órgano de asesoramiento del Poder Ejecutivo Nacional optó por requerir con carácter previo el criterio de esta dependencia (fs. 13/15).

El artículo 1° del Decreto N° 894/01 incorporó como último párrafo del artículo 1° del Capítulo I del Régimen sobre Acumulación de cargos, funciones y/o pasividades para la Administración Pública Nacional, aprobado por Decreto N° 8566/61, el siguiente texto:

“El desempeño de una función o cargo remunerado o prestación contractual con o sin relación de dependencia, bajo cualquier modalidad en la Administración Pública Nacional, es incompatible con la percepción de un beneficio previsional o haber de retiro proveniente de cualquier régimen de previsión nacional, provincial o municipal. La referida incompatibilidad se aplicará con independencia de las excepciones específicas que se hayan dispuesto o se dispusieren respecto del presente decreto, sus modificatorios y complementarios”.

El ámbito de aplicación del Régimen aprobado por el

Decreto N° 8.566/61 se encuentra delimitado por el artículo 2° de dicha norma, que establece que sus disposiciones comprenden al personal de “la administración central, entidades descentralizadas, empresas del Estado, bancos oficiales, haciendas para estatales, servicio de cuentas especiales, planes de obras y construcciones, servicios de obras sociales de los ministerios y sus dependencias o reparticiones, academias y organismos subsidiados por el Estado y, en general, al de los organismos y empresas cuya administración se halla a cargo del Estado nacional, esté o no el presupuesto respectivo incluido en el presupuesto general de la Nación. En cuanto a su remuneración comprende a todos los cargos o empleos, cualquiera sea la forma de remuneración, ya sea por pago mensual y permanente, jornal, honorarios, comisiones y, en general, toda prestación que se perciba por intermedio de los organismos antes citados en concepto de retribución de servicios”.

Va de suyo que el ámbito de aplicación establecido en la norma comprende lógicamente a todas las disposiciones que ella misma consagra; es decir, tanto a la incompatibilidad entre cargos como a la prohibición de acumular un beneficio previsional o de retiro, establecidos en el artículo 1°. Tratamiento uniforme que ha sido, por otra parte, definido por el Poder Ejecutivo Nacional al aclarar, mediante el Decreto N° 946/01 (B.O. 27/07/01), que el citado Régimen es de aplicación al ámbito delimitado - además de su artículo 2° (cfr. segundo y tercer Considerando)- por el artículo 8°, incisos a) y b) de la Ley N° 24.156.

En la especie, el “Registro Seccional” de marras, se trata de una organización para estatal que cumple fines públicos y propios del Estado: recaudación arancelaria, y cuya autoridad, su “Encargado”, es un funcionario público designado por el Estado que percibe como retribución por sus servicios una suma proveniente del peculio público que resulta de un porcentaje o monto fijo de los aranceles que recauda.

En efecto, dichos encargados de Registro son funcionarios públicos dependientes de la Dirección Nacional de los Registros Nacionales de la Propiedad del Automotor y Créditos Prendarios, designados por el Ministerio de Justicia, Seguridad y Derechos Humanos y, aunque dicha función no constituye relación de empleo, tienen fijado un sistema de derechos, deberes, prohibiciones, licencias y franquicias, sanciones y procedimiento disciplinario (cfr. arts. 1º, 3º, 4º, 5º, 6º, 9º y siguientes del Decreto N° 644/89 con las modificaciones introducidas por su similar N° 2.265/94) y perciben por sus servicios un emolumento que les fija el citado Ministerio que liquidan con relación a los aranceles que deben recaudar consistente, según el caso, en un porcentaje o monto fijo (cfr. art. 3º inc. b) del Decreto N° 644/89 y Resolución ex M.J y D.H. N° 396/02).

Asimismo, la Procuración del Tesoro de la Nación, a través del Dictamen 236:477, ha ampliado el concepto de funcionario público adoptando un criterio “material o sustancial, que atienda, para determinar la figura de funcionario público, a los siguientes parámetros:

a) La pertenencia a las filas del Estado, entendiéndose el término Estado en su sentido más amplio, comprensivo de la Administración central y la descentralizada, las entidades autárquicas, las Sociedades y Empresas del Estado, las Sociedades de Economía Mixta, las Sociedades con Participación Estatal Mayoritaria o Minoritaria, y cualquier otro tipo de entidad, de Derecho público o de Derecho privado, de la que el Estado se valga para sus actividades, cometidos u objetivos (v. art. 8º, inc. b, de la Ley N° 24.156).

b) La irrelevancia de la naturaleza jurídica de la relación que haya entre el Estado y quien cumple funciones para él, y del régimen jurídico que rija esa relación.

c) La prestación de servicios o el ejercicio de funciones para el Estado o a nombre del Estado (o

ambas cosas) -que conlleven o no participación en la formación o ejecución de la voluntad estatal- en cualquier nivel o jerarquía, en forma permanente, transitoria o accidental, remunerada u honoraria, enderezada al cumplimiento de fines públicos, sea cual fuere la forma o el procedimiento de designación del funcionario”.

Estamos aquí frente a una entidad de la que el Estado se vale para el cumplimiento de sus actividades y, su “Encargado”, no obstante no tener una relación de empleo, presta servicios para el Estado y a su nombre para el cumplimiento de fines públicos.

Se trata entonces de manera indubitable de un funcionario público que cumple sus funciones en una entidad paraestatal que se encuentra comprendida por el Régimen sobre acumulación de cargos, funciones y/o pasividades, aprobado por Decreto N° 8.566/61, y en consecuencia no puede acumular a su cargo un beneficio previsional o haber de retiro proveniente de cualquier régimen de previsión nacional, provincial o municipal.

Por lo tanto, a través del área que controla a dichos funcionarios públicos: la Dirección Nacional de los Registros Nacionales de la Propiedad Automotor y Créditos Prendarios, en colaboración con la Unidad de Recursos Humanos del Ministerio de origen, deberá darse cumplimiento a los artículos 2º y siguientes del Decreto N° 894/01.

Con posterioridad, intervino la Procuración del Tesoro de la Nación a fin de que complete su intervención. Se emitió el dictamen de la oficina nacional de Empleo Público N° 1.643/02.

CONCLUSIÓN

Existe una serie de normativas detalladas en esta monografía más otras tantas resoluciones, dictámenes (a veces encontrados), que intentan demostrar que la persona del encargado de

Registro del Automotor y Créditos Prendarios, dependiente de la Dirección Nacional y ésta, a su vez, del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos de la Nación, no tiene una relación laboral de empleo público con todas sus obligaciones y con todos sus derechos.

A pesar de los intentos descriptos por la normativa, es inevitable concluir que existe una relación de dependencia de empleo público, porque se impone horarios; funciones; responsabilidades; licencias; monto a percibir en concepto de honorarios denominados emolumentos, los que surgen de una tabla elaborada e impuesta por el Estado; controles; auditorías de asistencia técnico-registral y auditorías de control con sus respectivas sanciones que van desde llamados de atención hasta sumarios con exoneraciones según la gravedad de la conducta en cuestión, propias de una relación laboral de dependencia estatal, normada en el régimen laboral, en la doctrina y en la jurisprudencia.

A todo esto, el Estado nacional exige el pago de un régimen de Autónomos con lo que un encargado de Registro no tiene edad tope de retiro, sino que se mantiene en el cargo hasta que dure su idoneidad, su buena conducta o hasta que la muerte los separe.

NORMATIVA

En el año 1958 se sanciona el Régimen Jurídico del Automotor bajo el Decreto Ley N° 6.582/58, el cual fue modificado con el paso del tiempo por diversas leyes. Contiene 7 títulos en total.

El Decreto 335, aprobado el 3 de marzo de 1988, es la "Reglamentación del Régimen Jurídico Registral de la Propiedad del Automotor" y contiene 24 artículos en total.

Hasta nuestros días siguen las modificaciones al Decreto Ley del año 1958, pero a mi entender aún no se puede definir la naturaleza jurídica del encargado sin tener que acudir a un instituto abstracto o mezclado entre lo público, lo privado, lo autónomo y lo dependiente.

DICTÁMENES

Dictámenes Tomo 253, Página 227.

EMPLEADOS PÚBLICOS. Incompatibilidades. Régimen jurídico. Carácter. El Decreto N° 894/01 constituye un reglamento autónomo, es decir de aquellos que versan sobre materias respecto de las cuales el Poder Ejecutivo tiene, conforme la Constitución, competencia exclusiva y que constituyen su zona de reserva, no dependiendo su dictado de ley alguna, sino de facultades propias de la administración.

REGISTRO NACIONAL DE LA PROPIEDAD AUTOMOTOR. Naturaleza jurídica. El Registro Nacional de la Propiedad Automotor no es una hacienda paraestatal pues no tiene personalidad jurídica propia ya que, conforme lo establece el artículo 7° del Decreto Ley N° 6.582/58, depende de la Dirección Nacional de los Registros Nacionales de la Propiedad Automotor y de Créditos Prendarios, correspondiéndole al Poder Ejecutivo determinar el número de secciones en las que se dividirá territorialmente dicho Registro.

REGISTRO NACIONAL DE LA PROPIEDAD AUTOMOTOR. Encargado de Registro. Incompatibilidades. Beneficio previsional. La inexistencia de una relación de empleo con el Estado en el caso de los encargados de Registros de la Propiedad Automotor y Créditos Prendarios no es factor determinante para excluir a dichos agentes de la incompatibilidad prevista en el Decreto N° 894/01 de percibir un beneficio previsional o retiro proveniente de cualquier régimen nacional, provincial o municipal.

REGISTRO NACIONAL DE LA PROPIEDAD AUTOMOTOR. Encargado de Registro. Incompatibilidades. Vínculo contractual. El vínculo que une a los encargados de Registros de la Propiedad Automotor y Créditos Prendarios con el Estado es de naturaleza contractual, sin perjuicio de que toda su actividad, como también sus derechos y deberes se encuentran regulados por la ley y sus reglamentos.

En virtud de ello, dichos funcionarios se encuentran alcanzados por la incompatibilidad establecida en el Decreto N° 894/01, pues no se advierte elemento alguno que posibilite una diferenciación en el tratamiento de la incompatibilidad ya que dicha norma incluye en su ámbito al desempeño de una función o cargo o prestación contractual con o sin relación de dependencia, bajo cualquier modalidad.

REGLAMENTOS. Reglamentos autónomos. Concepto. La denominación de reglamento autónomo deriva de que su dictado no depende de ley alguna sino de facultades propias de la Administración resultantes de textos o principios constitucionales.



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

*Dres. Jorge H. Della Giustina y
Máximo A. Frizzo, -
Enc. Suplente de Gualaguay
Nº 1 - Prov. de Entre Ríos*

PRESCRIPCIÓN ADQUISITIVA DE AUTOMOTORES

Usucapión de automotores

INTRODUCCIÓN

A través de este trabajo analizaremos la situación legal de los terceros poseedores de automotores de buena fe no inscriptos como titulares de dominio en el Registro de la Propiedad Automotor.

El análisis de la normativa vigente, juntamente con el estudio de dicha figura jurídica, hará una breve reseña de la imposibilidad legal que existía para poder prescribir adquisitivamente el dominio automotor ante la ausencia legal, negando o, mejor dicho, desvirtuando los fines jurídicos que persigue el sistema registral que es el de garantizar la seguridad jurídica de las transacciones y permitir la individualización de los automotores y sus verdaderos titulares.

Por todo lo expuesto, este trabajo hace una reseña histórica y la actualidad de esta figura jurídica con respecto al sistema automotor.

Usucapión es un término que proviene del latín “usu capere”, que significa adquirir por el uso.

La usucapión o prescripción adquisitiva de dominio es un instituto del derecho, por el cual una persona tiene la posibilidad de adquirir el dominio de una cosa, mueble o

inmueble, por la posesión pacífica y continua del mismo durante un tiempo determinado por la ley.

El artículo 1.897 del CCYC así la define: “La prescripción para adquirir es el modo por el cual el poseedor de una cosa adquiere un derecho real sobre ella, mediante la posesión durante el tiempo fijado por la ley”.

En principio, y como regla general, afirmamos que todos los derechos reales principales se pueden adquirir mediante la prescripción.

El derecho real principal, cuya prescripción adquisitiva nos proponemos estudiar, es el derecho de dominio sobre bienes muebles registrables, en su especie, los automotores.

Son bastante habituales los procesos judiciales tendientes a obtener la prescripción adquisitiva de dominio de inmuebles, lo que se obtiene sin mayores sobresaltos, cumpliendo los extremos exigidos por el código de fondo y de procedimiento de cada una de las jurisdicciones donde se tramite.

En cambio, ha sido un poco más complejo, hasta ahora, obtener una sentencia que otorgue el

dominio por prescripción respecto de automotores. Ha habido innumerables promociones de procesos con el fin de obtener aquella, pero ninguna, según nuestro conocimiento, ha tenido un buen final.

Es que conforme al Código Civil vigente hasta agosto de 2015 y al RJA, el principal escollo para este tipo de procedimiento era el sistema registral previsto para los automotores, ya que es constitutivo. De forma tal que cualquier intento de usucapir un automotor, el mismo ya debería estar inscripto a nombre del usucapiente, por lo que, quizás, esta forma de adquirir el dominio solo se pudo poner en práctica al momento de crearse el Registro Nacional de la Propiedad del Automotor, ya que en aquel momento se inscribían automotores, aparte de los cero kilómetros, usados que podían no figurar en ningún Registro, o estar registrados en los municipios y provincias y si alguien inscribía un vehículo automotor llenando los requisitos exigidos en aquella época, luego de dos años de aquella inscripción tenía la potestad de repeler la acción reivindicatoria.

En el Código Civil y Comercial puesto en vigencia en el año 2015, el instituto que estudiamos ha tenido un nuevo y, podríamos decir, mejor tratamiento, si coincidimos en lo importante de darle una solución legal

a la gran cantidad de automotores que se encuentran en posesión de un tercero que no es titular registral y que por múltiples causas no se puede transferir. Desde el desconocimiento del paradero, o fallecimiento de su titular y/o cónyuge. Sucesiones que no se realizan. Negativa del titular registral y/o cónyuge a firmar, aduciendo que ya firmó oportunamente una ST 08 a favor de otro comprador, ST 08 extraviadas, etc.

ORIGEN Y EVOLUCIÓN DE LA USUCAPIÓN

Este instituto ya lo encontramos en el Derecho Romano, mediante el cual a una persona le era suficiente, para usucapir una cosa, apoderarse y hacer uso de ella¹. La inacción prolongada del propietario equivalía al abandono tácito de su derecho y, al cabo de un tiempo bastante corto, la adquisición era consumada en beneficio del poseedor². No se hablaba en aquella época ni de justo título ni de buena fe. La Ley de las XII Tablas remedió el peligro que podía ofrecer este modo de adquirir, prohibiendo la usucapión de las cosas robadas.

Luego, algunos siglos después, el Derecho Romano autorizó al poseedor de cosas robadas o que estuvieran fuera del comercio a oponer la prescripción,

1- PETIT, Eugene: "Tratado Elemental de Derecho Romano". Editora Nacional - México.
2 - LEVITAN, José: "Prescripción Adquisitiva de Dominio". Ed. Astrea.

pero lo suficientemente extensa, cumplidos 30 o 40 años continuos en aquella. Inicialmente surge como remedio defensivo para evitar la reivindicación.

Los conceptos de buena fe y justo título aparecen en este instituto aportados por el Derecho Canónico. La constante evolución del derecho, a través del tiempo, transforma este medio de defensa para repeler la reivindicación en un modo de adquirir el dominio.

Es incorporado al Derecho Español en las Partidas de Alfonso, el Sabio, ya como modo de adquirir el dominio, tanto contra particulares como contra el Estado, los municipios o la Iglesia. Lo único imprescriptible eran las cosas sagradas y las propiedades de los reyes.

En nuestras tierras se aplicaban las leyes españolas; luego de producida la Revolución de Mayo, aún perduró un tiempo más en vigencia. Se registra en Argentina como primer antecedente legislativo, en el ámbito de la provincia de Buenos Aires, la Ley N° 500 del 29/07/1867. Todos los antecedentes del instituto previo al dictado del Código Civil, remiten a fallos de Cámara de Apelaciones y del Superior Tribunal de la Provincia de Buenos Aires.

Finalmente, mediante Ley 340, se sanciona el 29/09/1869 el Código Civil Argentino redactado por el Dr. Dalmasio Vélez Sarsfield, en el que se encontraba plasmado el instituto de la usucapión.

La reforma del año 1968, a través del Decreto Ley 17.711, introduce modificaciones importantes al instituto, todas tendientes a favorecer la prescripción adquisitiva de dominio, por ejemplo, reduciendo de 30 a 20 años el plazo estipulado para la prescripción larga; considerando legítima y de buena fe la posesión detentada en virtud de un boleto de compra venta de

inmueble. Estuvo tratada en la mayoría de los proyectos de reforma del Código Civil.

Finalmente, en la última reforma, puesta en vigencia en el año 2015, dentro del unificado Código Civil y Comercial Argentino, el instituto de la prescripción adquisitiva de dominio es receptado con novedades importantes, más aún en la materia que nos interesa: los muebles registrables, en su especie los automotores.

USUCAPION DE BIENES MUEBLES EN EL CÓDIGO CIVIL DE VELEZ SARFIELD

Originalmente, Vélez Sarsfield no redactó una norma expresa respecto de la prescripción adquisitiva de los bienes muebles, por lo que la doctrina nacional se dividió en dos posturas bien diferenciadas; por un lado, Héctor Lafaille³ argumentaba como imprescriptibles los muebles al no encontrar regulación expresa; por el otro, Salvat⁴ observaba que los artículos 4.015 y 4.016 eran normas genéricas aplicables tanto a inmuebles como a muebles.

El Código Civil Argentino disponía, en su artículo 2.412, que “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”. El principio “posesión vale título”, proveniente del Derecho Francés, exigía solo buena fe del poseedor y por su aplicación, la prescripción, devenía innecesaria.

Jurisprudencia

Cabe precisar, en el caso que Vélez Sarsfield, no legisló de manera general sobre la prescripción adquisitiva de cosas muebles, limitándose a establecer

una protección en favor de los poseedores de buena fe de cosas que no resulten robadas o perdidas a través del art. 2.412, del Código Civil; el Decreto Ley 17.711, al incluir el art. 4.016 bis ha cubierto ese déficit (C. Apel. C.C. Morón, Sala 2, 13 de abril '93; Echegaray, Yrma Elida y otro c. Toscano José A. sobre nulidad de inscripción registral. ED 156 -293).

USUCAPIÓN EN EL RÉGIMEN JURÍDICO DEL AUTOMOTOR - DECRETO LEY 6.582/58

Cuando comienzan a aparecer en nuestro país, los automotores se inscribían originariamente en las municipalidades y en las provincias. Teniendo en cuenta su considerable valor, como también el riesgo que generaba su uso, surgió la necesidad de brindarle seguridad jurídica a sus propietarios y a los posibles terceros perjudicados por su uso y crear un régimen jurídico especial.

El Régimen Jurídico del Automotor, creado por el Decreto Ley 6.582/58, ordena el tratamiento de estos bienes muebles registrables, los automotores, instituyendo un sistema de registración constitutiva; es decir, para poder constituir el derecho de dominio de un automotor se debe inscribir en el Registro, se debe registrar. De esta forma no toma en cuenta la tradición de la cosa, es más, el sistema registral de naturaleza constitutiva reemplaza "la tradición" por "la inscripción". Se diferencia este sistema del declarativo adoptado, por ejemplo, para los inmuebles cuya registración es con

finde de publicidad de un derecho real ya vigente, que se hace oponible a terceros a partir de esa registración. Este sistema constitutivo, que rige en materia de automotores, ha sido resistido por buena parte de la doctrina⁵.

Respecto de la usucapión de los automotores, la redacción actual del artículo 4° del RJA otorga a quien tuviese inscripto a su nombre un automotor, hurtado o robado, la posibilidad de repeler la acción reivindicatoria transcurridos dos (2) años de su inscripción, exigiendo buena fe y posesión continua.

El Dr. Eduardo Molina Quiroga⁶ expresa que se trata de una usucapión "secundum tabulas" ya que se cumple en favor de quien lo inscribió en el Registro Automotor, pero con el defecto que su transmitente no era el propietario.

La redacción del artículo 4.016 bis del Código Civil, en su segundo párrafo era similar al art. 4° del RJA teniendo en cuenta, además, los automotores perdidos. Siendo ésta una situación muy difícil de producirse en la realidad, la de la pérdida de un automotor, entendemos que ésta es la causa por la que no se la recepta en el RJA.

Conforme al RJA y al Código Civil Argentino, vigente hasta agosto de 2015, para poder usucapir un automotor era necesario tenerlo inscripto a nombre del usucapiente (Inscripción Registral);

3 - LAFAILLE, Héctor: "Derecho Civil" – Tratado de los Derechos Reales". Ed. Ediar, Bs. As. 1943, Tomo I, pág. 610.
4 - SALVAT, Raymundo M.: "Tratado de Derecho Civil Argentino" - Derechos Reales. Ed. TEA, Bs. As. 1962, Tomo II, págs. 269 y 270.

5 - VENTURA, Gabriel B.: "El Régimen registral del automotor" publicado en "Tratado de Derecho Federal y Leyes Especiales". Ed. La Ley, Bs.As. 2013. "En el Derecho positivo argentino son pocos los registros constitutivos, lo que nos alegra sobremanera ya que, como veremos, no consideramos positivos sus efectos a los fines de la seguridad y el orden jurídico".

6 - QUIROGA MOLINA, Eduardo: "Usucapión de automotores en el proyecto de unificación". Ed. Microjuris.com Argentina (2013).



(Autos particulares de menos de 5 años)

MAS AUTOS ASEGURA

Asegurando 1 auto
obtendrá un 10 % de bonificación.

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



MAS DINERO AHORRA

* Pueden ser del Encargado, sus familiares o empleados.

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

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

También consúltenos por la mejor cobertura para su vivienda

durante dos (2) años continuos si fuera hurtado o robado (tiempo en la posesión continua), que esa posesión fuese de buena fe (buena fe); y aquí encontramos dos aristas de la buena fe, una que debe tenerse al momento de adquirir el automotor y que para acreditarla deberá solicitar previamente un informe de dominio que acredite la situación jurídica del automotor y realizar la verificación física del mismo en sede policial que pruebe que los datos identificatorios de Dominio, Motor, Chasis y grabado de cristales, coincide con la cédula de identificación, título del automotor y con el informe de dominio solicitado; en segundo término la buena fe en la posesión ya que el usucapiente debe tener la creencia, sin duda alguna, de ser el exclusivo señor de la cosa, conforme el artículo 4.006 del Código Civil.

Jurisprudencia

Poseedor no inscripto

La usucapión prevista en el art. 4.016 bis del Cód. Civil, no es invocable por el poseedor no inscripto. Se ha insistido en que “la usucapión prevista en la norma contenida en el art. 4.016 bis no es un medio de adquisición del dominio sino uno de consolidación de un dominio ya adquirido”. (SCJ Mendoza, Sala I, 05/08/98. Gutiérrez Manuel S. c Anaya, Luis A. y otros. LL 1998-F,675).

Error de derecho. Buena fe, creencia

Aunque el poseedor del vehículo que no ha logrado inscribir el dominio en el Registro Nacional de la Propiedad del Automotor considere en su fuero íntimo que es el verdadero propietario, con buena fe interna, para el ordenamiento jurídico debe dársele el trato

correspondiente a un poseedor de mala fe, pues su creencia está fundada en ignorancia o error de derecho; es decir, en el desconocimiento de las normas que exigen la inscripción para convertirse en propietario del vehículo. Por lo tanto, no puede ampararse en los plazos reducidos del art. 4.016 bis del Cód. Civil. El derecho real de dominio sobre un automotor nace con su inscripción en el Registro de la Propiedad, la que tiene un carácter constitutivo. (C.N.Civ., Sala F, 02/05/96. Sancor Coop. Unidas Ltda. c Iglesias, Juan P. y otro. LL 1996-E,243, con cita de Jorge Horacio Alterini, “Modos de adquisición del dominio de automotores”, Revista de la Asociación de Magistrados y Funcionarios de la Justicia Nacional”, págs. 115/127, en especial IV, p.120; Mariani de Vidal, Marina, “Automotores: buena fe como requisito para la adquisición de su dominio”, LL,1991-B 1141/1150, en especial 1142; fallo de la doctora Highton de Nolasco, como juez de primera instancia, en la causa “Del Campo, Jorge A. c. Lanzieri, Jorge R. y otro s/ordinario”, 19/08/91, confirmado por Sala J de esta Excma. Cámara, con fecha 26/05(92).

Competencia federal

Cuando se persigue la obtención por prescripción adquisitiva del dominio de un automotor, resulta competente la Justicia Federal en lo Civil y Comercial, pues el objetivo perseguido es que un tribunal ordene al Registro Nacional de la Propiedad del Automotor que inscriba el dominio, efectuando los asientos que correspondan, y otorgue la documentación pertinente, quedando de tal forma involucrado el interés nacional (C.N.Civ., Sala A, 18/12/95. Chazatteta, Isaac c. González y Cía. S.A. LL 1996-C,131).

USUCAPIÓN DE COSAS MUEBLES REGISTRABLES EN EL CÓDIGO CIVIL Y COMERCIAL

El Código Civil y Comercial trata en su Libro Cuarto, Derechos Reales, Capítulo II, Adquisición, transmisión, extinción y oponibilidad, ambas prescripciones adquisitivas, las denominadas breve y larga, términos éstos utilizados por el mismo Código.

Título y modos suficientes

Antes de introducimos en el estudio de ambas prescripciones, resulta importante destacar que el artículo 1.892 nos habla del Título y modos suficientes, definiendo al primero como "...el acto jurídico revestido de las formas establecidas por ley, que tiene por finalidad transmitir o constituir el derecho real." Menciona la tradición posesoria como modo suficiente para transmitir o constituir derechos reales que se ejercen por la posesión, y lo que nos resulta más significativo e importante destacar es que en el quinto párrafo del mencionado artículo introduce la "Inscripción Registral" como "modo suficiente para transmitir o constituir derechos reales sobre cosas registrables" en los casos legalmente previstos; y sobre cosas no registrables, cuando el tipo del derecho así lo requiera.

Prescripción adquisitiva breve

Respecto de la prescripción adquisitiva de derechos reales corta, requiere solo de dos años de posesión, con justo título y buena fe, tratándose de muebles registrables hurtados o perdidos. Este plazo estipulado de posesión útil, que debe ser ostensible y continua, se computa a partir de la registración del justo título.

El artículo 1.902 del C. C. y C. define en su primer párrafo el justo título para la prescripción adquisitiva como aquel "...que tiene por finalidad transmitir un derecho real principal que se ejerce por la posesión, revestido de las formas exigidas para su validez, cuando su otorgante no es capaz o no está legitimado al efecto".

El mismo artículo desglosa en el segundo y tercer párrafo la buena fe requerida en la relación posesoria, en primer lugar y en similitud con su correspondiente artículo 4.006, del Código derogado, la define expresando: "...consiste en no haber conocido ni podido conocer la falta de derecho a ella." Para luego, en el tercer párrafo, requerir: "...el examen previo de la documentación y constancias registrales, así como el cumplimiento de los actos de verificación pertinente establecidos en el respectivo régimen especial".

Este tipo de prescripción breve no trae en el nuevo Código mayores novedades, pues requiere de similares requisitos que los exigidos por el art. 4.016 bis, ya que el automotor debe encontrarse inscripto por dos años a nombre del usucapiente y, para ello, debió cumplimentar todos los requisitos de informe de dominio y verificación policial, previo a la petición de su transferencia.

Admiten ambos tipos de prescripciones cfe. el art. 1.901 la unión de posesiones tanto de herederos, respecto de su causante, como de sucesores particulares respecto de sus antecesores, siempre que derive inmediatamente de las otras. Para el caso particular de este tipo de prescripción breve, las posesiones unidas deben ser de buena fe y estar ligadas por un vínculo jurídico.

Prescripción adquisitiva larga

La prescripción adquisitiva de derechos reales sobre cosa mueble registrable, denominada larga, exige un plazo de diez años de posesión.

Esta posesión, al igual que en la prescripción breve, también debe ser ostensible y continua.

La cosa mueble registrable objeto de esta prescripción no debe ser hurtada ni perdida y exige de su poseedor que, si bien no la ha inscripto a su nombre, la haya recibido de su titular registral o de su cesionario sucesivo.

Es requisito indispensable que los elementos identificatorios que se prevén en el respectivo régimen especial sean coincidentes.

Es el último párrafo del artículo 1.899 del Código Civil y Comercial quien trata, expresamente, este tipo de prescripción.

La prescripción adquisitiva larga otorga la posibilidad de inscribir la propiedad a su nombre a un adquirente que ha poseído un automotor por más de diez años y que no ha podido, por alguna razón, hacerlo.

Para ello debe contar con un documento que acredite haber recibido el automotor de su titular registral o de su cesionario sucesivo. Dicho documento bien podría ser un contrato de compraventa suscripto por el titular registral, que luego no suscribió la Solicitud Tipo 08, o una cadena sucesiva de contratos de compraventa desde su titular registral hasta el peticionante.

Se debe acreditar haber cumplido con la verificación física en sede policial y que la misma no arroje observaciones; es decir, que el automotor mantenga las codificaciones de motor y chasis originales coincidentes con las registradas, que surgen del informe de dominio y, por supuesto, de contar con ellos, del título del automotor y cédula de identificación.

El Código, como comentaba, prevé la posibilidad de unir las posesiones. Es el caso del heredero que continúa la posesión del causante. Como también la del sucesor particular respecto de su antecesor, siempre que derive inmediatamente de las otras. Esto último aparece como una reiteración de lo mencionado en el art. 1.899, cuando admite que el poseedor recibe la posesión de su titular registral o de su cesionario sucesivo.

Teniendo todos los requisitos exigidos por el Código de fondo, munido de estos documentos, es necesario presentarse ante el juzgado correspondiente con el debido patrocinio letrado, con el fin de promocionar la pertinente acción, o excepción de prescripción adquisitiva de automotor. Mediante trámite contencioso cumplir con el código procesal local y, así, obtener la sentencia que debe fijar la fecha en la cual, cumplido el plazo de prescripción, se produce la adquisición del derecho real respectivo.

Pareciera dictar el Código Civil y Comercial una regla procedimental al ordenar, en el último párrafo del artículo 1.095 titulado "Sentencia de prescripción adquisitiva", que: "...la resolución que confiere el traslado de la demanda o de la excepción de prescripción adquisitiva debe ordenar, de oficio, la anotación de la 'litis' con relación al objeto, a fin de dar a conocer la pretensión".

CONCLUSIONES

Como adelantáramos en la introducción, el Código Civil y Comercial puesto en vigencia en el año 2015 trajo novedades importantes para aquellos a los que les preocupaba encontrar una solución a aquellos adquirentes de automotores que, por años, han poseído un automotor y que por diferentes causas no pudieron inscribir la transferencia a su nombre.

En un primer análisis, la prescripción de corto plazo pareciera de muy acotada aplicación, sino imposible, ya que el adquirente, tal cual el régimen anterior, para intentarla debe tener el automotor inscripto a su nombre por dos años. Debe haber tenido buena fe al momento de inscribirlo a su nombre, en el sentido de que no conocía ni tenía la posibilidad de conocer la falta de derecho sobre la cosa y que, además, debió solicitar, oportunamente, el correspondiente informe de dominio y realizar la pertinente verificación en sede policial, debiendo inexorablemente ser coincidentes todos los datos identificatorios del automotor (placas, motor, chasis y cristales) con el informe solicitado, como con el Título del Automotor y la Cédula de Identificación, al momento de la inscripción.

En un rápido ejercicio mental es difícil de imaginar cómo una persona podría haber llenado todos esos requisitos, de forma tal que el Registro Automotor admitiera su inscripción y luego, antes de transcurrir dos años, apareciera otra persona intentando reivindicarlo. Entendiendo que cumplido ese plazo no son reivindicables los automotores robados o hurtados si existe identidad entre el asiento registral y los códigos estampados en motor y chasis, cfe. al 2º párrafo del artículo 2.254.

El caso de laboratorio que se nos ocurre nos lleva a pensar que el vicio estaría en la firma del titular registral, no habiendo sido éste quien suscribió la Solicitud Tipo 08, sino otra persona falsificando la de aquel y que se haya certificado esa firma, u otra posibilidad, siendo

el titular registral incapaz, haya firmado y también necesariamente le hayan certificados la firma. Concluyendo que en esta figura solo sería posible cuando la certificación de firma y/o consentimiento del titular registral estuviese viciada por algo (incapacidad, ignorancia, desconocimiento, F 08 incompleto).

Concluyendo, en la prescripción corta a los dos años lo que pierde el derecho a reivindicar la cosa a la persona que fue titular del automotor que por razones dispuso algo que no podía y necesitaba una autorización.

Finalmente, de la lectura de lo dispuesto para la prescripción adquisitiva larga, observamos un verdadero cambio. El articulado referente a este instituto en el Código Civil y Comercial configura una efectiva herramienta que viene a dar solución legal razonable para aquellos compradores que, a pesar de su voluntad de querer realizar la transferencia a su nombre, y así obtener el derecho real de dominio sobre el automotor, se veían impedidos por diversas causas. Desde la ausencia, fallecimiento, radicación en el exterior, o desconocimiento del domicilio del titular registral, hasta la negativa de aquel de firmar por cualquier razón.

A partir de la entrada en vigencia del Código Civil y Comercial, aquella persona que haya adquirido un automotor de manos de su titular registral y cuente con un contrato de compraventa de más de diez años de antigüedad suscripto por éste o, habiéndolo adquirido de otro comprador cuente con la correspondiente cadena de contratos que se inicie desde su titular, tiene la posibilidad de adquirir el derecho real de dominio sobre ese automotor. Como también aquel heredero que continúa la posesión del causante.

Para ello, dicho automotor debe mantener las codificaciones de identificación (motor, chasis, placas, cristales) originales y coincidentes con el Título del



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 DMRPA
- Muestra avisos automáticos basados en las distintas fechas de vencimiento
- Seguimiento paso a paso de las distintas etapas de generación de un envío de legajo o certificado
- Historial que permite efectuar consultas por dominio y conocer el estado actual de un legajo o certificado
- Base de datos con información detallada de todos los registros seccionales del país

Infoauto 3
Gercydas 2
Siap
Sira
Acre
Inhibidos
Sugit



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

Automotor y Cédula de Identificación. Estos últimos elementos pueden o no tenerse, ya que podrían haberse extraviado o robado, lo que se subsana cfe. al DNTR en los Capítulos VIII y IX del Título II.

Deberá contar sí, el usucapiente con un informe de dominio que acredite quién es el titular registral del automotor, la situación jurídica de éste y de su titular, así también las codificaciones de identificación del mismo con las que se pueda corroborar la coincidencia con el Título y Cédula presentados.

Es de relevante importancia contar con la verificación física del automotor, realizada en la sede policial que corresponda, instrumentada mediante la Solicitud Tipo 12 con la que se acredite que el automotor objeto del proceso mantiene las codificaciones de identificación de motor y chasis originales, y son coincidentes con el Informe de Dominio, Título y Cédula.

Teniendo todos los requisitos exigidos por el código de fondo, munido de estos documentos, es necesario presentarse ante el juzgado correspondiente con el debido patrocinio letrado, con el fin de promocionar la pertinente acción, o excepción de prescripción adquisitiva de automotor.

Mediante trámite contencioso cumplir con el código procesal local, y así obtener la sentencia que debe fijar la fecha en la cual, cumplido el plazo de prescripción, se produce la adquisición del derecho real respectivo.

Pareciera dictar el Código Civil y Comercial, una regla procedimental al ordenar en el último párrafo del artículo 1.095, titulado "Sentencia de prescripción adquisitiva", que: "...La resolución que confiere el traslado de la demanda o de la excepción de prescripción adquisitiva debe ordenar, de oficio, la anotación de la Litis con relación al objeto, a fin de dar a conocer la pretensión".

Es de destacar que, siendo a prima facie competencia de los juzgados federales civiles y comerciales donde tramitaría este tipo de procesos, resulta de vital importancia otorgarle dicha competencia a los juzgados provinciales donde tengan jurisdicción los automotores objeto del proceso, conforme a su radicación; ya que esto no solo descomprimiría a los escasos juzgados federales, sino que también facilitaría al usuario poder tramitar y tener acceso a la justicia local. Se sabe que esta acción es de uso común en los juzgados civiles provinciales, ya que allí radica la competencia para las acciones de prescripción adquisitiva sobre inmuebles.

El Código Procesal Civil y Comercial de Entre Ríos, que es el aplicable en la jurisdicción de los autores del presente trabajo, contempla la adquisición del dominio por usucapión en sus arts. 669 y 670 ubicados en el Título VIII del Libro IV de la Parte Especial. Estos artículos mencionan, únicamente, inmuebles; por lo que requerirá de una futura e inminente reforma que incorpore a los automotores dándole el tratamiento conforme a su especie. Mientras tanto, nada obsta que se aplique el código actual adecuándolo a los automotores exigiendo acompañar con la demanda de promoción del proceso un informe de dominio donde consten todos los datos identificatorios y condición jurídica del automotor y los datos y situación jurídica del titular y/o titulares. En ese informe también se acredita que el automotor, objeto de prescripción, no ha sido hurtado ya que de haberlo sido figuraría su denuncia inscripta en el Registro Automotor de su radicación.

Presentar el o los contratos de compraventa que acredite el vínculo jurídico con el titular registral; para el caso de la unión de posesiones, por parte de un heredero, la pertinente declaratoria que lo acredite como tal.

Acompañar la verificación física del automotor sin observaciones conforme al Digesto de Normas Técnico Registrales.

Se admite todo tipo de pruebas, pero el fallo no podrá basarse exclusivamente en la testimonial expresa del inciso 5 del art. 669.

Como prueba documental, además del contrato/s referidos, Informe de Dominio y ST12 referidos, pueden aportarse los comprobantes de pago de los impuestos automotor que cobra cada jurisdicción, como los recibos de pago de seguro obligatorio; asimismo, comprobantes de servicios y/o reparaciones realizados en el automotor.

Se podría ofrecer prueba testimonial, de constatación judicial, informativa respecto de oficiar a la Policía de la jurisdicción acerca de existencia de denuncia de hurto o pérdida del automotor, como también a la Dirección de Rentas provincial.

Será parte necesaria en el juicio quien según el informe de dominio resulte titular registral, al que deberá correrle traslado de la demanda. Para el caso de condominio en la titularidad, todos los condóminos serán parte. En caso de demandado incierto o con domicilio o residencia ignorados se procederá conforme al art. 329 del CPCC provincial.

Se citará, además, mediante edictos por dos (2) días a quienes se consideran con derechos sobre el automotor.

Se dará intervención al agente fiscal.

La sentencia que acoja la demanda dispondrá su inscripción en el Registro Automotor que corresponda y la cancelación de la anterior. El fallo hará cosa juzgada material.

El Registro Automotor deberá receptor el oficio judicial que ordene la nueva inscripción pudiendo utilizarse una ST 08 como minuta, y exigir el cumplimiento de todos los recaudos establecidos por el Digesto de Normas Técnico Registrales para las transferencias ordenadas por autoridad judicial.

BIBLIOGRAFIA

Régimen Jurídico del Automotor - *Decreto Ley 6.582/58.*

Código Civil Argentino.

Código Civil y Comercial de la República Argentina.

Tratado Elemental de Derecho Romano. *Eugene Petit. Editora nacional, México.*

Prescripción Adquisitiva de Dominio. *José Levitan. Ed. Astrea.*

El Régimen Registral del Automotor. *Ventura, Gabriel B. "Tratado de Derecho Federal y Leyes Especiales". Ed. La Ley, Bs. As., 2013.*

Usucapión de Automotores. *Mosset de Espanés.*

Usucapión de Automotores en el Proyecto de Unificación. *Molina Quiroga, Eduardo. Ed. micro-juris.com argentina-2013.*

¿Usucapión de Automotores en el Nuevo Código Civil y Comercial? *Mascheroni Torrilla, Eduardo. Panorama Registral, 18/11/2015.*

Cuadernos del Ámbito Registral. *Dres. Patricia Ferrando, Patricia Merino, Andrés R. Prieto y Christian A. Prieto.*

Código Civil. Análisis jurisprudencial comentado, concordado y anotado. *Ghersi – Weingarten. Nova Tesis, editorial jurídica, 2004.*

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

Por Dr. Javier Jaime Brú -
Interventor del R.S. Pigüé -
Prov. de Buenos Aires

VENTANILLA ÚNICA Y SEGURO OBLIGATORIO

Pareciera que una aspiración razonable de buena gestión burocrática - institucional es la de facilitarle al usuario de un determinado sistema administrativo el acceso a una ventanilla única, entendida ésta como la centralización física y administrativa de todos los trámites y gestiones relacionadas con la obtención y satisfacción positiva de una necesidad particular y/o el cumplimiento de una imposición legal.

La Dirección Nacional de los Registros de la Propiedad del Automotor y Créditos Prendarios puede plantearse como aspiración práctica de buena gestión y cumplimiento de sus fines, el objetivo de brindarle al usuario del sistema la posibilidad de contar, en general, con una ventanilla única para todo lo relacionado con los vehículos (en término genérico) y, en especial, uno de los tópicos puede ser el de otorgar una póliza de seguros.

Así las cosas y en el intento de abordar la problemática, surgen una cantidad de preguntas e inconvenientes que con este trabajo trataremos plantear, señalar o mínimamente responder.

1) CONSTITUCION NACIONAL:

El Art. 14 de la Constitución Nacional (CN), reconoce entre otros el derecho de transitar, de usar y disponer de la propiedad.

A su turno el art. 42 otorga a los consumidores y usuarios de bienes y servicios, en la relación de consumo, derecho a la protección de su salud, seguridad e intereses económicos, a una información adecuada y veraz, a la libertad de elección y a condiciones de trato equitativo y digno. Las autoridades proveerán a la protección de esos derechos, a la defensa de la competencia contra toda forma de distorsión de los mercados, al de la calidad y eficiencia de los servicios públicos.

Por su parte el art. 19 deja sin sanción a las acciones privadas de los hombres, que no ofendan al orden y a la moral pública pero naturalmente que a contrario sensu se abre la puerta al principio de no dañar a otro.

2) NO DAÑAR A OTRO:

El mantenimiento de la paz y de la vida en comunidad impone ciertos respetos, ciertos deberes, ciertos principios, entre ellos el de no dañar a otro. Obviamente que la garantía absoluta del respeto a este principio no se puede obtener. Pues esa garantía absoluta generaría un inmovilismo total, por ello aquel tiene como correlato que ante su frustración aparezca la otra cara de la moneda que en el derecho moderno es el de la reparación. (Arts. 1.716, 1.737, 1.738, 1.740, 1.741 y 1.746 C.C. y C.N.)¹.

3) LEY 24.449, Arts. 68 y 40, Inc. c):

Con el afán de proteger/indemnizar a la comunidad (víctimas de los accidentes de tránsito) el Congreso Nacional dictó la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449 (no han adherido todas las provincias a la misma) que en su Art. 68 establece el Seguro de Responsabilidad Civil Obligatorio Automotor (SRCOA).

1- Piedecabras M. (2010). Seguro obligatorio automotor. Bs.As. Argentina. Rubinzal Culzoni. p. 27. Y también Prevot, J.M. (2012). La Prevención del daño y la responsabilidad civil en el Proyecto de Código Civil y Comercial de la Nación. Revista de Derecho de Daños. Santa Fe. Argentina. Rubinzal Culzoni. p. 75. Boragina, J.C. y Meza, J.A. (2012). Responsabilidad civil contractual y extra-contractual. Revista de Derecho de Daños. Santa Fe. Argentina. Rubinzal Culzoni. p. 99. Rivera, J.C. y Medina G. (1° Ed.) (2012). Comentarios al proyecto de Código Civil y Comercial. Bs. As. Argentina. Abeledo Perrot, p. 892 - 894.

Este seguro dispone que:

- a) Todo automotor, acoplado o semiacoplado y motocicletas debe estar cubierto por seguro que cubra eventualmente daños causados a terceros, transportados o no.
- b) Este seguro obligatorio será anual;
- c) y podrá contratarse con cualquier entidad autorizada para operar en el ramo;
- d) previamente se exigirá el cumplimiento de la revisión técnica obligatoria o que el vehículo esté en condiciones reglamentarias de seguridad si aquella no se ha realizado en el año previo.

Por su parte el Art. 40 establece los requisitos indispensables para poder circular y en el inc. c) hace referencia a que debe llevarse el comprobante de seguro, en vigencia, que refiere el Art. 68.

Vemos aquí una cantidad de requisitos que se suman para poder poner en práctica el mentado seguro, que más abajo iremos desgranando, o sembrando nuevas dudas o interrogantes.

4) EL ROL DE LA SUPERINTENDENCIA DE SEGUROS DE LA NACIÓN (SSN):

La SSN está llamada a actuar necesariamente, pues es la autoridad de aplicación de todo lo que acontezca con los seguros en el territorio de la República Argentina².

El propio Art. 68 de la Ley 24.449 dispone: “de acuerdo a las condiciones que fije la autoridad en materia aseguradora...”.

En la actualidad existen unas 184 compañías aseguradoras en el ámbito nacional y de ellas 111 operan en el ramo de daños patrimoniales³. Y por lo que más abajo se verá esto genera muchos inconvenientes

2- Ley 20.091, Arts. 1 y 64.

3- Fuente: Comunicación SSN 4466 del 20/04/15: aunque solo 65 en automotores y entre ellas solo 5 en transporte público de pasajeros.

pues no todas operan en todo el territorio nacional, sino que algunas son provinciales, otras regionales.

Será ella quien en conjunción con la Dirección Nacional establezca la normativa aplicable.

5) SEGURO OBLIGATORIO DE RESPONSABILIDAD CIVIL AUTOMOTOR:

Dicho seguro nació como una necesidad para cubrir en forma obligatoria los riesgos derivados de la circulación automotriz, pero como es bastante usual en la Argentina, se estableció por Decreto y luego fue recogido legislativamente. Este “parto contra natura” le ha valido distintos planteos de inconstitucionalidad que, si bien no hacen a la esencia del presente trabajo, es bueno tenerlo en cuenta para en un futuro no cometer iguales errores. Las cosas se pudieron hacer mejor⁴.

Si la aspiración es que la ventanilla única funcione, necesariamente como un punto fundamental para que ello sea así, será importante la claridad en la información brindada al usuario de la calidad de seguro que se está imponiendo; el usuario debe tener muy en claro la limitación del tipo de riesgo y los límites de responsabilidad que el mismo conlleva. El Art. 68 de la Ley 24.449 da algunos requisitos que necesariamente deben de cumplirse, pero además delega el resto de las condiciones para que sean fijadas por la autoridad de aplicación en materia aseguradora, esto es la SSN.

Los requisitos y condiciones son:

- a) Debe cubrir como mínimo daños causados a terceros transportados o no; esto excluye obviamente el daño propio.

4- Stiglitz, R.S. y Stiglitz G.A. (5ª Ed. - 2008). Derecho de Seguros. Tº IV, La Ley, p. 219. Y también Stiglitz, R.S. y Stiglitz G.A. (1993). Seguro Automotor obligatorio. Bs.As. Argentina. Abeledo Perrot. págs. 19 - 21.

b) Es obligatorio y anual, implicando que el mínimo de tiempo de vigencia de la cobertura es por un año⁵.

c) Que puede contratarse con cualquier entidad autorizada para operar en el ramo (ver nota 3). Abordaremos más adelante algunas otras consideraciones sobre este tópico.

d) Cualquiera de esas entidades debe otorgar al asegurado el comprobante del pago de seguro. Esto también tiene su complejidad, por los alcances jurídicos que del mismo penden. También más adelante haremos una breve explicación.

e) Impone también el art. 68 que previamente se exigirá el cumplimiento de la revisión técnica obligatoria, o que el vehículo esté en condiciones reglamentarias de seguridad si aquella no se ha realizado en el año previo. Menudo inconveniente implica esta carga puesto que, si bien para los vehículos 0km dicha carga se presume, esto no es así para todos los demás casos, por lo que condiciona de alguna manera la decisión primigenia de optar en este sistema de aplicarlo o no a los trámites de inscripción inicial y también de transferencia, o solo al primero. El no hacerlo para el segundo frustraría parcialmente la aspiración de ventanilla única.

f) El art. 68 si bien hace otras consideraciones que son importantes, aunque no trascendentes, para finalmente disponer un sistema de scoring para establecer un sistema de prima variable de acuerdo al ranking accidentológico del asegurado en cuestión. Tema complejo, que no está en vigencia, pero que generaría complicaciones en la cotización al momento de tomar el seguro.

g) La Superintendencia en sucesivas resoluciones fue adaptando este seguro obligatorio que comenzó con

la Resolución 21.999 del 29/12/92, que después se reemplazó sucesivamente por las Res. 22.058, 34.211, 34.225, 35.863, 38.065 para, en la actualidad, regirnos por la Res. 39.327. De acuerdo a esta última Resolución el riesgo cubierto y el límite de responsabilidad serían:

Cláusula 1 - Responsabilidad Civil hacia terceros. Riesgo cubierto

Cláusula 1.1 - Riesgo Cubierto:

El Asegurador se obliga a mantener indemne al Asegurado y/o a la persona que con su autorización conduzca el vehículo objeto del Seguro (en adelante el Conductor) por cuanto deban a un tercero sólo por los conceptos e importes previstos en la Cláusula 2 - Límite de responsabilidad, por los daños personales causados por ese vehículo o por la carga que transporte en condiciones reglamentarias, por hechos acaecidos en el plazo convenido en razón de la Responsabilidad Civil que pueda resultar a cargo de ellos.

El Asegurador asume esta obligación únicamente a favor del Asegurado y del Conductor por los conceptos y límites previstos en la cláusula siguiente, por cada acontecimiento ocurrido durante la vigencia del Seguro.

La presente cobertura ampara a las personas transportadas mientras asciendan o desciendan del habitáculo.

La extensión de la cobertura al Conductor queda condicionada a que éste cumpla las cargas y se someta a las cláusulas de la presente póliza y de la Ley como el mismo Asegurado al cual se lo asimila. En adelante, la mención del

5- Stiglitz, R.S. y Stiglitz G.A. (1993). Seguro Automotor Obligatorio. Bs.As. Argentina. Abeledo Perrot. p. 121.

Asegurado, comprende en su caso al Conductor:

Cláusula 1.2 - Obligación Legal Autónoma:

Se cubre la Obligación Legal Autónoma por los siguientes conceptos:

1. Gastos Sanatoriales por persona hasta PESOS QUINCE MIL (\$15.000).
2. Gastos de Sepelios por persona hasta PESOS OCHO MIL (\$8.000).

Los gastos sanatoriales y de sepelio serán abonados por la Aseguradora al tercero damnificado, a sus derechohabientes o al acreedor subrogante dentro del plazo máximo de CINCO (5) días contados a partir de la acreditación del derecho al reclamo respectivo, al que no podrá oponérsele ninguna defensa sustentada en la falta de responsabilidad del Asegurado respecto del daño.

Los pagos que efectúe la Aseguradora por estos conceptos, serán considerados como realizados por un tercero con subrogación en los derechos del acreedor y no importarán asunción de responsabilidad alguna frente al damnificado. El Asegurador tendrá derecho a ejercer la subrogación contra quien resulte responsable.

La cobertura comprende la totalidad de los reclamos que se efectúen ante la Aseguradora hasta el límite de PESOS QUINCE MIL (\$15.000) por persona damnificada.

Cláusula 2 - Límite de responsabilidad

a) Se cubre la responsabilidad en que se incurra por el vehículo automotor objeto del Seguro, por los daños y con los límites que se indican a continuación:

1. Muerte o incapacidad total y permanente por persona PESOS DOSCIENTOS MIL (\$200.000).

2. Incapacidad parcial y permanente por la suma que resulte de aplicar el porcentaje de incapacidad padecida sobre el monto previsto para el caso de muerte o incapacidad total y permanente. Dicha incapacidad parcial y permanente se sujetará al Baremo que figura en el cuadro de la Cláusula 9.

3. Un límite por acontecimiento en caso de producirse pluralidad de reclamos igual al doble del previsto para el caso de muerte o incapacidad total y permanente.

b) El Asegurador toma a su cargo, como único accesorio de la obligación asumida, el pago de costas judiciales en causa civil incluido los intereses, y de los gastos extrajudiciales en que se incurra para resistir la pretensión del tercero (Artículo 110 de la Ley N° 17.418).

Ahora bien, siguiendo con el desorden prelativo normativo, vemos que “el seguro pensado en el artículo 68 es respecto de los terceros, transportados o no, que puedan resultar víctimas de un accidente de tránsito, y esta interpretación es acorde a la sistemática propia de la Ley Nacional de Tránsito.

La cláusula contractual sólo prevé el pago de los daños personales, o sea que los riesgos sólo se vinculan con la persona, cuando la ley no distingue entre daños personales o daños materiales, o sobre los bienes de las personas transportadas o no.

La problemática respecto de los límites ha sido tratada en un apartado especial, pero aquí reiteramos nuevamente que en la norma legal no existen límites y sí existen, y bastante exiguos, en la póliza contractual”⁶.



6- Piedecabras, M. (2010). Seguro obligatorio automotor. Bs.As. Argentina. Rubinzal Culzoni, p. 196.

“A pesar de ello, al dictarse la resolución 22.058/92, la Superintendencia de Seguros de la Nación, en su afán de establecer de un ‘modo uniforme las condiciones contractuales correspondientes a esa cobertura mínima’, y con el argumento de favorecer a las aseguradoras una fácil reproducción del texto, introduce un fresco entre las condiciones generales.

En una sola disposición (cláusula 3) de treinta renglones incorpora, entre aquellas, seis condiciones particulares, como lo son las citadas coberturas.

Este inédito, fundado en el propósito de uniformar el contenido de las pólizas, constituye:

- a. Una desnaturalización del texto expreso de la Resolución SSN 21.999, que en su artículo 1, inciso a), califica las garantías asegurativas, como mínimas.
- b. Importa un quebrantamiento de los móviles de la antedicha resolución expuestos en los considerandos, donde se expresa la necesidad de tener en cuenta “la finalidad de protección de las víctimas de los accidentes de tránsito...”, en tanto se utiliza la predisposición contractual para transformar lo mínimo en máximo.
- c. Ello ha conducido a una grave alteración del contenido negocial de la póliza, por cuanto los topes de cobertura, que deben ser contenido de condiciones particulares, han sido sorpresivamente introducidos entre las condiciones generales, con el defectuoso título de límites de responsabilidad, y con el inusitado efecto de tratarse, ahora, de una cláusula predispuesta”⁷.

“Como se advierte, a través de una resolución de una entidad autárquica, se han establecido topes indemnizatorios en favor de las víctimas de la circulación, cuando el daño, como presupuesto de la responsabilidad civil, es tema regulado por el Código Civil donde el principio general es el contrario, ya que lo que se prevé en las normas generales es un sistema de reparación integral (art. 1.068 C.C.), comprensivo incluso del daño moral (art. 1.078 C.C.)”⁸.

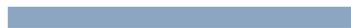
7- Stiglitz, R.S. y Stiglitz, G.A. (1993). Seguro Automotor obligatorio. Bs.As. Argentina. Abeledo Perrot, p. 32.

No cubre por ende daños superiores a los pesos 200.001, ni mucho menos daños parciales o totales del vehículo ni propio ni ajeno, ni robo, ni hurto, etc. etc. Debe comprender el usuario que ésta es una póliza básica y mínima. Básica, porque tiene una delimitación objetiva del riesgo y, mínima, pues sus valores así lo son⁹.

Naturalmente que esta póliza básica de ninguna manera otorgará servicios adicionales como puede ser asistencia mecánica o de remolque ante infortunios excepto, claro está, que las aseguradoras quieran funcionar a quebranto, y los asegurados por su parte nada podrán reclamar por tal motivo.

El usuario, como venimos diciendo, tiene que tener claro también que salvo orden y autorización en contrario dada en conjunto por DNRPA, SSN y las aseguradoras¹⁰ sólo y sólo si el Registro lo único que hace es otorgar un certificado de cobertura por cuenta y orden de una determinada compañía aseguradora, revelador de la existencia de una póliza, en eso y en nada más que eso se agota su tarea, no será receptor de ningún tipo de reclamo en relación a cualquier siniestro que se genere (ver punto 20).

El Registro sólo tomará la cobertura de seguro obligatorio, pues las restantes coberturas necesariamente deberán ser pactadas con cada aseguradora. Si esto no fuera así el caos nos inundaría rápidamente, pues no podría cotizarse todos y cada uno de los riesgos que para el mercado automotor existen. Ni tampoco los Registros serán bocas receptoras de siniestros, ni reclamos posteriores, excepto sobre endosos sobre cambio de motor o chasis, no sobre cambio de tipo o uso, pues siempre el seguro será obligatorio y básico,



8- Stiglitz, R.S. y Stiglitz, G.A. (5ª ed.) (2008). Derecho de Seguros. Tº IV, La Ley, p. 224.

9- Stiglitz, R.S. y Stiglitz, G.A. (1993). Seguro Automotor obligatorio. Bs.As. Argentina. Abeledo Perrot, págs. 15, 40 y 96; y también Piedecabras, M. (2010). Seguro obligatorio automotor. Bs.As. Argentina. Rubinzal Culzoni, p. 235.

10- Las órdenes de realizar otras actividades diversas a la expedición del certificado de cobertura y/o el comprobante de seguro obligatorio, deberán necesariamente ser de las 3 entidades en conjunto, de lo contrario resultaría imposible actuar, pues estaríamos recibiendo órdenes diferentes de 65 aseguradoras.



Desde 1964 nos dedicamos a la administración de riesgos, asesoramiento y producción de seguros para individuos, Pymes e instituciones (pólizas colectivas para Asociaciones y Colegios Profesionales).

Praxis Profesional:

Nos especializamos en seguros de Responsabilidad Civil para Abogados, Procuradores, Escribanos, Contadores, Encargados de Registros del Automotor, Gestores y otras profesiones.

Obligaciones Patronales:

Combo de ART + Seguros de Vida Colectivos.

Cauciones:

Seguros de Garantía para aspirantes a Encargado de Registro.

Personales:

Hogar, automóviles, Vida y Capitalización.

salvo, como antes dijimos, orden en contrario (ver punto 20).

El SRCOA está regulado actualmente por el art. 68 de la Ley 24.449 y la Resolución SSN 39.327.

En el seguro de responsabilidad civil, y su forma de protección, en términos generales aparecen, filosóficamente, dos posturas opuestas:

- 1) La que establece que el seguro es para resguardar el patrimonio del asegurado.
- 2) La que sostiene que el seguro es para protección del damnificado/víctima.

5.1. en relación a la primera postura podemos sostener:

5.1.1. El seguro de responsabilidad civil obligatorio automotor (SRCOA), lo que presupone es una garantía limitada de amplia base subjetiva, de pesos actualmente doscientos mil, de costo más económico, y accesible para el mercado y con ello poder tener cobertura dentro de esos límites, pero que de ninguna manera deroga el sistema general de la estructura del seguro voluntario, en cuanto a exclusiones y franquicias, cargas y caducidades de las condiciones del contrato, pues de lo contrario, la asunción de riesgos excluidos o limitados pero derogados por el sistema de obligatoriedad, desestabilizan el esquema de cobertura y reservas estadísticas y actuariales propia de la actividad asegurativa.

5.1.2. El seguro obligatorio como finalidad social implica que todos puedan y deban acceder a él, pero de ninguna manera es una derogación del sistema asegurador, y un bill de indemnidad respecto del cumplimiento de otras obligaciones provenientes de otros marcos regulatorios (p. ej.: carnet para conducir, que dicho sea de paso también es impuesto por la Ley de Tránsito). Pues si esto fuera así, la estructura y dinámica del seguro debería compensarse por otras vías para no ingresar rápidamente en quebrantos.

5.1.3. Si bien la obligatoriedad implicaría de suyo una mayor cantidad de asegurados (base amplia subjetiva), en forma pareja crecerían la cantidad de riesgos asegurados y siniestros a atender, los que deberían liquidarse sin límites asegurativos (exclusiones de cobertura).

5.1.4. Las entidades aseguradoras no son entidades de beneficencia (art. 2, Ley 20.091), sino por el contrario son entidades con fines de lucro (sociedades anónimas) o mutuales (aunque en estos casos la propia mutualidad no habilita al dispendio, sino al mayor cuidado), pero que aun así deben responder por el manejo de fondos de terceros, dentro del buen proceder de un hombre de negocios (art. 1.725 del C.C. y C.). Entidades que se encuentran fuertemente reguladas y controladas dentro del esquema de la Ley 20.091.

5.1.5. Si los contratos establecen exclusiones precisas de cobertura no es para birlar la posibilidad de cobro de las víctimas, sino para establecer sus encajes de provisiones y reservas para luego poder distribuir los fondos adecuados para cada siniestro.

El monto a pagar por la póliza tiene íntima relación con el riesgo asegurado; no es improvisado y el organismo rector (SSN) controla el tipo y la manera de suscribir los riesgos, y les impone a las aseguradoras la obligación de no perder (ver Resolución SSN N° 32.080 del 25/06/07).

Así, si suscribo mal, pagaré mal, si suscribo con déficit, pagaré con déficit.

En la suscripción (modalidad de contratación técnica que incluye entre otras cosas: que las tarifas elaboradas contengan principios de equidad, suficiencia, homogeneidad y representatividad, permitiendo un resultado técnico positivo, tipo de seguro, extensión, territorio, tipo y antigüedad y uso de rodados, etc.) está obviamente incluida la cantidad y calidad de exclusiones de cobertura, pues están delimitando tanto la calidad como la cantidad del sujeto como

del objeto contratado, y en base a ello se formulan los cálculos actuariales y se contratan entre otras cosas, los reaseguros¹¹.

5.1.6. Si los contratos establecen exclusiones precisas de cobertura, entonces, por qué pagar por los siniestros que se encuentran excluidos de las mismas. Si los hago, dichos pagos serán impropios y generarán a la corta o a la larga un desbalance para atender a siniestros que precisamente estén dentro de las coberturas contratadas. En buen romance, aquellos que pagaron bien, tienen el seguro vigente temporalmente y su carnet también al día, se verán desplazados en el mantenimiento indemne de su patrimonio (art. 109 LS) ante un siniestro, por aquellos que invocando tan solo el seguro obligatorio automotor sin otra consideración acerca de la regularidad vivencial del mismo, obtengan la protección de la aseguradora.

Los recursos no son elásticos y sólo deben de atender los siniestros que tienen cobertura, los demás están fuera de su alcance.

5.1.7. La paz social, como función que pretende la norma del seguro obligatorio con cobertura indiscriminada, tiene como correlato el generar el desorden social dentro del sistema asegurador.

No todo se puede cubrir, el seguro siempre es limitado, aun cuando sea obligatorio¹².

11- Reaseguro: es la traslación del riesgo asegurado hacia otro asegurador. Comúnmente para la rama automotores la modalidad que se contrata es la siguiente:

Obligatorio: compromisos que asumen Aseguradora y Reaseguradora a la cesión y aceptación de ciertos porcentajes de riesgos. No proporcional: la base de los proporcionales es el siniestro y no el riesgo. Se asumen los costos de los siniestros por encima de un valor absoluto, que es llamada prioridad. Exceso de pérdida: llamados también XL por riesgo y/o evento. Abona siniestros pagados por encima de la prioridad, no cediendo primas.

12- Piedecabras, M. (1999). Régimen legal del seguro. Ley 17418. Bs.As. Argentina. Rubinzal Culzoni, P. 359.

Veamos:

- Es obligatorio tener seguro para circular con automotores; de la misma manera es también obligatorio, para conducir automotores, poseer un carnet habilitante adecuado por categorías y vigente (art 37, Ley 24.449 y art 33, inc. y), Ley 26.363).

- También es necesario que el seguro tenga una vigencia temporal limitada, pues los seguros no viven más allá del tiempo de vigencia contratado, como de la misma manera los carnets de conducir no perduran más allá de la vigencia administrativa otorgada.

- Pregunto entonces: ¿Si el seguro obligatorio automotor estuviera vencido temporalmente y se produjera un siniestro, también habría que atenderlo?

La respuesta siempre es negativa. De sostenerse la respuesta afirmativa, y con ello atender todos los siniestros ocurridos fuera de la vigencia temporal de los seguros, alcanzando el ideal de la ley -atento que estarían siempre protegidos todos y cada uno de los vehículos circulantes, con una sola condición, que al menos alguna vez hubieran contratado una póliza de seguro automotor- también, y como efecto reflejo no querido e ineludible, se generaría el necesario quebranto irreversible del sistema asegurador, pues los ingresos por cobro de pólizas serían exiguos, en relación a los siniestros afrontados.

El aforismo sería:

“Saque una sola vez un carnet y un seguro y siempre estará sin límite de tiempo protegido, aunque ambos o alguno de ellos estuvieran vencidos”.

Tanto el carnet (autorización administrativa) como la póliza (contrato) son renovables, pero siempre a instancia de parte, nunca sin esta actitud personal del conductor y/o asegurado, aun en los supuestos de renovación automática de pólizas, que debe previamente estipularse una cláusula que prevea esa especial situación, de lo contrario ni el carnet, ni el contrato asegurativo podrán volver a tener vigencia temporal.

En consonancia con esta postura, la jurisprudencia tiene dicho que:

“Si la póliza incluía una cláusula por la cual no se indemnizarían los siniestros producidos mientras el vehículo era conducido por personas no habilitadas, la aseguradora puede válidamente oponerse al pago de la reparación reclamada por el tercero víctima del accidente si se comprobó que el conductor carecía de registro habilitante. Cuando el vehículo es conducido por quien carece de registro habilitante se produce contractualmente un supuesto de inexistencia de cobertura y no puede la víctima pretender que la condena alcance a la aseguradora que al momento del accidente carecía, por ese motivo, de vínculo con el responsable. Se trata de un supuesto de limitación del riesgo o no seguro, donde también resultaban extrañas las consideraciones relativas a la función social del seguro y a la protección de la víctima (C.N.Civ., Sala H, 26/12/96, “Herrera Verónica c/ Portillo, Nélide s/ Daños y Perjuicios”).”

5.1.8. Se debe respetar el límite de cobertura, pues la póliza contratada tiene, por llamarla de alguna manera didáctica, dos tramos que definen el costo de la prima y la cobertura consecuente:

El primero, que cubre el seguro obligatorio de responsabilidad civil automotor por una suma de \$200.000 (pesos doscientos mil), por muerte o incapacidad total y permanente por persona.

Y un segundo tramo, que cubre el seguro voluntario de responsabilidad civil automotor con un límite de cobertura por \$4.000.000 (pesos cuatro millones).

El superar el límite de \$200.000 para atender siniestros provoca la violación del límite de cobertura y rompe nuevamente el equilibrio contractual en particular y el esquema asegurativo general, por lo antes expresado (ver puntos 5.5. y 5.6.).

5.1.9. El seguro obligatorio podrá derogar eventualmente alguna exclusión de cobertura (p. ej.: falta de

carnet habilitante), pero nunca puede derogar el límite de responsabilidad de \$200.000 que establece dicho seguro.

La única manera de superar el límite de responsabilidad de \$200.000 sería aplicando el seguro voluntario (segundo tramo), pero en tal caso se encontraría con la barrera de la exclusión de cobertura (p. ej. por falta de carnet habilitante).

Así debe ser muy clara la información que se le brinde al usuario, para no creer que con el seguro obligatorio tiene protección por todo y para todo; debe saber muy claramente que la protección que adquiere es limitada.

5.1.10. No se podría, sin violar la congruencia del sistema, utilizar el primer tramo del seguro -obligatorio- para derogar la exclusión de cobertura por falta de carnet y, a renglón seguido, utilizar el segundo tramo del seguro -voluntario- para fijar una indemnización superior al límite de responsabilidad de \$200.000, dispuesta por el seguro obligatorio; hacerlo sería violentar el derecho de propiedad del sistema asegurador.

En suma: se debe aplicar ‘in totum’ o el plexo normativo y obligacional del seguro obligatorio o el plexo normativo y obligacional del seguro voluntario, pero nunca sus parcialidades para armar la póliza ni la indemnización que más convenga.

5.2. En relación a la segunda postura podemos sostener que:

5.2.1. La víctima del accidente de tránsito nada debe demostrar, excepto que participó de un accidente y que alguno de los participantes tiene seguro.

5.2.2. Es ajena a él el análisis de la culpa y de la responsabilidad.

5.2.3. No le son oponibles las defensas que la aseguradora podría oponer al asegurado y que fueran anteriores al siniestro.

5.2.4. Tampoco le serán oponibles los límites de cobertura.

Como complemento de todo lo anterior, un tema por demás preocupante resulta ser la responsabilidad del Estado por omisión¹³.

Por qué esta cuestión, porque si el Estado, vía imposición legal, obliga a sus habitantes y ciudadanos a contratar un seguro obligatorio para poder circular, el contralor del cumplimiento de esta obligación no puede ser delegada en nadie, solo en el propio Estado debe controlarla. De ser esto así, el incumplimiento de esta obligación de manera refleja impactaría en la responsabilidad del Estado por la falencia del contralor en cuanto al cumplimiento de la circulación vehicular, sólo y sólo sí con una póliza de seguro automotor obligatorio.

De esta premisa se abren tres abanicos: 1) Si la intención de la estructura del seguro obligatorio está en defensa del patrimonio del asegurado o en la protección del tercero víctima, 2) si la acción es directa contra el Estado o necesariamente debe participar en su carácter de tercero citado, teniendo como principal demandado al conductor y/o propietario y/o tenedor del vehículo no asegurado, 3) de qué daños responde el Estado, si de todos o solo de los daños que absorban el límite de cobertura del seguro de vida obligatorio y, en tal caso, si siempre el Estado pagaría, o sólo en el caso de verse frustrada la condena al conductor no asegurado. Esto tiene su incidencia también en forma particular en el transporte público de pasajeros donde el contralor es mucho más estricto, el Estado no tendría excusa alguna ante el deficitario o nulo contralor contando, además, con un tinte diferencial respecto de los particulares pues en el caso del transporte, como más abajo se verá, hay una franquicia que estaría fuera de la cobertura del seguro obligatorio.

13- Piedecabras M. (2010). Seguro obligatorio automotor. Bs.As. Argentina. Rubinzal Culzoni, p. 367 y ss. Stiglitz, R.S. y Stiglitz, G.A. (5º ed., 2008). Derecho de Seguros. Tº IV, La Ley, p. 239 y ss.

6) INSCRIPCIÓN INICIAL:

Al concurrir, entonces, el usuario del sistema al mostrador de un Registro Seccional para inscribir un vehículo Okm., además de registrarlo obtendrá un seguro obligatorio. Y por lo dicho más arriba el R.S. deberá informar acabadamente que el seguro que obtiene es limitado en cuanto al riesgo (sólo lesiones y/o muerte y daños a cosas de terceros no transportados y daños a personas transportadas quedando excluidas todas las demás coberturas) y en cuanto al monto, en la actualidad \$200.000 (pesos doscientos mil) por incapacidad total y permanente por persona, gastos sanatoriales por persona hasta \$15.000 (pesos quince mil) y gastos de sepelio por persona hasta \$8.000 (pesos ocho mil). Optará allí, en el mostrador por alguna de las compañías de seguros del mercado y, juntamente con la entrega de la documentación registral, se entregará un certificado de cobertura (elemento provisorio demostrativo de la contratación del seguro hasta tanto la aseguradora elegida le remita al domicilio el contrato llamado póliza). Según el Decreto 1.716/08 reglamentario de la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial N° 26.363 tan solo se requeriría un comprobante, actuando el mismo como prueba suficiente de la vigencia del seguro obligatorio automotor exigido por el art. 68 de la Ley 24.449.

7) TRANSFERENCIA:

Como se ha ido planteando a lo largo de este trabajo, si la intención del legislador es que todo vehículo que circula se encuentre asegurado, el íter del acto de transferencia, y su resultante deberá estar abarcado por esta intención. Entonces, nuevamente al concurrir el usuario a un R.S., a realizar una transferencia, obtendrá juntamente con ella un seguro mínimo de responsabilidad civil obligatoria sobre el vehículo que adquiere.

El Registro Seccional constatará si el vehículo a transferir se encuentra asegurado y, en tal caso, a nombre de quién se encuentra el seguro, si a nombre del titular registral o de un tercero tomador del riesgo, y hasta cuándo tiene vigencia temporal el

mismo. Todo esto, puesto que, verdad de Perogrullo mediante, el auto seguirá circulando, pese a que durante ese período de tiempo el seguro esté a nombre del transmitente y el auto en cabeza del adquirente.

Más abajo se verá qué pasa si el acto de transferencia resulta observado.

8) LEASING:

Atento que por la característica de este contrato la propiedad permanece en cabeza del dador del leasing y el vehículo en poder y uso del tomador, el seguro en general se encuentra a nombre del primero, aunque el pago del costo es a cargo del segundo quien, además, está obligado a informar en un muy breve lapso de tiempo de todo lo que ocurra con el vehículo en cuestión para que el dador pueda informar debidamente a la aseguradora. Se pacta también una cláusula de indemnidad del tomador respecto del dador, pero esto no implica que el dador no pueda ser responsable ante un tercero víctima, con lo que el SRCOA deberá ser exigido en este tipo de contratos.

9) LOS CONTRATOS DE PRENDA:

En general vienen con seguro incorporado con coberturas superiores a las que presenta el SRCOA igual que con el leasing, cuando provienen de bancos o financieras, pero no ocurre lo mismo cuando la contratación es entre particulares, situación que conlleva a mantener la exigencia y tomar la misma modalidad arriba explicada, sea para inscripción inicial, sea para transferencia.

10) ESCRITURA PÚBLICA:

Será el escribano interviniente quien deba incluir una cláusula en la escritura previendo la obligatoriedad de la toma de un seguro y la elección de la aseguradora.

11) PROPIEDAD FIDUCIARIA:

El fiduciario será el encargado de la contratación del SRCOA (Art. 1.684 C.C. y C.N.).

12) M.A.V.I. (maquinaria agrícola vial e industrial):

También por la Ley 24.673 se dispone la incorporación al parque automotor de toda maquinaria agrícola, incluidas tractores, cosechadoras, grúas, maquinarias viales y todas aquellas que se auto propulsen. Tal obligación lleva implícita que esos vehículos también deben estar protegidos por un seguro obligatorio, puesto que circulan en la vía pública o estando afectados a una determinada explotación u obra pueden causar daños a terceros. La pregunta es si el seguro que debe cubrir estas MAVIs es este seguro obligatorio mínimo de responsabilidad civil o un seguro más específico que es el seguro técnico. Obviamente que por un tema temporal la Ley de MAVI es posterior a la Ley de Tránsito y, entonces, en el Art. 68 no están incluidas. Tampoco la Ley 26.363 hizo referencia alguna en este aspecto. El seguro técnico tiene sus particularidades que brevemente en la nota explicaremos¹⁴. Circunstancia que lleva a una nueva dificultad en la instrumentación del sistema.

13) MOTOVEHICULOS (cascos):

El art. 68 impone para las motocicletas el seguro obligatorio. La pregunta es si ¿lo será tanto para la circulación o no en la vía pública, dado que algunos cuatriciclos y algunas motos de alta cilindrada no pueden circular por ella?, en consecuencia, podría resultar en éste último caso facultativo. Sí en cambio

14- Seguro técnico: es un seguro específico para cubrir maquinaria y equipo a partir del momento en que se encuentra efectuando su función específica, sobre la superficie terrestre y en tierra firme, incluyendo su eventual tránsito terrestre y transporte terrestre (siempre que se efectúe por sus propios medios y/o unidades propias del asegurado), y/o depósito terrestre. Quedan cubiertas contra pérdidas y/o daños materiales externos, siempre que tales pérdidas y/o daños se produzcan en forma accidental, súbita e imprevista, mientras se encuentren dentro del territorio de la República Argentina. Los límites de Responsabilidad Civil por la rama del Seguro Técnico son menores que los de la rama Automotores (ronda los \$150.000, nada más) y ampara a terceros excluyendo transportados y daños a propiedad de terceros.

resulta obligatorio el uso del casco protector para la persona del conductor como para el acompañante. La referencia al uso obligatorio del casco estará dada con independencia del lugar de circulación, puesto que es el único elemento objetivo protectorio de parte de la integridad física de las personas que circulan a bordo de los mismos atento la carencia de otra estructura que los proteja. Antes existía la exclusión de cobertura para el acompañante si estaba debidamente contratado. En la actualidad esto ya no es así, siempre se encuentra cubierto, pero trae como correlato la exigencia sí o sí del uso del casco protector para dar cobertura (Art. 33, inc. S, Ley 26.363).

14) TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS:

Tener presente que en éste caso en particular es mucho más sensible el objetivo querido por la Ley SRCOA. El transporte público de pasajeros tiene por finalidad el trasladar a personas sanas y salvadas entre un lugar de ascenso y el lugar de descenso del pasajero. Es un servicio público y, como tal, tiene control estatal, pero también un control estatal diverso pues dicho servicio se presta a lo ancho y a lo largo del país en jurisdicciones específicas y de manera interjurisdiccional; lo que lleva a la interacción de diversos cuerpos normativos generales y especiales. En dicho seguro, no operan todas las aseguradoras del mercado, sino tan solo 5. Además, los seguros para transporte público tienen una franquicia cuyo monto siempre es a cargo de la empresa de transporte. Franquicia que se discute si es o no oponible a la víctima¹⁵.

15- Piedecabras, M. (1º ed., 2010). Seguro obligatorio automotor. Santa Fe. Argentina. Rubinzal Culzoni, p. 324 y fallos allí citados; también Fumarola, L.A. (2012). Responsabilidad Civil por el transporte de personas y cosas en el proyecto de Código Civil y Comercial de la Nación. Revista de Derecho de Daños. Santa Fe. Argentina. Rubinzal Culzoni, p. 441. Y, además, Stiglitz, R.S. y Stiglitz, G.A. (5º ed., 2008). Derecho de Seguros. Tº IV, La Ley, p. 239 y ss.

15) AUTORIZADOS A CONDUCIR:

Atento lo usual que resulta en el mercado automotor la autorización para conducir por terceras personas, merece contemplarse este tópico.

a) Se encuentra discutida tanto doctrinaria como jurisprudencialmente la cobertura del conductor autorizado. Así hay quien entiende que el conductor autorizado es un asegurado más y ante el dolo o culpa grave en la conducción vehicular y la provocación de un siniestro por dicha causa, el asegurador no debe responder y en la posición exactamente opuesta quien entiende que el conductor asegurado es un tercero por quien debe responder. Lamentablemente, dependerá de la aseguradora con la que se haya contratado y la posición que ésta adopte como también del tribunal que entienda en la causa, la suerte que va a correr el titular registral y tomador del seguro en tener que responder o no por el desempeño dañoso del conductor autorizado¹⁶.

b) No ocurre lo mismo con el conductor dependiente del asegurado, en que la aseguradora debe responder, siempre y cuando el siniestro ocurra con motivo o en ocasión de la relación laboral (Art. 1.753 C.C. y C.N.).

16) LEALTAD COMERCIAL, Ley 22.802 Y DEFENSA DE LA COMPETENCIA, Ley 25.161:

16.1. Lealtad Comercial: La exposición de motivos de la Ley 22.802 señala que el objetivo que se pretende es “proteger al consumidor a la vez

16- Barbato, N. (1999). Culpa grave, derecho civil y derecho de seguros. Revista de Derecho Privado y Comunitario. Seguros I. Rubinzal Culzoni. Bs. As. Argentina, p. 175 y ss. Y también Perucchi, H. y Perucchi, J. I. (1º ed., 2015). Código Seguro. Tomo II, Bs.As. Argentina. Comunicación y proyectos SRL, p. 104 y ss.

que facilita al comerciante el conocimiento de la legislación a la que debe adecuarse (...) es también objetivo del mismo proteger a los productores de determinadas regiones o áreas...”.

“El objetivo de la ley es el ordenamiento de la actividad comercial, la garantía de protección a los eventuales consumidores y a los derechos de los competidores leales del infractor... estas consideraciones nos llevan directamente a señalar que, en lo que se refiere al bien jurídico protegido, podemos afirmar que son dos claramente definidos: por un lado, la protección a los consumidores respecto de posibles prácticas engañosas e insuficiencia en la información respecto de productos y servicios publicitarios y puestos a la venta, y por el otro, la protección al comerciante honesto y veraz, incluyendo a quienes producen e introducen en el mercado bienes y servicios”¹⁷.

“El fin de la Ley 22.802 de Lealtad Comercial es evitar que, los consumidores, mediante publicidades poco claras o engañosas, sean inducidos a error o falsedad en la adquisición de mercaderías o en la contratación de servicios, pues de este modo se protege el derecho de aquellos a una información adecuada, completa y veraz, con relación al consumo, según lo dispone el art. 42 de la CN”. (ED 191-30).

“El bien jurídico protegido por la Ley 22.802 es la lealtad en las relaciones comerciales, que abarca los derechos del consumidor y los de los competidores, tutelando la libertad, la debida información y la transparencia en las actividades comerciales”. (LL. 1997-D-74/647).

En ésta dinámica cabría hacer una distinción entre “oferta al público” y “promesa al público”. “La promesa

al público, como negocio unilateral vinculante de por sí, independientemente de la aceptación, apenas hecha pública y la oferta al público, como elemento de un contrato futuro, al que le haría falta la aceptación de la persona a quien le convenga, persona momentáneamente indeterminada, ...mientras la promesa de por sí es fuente de obligaciones, la oferta al público es un elemento del eventual contrato, vinculante solo cuando se ha fundido en la aceptación, dando vida al acuerdo de voluntades”¹⁸.

“La búsqueda de la lealtad comercial hace a la transparencia del mercado y es necesaria, máxime en estas cuestiones donde se ponen en juego productos o servicios cuyo valor intrínseco está directamente relacionado con la empresa que los presta, que los brinda, que los vende y en él (el seguro) se comprometen fines que hacen a la confianza pública y al ahorro público. Lo cierto es que la ley fue pensada para los productos, mercancías codificadas, y no para un producto o servicio de naturaleza más compleja y problemática como el seguro; sin perjuicio de ello, es necesario plantearse la posibilidad de que las normas de lealtad comercial sean mucho más amplias y omnicomprensivas que las actuales”¹⁹.

Atento que va a ser el R.S. la boca de expendio de este seguro, necesariamente deberá exponerse en forma clara y transparente el producto que se ofrece. Esto encierra una dificultad puesto que la evaluación que pueda hacer el R.S. respecto de la oferta que hace de los seguros estará dada única y exclusivamente por la información que pueda brindar en forma objetiva la página de la SSN en relación a cada aseguradora.



18- Moroni, C.E. (1990). La Promesa al público. Bs.As. Ed. Depalma. p. 77.

19- Piedecabras, M. (1ª ed., 2002). Responsabilidad civil por liquidación de empresas de seguros. Bs.As. Argentina. Rubinzal Culzoni, p. 128.



17- Luzi, N. C. (2000). Ley de Lealtad Comercial. Bs.As. La Ley. P. XIII.

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.

16.2. Defensa de la competencia: La Constitución Nacional en el art. 42, segundo párrafo, dispone: “Las autoridades proveerán a la protección de esos derechos, a la educación para el consumo, a la defensa de la competencia contra toda forma de distorsión de los mercados, al control de los monopolios naturales y legales, al de la calidad y eficiencia de los servicios públicos, y a la constitución de asociaciones de consumidores y de usuarios.

Por su parte, en un rango legislativo más bajo, la Ley 25.156 de Defensa de la Competencia describe qué acciones y conductas están prohibidas en su art. 1º: “están prohibidos y serán sancionados de conformidad con las normas de la presente ley, los actos o conductas, de cualquier forma manifestados, relacionados con la producción e intercambio de bienes o servicios, que tengan por objeto o efecto limitar, restringir, falsear o distorsionar la competencia o el acceso al mercado o que constituyan abuso de una posición dominante en un mercado, de modo que pueda resultar perjuicio para el interés económico general”.

En suma, lo prohibido serían acciones tendientes a:

- a) Limitar la competencia o el acceso al mercado de seguros.
- b) Restringir la competencia o el acceso al mercado de seguros.
- c) Falsear la competencia o el acceso al mercado de seguros.
- d) Distorsionar la competencia o el acceso al mercado de seguros.
- e) Constituir abuso de posición dominante en el mercado de seguros.
- f) Obtención irregular de ventajas competitivas significativas en el mercado de seguros.

A su vez, es el propio art. 68 de la Ley 24.449 el que impone que la cobertura dice que: “podrá contratarse con cualquier entidad autorizada para operar en el ramo...”, desemboca entonces en la obligación de hacer participar en el negocio a todas las aseguradoras que estén habilitadas para operar en el ramo automotor, obligación que deviene de transparentar el mercado, de evitar monopolios u oligopolios. Como antes señalaba, de las 184 del mercado, 111 pertenecen a riesgos patri-

moniales, pero tan solo 65 operan en automotores, y de éstas 65, únicamente 5 corresponden al transporte público de pasajeros, (que tiene un régimen particular de franquicia que no contempla el seguro obligatorio, y mucho menos el monto mínimo por acontecimiento, razón por la cual quizá se necesitaría o la elevación del monto que cubre o un apartado específico para este tipo de automotor).

Todo lo reseñado en este capítulo en el mercado de seguros tiene una gran aplicación, con solo pensar las cesiones de carteras, transferencias de activos sin pasivos, acuerdos de hecho para transferir carteras, transferencias encubiertas de fondos de comercio, propaganda distorsionada, contratación abusiva generalizada²⁰.

Desde otro ángulo, Norberto Eduardo Spolansky²¹, citado por Piedecosas²², sostiene que en el derecho argentino se garantiza a cada uno de los habitantes la participación en la creación, existencia y mantenimiento de un mercado competitivo (art 42, 2º párrafo, C. N.): “afirmar esto significa que todos y cada uno de los habitantes de la Nación gozan del derecho de competir”.

En suma, no podría el propio Estado con su acción generar conductas que cayeran en las tipificaciones de la ley.

17) DEFENSA DEL CONSUMIDOR, Leyes 24.240 y 26.361:

Desde la manda constitucional del art. 42, primer párrafo, donde se dispone que: “Los consumidores y usuarios de bienes y servicios tienen derecho, en la relación de consumo, a la protección de su salud, seguridad e intereses económicos; a una información adecuada y veraz; a la libertad de elección y a condiciones de trato equitativo y digno (...)”; a la restante legislación dictada en la reglamentación de esos derechos tanto la primigenia 24.240 (consumidores en general) como su modificatoria 26.361 (que reconoce a los consumidores de seguros) pretenden dar protección a esta categoría de habitantes y ciudadanos “los consumidores”²³.

20 - Piedecosas, M. (2002). Responsabilidad civil por liquidación de empresas de seguros. Bs.As. Argentina. Rubinzal Culzoni, p. 131.

21 - Spolansky, N.E. (1997). El delito de competencia desleal y el mercado competitivo, Ad Hoc, Bs. As. Argentina, p. 13.

22 - Piedecosas, M. (2002). Responsabilidad civil por liquidación de empresas de seguros. Bs.As. Argentina. Rubinzal Culzoni, p. 140.

23 - Piedecosas, M. (2010). Seguro obligatorio automotor. Bs.As. Argentina. Rubinzal Culzoni, p. 79.

Así, dentro de los consumidores de seguros estarán el asegurado, el beneficiario y la víctima (aunque cada uno desde una diferente perspectiva de hechos y de derechos).

Como más arriba se explicó, la aspiración de los seguros obligatorios de responsabilidad civil en general y los seguros de automotores en particular para algunos, es la protección del damnificado.

Así, podrá darse que el damnificado es:

a) El propio asegurado, que reclama a la aseguradora en relación al tipo de seguro contratado y los alcances del mismo (y en esto en particular, los RR.SS. serán ajenos, excepto que al emitir el certificado de cobertura hayan cometido errores, y habrá que dilucidar entonces quién es el responsable del yerro, aun cuando la aseguradora esté obligada a responder producto de la teoría del mandato o del mandato aparente²⁴ (ver más abajo "agente institorio"); o b) la víctima del accidente de tránsito, esto es el tercero en la relación asegurativa (aseguradora/asegurado).

En la opción b) el debate, como anticipé, estará dado por: 1) el reconocimiento en los seguros obligatorios de responsabilidad civil de la garantía asegurativa en favor del tercero víctima, o 2) en la exclusión de cobertura del seguro ante el dolo o culpa grave en la producción del siniestro por parte del asegurado. Se resguardará a la víctima o se resguardará al asegurado, y en este último supuesto su culpa grave en la producción del siniestro generará la falta de cobertura.

En suma, no es para nada pacífica, ni doctrinaria, ni jurisprudencialmente, la solución²⁵. Y, como más arriba señalé, dependerá de cada compañía, de cada siniestro y de cada juzgado, la suerte que corra el consumidor ante un siniestro.

18) VERIFICACIÓN FÍSICA - VERIFICACIÓN TÉCNICA:

Mientras los RR.SS. realizan la constatación de los datos que identifican al vehículo en cuanto a marca, tipo, modelo, sus respectivas codificaciones grabadas en el chasis y motor, y la existencia y calidad de las placas de identificación, si ya les hubieran sido otor-

gadas (luego de la inscripción inicial), de acuerdo a lo prescripto por DNTR, Tít. I, Cap. VII y Decreto 335/88 y Disposición DNRPA 301/85, tal verificación resulta ser solo física.

Distinta es, en cambio, la verificación técnica vehicular. Ésta tiene como objetivo promover -mediante un control periódico- el mantenimiento de las condiciones mecánicas de seguridad activas y pasivas y el control de emisión de gases contaminantes a lo largo de la vida útil de los vehículos, generando con ello condiciones favorables para la reducción de los accidentes de tránsito causados por fallas técnicas y disminución de la contaminación ambiental mejorando la calidad del aire²⁶.

Evaluación que se realiza en base a estándares de calificación y calidad técnica:

El art. 68 de la Ley 24.449, pone como exigencia sólo ésta última, esto implicará que para otorgar el seguro obligatorio deberán los RR.SS. no sólo controlar y exigir la verificación física, sino también la verificación técnica.

¿Qué pasará, entonces, si la verificación física es correcta y la verificación técnica es objetada?, ¿se observará el trámite y hasta tanto ésta última no se cumpla correctamente no se lo despachará o igualmente se le dará curso al trámite favorablemente pero no se otorgará el seguro?

Si se mantienen en un pie de igualdad tanto la seguridad jurídica como la seguridad vial, el trámite quedará observado hasta tanto no se de cabal cumplimiento con la verificación técnica; si se rompe el equilibrio en favor de la seguridad jurídica, el seguro automotor quedará relegado y el trámite se despachará favorablemente (aunque también podrá serlo en forma condicional por un lapso de tiempo y aquí se abren nuevas opciones y dudas fácticas y jurídicas)²⁷, si se rompe el equilibrio en favor de la seguridad vial, el trámite quedará observado.

19) CONVENIO DE COMPLEMENTACIÓN:

Quizás una forma ágil y segura para el sistema sería la creación de un ente cooperador que tuviera las siguientes funciones:

24 - Schiavo, C. y Castro Sanmartino, M. (2007), Seguros. Bs.As., Argentina. Lexis Nexis, p. 254.

25 - Sobrino, W. (1º ed., 2009). Consumidores de Seguros. Bs. As., Argentina. La Ley, p. 543 y ss.

26 - Ghersi, Carlos. (2º Ed., 1993). Juicio de Automotores. Bs.As., Argentina. Hamurabi, P. 311.

- a) Percepción de prima.
- b) Distribución de prima.

¿Cómo funcionaría el sistema? El ingreso por caja de los fondos generados por la inscripción o la transferencia ingresarían a una cuenta recaudatoria de ese ente cooperador, quien la distribuiría a todas y cada una de las compañías con las que se hubiera contratado. Además, ese ente comunicaría las altas en el sistema para que cada compañía asumiera el riesgo contratado.

Es de hacer notar además que, por el artículo 12, inc. f, de la Ley 26.363, los recursos operativos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial provienen entre otros de: "La contribución obligatoria del uno por ciento (1%) sobre las primas de seguro automotor correspondientes a las pólizas contratadas con entidades de seguros. Dicha contribución será liquidada por los aseguradores a la Superintendencia de Seguros de la Nación conforme lo establezca la reglamentación. La afectación específica de estos recursos será por el término de diez años".

Dada la obligatoriedad en la contratación del seguro, pero la necesidad paralela de mantener la libertad en la elección de la compañía aseguradora tomadora del riesgo, se hace necesario establecer un fondo recaudador de las primas (percepción) y luego la distribución de las mismas a cada aseguradora.

Esto así, pues cuando se materialice un trámite de inscripción inicial o transferencia, una de las cobranzas que efectuará el Registro es la de percibir la prima y los gastos de adquisición y explotación más impuestos por la contratación del seguro obligatorio que, dicho sea de paso, siendo el riesgo asumido uniforme, el precio también deberá serlo para todo el territorio nacional.

Debería, al menos, establecerse cinco precios:

- a) Para moto vehículos.

27 - ¿Será una inscripción bajo condición suspensiva o resolutoria, y por cuánta cantidad de tiempo?; ¿cuáles objeciones técnicas en la verificación, todas o las que revistieran gravedad?; ¿se mantendrá el seguro vigente del trámite anterior, si se encuentra temporalmente vigente?; ¿cómo resultará la reserva de prioridad?; ¿qué pasará si durante el periodo de gracia ocurre un siniestro?; ¿qué pasará con los cambios de tipo?; ¿será una exigencia para los vehículos que no circulen en la vía pública, tal el caso de los cuatriciclos, siendo que además no se encuentran entre los enumerados por el artículo 68 de la Ley 24.449, para lo cual hay que tener presente, además, que dicha ley es temporalmente más antigua que la Ley 24.673 del art. 5º del Decreto Ley 6.582?

- b) Para automotores.
- c) Camiones y acoplados.
- d) Para maquinarias agrícolas y viales.
- e) Para transporte público de pasajeros.

Otra opción es que el Estado cree una sola compañía aseguradora monorrámica dedicada única y exclusivamente al seguro obligatorio y que ella opere a través de los Registros. Naturalmente que esto necesita de una decisión de política legislativa que abarque esta problemática.

20) AGENTE INSTITORIO²⁸:

El agente institorio es una figura jurídica por la cual las compañías aseguradoras designan mandatarios para que, en su nombre y representación, promuevan y celebren contratos de seguros, incluyendo modificaciones y prórrogas, reciban notificaciones y formulen rescisiones, salvo limitaciones expresas en contrario. Mientras el agente institorio es un representante del asegurador y se le aplican las reglas del mandato, el productor asesor de seguros es un intermediario y asesor, pero no representa a la aseguradora (Artículos 1.345, 1.346, 1.349 y 1.479 C.C. y C.N.)²⁹. En tal caso, ¿deberá la Dirección Nacional inscribirse como agente institorio y todos y cada uno de los RR.SS., o el ente cooperador ante la SSN, para actuar por cuenta y orden de cada una de las compañías que hayan adherido al sistema? El art. 54 de la Ley 17.418, que prevé la figura del agente institorio, ha sido reglamentado por la Resolución de la SSN N° 38.052, haciendo uso de las facultades previstas en el art. 67 de la Ley 20.091.

Entiendo que dicha resolución deberá ser adaptada a la exclusiva modalidad con la que cuenta la Dirección Nacional de la Propiedad del Automotor, si es que efectivamente se llega al sistema de ventanilla única y se contratan a través de los RR.SS. el seguro de responsabilidad civil obligatorio automotor.

De la mano de esto está cuánto percibirán los Registros por la actividad que desarrollarán y qué

28 - López Saavedra, D. (2007). Ley de Seguros comentada y anotada. Bs.As., Argentina. La Ley, p. 266 y ss.

29 - Ghersi, C y Weingarten, C. (2014). Código Civil y Comercial, análisis jurisprudencial, arts. 1.123 a 1.648. Tº IV. Rosario, Sta. Fe, Argentina. Nova Tesis, p. 524.

cargo impositivo les generará la misma, como asimismo cuál es la responsabilidad que asumen por su actuación.

21) CERTIFICADO DE COBERTURA

Más arriba señalaba que el usuario, con el trámite de inscripción inicial o transferencia, recibirá de parte del R.S. un certificado de cobertura, que desde el punto de vista jurídico tiene igual significancia que la póliza, ya que dicho elemento llegará más tarde al domicilio del titular registral.

Naturalmente que, para que esto ocurra, deberá darse una coordinación legislativa entre la SSN que deberá generar resoluciones por las que se autorice a los RR.SS. a poder imprimir los certificados de cobertura para entregar al usuario; no emitirlos, pues esto ocurre en cada una de las aseguradoras, en sus respectivos servidores centrales, con el correspondiente número correlativo y firmado por las personas registradas ante la SSN. y, por otro lado, la Dirección Nacional a permitir a sus Seccionales a imprimir y entregar dicha documentación; no firmarla pues, como dije, el certificado sale impreso con la firma facsimilar de cada una de las personas que se encuentran registradas por ante la SSN, para firmar certificados de cobertura, excepto, claro está, que la actividad legislativa antes mencionada se haga cargo de esta alternativa y permita a los encargados e interventores de Registros -previa registración ante la SSN- a firmarlos.

Entonces habrá que ajustar el sistema a dicha variante, con una modalidad parecida a la actual de las aseguradoras que por dispersión geográfica tienen en determinadas zonas tanto emisores e impresores de pólizas como emisores e impresores de certificados (todos con sus personas autorizadas, registros y numeración correlativa en esa zona).

Según el Decreto 1.716/08, reglamentario de la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial N° 26.363 tan solo se requeriría un comprobante, actuando el mismo como prueba suficiente de la vigencia del seguro obligatorio automotor exigido por el art. 68 de la 24.449, no obstante ello. Es válido todo lo dicho más arriba respecto de los efectos que emanan del mismo.

22) CONCLUSIÓN:

Dado el avance tecnológico que a lo largo de esta última década se ha producido, tanto a nivel global como a nivel registral, no resulta un despropósito

que, acompañado además por la dispersión geográfica de los RR.SS., se pueda concretar lo expuesto en este trabajo.

BIBLIOGRAFÍA:

- Barbato, N. (1999). **Culpa grave, derecho civil y derecho de seguros.** *Revista de Derecho Privado y Comunitario. Seguros I. Rubinzal Culzoni. Bs. As., Argentina.*
- Boragina, J.C. y Meza, J.A. (2012). **Responsabilidad Civil contractual y extracontractual.** *Revista de Derecho de Daños. Santa Fe, Argentina. Rubinzal Culzoni.*
- **Constitución de la Nación Argentina,** Arts.14, 19 y 42.
- Fumarola, L.A. (2012). **Responsabilidad Civil por el transporte de personas y cosas en el proyecto de Código Civil y Comercial de la Nación.** *Revista de Derecho de Daños. Santa Fe, Argentina. Rubinzal Culzoni.*
- Ghersi, Carlos. (2ª Ed., 1993). **Juicio de Automotores.** *Bs.As., Argentina. Hamurabi.*
- Ghersi, C. y Weingarten, C. (2014). **Código Civil y comercial, análisis jurisprudencial arts. 1.123 a 1.648, Tº IV.** *Rosario, Sta. Fe. Nova Tesis.*
- López Saavedra, D. (2007). **Ley de Seguros comentada y anotada.** *Bs.As., Argentina. La Ley.*
- Luzi, N. C. (2000). **Ley de Lealtad Comercial.** *Bs.As., Argentina. La Ley.*
- Moroni, C. E. (1990). **La Promesa al público.** *Bs.As., Argentina. Ed. Depalma.*
- Mosset Iturraspe, J. y Rosatti, H. (1995). **Derecho de Tránsito, Ley 24.449.** *Bs.As., Argentina. Rubinzal Culzoni.*
- Perucchi, H. y Perucchi, J. I. (1ª Ed., 2015). **Código Seguro. Tomo II.** *Bs.As., Argentina. Comunicación y proyectos SRL.*
- Piedecasas, M. (2010). **Seguro obligatorio automotor.** *Bs.As., Argentina. Rubinzal Culzoni.*
- Piedecasas, M. (1999). **Régimen legal del seguro.** *Ley 17418. Bs.As., Argentina. Rubinzal Culzoni.*
- Piedecasas, M. (2002). **Responsabilidad civil por liquidación de empresas de seguros.** *Bs.As., Argentina. Rubinzal Culzoni.*
- Prevot, J. M. (2012). **La Prevención del daño y la responsabilidad civil en el Proyecto de Código Civil y Comercial de la Nación.** *Revista de Derecho de Daños. Santa Fe, Argentina. Rubinzal Culzoni.*
- Spolansky, N. E. (1997). **El delito de competencia desleal y el mercado competitivo.** *Bs. As., Argentina. Ad-Hoc.*
- Rivera, J. C. y Medina, G. (1ª Ed., 2012). **Comentarios al proyecto de Código civil y comercial.** *Bs. As., Argentina. Abeledo Perrot.*
- Schiavo, C. y Castro Sanmartino, M. (2007). **Seguros.** *Bs.As., Argentina. Lexis Nexis.*
- Sobrino, Waldo. (2009). **Consumidores de Seguros.** *Bs. As., Argentina. La Ley.*
- Soler Aleu, A. (1978). **El nuevo contrato de Seguro.** *Bs.As., Argentina. Astrea.*
- Stiglitz, R. S. y Stiglitz, G. A. (1993). **Seguro Automotor obligatorio.** *Bs.As., Argentina. Abeledo Perrot.*
- Stiglitz, R.S. y Stiglitz, G. A. (5ª Ed., 2008). **Derecho de Seguros. Tº IV, La Ley.**
- Zannoni. (2010). **Código Civil y leyes complementarias comentado, anotado y concordado. Tomo 12,** *Bs.As., Argentina. Ed. Astrea.*

ALENTAMOS TU POTENCIAL EMPRENDEDOR



100% DE BONIFICACIÓN
En el mantenimiento de cuenta
los primeros 6 meses.⁽¹⁾

INICIÁ TU ACTIVIDAD
CON LÍNEAS DE CRÉDITO DE

\$100.000⁽²⁾

Buenos Negocios para las Pymes.

bancogalicia.com



CAMERNA COMERCIAL: SUJETA A PREVA VERIFICACIÓN COMERCIAL Y CREDITICIA DE BANCO DE GALICIA Y BANCOS AJEROS Y CUMPLIMIENTO DE REQUISITOS COMERCIALES Y LEGALES. SOLO DISPONIBLE PARA CLIENTES QUE SE ENCUENTREN AL DÍA EN LA ATENCIÓN DE SUS PRODUCTOS. (1) BONIFICACIÓN DEL 100% DEL CARGO DE MANTENIMIENTO DE CUENTA POR 6 MESES PARA NUEVAS CUENTAS NEGOCIOS, PYME, EMPRESA ABIERTAS ANTES DEL 30/06/18. CADA SÍO. EL CUENTE ABREVA SÍO. AL VENCIMIENTO DE LA BONIFICACIÓN PAGARA EL CARGO DE MANTENIMIENTO EN EL MOMENTO ACTUALMENTE EL CARGO DE MANTENIMIENTO DE CUENTA PYME NEGOCIOS DE A \$12 + IVA POR MES. (2) PARA PERSONAS JURÍDICAS EN SU PRIMER AÑO DE EJERCICIO ECONÓMICO CON CUENTA CORRIENTE PYME. EL MÍNIMO DE \$10.000 CORRESPONDE A UNA DILIGENCIA DE LÍNEAS DE CRÉDITO DISPONIBLES Y MÍNIMO DE LAS MISMAS DISTRIBUCIÓN A CRITERIO DEL BANCO EN ACUERDO EN CUENTA CORRIENTE. COMPRA DE CHEQUES DE PAGO DIFERIDO CON RESPONSABILIDAD Y TARJETA GALICIA USA BUSINESS. EL PLAZO DE LAS OPERACIONES DEPENDERÁ DEL ANÁLISIS CREDITICIO Y SE PUEDEN REQUERIR GARANTÍAS A SATISFACCIÓN DE LA ENTIDAD.

