



ASAMBLEA ANUAL ORDINARIA Y ANIVERSARIO DE AAERPA

La reunión será en
Potrero de los Funes, San Luis

**INFORME DE
LA SITUACIÓN**

Presentación de
AAERPA a la DNRPA

**AAERPA, 30 AÑOS Y
4 PROTAGONISTAS**



INFORME ESPECIAL

MOTOVEHÍCULOS
por Ricardo Larrateguy Cremona



Editorial

Ámbito de octubre llega a los lectores en el marco de los 30 años de la AAERPA. En ese contexto, cuatro de los más importantes actores que tiene la actividad recrean con sus testimonios el vínculo con la Institución.

También transcribimos íntegramente la presentación que la Comisión Directiva de la Asociación hiciera a la Dirección Nacional de los Registros Nacionales de la Propiedad del Automotor y Créditos Prendarios, autoridad de aplicación del sistema registral.

Allí se describe con precisión la situación actual de los seccionales, y la paradoja que hoy existe: es uno de los ciclos de mayor expansión en la comercialización de automotores; ello trae una alta recaudación, generada por el incremento en los trámites registrales, pero la distribución desequilibrada de dichos fondos desnaturaliza su finalidad que es la prestación de un servicio de excelencia. Es necesaria una inmediata corrección en el reparto de los mismos que debe implicar un aumento en los emolumentos de las Registro Seccionales.

Cuestiones de actualidad registral y "Desde cada rincón del país" completan las secciones de esta edición.

Gonzalo Cabrera, coordinador del encuentro San Luis 2007, nos invita, en nombre de la Comisión Directiva de AAERPA, a participar de la Asamblea Anual de la entidad. Será un buen momento de trabajo compartido y festejo merecido.

Hasta el próximo número,

Alejandro Germano



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

Dirección de AAERPA; Cerro 242 - 3er.
Piso Of. I - Capital Federal (1010)
TE: (011) 4382-1995 / 8876
E-mail: aaerpa@infovia.com.ar
Web Site: www.aaerpa.org

AÑO XI N° 32
Octubre de 2007



Director de
Ámbito Registral

Alejandro Oscar Germano

TE: (011) 4384-0680
E-Mail:
ambitoregistr@speedy.com.ar

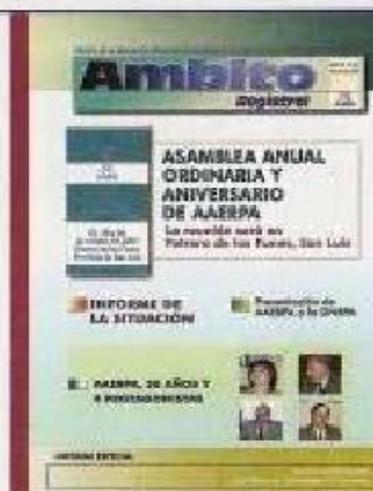
Colaboración Periodística
HP producciones periódicas &
comunicación institucional

Arte
PACK estudio de diseño

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

Registro de la Propiedad Intelectual N°
84.824

Sumario



ASAMBLEA ANUAL ORDINARIA Y 30 AÑOS DE AAERPA



Por Gonzalo
Cabrera
Figueroa

6

Desde cada rincón
del país

MADARIAGA CUMPLE 100 AÑOS



9

Staff

INFORME DE LA SITUACIÓN



Carta a la DNRPA

13

LA LEY 26.140

Certificaciones notariales de autenticidad de firmas y Registración del automotor



Por Marcelo E. Urbaneja

15

AAERPA, 30 AÑOS Y 4 PROTAGONISTAS



Por Hugo Puppo

19

MODIFICACIONES AL DIGESTO DE NORMAS TÉCNICO-REGISTRABLES

Por María Virginia Etcheverry - Lucía Virginia Neira

25

Informe Especial

MOTOVEHÍCULOS

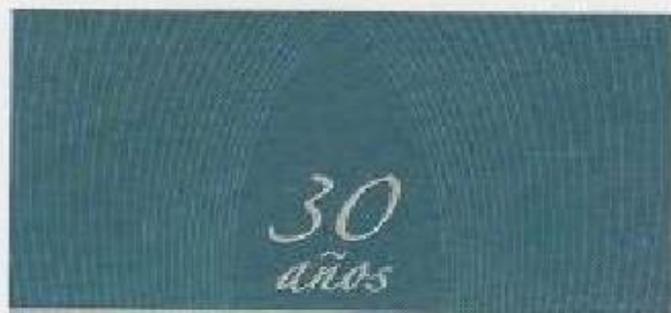
Por Ricardo Larateguy Cremona

27

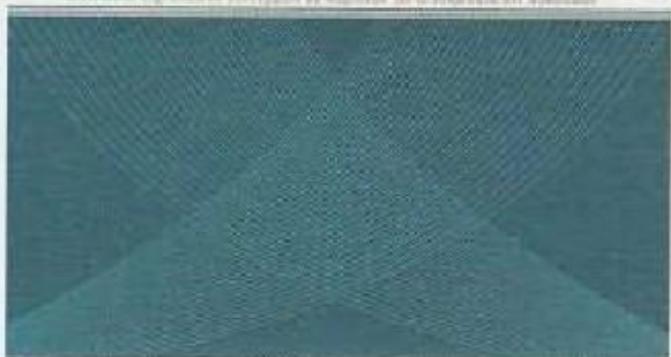
www.aaerpa.com.ar

EL PRÓXIMO ENCUENTRO SERÁ EN POTRERO DE LOS FUNES - SAN LUIS

Por Gonzalo Ceberra Figueroa - Tesorero de AAERPA



Asociación Argentina de Agricultores y Rindidos de la Provincia del Salto



**18, 19 y 20
de octubre de 2007
Potrero de los Funes
Provincia de San Luis**

Han pasado ya treinta años. En el medio de ellos, ocho largos años de dictadura, veinticuatro años seguidas de la dichosa democracia, cinco meses de guerra por recuperar nuestra soberanía; también murió Jorge Luis Borges, salimos dos veces campeones del mundo y vimos por primera vez la televisión en colores, aparecieron los celulares y el mundo del mail e internet. En fin, podríamos comentar tantas cosas.

Ahora, en nuestro mundo registral, también pasó de todo. Nada comparable en importancia, pero en el mismo contexto. Convocamos el parque automotor del país; firmamos los convenios provinciales y municipales; vimos desaparecer las diocre y nacer el digesto; le pusimos el pecho y la espalda al impuesto docente; compramos las computadoras más caras del planeta y los primeros fax tamaño heladero, así nos informatizamos y con ella nos "internetizamos"; los usuarios no fueron más al banco; inventariamos todo, hasta superamos la hiperinflación, las divisiones y la crisis del 2002. Igual, hoy seguimos prestando un servicio a la comunidad incuestionable.

La Asociación cumple 30 años de vida y este es otro motivo para reunirnos. Independientemente que en el transcurso del corriente año, AAERPA siguió trabajando en la realización de Talleres, Cursos y Reuniones de actualización en diferentes puntos del país, nos hemos propuesto no dejar pasar esta oportunidad y realizar un evento que nos convoque de una forma distinta.

No será la pura técnica registrar el nudo central de este encuentro, aunque desde ya no dejaremos de lado la preocupación constante por estar actualizados y con criterios de gestión unificados, pero la invitación tiene dos aspectos: por un lado a repensar el rol institucional de AAERPA y de las Seccionales y, por el otro, a recordar y festejar las tres décadas de vida institucional.



En la parte seria del encuentro, aunque todo estará seriamente organizado, reflexionaremos sobre El Registro de la Propiedad del Automotor, un servicio público con gestión privada orientada al usuario; El aumento en la prestación de servicio; El Seccional que unifica las tramitaciones que tengan que ver con el automotor en una "ventanilla única". Conceptos que no podemos dejar de trabajar sin perder de vista el fin específico del Registro, cual es la protección de los derechos de los propietarios de automotores y motovehículos, garantizando la seguridad jurídica de las transacciones entre las partes.

Además, en momentos en que resulta un tema central en la agenda social y política, la necesidad de modernizar el Estado, para hacerlo más eficiente y orientado hacia el ciudadano.

Las transformaciones en el Registro Nacional de la Propiedad del Automotor, venimos diciendo hace tiempo, aparecen como un modelo posible de modernización orientada al usuario. Ahora bien, ¿somos conscientes del desafío?, ¿somos capaces de ver y definir nuestro rol de Encargados en esta proyección futura?

Con relación a la parte un poco más festiva del encuentro, sólo comentarles que será en la medida de la creatividad de los organizadores, un poco emotivo y, por qué no, también divertido.

El encuentro se realizará los días 18, 19 y 20 de octubre en la ciudad de Paterna de los Funes, Provincia de San Luis. En el evento podrán acreditarse el día jueves 18, a partir de las 18.00 horas, dado que el viernes comenzarán las actividades a partir de las 09.00 horas. Las inscripciones pueden realizarse vía mail a: aaerpa30@yahoo.com.ar.

Y, en esta oportunidad, los responsables de la organización serán las Dras. Marcela López (Capital 87) y Adriano Muslera, (Capital 89) y, quien les escribe, Gonzalo Cabrera Figueroa (Campana 2).

MADARIAGA CUMPLE 100 AÑOS

Por Hugo Puppe



Dice la historia, que el partido bonaerense de General Juan Madariaga se llama así en memoria del militar correntino que participó en los movimientos de oposición a Rosas y en la Guerra contra el Paraguay. Dice la geografía, entre otros datos, que tiene una superficie de 2.964 kilómetros cuadrados.

Las cuestiones demográficas indican algo más de 18.286 habitantes, una densidad de 6,2 habitantes por kilómetro cuadrado y un 15,1% de personas con necesidades básicas insatisfechas, según el último Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2001, realizado por el hoy vapuleado INDEC. Seis años después, posiblemente este último dato sea una vieja fotografía color sepia.

Las tierras que conforman ese distrito eran conocidas con el nombre de Tuyú que en lengua guaraní, dueños naturales de una vasta región nacional, significa "tierras blandas". Es curioso, o no tanto, pero sólo en la Provincia de Buenos Aires hay más de veinte partidos que llevan el grado y nombre de militares siendo, por ejemplo, tan alegórico el nombre de "Tierras Blandas" o, inclusive, "Tuyú".

En ese mismo suelo, me refiero a Madariaga, se están cosechando más de 50 mil toneladas de trigo, maíz, girasol y soja, pastorean más de 270 mil cabezas de ganado bovino y más de mil locales producen bienes y servicios.

Estos números fríos y, si se quiere, impávidos, me recuerdan una advertencia de un profesor de historia en la Escuela Superior de Periodismo que señalaba, tratando de graficar una de las causas del por qué Argentina posó de ser una de las primeras potencias económicas mundiales a una de las primeras impotencias injustificables: "... para dar un ejemplo figurativo -decía-, a comienzos de siglos se necesitaban 100 vacas para comprar una locomotora, hoy se necesitan miles...".

Quizás algún día entendamos que incorporar valor agregado a nuestras principales exportaciones primarias debe ser parte fundamental de la política de Estado, más allá de quienes nos gobiernen. No en vano la mayoría de los países del primer mundo tienen concentrado en un área específica, de importancia estratégica, el desarrollo de las políticas a corto, mediano y largo plazo en materia de producción; enmarcadas en ministerio, departamento o como quiera denominárselo, pero siempre nutrida de funcionarios idóneos que le asignan al tema máxima prioridad y proyección.

Pero más allá de aquellos números y de estas circunstancias, hay una realidad con neto contenido humano que atañe a los habitantes de Madariaga: el próximo 8 de diciembre cumple 100 años lo que fuera el Pueblo y la Colonia del Divisadero, hoy General Juan Madariaga.



"Hasta el año 1865 -cuenta la historia oficial- el Tuyú como entidad política administrativa estuvo incorporada al partido de Monsalvo, por ley del 19 de julio de ese año se realizó una nueva división de partidos y Monsalvo quedó dividido en dos: Monsalvo (hoy Maipú) y Océano Atlántico (luego Tuyú) que correspondía al actual partido de General Madariaga. A partir de 1876 comienzan los intentos de los pobladores de la región para fundar un pueblo en el Tuyú, que fracasó por la indiferencia oficial. Distintos establecimientos de campo servían de sede a las autoridades hasta la fundación de la población cabecera del Partido del Tuyú: Lonkoy, La Unión, San Martín, La Felicidad, El Tala, El Lucero, etc. En el año 1907, el hacendado Benjamín C. Zubiaurre presenta al Ministerio de Obras Públicas de la Provincia la solicitud para trazar un pueblo junto a la estación 'Divisadero' construida por el Ferrocarril del Sud y ubicado en su campo 'La Esperanza'. El 8 de diciembre de 1907 se realizaba el primer remate de salares, quintas y chacras, y se fundaba 'Pueblo y Colonia del Divisadero'. Por ley del 18 de agosto de 1910 el Partido y Pueblo Cabecera pasan a denominarse General Juan Madariaga...".

Hasta allí se hizo toda lo necesario y "políticamente correcto" para drenar hacia el puerto rioplatense la savia nutriente de esta y otras tantas regiones, mediante los ferrocarriles ingleses que, como rayos de rueda de bicicleta, converge en el despacho de Dios, porque Dios, según dicen, atiende en Buenos Aires, mejor dicho, en la Capital Federal. Pero ¿y después?

Y después pasaron muchas cosas; entre ellas que llegaron los otros inmigrantes -no los conquistadores de los siglos XV y XVI que diezmaron a diestra y siniestra- sino los que vinieron con un atado de esperanzas e ilusiones desteñidas por las guerras y miserias europeas... y se quedaron. Se quedaron para construir en estas tierras sus propios destinos y el destino de la patria grande. Y así fue creciendo y desarrollándose "Tierras Blandas", "General Juan Madariaga", "Madariaga", "la Ciudad Gaucho".

Hoy los madariaguenses tienen motivos suficientes para festejar. Como decía la canción de una vieja publicidad: "has recorrido un largo camino ya...". Y la huella de ese camino los habitantes de Madariaga trataron y tratan de



preservarlo, ya sea mediante el encanto de las antiguas estancias, que aún se conservan con sus estilos arquitectónicos, por las actividades que en ellas se realizan, por los almacenes ubicadas en diferentes parajes y por las típicas estaciones del antiguo Ferrocarril del Sud, que en el siglo pasado fueron verdaderos centros cívicos del pueblo, pues allí, además del jefe de Estación y su familia, vivían los empleados

del ferrocarril y convergieron los chacareros con su producción de hortalizas y también, desde allí, salía la producción agrícola y ganadero de la zona, según dice la Dirección de Turismo local.

Pero Madariaga no es sólo remembranza, también es sus fiestas tradicionales, la "Fiesta Provincial El Pejerrey de Oro", "La Fiesta Provincial del Mejor Reservado", su "Exposición de Ganadería, Granja, Industria y Comercio", la "Fiesta del Talar", la "Fiesta Nacional del Gaucho" y la "Fiesta Madariaguense de Noches Camperas".

Madariaga también es, entre otros atractivos, su fina platería labrada por reconocidas orfebres, sus safaris fotográficos, sus lagunas, su hospitalidad "pueblerina" y la placidez de permanecer en alguna de aquellas estancias, luego de sucumbir a las debilidades de la carne.

Por la memoria de sus fundadores y por los hijos de sus hijos, ¡Feliz centenario!

Ambito Registral agradece a María del Carmen López de Yestra, encargada del Registro Seccional de Graf. Madariaga, por el material informativo aportado para esta nota



FE DE ERRATA

En esta misma sección de la edición anterior de *Ambito Registral*, se omitió involuntariamente cerrar la nota escrita por Aldo Abri, "El legado jesuita", con la fuente que el autor utilizó: Archivo del Diario *La Voz del Interior*.



INFORME DE LA SITUACIÓN

*El pasado 4 de junio, la Comisión Directiva de AAERPA efectuó una presentación al subdirector a cargo de la Dirección Nacional de los Registros de la Propiedad del Automotor y de Créditos Prendarios, Miguel Ángel Gallardo. **Ámbito Registral reproduce textualmente el contenido de la misma, la que describe la actual situación de los Registros Seccionales, aportando, como siempre ha sido y es el espíritu de AAERPA, objetividad, responsabilidad y conocimiento de causa en los temas inherentes a la actividad registral.***

Tenemos el agrado de dirigimos a Ud. para compartir algunas consideraciones sobre la actual situación de nuestra actividad y la necesidad de atender los requerimientos que ella nos plantea.

El sistema registral del automotor tiene características de excepción que lo hacen prácticamente único en el país. La celeridad e inmediatez de sus trámites contrastan con la habitual lentitud de la administración pública. La gestión económica privada de pequeñas unidades administrativas (Registros) permite:

Disminuir los costos.

Financiamiento privado de las inversiones operativas.

Los resarcimientos por errores no están a cargo del Estado.

El Estado no suma a su presupuesto personal jerárquico ni agentes de la Administración pública.

Estas características (tamaño, financiamiento) le permiten adaptarse rápidamente a distintos requerimientos. Prueba de ello resultó la puesta en marcha de la recaudación y control del Impuesto Docente. La propia ley de creación estableció que los fondos para su percepción y control NO podían provenir de lo recaudado en concepto de impuesto y el único Organismo que estaba en condiciones de realizar la tarea sin financiamiento extra fue el registro Automotor.

El Registro funciona con un altísimo porcentaje de satisfacción por parte del público (según sondeos realizados por el Ministerio de Justicia) con bajísimo porcentaje de errores y con muy escasa vulnerabilidad al delito. Sin temor a equivocarnos podemos decir que esta se debe, además de la gestión personal del Encargado, a la calidad y preparación de los empleados de los Registros Seccionales y a la puesta a disposición de herramientas adecuadas de gestión y control.

A lo largo de los años se han formado planteles altamente calificados, con instrucción terciaria e incluso universitaria, atraídos fundamentalmente por una remuneración que difícilmente se obtenía en otros empleos.

Entendemos oportuno señalar estas características, bondades y ventajas, porque hoy están en riesgo y resulta imprescindible atender esta situación para no perder lo que tanto trabajo costó construir.

Esa diferencia salarial a la que hicimos referencia ha desaparecido y muchos Registros pierden empleados de muchos años, con una inversión en capacitación muy alta, que prefieren ganar lo mismo en aquello que es su vocación o en trabajos de menor exigencia y responsabilidad. No resulta posible hoy pagar aquellas tentadoras remuneraciones y los inminentes aumentos de sueldos de convenio pondrán el tema en situación límite. Todo esto en el marco de la extraordinaria reactivación del sector que requeriría de los Registros un aumento de la cantidad de personal, lo que hoy resulta casi imposible.

También se empieza a notar una preocupante desinversión en materia informática, rubro en el que el Registro fue siempre avanzada y que le permitió grandes avances. Los programas informáticos que se usan en la actualidad requieren sistemas operativos que han sido abandonados por sus creadores (básicamente Windows 98) y carecen de todo soporte, incluyendo la actualización de sus sistemas de seguridad. Los problemas de hardware se presentan básicamente en las impresoras ya que los nuevos modelos no son compatibles con los viejos sistemas operativos y se debe recurrir a la permanente reparación de los viejos modelos, normalmente mucho más lentos. En esta materia resulta imprescindible el desarrollo de nuevos programas, sobre la base de la tecnología moderna y que además se adapten a la dinámica actual de nuestras tareas. Resulta entonces necesario destinar los fondos para que la Dirección Nacional pueda encarar un proyecto de renovación total de sistemas y equipamiento que nos permitan recuperar la capacidad de gestión. Por otro lado deberá considerarse la renovación de buena parte, sino la totalidad, del hardware existente en los Registros Seccionales.

Por último, en algunos casos la infraestructura edilicia se encuentra al límite de sus posibilidades y la incorporación de nuevas tareas o el mantenimiento del nivel de crecimiento de las actuales pueden resultar críticos. Aquí también deberá encontrarse el mejor camino, que puede no ser el mismo en todas las jurisdicciones, para poder contar con lugares aptos.

Poder mantener la excelencia y la capacidad de gestión que hemos señalado y aplicar las soluciones que entendemos necesarias requiere de inversión y esta debe surgir de los fondos que el propio sistema genera, ya que resulta incomprensible tener los fondos y no poder utilizarlos. El destino natural de esos fondos es financiar el sistema y sólo el remanente puede ser destinado a otros fines. Por otro lado, el Ministerio puede recuperar inmediatamente los fondos con el oportuno ajuste de las tablas de valores sobre las que se calculan los aranceles.

Creemos necesario y oportuno destacar esta situación porque es parte de nuestra responsabilidad señalar todo aquello que afecte al servicio registral, así como participar en la elaboración e implementación de soluciones. Tenemos la oportunidad, no siempre disponible, de ver cuales serán nuestros problemas inmediatos y además contamos con las posibilidades humanas y financieras para resolverlos. Estaremos, como siempre, a la inmediata disposición, para colaborar en aquello que considere oportuno.

Sin otro particular saludamos a Ud., muy atentamente.

Eduardo F. Uranga
Secretario

Ulises M. Novoa
Presidente

La ley 26.140, las certificaciones notariales de autenticidad de firmas y la registración del automotor

Por Fco. Marcelo Eduardo Urbaneja (*)



• La ley 26.140 y su reforma al Código Civil

La ley 26.140, sancionada el 30 de agosto de 2006, modificó dos artículos del Código Civil. Eliminó del 1001 el deber del escribano de "dar fe de que conoce a los otorgantes" e impuso en el 1002 los medios por los cuales se justifica la identidad de los comparecientes.

Ya nos hemos ocupado del alcance de la reforma en otra publicación (ED, diario 11.721, del 19/03/2007), y a ella nos remitimos para precisar y ampliar los conceptos generales que sucintamente exponemos en los puntos siguientes. Ahora nos abocamos, sí, a meritar la influencia que la nueva regulación pueda tener en relación con el Régimen Jurídico del Automotor.

• Núcleo de la reforma. Su aplicabilidad a las certificaciones de autenticidad de firmas

La medular de la novedad legislativa consiste en haber eliminado el equivoco deber de dar "fe de conocimiento". Aún cuando, según la más recibida doctrina, ni antes ni después de la reforma podía considerarse tal imposición como objeto de fe pública (y por lo tanto podía asimilarse al deber que otros funcionarios públicos tienen de identificar a sus requeridos o usuarios), lo cierto es que existía una tendencia jurisprudencial que sancionaba severamente los supuestos en que mediaba "sustitución de personas".

En el régimen actual, la identidad de los comparecientes deberá justificarse por cualquiera de los tres medios enumerados en el artículo 1002.

Si bien el precepto se orienta a la escritura pública, no hay dudas de su extensión a las certificaciones de autenticidad de firmas (de aquí en más, 'certificaciones de firmas'), cualquiera sea la vía por la que se argumente¹. Así también lo entendieron los asesores de los Colegios de Escribanos de la Provincia de Buenos Aires y Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en dictámenes que citáramos en la publicación señalada. Recordemos el indudable carácter de instrumento público que tienen tales documentos notariales (artículo 979, inciso 2). Y, siendo creadas por ley nacional, su regulación corresponde a las legislaciones locales.

Dentro de la doctrina registral automotor, son muy precisas las reflexiones que, aún antes de la vigencia de la ley 26.140, hicieron VIGGIOLA y MOLINA QUIROGA sobre las certificaciones de firmas: "Lo que el funcionario certificante declara es que una persona determinada, que ha invocado cierta identidad y ha exhibido documentación habilitada para acreditarla, ha firmado en su presencia"².

Volvemos sobre el particular al analizar las disposiciones del Digesto de Normas Técnico-Registrales:

• Los medios de justificación de la identidad de los comparecientes. Su equivalencia. Consecuencias de su inobservancia

Los tres medios contemplados son: a) afirmación de conocimiento (ahora sí, sin el erróneo aditamento de 'fe'); b) los testigos de identidad; c) el documento "idóneo". En este último caso, se deberá individualizar el documento y agregar al protocolo reproducción certificada de sus partes pertinentes³.

**Natalio Pedro ETCHEGARAY, uno de los más destacados doctrinarios del derecho notarial contemporáneo, recuerda que antes de la entrada en vigencia de la ley 26.140 las leyes locales recurrieron a las mismas soluciones que el Código Civil, sea por la vía de remisión al mismo o por imponer expresamente la 'fe de conocimiento' o su medio supletorio, los testigos instrumentales. Consecuentemente, esas disposiciones están ahora modificadas en su alcance por la nueva normativa (Escrituras y actas notariales, Astrea, Buenos Aires, 2007, 4ta. edición actualizada y ampliada, página 269). Antes, en la publicación citada, nosotros nos habíamos inclinado por exponer similares fundamentos.*

En la polémica sobre el alcance del término 'idóneo', nosotros, en el estudio citado, nos inclinamos por equipararlo a los supuestos contemplados en el decreto-ley 17.671/68, en contra de otra autorizada opinión².

Absolutamente fuera de discusión, en cambio, quedan los siguientes puntos:

- a) la equivalencia de los medios de justificación (ya no hay supletorios, sino alternativos);
- b) como consecuencia de ello, la competencia exclusivamente notarial para la elección del mismo, sin necesidad de justificarla;
- c) la falta de expresión del medio utilizado no implica por sí sola incumplimiento de su deber, porque puede haberse cumplido el conocimiento aunque no tenga reflejo documental (igual que antes con la 'fe de conocimiento'), salvo para los testigos, que deben firmar el instrumento³;
- d) aún habiendo incumplido, no se produce ninguna causal de invalidez sobre la certificación de firmas, aunque el escribano sea posible de sanción disciplinaria por esa sola circunstancia, independientemente de producir o no perjuicio a terceros⁴. Exactamente igual era el efecto con la antigua dación de 'fe de conocimiento'.

• Las certificaciones de firmas en el ámbito del régimen jurídico del automotor

El Digesto de Normas Técnico-Registrales regula las formalidades "en general" de las certificaciones de firmas en el único artículo de la Sección Segunda, Capítulo V, Título I.

Las prerrogativas del Director Nacional para tal proceder surgen del segundo párrafo del artículo 13 del decreto-ley 6582/58⁵ en su redacción actual, que lo faculta para decidir sobre las personas certificantes y las formas que deben revestir las certificaciones.

Entre estas disposiciones y las legislaciones locales reguladoras del instituto que nos ocupa existía una incompatibilidad, aun antes de la vigencia de la ley 26.140.

En efecto, el mentado artículo, en lo que nos interesa, exigía que constara el tipo y número de documento de identidad del firmante. En la siguiente sección, por el artículo 1, inciso a), punto 1, se agregan, entre otros, los recaudos que exijan las normas locales.

Por lo tanto, cuando el escribano hubiera optado por individualizar al firmante de una Solicitud Tipo utilizando los testigos de conocimiento (antiguo medio supletorio), tal certificación no era inscripta porque la normativa registral no aceptaba ese proceder⁶. En este sentido se ha expedido la autoridad de aplicación⁷. No merece mayores reflexiones la prohibición de la certificación por cotejo, exigiendo que se haga en presencia del certificante, ya que así está dispuesto por las legislaciones notariales locales. Por otra parte, y de allí que celebremos su imposición por el Digesto, la verificación de conformidad de firmas por cotejo es, justamente, lo contrario a una certificación.

Conviene entonces aquí poner de relieve que esa improcedencia para la registración nada dice respecto de la validez de la certificación. Es decir que la misma sigue siendo válida, aunque ineficaz a los efectos de la registración. Consecuentemente, surte efectos, al menos, en el ámbito de los derechos personales, habida cuenta del efecto constitutivo que reviste la inscripción de la transferencia⁸.

Tal normativa registral, amparada, recalcamos, en la legislación nacional, nos parece que puede ahora ser objeto de un nuevo análisis.

Recordemos que en su texto original, el decreto-ley 6582/58 no contenía la delegación legislativa que ahora analizamos, sino que contemplaba directamente, entre los posibles certificantes de firmas, a los escribanos públicos. Así, sin más, esa disposición no permitía la exigencia de recaudos ajenos a los establecidos por cada una de las leyes locales.

Huelga recordar que en aquellos tiempos, ante la ausencia de muchas seguridades que hoy rodean a las certificaciones notariales de firmas (principal

² VIGGIOLA, Lidia E., y MOLINA QUIROGA, Eduardo, *Régimen Jurídico del Automotor, La Ley, Buenos Aires, 2da. edición actualizada y ampliada, 2005, página 65.*

³ Para las certificaciones de firmas, el notario adoptará el medio que estime conveniente para la conservación de la copia del documento idóneo.

⁴ ETCHEGARAY, Natalia Pedro, *op. cit.*, página 267.

⁵ Puede haberse exhibido el documento 'idóneo' y, sin embargo, no haberse agregado la copia, incumpliendo un deber formal. Véase lo que decimos a continuación en el texto.

⁶ Para concluir en este sentido, pacíficamente aceptado, recordemos que las nulidades sólo pueden ser establecidas por ley de fondo, lo que no ha ocurrido en este caso.

mente, el Libro de Requerimientos), la posibilidad de falsificación de las firmas era más frecuente. La ley 22.977, en el año 1983, dio a la ley registral los lineamientos actuales.

Nos preguntamos si ahora, con la equivalencia de medios establecida por la ley 26.140, no sea oportuna la modificación del Digesto, estableciendo la viabilidad de cualquiera de los medios supletorios, continuando la imposición de respetar lo dispuesto por la normativa local. Incluso podría mantenerse la necesidad de hacer constar el tipo y número de documento, pero ya diciendo expresamente que esa manifestación puede ser hecha por el firmante cuando el medio utilizado no ha sido la exhibición de documento idóneo.

Para aventar cualquier duda sobre la responsabilidad de los encargados, conviene tener presente que el carácter de instrumento pública que revisten las certificaciones de firmas hace exclusivamente responsable al autor del mismo por su inexactitud.

Cualquier tercero (particular, funcionario u organismo) debe tener por ciertas las manifestaciones allí

hechas por el escribano, y en caso de pretenderlos inexactos se debe ocurrir por la vía adecuada de la redargución de falsedad (artículo 993, Código Civil). Esta consecuencia también ha sido correctamente interpretada por la autoridad de aplicación, al rechazar facultades al encargado de registro para solicitar la ratificación de las firmas certificadas por escribano¹¹. Esto protege a quienquiera sea que la certificación se oponga, porque se presume exacto lo declarado por el escribano en el ejercicio de su función, y sólo a él hace responsable su inexactitud.

Entendemos que de esta manera se resolverán conflictivas situaciones prácticas con absoluto resguardo de la seguridad jurídica, en casos como los de personas que han extraviado su documento (negándose correctamente la Dirección Nacional a considerarlos suplidos con la "constancia de documento en trámite"¹²), pero que son posibles de ser objeto de una 'afirmación de conocimiento' por parte de un escribano o de dos testigos ante aquél.

¹¹ Notario, Docente de Derecho Civil IV (Derechos Reales) en la Universidad Católica Argentina y en la Universidad Católica de Salta (subsede Buenos Aires). Docente de Práctica Notarial I y II en la Universidad de Morón.

² Texto ordenado por decreto 1114/97, reformado por leyes 25.232, 25.345 y 25.677.

³ En rigor, el Digesto exige que conste el tipo y número de documento, pero no que el mismo le haya sido exhibido al certificante, aunque ése pudiera ser el sentido de la exigencia. Lo advertimos porque antes de la vigencia de la ley 26.140, el notario, para dar fe de conocimiento, no requería exhibición de documento alguno, no obstante lo cual, para determinados actos (por ejemplo, los que tenían vocación registral inmobiliaria), debía dejar constancia también de su tipo y número. Como los datos personales de los comparecientes son manifestaciones de los mismos, ninguna falsedad había (ni hay hoy) en citar el número aún sin la exhibición del mismo. La falsedad se presentaría cuando el escribano manifestara que lo tiene a la vista cuando no es así. Lo que no se acepta es que la declaración contradiga lo que surge del documento, cuando el mismo le es exhibido. Nada tiene que ver en el tema el carácter declarativo o constitutivo de la inscripción, ni tampoco el alcance de la calificación registral. A tal punto, que se transformó para muchos escribanos en una costumbre el hecho de exigir, para certificar firmas en la Solicitud Tipo 08, la exhibición del título de propiedad, como un recaudo más para aportar en elemento que contribuya a formar la convicción sobre la identidad del firmante y sobre su legitimación. Esto, aún cuando sabemos que no basta sólo con el título y, además, que el mismo tiene que ser exhibido al solicitar la inscripción -3er. párrafo, artículo 14, decreto-ley 6582/58, con texto ordenado y reformas citadas-. Por otra parte, atento su carácter constitutivo, como la transmisión jurídico-real no opera en el momento de la certificación, aun cuando fuera la de ambas partes, el escribano no es responsable de acreditar la legitimación del transmitente, lo que debe hacer éste al momento de inscribir (por ello debe exhibir el título en esa ocasión). Conf., ITCHSQRAY, Mateo Pedro, op. cit., página 267. A salvo quedan, claro está, los supuestos de transmisión por escritura pública o a través de la Solicitud Tipo "08 Especial". No obstante, reiteramos, ni antes de la ley 26.140 ni ahora era ese (el prescindir del documento) un proceder habitual del notariado, que en los hechos exigían un documento de identidad casi como una imposición legal, salvo contadas excepciones (remitimos a nuestro estudio citado al comienzo pero recordar los pasajes que hasta entendían que ya a partir de la entrada en vigencia del decreto-ley 17.671/68, la fe de conocimiento había sido reemplazada por la exhibición de los documentos que el mismo contemplaba). La mejor demostración de este aserto es la escasísima aplicación práctica que tuvieron los testigos de conocimiento. Ni qué decir que la posibilidad de tal actuar se mantiene en la actualidad, cuando la identidad se justifica por cualquiera de los otros medios, ahora alternativos (afirmación de conocimiento o testigos de identidad). Insistimos, nunca afirmando que se tiene a la vista el documento cuando no es así, sino dejando constancia de la manifestación que hace el firmante sobre su tipo y número.

⁴ Ver los dos dictámenes citados por Helena María RIVET, Los trámites en el Registro Nacional de la Propiedad del Automotor, Ediciones Ámbito Registral, Buenos Aires, 2007, página 136. Sin embargo, nos parece muy claro que no puede fundarse el rechazo en el artículo 13 del decreto-ley 17.671/68, como agrega el último de los dictámenes citados, dado que el escribano certificante cumplió perfectamente la normativa local, que no le impone "probar la identidad" de las personas. Lo que ocurre con esas certificaciones es lo que decimos a continuación respecto de la validez y la eficacia.

⁵ Así, entre otras consecuencias que se producen: fecha cierta y nacimiento de las obligaciones derivadas del contrato de compraventa.

⁶ Helena María RIVET, op. cit., dictamen relacionado en página 135.

⁷ Helena María RIVET, op. cit., dictamen relacionado en página 137.

TRIBUTO: AAERPA, 30 AÑOS Y 4 PROTAGONISTAS

Por Hugo Puppó [Periodista]



No sé si treinta años son pocos, suficientes o muchos. Supongo que todo depende de qué se mida con esa vara inexorable del tiempo. Albert Einstein decía que todo es relativo y en el mundo de la materia quizás es un concepto, por el momento, que cabe. Sin embargo, hay otra idea más abarcadora, más humana, que transmite esperanza, trascendencia y sabiduría: "siempre habrá tiempo para el tiempo y un rato más...", contenida en los Libros Sapienciales. Es a partir de esta visión que me atreví a decir que esos treinta años ya fueron, que ahora son y que podrán ser muchos más.

¿Puedo escribir entonces que AAERPA cumple nada más que treinta años... y nada menos? Lo único fácil de la pregunta casi afirmativa, creo, es escribirla porque en la era de lo efímero e individualista en que vivimos, imaginar la reunión de un grupo humano para generar un espacio representativo que lo contenga y así juntos, enfrentar las vicisitudes, objetivos y, por qué no, los sueños, es mucho más difícil que una simple descripción periodística.

Cuando Alejandro Germano, director de Ambiente Registral, me llamó para pautar esta nueva edición me dijo que los treinta años de AAERPA quería reflejarlos en una nota diferente, sin formalismos ni retórica; más bien prefería el testimonio, la anécdota, la presencia humana como factor dominante y no los datos, los números ni las cronologías. Así fue que busqué a cuatro protagonistas de la Asociación para este fin. En realidad, hay muchos más pero páginas, pocas.

Aquí cabe aclarar que no hay nada más anti-democrático que la edición de un diario o una revista, ya que sólo un par de personas deciden qué, por qué, cuándo y dónde se publica tal o cual noticia o nota. De lo contrario sería imposible arribar a un acuerdo de conformidad absoluta.

Con esas cuatro personas me comuniqué vía telefónica, vía correo electrónico y también personalmente. Así, poco a poco, le fuimos dando forma a este humilde tributo periodístico para la "treintañera" AAERPA.

• Con ustedes: los protagonistas

La escribana Graciela Beatriz Riera está en la actividad registral desde que en su provincia, Chaco, se crearon los Registros del Automotor. Hoy es encargada titular del Registro Seccional Resistencia N° 1 y vicepresidenta 1ra. de la Asociación, de la que forma parte desde sus inicios.

Pero "Chiqui" Riera está en la Comisión Directiva desde 2002, en una primera instancia, hasta 2004 como delegada de la Zona Norte que



aglutina a encargados de las provincias de Corrientes, Chaco y Formosa. "Fue una etapa -dice- de mucha actividad y muy gratificante en lo societario. En esa época conseguimos integrar encargados del noroeste, Salta, Tucumán, Santiago del Estero y Jujuy.

Después -recuerda- gracias a la confianza que me dispensaron los integrantes del Comité Ejecutivo, puntualmente mi gran amigo Alejandro Germano, me propuso que lo acompañara en el período 2004/2006, como vicepresidente 2da. Y así lo hice. Bueno -agrega- llegamos al año 2006 y evidentemente no los he defraudado, ya que allí me propusieron y aquí estoy, nuevamente, junto con otro amigo, Ulises Novoa, y ya ascendido a 'vice' 1ra."



El primer contacto con el Cont. Juan Carlos Carnevale me produjo una sensación de resignación, casi graciosa, cuando me comuniqué telefónicamente para comentarle sobre la nota que quería escribir:

-Juan Carlos, te estoy llamando porque quiero hacer una nota sobre los 30 años de AAERPA, y habíamos pensado con Alejandro...

-Sí, ya sé -me interrumpió-, como soy de los más viejas hoy que llamarlo a Carnevale...

Después la comunicación se convirtió, desde ambos extremos de la línea, en una carcajada:

Pero más o menos así fueron las palabras iniciales con este hombre que hoy es encargado titular del Registro del Automotor N° 1 de Mendoza. "Hace más de 31 años -explica- que

soy encargado. Primero fui nombrado como suplente a cargo del Registro y el 30 de julio del '76 se dictó la resolución ministerial designándome como encargado titular. También soy miembro de AAERPA desde su fundación".

En la Asociación se desempeñó como vocal en la primera presidencia de Álvaro González Quintana, y como revisor de cuentas en los dos períodos siguientes. "Si bien mi participación institucional se redujo al ejercicio de los cargos antes detallados -aclara- siempre estuve estrechamente ligado a la Asociación. Por ejemplo, además de la presentación y exposición de trabajos en diversos congresos, presenté un proyecto que, con algunas modificaciones, dio origen a la creación de las Delegaciones Regionales como modo de participación de los encargados del interior".



Franco, directo y abierto. Recurre a los diferentes tonos de la voz y a la pausa, el silencio, para expresar una idea o un sentimiento, pero también en la profundidad de su mirada está el mensaje. El Dr. Mariano Pabla Abarca es encargado titular del Registro del Automotor Capital N° 8 y Revisor de Cuentas de la Asociación. "Yo estoy metido en la temática registral desde 1971 pero, en realidad, fui designado como encargado titular en 1980. Por mi actividad -cuenta- me metí mucho en la Dirección Nacional y en la Asociación, cuando se creó, ya que conocía mucho del Derecho Registral. Ir conociéndolo y hacerlo con un montón de gente... Después tuve la suerte de transmitir y compartir los conocimientos. En una época un director nacional decía que éste era un Registro escuela porque mandaba a todos los nuevos

designados a aprender acá. Hay muchos colegas que aprendieron aquí y eso es un orgullo. Es decir, tener el conocimiento y poder compartirlo con el otro realmente fue hermosísimo”.



El Dr. Francisco Alberto Iturraspe, actual prosecretario de la Asociación, es encargado del Registro Seccional Santa Fe, N° 2 desde 1969. Es decir, hace casi treinta y ocho años que está en la actividad y es uno de los nombres que está escrita en aquella Acta N° 1 de AAERPA que comienza diciendo: “En la ciudad de Buenos Aires, a los veintún días del mes de octubre de mil novecientos setenta y siete, reunidos en el local del Automóvil Club Argentino, los integrantes...”

Francisco recuerda aquella acta y dice: “... la circunstancia de figurar en el Acta N° 1 me genera sentimientos contradictorios. Por un lado -rememora- la satisfacción y el orgullo de haber participado en la fundación de la Asociación y, por otro, la tristeza y la nostalgia de recordar a los colegas que ya no están y con quienes compartí gratos momentos...”.

“Desde que comenzó el régimen de Delegaciones Regionales -continúa recordando- me desempeñé como delegado regional de la Delegación Centro-Norte de la Provincia de Santa Fe. En los períodos 1998-2000 y

2000-2002 ocupé el cargo de vicepresidente de la Asociación. Asimismo, a propuesta de AAERPA y por resolución del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos soy miembro titular del Tribunal de Evaluación de los Concursos para Encargados de Registros de la Propiedad del Automotor”.

· Señoras y Señores, la homenajeadas: AAERPA

Por razones de agenda y de distancia no fue posible reunirlos a los cuatro, juntos, frente a frente o, mejor dicho, codo a codo. Pero en este encuentro imaginario, basado en testimonios reales, cada uno refleja el sentimiento que les significa la Asociación:

“Yo me asocié -dice Francisco Iturraspe- por aquella tendencia del ser humano de agruparse alrededor de una actividad, en especial en la búsqueda de soluciones comunes, protección colectiva y, en nuestro caso, por la orfandad o, en el mejor de los supuestos, el desorden normativo imperante en un principio, situación que hoy se ha superado a partir del Digesto de Normas Técnica Registrales, cuya actualización es permanente”.

“En la actualidad -continúa- la Asociación brinda la posibilidad de perfeccionamiento registral a través de cursos universitarios, lo que implica la capacitación del encargado. Mayor eficiencia en su desempeño y la jerarquización de la función registral, además de todos los beneficios de carácter económico traducidos en seguros, servicio de correo, telefonía celular, así como la representación y defensa de los intereses colectivos”.

Por su parte, Mariano Abarca agrega que “lo que siempre me ha dado AAERPA es el sentido de pertenencia a determinado grupo que tenemos intereses en común, sin perjuicio de que

la propia actividad nuestra nos lleva a ser una especie de islitas. Algunos nos integramos más al continente y otros menos. Pero creo que lo que siempre se ha buscado es la mayor cantidad de socios posibles para realmente estar todos integrados, lo cual tiene varias motivaciones y creo que la fundamental es esa: unimos y todos poder compartir lo que tenemos en común".



La voz femenina le agrega un componente más: "en lo personal me brindó ¡muchos e inmejorables amigos! A la Asociación le debo mucho, y en especial que haya jerarquizado nuestra profesión".

Luego de expresar la posibilidad que le brindó AAERPA de participar y exponer sus ideas, Juan Carlos Carnevale hace un poco de historia y dice: "al principio, como en toda etapa fundacional, a la Asociación le costó empezar a desarrollarse y a tener presencia en el ámbito de la actividad registral. Pasados los duros momentos iniciales -prosigue- la Asociación sufrió un proceso que podríamos llamar de refundación a partir de la gestión de Álvaro González Quintana. Estoy convencido de que mientras sepamos, como hasta ahora, elegir a quienes nos representen, el futuro será promisorio y de un sostenido crecimiento. Hoy nadie puede negar que AAERPA ocupa un lugar muy

importante como entidad representativa de todos los encargados de Registro".

- Un periodista en busca de 4 anécdotas

Y las conseguí, gracias a la buena predisposición de los entrevistados. Estoy seguro de que habrá cientos de ellas, algunas inconfesables, otras no aptas para *Ámbito Registral* pero otras tantas dignas de ser compartidas.

Graciela Beatriz Riera: "Los comienzos de nuestra actividad fueron difíciles. Remontémonos a aquella primera época, llegando a una ciudad que, generalmente era nuestra ciudad, ha imponer un nuevo sistema como requisito ineludible para que los automotores pudieran circular.

El público era intolerante y nosotros, yo personalmente, con ninguna experiencia y mucho más joven que todos los usuarios. Anecdóticamente, por bastante tiempo fui la encargada con menos años de edad en el país, habiendo llegado a esta actividad con el título profesional aún tibio debajo del brazo y nulo conocimiento del sistema a organizar. Todo era nuevo, desde cómo armar un 'Legajo B', si de adelante hacia atrás o a la inversa. Lo cierto es que ser encargada de Registro tenía sus desventajas. Hoy por hoy, y en eso tuvo muchísimo que ver el acompañamiento de AAERPA, con gran satisfacción me presento como ENCARGADA DE UN SECCIONAL".

Juan Carlos Carnevale: "Ocurrió en la primera reunión celebrada en Córdoba. Allí conocí a un colega, hoy fallecido. Este hombre asistía a las reuniones de trabajo impecablemente vestido. Traje azul, camisa blanca, corbata roja, sombrero y un clavel en la solapa. Pero no sólo se destacaba por su vestimenta, sino que, además, era una persona muy amable, especialmente con las damas presentes, a quienes permanentemente halagaba con sus palabras y sus dichos.

Así fue que al terminar las jornadas apareció nuestro colega con un gran ramo de claveles que fue obsequiando a las damas presentes, diciéndole a cada una un piropo muy risueño. Se imaginan cómo quedamos el resto de los hombres presentes, heridos en nuestra condición de 'caballeros' ante semejante muestra de buen gusto y de afecto).

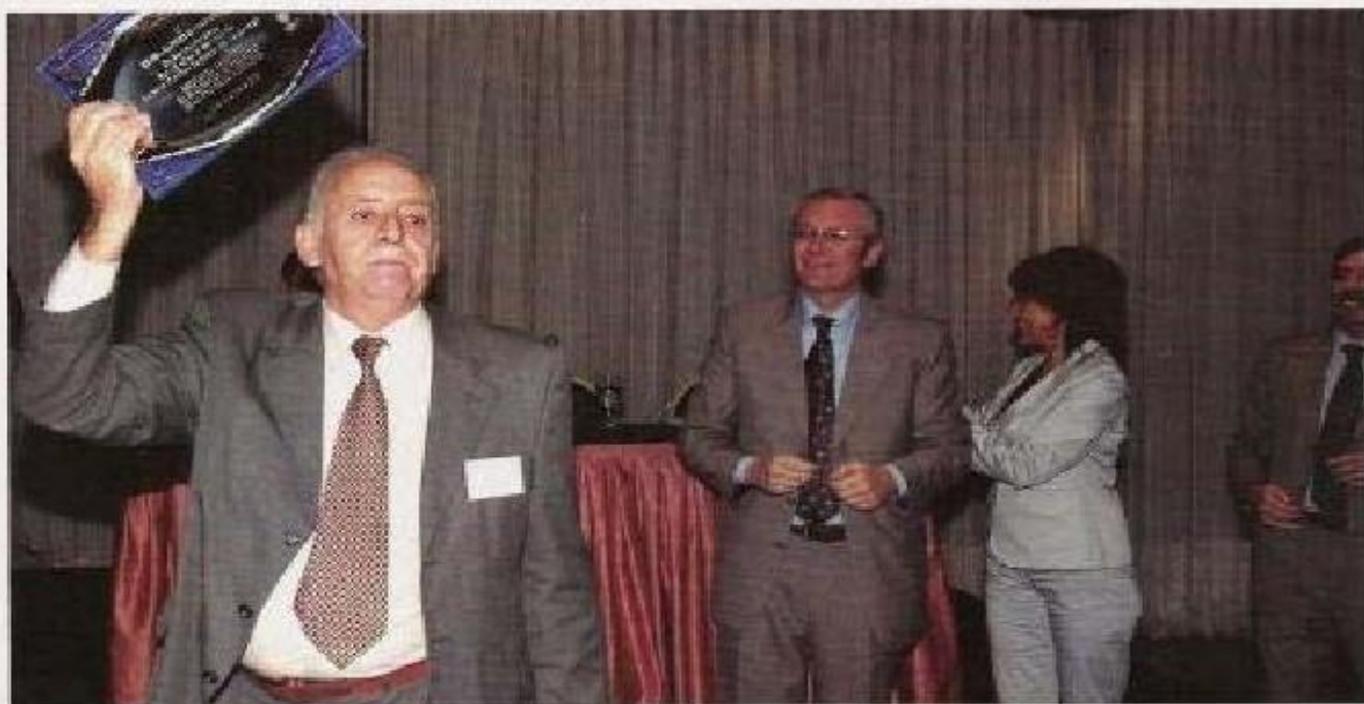
Francisco Alberto Iturraspe: "En abril del '77 se celebró en la ciudad de Córdoba la Convención Nacional de Encargados, la que fue convocada por la Dirección Nacional. Dicha Convención fue el antecedente de la fundación de AAERPA.

Al ser convocada por la Dirección Nacional la concurrencia fue numerosa, oportunidad que tuvimos para conocernos y confraternizar con los encargados de Registro de los más remotos lugares. La Comisión que organizó el evento designó a un encargado de la zona para que hiciera las relaciones públicas y, en especial, lo atendiera al Director Nacional, por entonces el vicecomodoro Alberto M. Palacio. Lo cierto es que llegó el Director Nacional al aeropuerto cordobés y al no encontrar al encargado anfitrión, sin identificarse lo llamó por teléfono

a su casa y la atendió su esposa. Cuando le preguntó sobre el paradero de su marido, la mujer le contestó: 'Es muy difícil ubicar a mi marido!, porque hace dos días que está de gira por la provincia de Córdoba con el vicecomodoro Palacio...'

Mariano Pablo Abarca: "Lo más grato que he tenido es que muchas veces he llorado por la función y por el trabajo. Muchas veces he llorado de bronca y también de alegría. El día que me entregaron la plaqueta por cumplir 25 años en la actividad yo dije, emocionado, que con esto pude educar a mis cuatro hijos. En realidad fue mucha más, porque con el nombramiento pude casarme, tener cuatro hijos, educarlos, vestirlos y darles de comer. Ese día se me cayeron las lágrimas y después, lo que manifestaron varios de los presentes fue que se les habían caído las lágrimas a muchos. Es decir que muchos vivían el mismo sentimiento que yo vivía, y eso es una forma de haberme dado cuenta de que hay algo que nos unifica, ya no tanto como encargados de Registros, sino como seres humanos, que son los sentimientos...".

Con esta imagen y con estos testimonios creo que el tributo está cumplido.



MODIFICACIONES AL DIGESTO DE NORMAS TÉCNICO REGISTRABLES

Por María Virginia Etcheverry (*) y Lucía Virginia Nebra (**)



En el marco del 7º Congreso Nacional de Encargados de Registro de la Propiedad del Automotor, la Comisión 5 - en la que participamos- trabajó sobre "Cuestiones relativas a la actualización y/o modificación del DNTR y RINOF". En ese contexto presentamos el siguiente trabajo de integración de nuestro cuerpo normativo, que a continuación detallamos y ponemos a consideración:

1. Debido a que la DN 653/03 que entró en vigencia el día 17 de Noviembre de 2003 dispuso que los jueces de paz no pueden certificar firmas en las solicitudes tipo, modificando el Tit. I, Cap. V (Certificaciones de firmas), Secc. 1ra., inc. C, (Autorizados a certificar) y Secc. 3ra, Art. 3 (Certificaciones en especial); consideramos que debe modificarse también el Cap. VI, Secc. 2, Art. 3, inc. B, omitiendo al juez de paz como certificador de firma en la manifestación de la guarda habitual. Así también, en la Secc. 3ra (Domicilio), Art. 2, inc. b; Art. 3 inc. a) 2 y b); Art. 4 inc. b; y Art. 5, ya que si el juez de paz no puede certificar firmas tampoco debería poder autenticar copias de documentos que acreditan el domicilio.

2. En los trámites en que obligatoriamente se debe presentar verificación física del automotor, Tit. I, Cap. VII, Secc. 1ra, consideramos conveniente incluir a la Denuncia de compra para integrar el sistema normativo.

3. En el Tit. II, Cap. V, (denuncia de compra), en el Art. 5, cuarto párrafo in fine, debería decir "no se exigirá nueva verificación

física del automotor aún cuando hubiera transcurrido más de 150 días hábiles de la verificación presentada con la denuncia de compra (y no 90 días como dice actualmente).

4. Como ya sabemos, se considera como primera transferencia la que se inscribe en forma inicial en el Registro, y que tiene por transmitente a la terminal o fábrica autorizada según el caso como así también a un **concesionario inscripto como comerciante habitualista...**, consideramos conveniente que esta última frase sea agregada expresamente en el DNTR en el Tit. II, Cap. I, (Inscripción Inicial), Secc. 1ra, Parte Tercera Art. 6 in fine, y de la misma manera en la Secc. 3ra, Parte Primera Art. 9 in fine "y que tiene por transmitente al comprador declarado en despacho, o sus **concesionarios oficiales inscriptos como comerciantes habitualistas...**". 

5. En el Tit. II, Cap. IX, Secc. 3, aclararíamos en Art. que los automotores importados por regímenes que establezcan como restricción que el único autorizado a conducir es el comprador declarado en despa-

cho (v. gr. Tít. II, Cap. I, Secc. 14º Art. 1 y 2) que en estos casos no puede otorgarse cédula para autorizado a conducir.

6. Incorporaríamos al Digesto, Tít. II, Cap. II, Secc. 4ta y 5ta, la Circular DN Núm. 53/98 que aclara los "efectos" de una transferencia ordenada por autoridad judicial como consecuencia de subastas judiciales en general (incluidas aquellas por ejecuciones prendarias) o por instituciones subastantes en los términos del artículo 39 de la Ley de Prenda con Registro, cuando respecto al automotor o al titular consten anotadas medidas cautelares.

7. Debido a que el Tít. I, Cap. VII (Verificación de los automotores), Secc. 1ra inc. i) establece como obligatoria la verificación física para el otorgamiento de duplicado de título, y el Tít. II, Cap. VIII, Secc. 1ra, en el Art. 1 in fine expresa que "en los supuestos de haberse denunciado el robo, hurto o extravío del título del automotor y aún cuando se halle previsto para el trámite de que se trate la expedición automática en el sistema de un nuevo ejemplar, se deberá cumplir obligatoriamente el requisito de la verificación física del automotor, **incluso en los casos en que ésta no resulte exigible para el trámite en particular**", nuestra modificación apunta a que en los trámites que detallaremos, en los que resulta exigible la presentación del título, y donde se establece que en caso de extravío, robo o hurto bastará con que el peticionante denuncie esa circunstancia, mediante la presentación de una nota simple suscripta ante el encargado del Registro o con firma certificada por escribano público, se agregue "y se presente además la solicitud tipo 12 con la verificación física del automotor realizada". Cabe resaltar que así está previsto en el Tít. II, Cap. III, Secc. 8va, Art. 3 inc. a, (cambio de radicación) y Art. 25 punto 2; Tít. II, Cap. XII, Secc. 3ra, Art. 1ro. inc. a (cambio de uso).

Por lo expuesto, en los trámites en que debería agregarse en el Tít. II, Cap. II, Secc. 1ra. Art. 23 inc. b (transferencia); Tít. II, Cap. III, Secc. 6ta, Art. 3 (baja de motor).

El presente trabajo fue realizado con el simple propósito de tratar de colaborar en el perfeccionamiento de esta gran obra de compilación, integración y sistematización de normas técnico registrables que es nuestro Digesto de Normas Técnico Registrales.

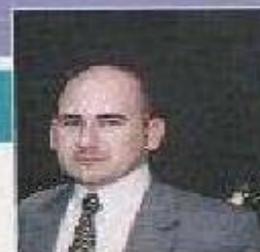
(*) *Interventora RRSS Jesús María 2*

(**) *Interventora RRSS Cosquín 1*



MOTOVEHÍCULOS

Por Ricardo Lainez y Gregorio Cremoneo - Interventor del Registro Seccional
Coruzo Cuatrá - Peña de Carrión



Concepto. Su Incorporación al Régimen Jurídico del Automotor. Aspectos salientes y diferenciales con relación al régimen general. Problemática actual

Los motovehículos se incorporaron al Régimen Jurídico del Automotor mediante Resolución N° 586 del entonces Secretario de Justicia, Enrique Paixao, de fecha 21 de octubre de 1988.

Dicha resolución establece la inclusión en su Art. 1°; detallando en el Art. 2° los tipos de unidades afectadas.

Estas son ciclomotores, motocicletas, motocarro (motocargas y motofurgones), motonetas, triciclos y cuatriciclos con motor.

Asimismo, faculta a la DNRPA y CP a disponer la fecha de entrada en vigencia en cada jurisdicción registral en su estado de OKm, y la fecha y términos en los que efectuará la inscripción de los usados.

La fecha de entrada en vigencia establecida fue el 22 de mayo de 1989 para todo el país.

Se estableció la inscripción de dos maneras, dependiendo de la fecha de fabricación o importación de la unidad.

Antes del 22 de mayo de 1989 eran consideradas unidades USADAS NO REGISTRADAS, y en virtud de que las fábricas y los importadores no habían vendido los bienes con la documentación necesaria para provocar su inscripción según la nueva reglamentación, el régimen estableció ciertas flexibilidades.

Esto tenía su razón de ser en que hasta el año 1989

no era obligatoria su inscripción en el RJA por lo que su transmisión se realizaba como un bien mueble simple sin formalidades, ya sea esta del fabricante a los ciudadanos o sean operaciones comerciales entre estos últimos.

Este sistema de inscripción fue derogado por el régimen más flexible de la Disp. 140/06 motivado por la necesidad de reducir la inmensa brecha existente entre la realidad registral y la realidad del parque de motovehículos.

Luego del 22 de mayo de 1989, asimila la inscripción a la de los automotores, utilizando formularios y solicitudes tipos similares pero exclusivas para los motovehículos.

RÉGIMEN ANTERIOR

No existía un régimen uniforme en el país, la mayor parte utilizaba los registros municipales, pero en otras jurisdicciones eran provinciales.

Lo que sí era uniforme es el objeto del registro de los motovehículos, **mantener un padrón a fin de que tributaran.**

De la competencia del tributo dependía si era el municipio o la provincia quien llevaba el Registro.

Para ello se exigía su registro, que a diferencia de la actual, no era constitutiva de dominio, pero creaba en cabeza de su titular una presunción *ius tantum*



que aún hoy persiste como un antecedente de gran importancia a la hora de inscribir un bien que se hallaba registrado en sede provincial o municipal en el Registro Nacional de la Propiedad Automotor.

La propiedad de estos bienes se regía por el Código Civil.

En la actualidad hemos visto reeditarse este tipo de registros que habían desaparecido luego de la incorporación de las motos al RJA. Esta vez motivados por diversas razones, como ser el aumento de los delitos contra y con motovehículos, el caos generado en el tránsito, la responsabilidad hacia terceros en casos de accidentes, el reclamo social por la indefensión ante la desaparición masiva de los vendedores en la crisis entre 1998 y 2002, el tradicional *animus recaudandi* de la jurisdicción que lo pone en vigencia, etc.

QUE CAMBIÓ CON LA INCORPORACIÓN DE LAS MOTOS AL RJA

Fundamentalmente, al transformarse en un Bien Mueble Registrable, y ante la peculiaridad de nuestro sistema registral, implica que no obtenemos la propiedad del bien hasta su inscripción en el Registro (Art. 1º RJA que establece que la transmisión del dominio de los automotores -ahora también las motos- sólo producirá efectos entre las partes y con relación a terceros desde la fecha de su inscripción en el RNPA).

INCLUSIÓN POR MEDIO DE UNA RESOLUCIÓN DEL SECRETARIO DE JUSTICIA

El Decreto Ley 6582/58 define en su artículo 5º a los automotores, realizando un pormenorizado detalle de qué tipo de vehículos son alcanzados por la norma.

En su último párrafo, establece: "El poder ejecutivo podrá disponer, por vía de reglamentación, la inclusión de otros vehículos automotores en el régimen establecido.", con lo que deja abierta la ampliación del universo registral a discreción del PE.

Pues bien, sucede que en el año 1988 ese universo fue modificado y ampliado al incorporar los

motovehículos como bienes registrables.

Ello sucedió el 21 de octubre a través del dictado de la Resolución 586 de la Secretaría de Justicia de la Nación, encabezada en ese momento por ENRIQUE PAIXAO y en su artículo 2º establece "que a esas efectos se entiende por motovehículo a los ciclomotores, motocicletas, motocarro (motacargas o motafurgones), motonetas, triciclos y cuatriciclos con motor".

También en su artículo 3º dispone "Facultar a la Dirección Nacional de los Registros Nacionales de la Propiedad del Automotor y de Créditos Prendarios, a disponer la fecha a partir de la cual comenzará la inscripción, en cada jurisdicción registral de esos vehículos en su estado de nuevos (cero kilómetros) y a establecer la fecha y términos en los que se efectuará la inscripción de los usados".

PUESTA EN MARCHA POR PARTE DE LA DNRPA Y CP

Así es que se dicta la Disp. 442/88 que instauro el régimen normativo al que se verán sometido este tipo de bienes, el que en su Art. 2º establece la obligatoriedad "EN TODO EL PAÍS" de la inscripción de los motovehículos que se comercialicen por las fábricas o sus concesionarios con posterioridad al 31 de marzo de 1989.

Por medio de la Disposición 358/90 de la DNRPA y CP se estableció la obligatoriedad de que la inscripción de los motovehículos no registrados, cuya comercialización se haya efectuado con anterioridad al año 1985, dicha inscripción debía efectuarse a partir del 02 de julio de 1990, ya que en su artículo 1º disponía que "la inscripción inicial deberá efectuarse dentro de los ciento ochenta días corridos".

INCORPORACIÓN DE LOS MOTOVEHÍCULOS AL RJA. INCONSTITUCIONALIDAD

Debemos detenernos a analizar una interesante controversia doctrinaria que se originó con el dictado de la Resolución 586/88 de la Secretaría de Justicia de la Nación.



Ya he dicho que el Art. 5º del RJA establece la enumeración de los bienes objeto de la norma y en su última parte faculta al PODER EJECUTIVO a disponer por vía de reglamentación la inclusión de otros vehículos automotores en el régimen.

Plantean VIALE Y MOISSET DE ESPANES serias dudas acerca de la validez y legalidad o constitucionalidad de la normativa aplicable en materia de motovehículos, en la medida en que, a la luz de los principios constitucionales y legales que regulan la potestad reglamentaria del Poder Ejecutivo, tales actos normativos parecen exceder las facultades de quienes los dictaron.

Continúan estos autores diciendo que se distinguen los reglamentos en **DELEGADOS** (dictados en virtud de una autorización conferida por el Poder Legislativo al Ejecutivo) para que formule normas jurídicas generales en materia de legislación formal. **DE EJECUCIÓN**, necesarios para realizar y facilitar la puesta en práctica de las leyes, reduciendo a normas particulares los principios generales de aquellas.

Tomando en cuenta esto, se preguntan los autores si estamos en este caso ante un reglamento del primer o segundo tipo.

La mera alusión a la circunstancia de que el Poder Ejecutivo reglamentará la ley, es insuficiente para tipificar el reglamento. Es necesario preguntarse si la inclusión, en la nómina de automotores registrables, constituye la simple regulación de los detalles indispensables para asegurar el cumplimiento de la ley o la regulación del Poder Ejecutivo del modo de ejecución de la ley, en el cual precisa el alcance práctico y material o se trata de la extralimitación en el ejercicio de facultades establecidas en el texto originario.

Se plantean los autores los siguientes interrogantes a fin de poder determinar ante qué tipo de Reglamento se hallan:

¿Es una mera regulación de los detalles indispensables para asegurar el cumplimiento de la ley?, ¿Estamos ante un caso en que el PE precisa el alcance práctico y material de la ley, especificando

y fijando el modo de ejecutarla?, ¿Se ultra pasa, o no, el límite fijado por el recto sentido del texto originario? Pautas que caracterizan al reglamento de ejecución.

¿O estamos ante un caso en que el PE, en lugar de limitarse a ejecutar la ley, ha dictado una norma que modifica su alcance, en mérito a una auténtica habilitación conferida por el PL, dentro de los parámetros fijados por la ley?, ¿Se trata, acaso, de una potestad reglamentaria integradora de una clara y precisa política legislativa, que se aplica dentro de ese marco? Características del reglamento delegado.

Ahora bien, los autores consideran que las facultades conferidas por este Art. 5º caen en la órbita del reglamento delegado, pues no se trata de una simple instrumentación de la ley para ponerla en práctica, sino de una verdadera integración, dentro de las pautas muy generales que ella misma establece.

LIMITES DE LA REGLAMENTACIÓN

Si bien la aludida potestad o atribución reglamentaria imparta el ejercicio de un poder discrecional, su aplicación reconoce los siguientes principios y limitaciones:

- 1) El reglamento no puede invadir materias que, conforme a la Constitución, son privativas del Poder Legislativo.
- 2) Tampoco puede considerar disposiciones contrarias a los principios constitucionales, ni a las leyes o principios generales consagrados en estas últimas.
- 3) La administración no puede, por vía reglamentaria, exceder los límites de su propia competencia, entendiéndose por esta, la suma de atribuciones de cada órgano.

Ahora bien, las facultades reglamentarias del Poder Ejecutivo son atribuidas por la Constitución Nacional al Presidente de la Nación, cuyo desempeño esta a cargo de UN ciudadano.

El PE es solamente el Presidente de la República, residiendo íntegramente en EL la rama ejecutiva del gobierno. Los ministros, quienes deben refrendar los



decretos, son secretarios del PE y no secretarios de Estado, son órganos constitucionales que no forman parte de aquel poder.

Asimismo, las resoluciones ministeriales tienen vigencia dentro de la administración, en tanto que los decretos la tienen dentro y fuera de ella estableciendo un vínculo con los administrados. Las resoluciones ministeriales no son actos administrativos del PE, pues para ello se necesita la decisión del Presidente. De este modo, los actos del PE son los del Presidente y no los del ministro, conforme lo Constitución Nacional.

La validez del acto, entonces, presupone la competencia del órgano administrativo que lo dicta. Contrariamente estaríamos ante un caso de invalidez y anulación.

Por ello consideran que mediante la Resolución 586/88 de la Secretaría de Justicia, se ha ejercido indebidamente la facultad reglamentaria, la cual hace que deba ser considerada ilegal e inconstitucional y por lo tanto carente de validez.

Finalizan diciendo que esta situación debería subsanarse por medio del dictado de un decreto.

CONSTITUCIONALIDAD

Inmediatamente de publicado el artículo doctrinario de los autores que expresan la teoría de la Inconstitucionalidad de la Incorporación de los Motovehículos al RJA, el Dr. Enrique Paixáo, a cargo de la Secretaría de Justicia de la Nación al momento de dictarse la norma cuestionada, publica una carta de lectores en La Ley, donde realiza la enunciación de las normas que lo habilitaban a la ampliación del universo registral.

Objeto el Dr. Paixáo, que los autores que hemos analizado anteriormente no señalan que el Art. 14 de la Ley de Ministerio (t.o. 1983) establece *"Facúltase al Poder Ejecutivo Nacional para delegar en los ministros y en los secretarios de la Presidencia de la Nación facultades relacionadas con las materias que les competen, de acuerdo con lo que*

determine expresa y taxativamente por decreto".

El Decreto 2281 del 29-09-1976 dispone en su Art. 1º *"Delégase en el Ministro de Justicia la facultad otorgada al Poder Ejecutivo por el Art. 5º del Dec. Ley 6582/58 (ratificado por Ley 14.467) respecto a la inclusión de nuevos vehículos dentro del concepto de automotores para su registración obligatoria"*.

Posteriormente, tras a su artículo, el texto del Art. 1º del Dec. del Poder Ejecutivo Nº 1042/84 que autoriza al Ministro de Educación y Justicia para delegar en el Secretario de Justicia las Facultades que emanan del Decreto 2281/76 lo que fue plasmado en la Resolución del Ministro de Educación y Justicia Nº 947 del 25-04-1984, por la cual se delega efectivamente en el Secretario de Justicia el ejercicio de las facultades previstas en el Decreto 2281/76.

CONCLUSIÓN

A la luz de los argumentos esbozados por ambas teorías, resulta a todas luces evidente que la incorporación de los motovehículos al RJA, no fue realizada en base a las propias atribuciones del Secretario de Justicia, sino en base a la cadena de delegación de facultades efectuada por el Poder Ejecutivo al Ministro de Justicia y por éste al Secretario de Justicia.

Si bien la Técnica Legislativa puede ser objeto de críticas, no lo es la legalidad de la incorporación al Universo Registral.

Ej.: la inclusión de la Maquinaria Agrícola y Vial fue realizada por el Poder Legislativo que reformó el Art. 5º del RJA.

PROBLEMAS DE LAS MOTOS EN EL RJA INCORPORACIÓN TARDÍA AL RJA

Se debe fundamentalmente a la falta de interés del Estado en la registración de este tipo de bienes, lo que no se materializó sino hasta el año 1989.

Lo que los mentores del RJA no pudieron imaginar es que habría unidades que tendrían valores superiores a los de muchos automotores o que se transformarían en medios masivos de transporte.

FALTA DE CONTROL VEHICULAR

Este es a mi entender el principal elemento que ha



conspirado para que no se haga efectiva la incorporación de las motos al Régimen Jurídico del Automotor, ya que salvo en jurisdicciones puntuales, no existen controles en la vía pública, ni para los automotores ni para los motovehículos.

No es privativo de los motovehículos, podemos apreciar que aún existen, especialmente en el interior, vehículos que circulan sin haber realizado la convocatoria al parque automotor, cuando hace más de diez años que las plazas para efectuarla se han cumplido.

Asimismo, los motovehículos, no son registrados, puesto que la autoridad de contralor no exige a los poseedores documentación de ningún tipo, en el mejor de los casos se exige la documentación que acredite la habilitación para conducir, pero de la propiedad nada.

¿Esto provocado por qué?, muy simple, al incorporarse las mismas al nuevo régimen, el viejo sistema de inscripción quedó derogado, pero en la práctica no era posible inscribir los bienes bajo el RJA ya que la comercialización de estas unidades era realizado en muchas ocasiones por agencias que carecían de inscripción ante la DINRPA y CP (Veterinarios, Farmacias, mueblerías, Forrajeras, etc.) las cuales no tenían ni idea del carácter de registrable del bien que vendían. Ello produjo que durante un largo lapso de tiempo se produzca la anarquía en cuanto a la inscripción.

Tampoco debemos perder de vista la importación que se realizó sin control de la Aduana, lo que provocó que todas esas unidades carecieran de la documentación imprescindible para la inscripción.

Todo esto derivó en que la transmisión de los bienes se realizara como si se tratara de un bien mueble común, sujeto a la regla del Art. 2412 del Código Civil; es decir que **la posesión vale título**¹, sin tenerse en cuenta las formalidades exigidas por el registro.

Para el colmo de males, la venta se realizaba generalmente bajo financiación, (no formal), con lo cual para garantizar su crédito y en total desconocimiento del instituto de la prenda con registro, se retenía la documentación de esas unidades.

Es decir, el comerciante debió haber utilizado las

herramientas que el sistema registral le proporcionaba (tal como lo hacen con los automotores) y realizar la Inscripción Inicial con Prenda a fin de garantizar su crédito, en vez de ello, retenía la documentación de origen del bien y garantizaba su crédito con pagarés.

Aún hoy esta es una modalidad ampliamente utilizada, pero también se ha implementado la financiación por medio de tarjetas de crédito o créditos personales.

Al cabo de pocos años con escasa inscripción, se llegó al colapso de la situación en la vía pública, ya que tenemos grandes cantidades de motovehículos circulando y la mayoría de ellos sin encontrarse registrados. Ello generó un problema en la circulación ya que es imposible controlar a quien no se puede identificar, sumémosle la responsabilidad civil que pueden generar en los accidentes en que se ven involucradas unidades y la evasión del impuesto a los automotores y otras rodados. El más importante de los problemas generados es el de los delitos cometidos con y sobre motovehículos, que al carecer de identificación son más propensos a ellos.

El problema de la falta de inscripción de los motovehículos no es privativo de la Provincia de Formosa, pero su raíz, como dije, no se encuentra en el sistema actual de inscripción -el cual seguramente se puede mejorar-, sino en la carencia de controles en la vía pública sobre los motovehículos, lo que posibilita a quienes adquieren una unidad, mantener la misma indefinidamente sin inscribir, pues no tienen necesidad de contar con documentación alguna para circular. Répito, es la actitud complaciente de las distintas autoridades de aplicación lo que **toma realmente innecesaria para el usuario la inscripción** (con lo que se evita el trámite y se ahorra unos pesos). Esto trae aparejada que la comercialización de las unidades no inscritas se realiza informalmente, por lo que sólo se firma un contrato de compra venta y se entrega la poca documentación con que se cuenta (o, a veces, se retiene esa documentación como medio de asegurarse el cobro).

De esta forma pueden transcurrir varios años y haber pasado el motovehículo de mano en mano, sin siquiera producirse la entrega de la documentación del mismo por parte del concesionario al primer comprador, provocando que en un corto plazo se vuelva prácticamente imposible la regularización de esa situación.

¹ 2412 Cód. Civ. "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 problema es muy importante también desde el punto de vista fiscal, puesto que esa gran masa de vehículos no realiza ningún tipo de contribución a las arcas de los municipios donde se encuentran circulando, de las provincias (en el caso del impuesto de sellos, dado que todas las operaciones de compra - venta se realizan informalmente) y de la nación, siendo además un perfecto caldo de cultivo para la actividad ilícita.

Quienes mantenemos contacto diario con los usuarios en las mostradores de los registros, tanto de motovehículos como de automotores, detectamos rápidamente cuando se están efectuando controles vehiculares, dado que automáticamente se incrementa la concurrencia a los Registros de tenedores que pretenden regularizar su situación. Pero como los controles se efectúan en la mayoría de las jurisdicciones en forma aislada, esporádica y por funcionarios complacientes, la efímera de la presión de la autoridad de aplicación y la posibilidad de continuar circulando en forma irregular, provoca que ese interés desaparezca rápidamente.

El problema de la falta de inscripción no surge de un sistema registral inadecuado, sino del hecho de que en la práctica la inscripción le es innecesario al usuario.

Por lo tanto, ¡qué nadie se ilusione! no habrá inscripción mientras la autoridad de aplicación no la exija para circular por más que se flexibilice la misma.

RESURGIR DE REGISTROS PROVINCIALES Y MUNICIPALES

La situación planteada anteriormente, provocó que a lo largo y ancho del país se den diferentes situaciones que trataban de aplacar el caos existente en cada jurisdicción.

Podemos resumirlos en 3 grandes grupos:

1) En ciudades como CAPITAL FEDERAL, CÓRDOBA, RESISTENCIA ha existido siempre un nivel aceptable de control en la vía pública de la documentación vehicular, por lo que la inscripción siempre ha sido alta, nunca total, pero muy superior al promedio nacional. Estos municipios han

sabido ejercer la función que les compete como autoridades de aplicación de la Ley de Tránsito Nacional.

2) En contraposición, en la PROVINCIA DE FORMOSA, nunca ha sido necesaria ningún tipo de documentación para circular, lo que ha provocado que ante la ausencia de controles los usuarios no inscriban sus unidades, es más, ni siquiera retiraban los papeles de las concesionarias. Con el transcurso del tiempo y los cambios económicos en nuestro país, muchos de los vendedores han cerrado sus puertas sin que se sepa de sus paraderos, quedando retenida mucha documentación necesaria para la inscripción en el registro de las motos por ellos comercializadas.

Esto provocó en la provincia dos situaciones, por un lado el caos vehicular como ya lo detallamos previamente y en cuanto las autoridades han querido actuar sobre el mismo se encontraron que para poder encauzar el mismo debían, como primera medida, empadronar el parque de motos. Esto resultaba imposible ya que la mayoría de las motos no contaban con documentación que acreditara su origen, entonces, el legislador formoseño, intenta organizar el REGISTRO PROVINCIAL DE MOTOVEHÍCULOS.

El sistema que pretendió instalar y que gracias a la rápida reacción de las autoridades nacionales no fue puesto en práctica era una muy mala copia del sistema previsto para la inscripción inicial de motovehículos usados no registradas.

El legislador formoseño argumentó, como justificación para instaurar el Registro Provincial de Motovehículos, la necesidad de encontrar soluciones de fondo a necesidades de carácter social, como ser la recuperación del control sobre el parque de motovehículos por parte de las autoridades de aplicación y fiscalización de las normas de tránsito. Asimismo, estimaron que sobre unas 70.000 motos que circulaban en la provincia en el año 2.004, sólo 11.000 se hallaban registradas.

Expresaron: "la falta de empadronamiento genera



especialmente leyes generales para toda la nación sobre naturalización y nacionalidad, con sujeción al principio de nacionalidad natural y por opción en un caos administrativo de naturaleza muy compleja que desborda toda capacidad de control y fiscalización, impide la acción preventiva contra el delito, y contrariamente alienta la proliferación de la sustracción de motovehículos..."

Interpretan que en lo atinente a dominios y cédulas de identificación, la Ley 24.449 en su Art. 40º requisitos para circular, así como el Decreto 779/96, Art. 40º, las exigen **sólo para automotores, no hace referencia alguna a motovehículos**, y argumentando principios constitucionales, establecen que circular sin ella no configuraría infracción. Por ella, invocan la existencia de un **Vacío Legal** y determinan la necesidad de impulsar la norma propuesta, a fin de que se encause el reordenamiento administrativo y el control y fiscalización por parte de las autoridades competentes en la jurisdicción de la Provincia de Formosa. Esto se habría solucionado con una modificación a la Ley por la que la Provincia adhirió a la Ley Nacional de Tránsito y no creando un Registro Provincial.

Como último argumento, explican que resultaría procedente el dictado de esta norma en el ámbito de la autonomía que detentan las provincias.

Debemos considerar detalladamente si la Provincia de Formosa se halla facultada para dictar este tipo de normas.

Cabe preguntarnos si la creación de este tipo de normas no se halla incluida en las facultades que las provincias han delegado a la Nación. Pues bien, hallamos que la doctrina y jurisprudencia son contestes en que el Inc. 12 del Art. 75 de la Constitución Nacional contiene este tipo de facultades.

Dice el inciso 12 del Art. 75 "... Dictar los códigos Civil... en cuerpo unificados o separados, sin que tales códigos alteren las jurisdicciones locales, correspondiendo su aplicación a las tribunales federales o provinciales, según que las cosas o las personas cayeren bajo sus respectivas jurisdicciones; y

beneficio de la Argentina; así como sobre bancarrota, sobre falsificación de la moneda corriente y documentos públicos del Estado y las que requieran el establecimiento del juicio por jurados."

Nos explica Miguel Ekmekdjian en su 4ª edición del Manual de la Constitución Argentina, "... la Constitución Argentina ha creado una categoría de leyes denominadas de derecho común, en el Inc. 12 del Art. 75. Estas integran la legislación de fondo: los Códigos Civil, Comercial, etc., que son dictados por el Congreso Federal, pero que son aplicados, por los poderes judiciales de las provincias."

Continúa Ekmekdjian, "El ámbito de competencia provincial es residual. Comprende toda la masa de las funciones del poder que no hayan sido delegadas expresamente al gobierno central, ya sea en la Constitución o en pactos especiales."

Es decir que la Provincia de Formosa, legisla sobre cuestiones que han sido **expresamente delegadas a la Nación en la Constitución Nacional**, ya que en esta ley crea a favor de quien inscriba un motovehículo el derecho real de propiedad; esto es legislar sobre DERECHO CIVIL.

El orden jurídico federal tiene prelación sobre los órdenes jurídicos provinciales.

3) En la mayoría de las ciudades, como CURUZÚ CUATÍA, el objetivo del legislador local fue menos pretencioso, y crearon registros "al solo efecto impositivo", ya fuera porque su único objeto fuera recaudar o porque se dieron cuenta (tal vez advertidos por algún encargado) que no podían legislar en cuanto a la propiedad, puesto que la competencia sobre el derecho real de propiedad es nacional. Es así que, como éste, surgieron muchos registros a fin de identificar a un responsable Tributario y calmar de esta manera el "animus recaudandi".

EL ROBO DE MOTOVEHÍCULOS, UN NEGOCIO FUERA DE CONTROL MERCADO INTERIOR

Es común ver personas que han sido víctimas de



una estafa al haber adquirido un motovehículo robado. No han sido pocos los que han concurrido a realizar la inscripción, bajo el régimen de la 140, de una unidad que figuraba en el sistema con denuncia de robo.

Esto sucede principalmente por la informalidad en que se maneja el comercio de motovehículos y la facilidad con que los mismos circulan en la vía pública sin documentación o con documentación apócrifa.

Como vemos, en las ciudades del interior de Corrientes es común ver que circulan con una factura de compra o, peor aún, con la fotocopia de una factura de compra. Esto (como la mayoría de los lugares del interior) es el paraíso de los delincuentes.

MERCADO EXTERNO

Otro punto en el que las motos han tenido una relevancia inusitada es en la "exportación" de las mismas a territorio paraguayo y boliviano.

Esto se ha venido realizando en forma fluida desde hace muchos años y tiene como objeto su cambio por drogas, cigarrillos o la venta directa de los mismos. Obviamente estamos hablando de unidades robadas en Argentina que son pasadas clandestinamente y trocadas en los países vecinos.

Debemos destacar que ambos países limítrofes mantienen sistemas de propiedad, tanto sobre automotores como de motovehículos, muy permisivos y pese a algunos intentos (Paraguay) de legalizar el origen del parque automotor, estos persisten.

Como consecuencia, en el noreste se llevan las unidades por canoas o balsas al hermano Paraguay y allí ingresan al mercado del usado sin novedad.

Debemos destacar la noticia publicada en los diarios de la capital correntina, donde se informa que en Paraguay se secuestraron varias unidades robadas años antes en esa ciudad. Dicho informe es acompañado con detalles sobre cómo son trasladados las unidades y cuál es el destino final.

Debemos tener en cuenta que en ambos países (Paraguay y Bolivia) los controles vehiculares son tan raros como en el nuestro.

Importación Brasil MOTOVEHICULOS USADOS / DISP 140/06

La creación del Régimen instaurado por la Resoluciones del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos 350/2005 y 32/2006 que a través de la Disp. 140/2006 puso en marcha un **Régimen Flexibilizado de Inscripción para motovehículos hasta 95 CC fabricados o importados hasta el 31-12-2004**, fue la respuesta a estos intentos realizados por algunas competencias provinciales y municipales de avanzar sobre la materia registral.

Se determinaron como elementos probatorios del origen del bien los siguientes, los cuales pueden ser presentados en forma alternativa:

a) Si el motovehículo estuviera patentado en jurisdicción municipal o provincial, el comprobante de pago del impuesto a la radicación de automotores expedido a nombre del solicitante o certificación de esa circunstancia o de la baja expedida por la autoridad de esa jurisdicción.

Si la documentación mencionada precedentemente no estuviera extendida a nombre del solicitante, deberá acompañarse el o los recibos o boleto de compra que acrediten las sucesivas ventas.

b) Si el motovehículo no hubiese sido patentado, el solicitante podrá acreditar el origen legítimo del bien presentando factura o recibo de compra original del fabricante, importador, concesionario o comerciante del ramo, siempre que se trate de motovehículos fabricados o ingresados al país hasta el año 1987 inclusive, cualquiera fuere su cilindrada, o de motovehículos de hasta 200 cm³ inclusive de cilindrada fabricados o ingresados al país antes del 22 de mayo de 1989, o de motovehículos de hasta 95 cm³ inclusive de cilindrada fabricados o ingresados al país hasta el año 2004 inclusive.

Si la documentación mencionada precedentemente



no estuviera extendida a nombre del solicitante, deberá acompañarse el o los recibos o boleto de compraventa que acrediten las sucesivas ventas.

c) Certificado de fabricación o de nacionalización, según se trate de un motovehículo nacional o importado.

d) En caso de no poder justificarse el origen legítimo del motovehículo por alguna de las formas contempladas precedentemente, y siempre que se trate de motovehículos fabricados o ingresados al país hasta año 1987 inclusive cualquiera fuere su cilindrada, o de motovehículos de hasta 200 cm³ inclusive de cilindrada fabricados o ingresados al país antes del 22 de mayo de 1989, o de motovehículos de hasta 95 cm³ inclusive de cilindrada fabricados o ingresados al país hasta el año 2004 inclusive, el solicitante deberá suscribir una declaración jurada avalada por DOS (2) testigos, formalizada por escritura pública o ante el Registro Seccional intervector, en la que se precisen pormenorizadamente las causas que legitimen la posesión del motovehículo, esto es, en la que se indique expresamente de quién y en qué fecha fue adquirido y los motivos por los cuales no se presenta la documentación de origen o de adquisición del motovehículo, acompañando la que tuviere en su poder; deberá constar en ella asimismo que se ha notificado al declarante y a los testigos de que la falsedad de lo declarado los hará incurrir en las sanciones previstas en la legislación penal.

Hasta aquí, no difiere sustancialmente del régimen anterior (el cual deroga) para la inscripción de motos usadas, pero se amplía el conjunto de bienes comprendidos al incorporar las unidades hasta 95 cm³ importadas o fabricadas antes del 31 de Diciembre de 2004.

Además introduce tres nuevos elementos a los que ya hemos visto en el sistema anterior, a) una (1) fotografía color, de la que surjan claramente las características físicas del motovehículo verificado que permitan determinar su cilindrada. La fotografía deberá encontrarse visada por la planta interventora, quien deberá asimismo consignar en su reverso, a los efectos de proceder a su correlación, el

número de control de la Solicitud Tipo presentada, b) Certificado de inexistencia de pedido de secuestro expedido por la policía correspondiente a la jurisdicción del Registro Seccional intervector (este requisito fue eliminado en la mayoría de las jurisdicciones ya que las policías provinciales mantienen actualizada la base de datos de la DNRPA Y CP), y c) se puso a disposición de los Registros Seccionales una base de datos donde constan todos los Certificados de Fabricación e Importación de los motovehículos, como también si estos han sido inscriptos o si constan pedidos de secuestros solicitados por la justicia o alguna fuerza de seguridad. **Es aquí donde radica la diferencia con los sistemas previos.**

Así, se efectúa un control en el Sistema de Consultas de Antecedentes de Motovehículos (S.C.A.M.), a fin de verificar la existencia o no de inscripciones anteriores de alguna de las partes del motovehículo, de denuncias policiales y de demás datos obrantes en la misma.

En caso de no verificarse inscripciones anteriores respecto del cuadro, se procederá a la impresión de los datos obrantes en la página web, se los agregará al Legajo B.

Si de las constancias obrantes en la página consultada surgieren inscripciones u orden de secuestro anteriormente dictadas por parte de los organismos de seguridad en relación con el cuadro del motovehículo cuya inscripción se petitiona, el Registro deberá imprimir esa constancia y observar el trámite.

Ante la inexistencia de inscripciones o de denuncias anteriores respecto del cuadro del motovehículo cuya inscripción se petitiona, el Registro Seccional dará curso a ella.

Pero aquí no terminan las particularidades de la inscripción bajo este régimen, en aquellos casos en que la acreditación del origen legítimo del bien no se realizare mediante la presentación del correspondiente certificado de fabricación o de nacionalización según el caso, la inscripción inicial practicada en los términos de la presente



Disposición, así como los trámites posteriores que se inscribieren respecto del dominio, estarán sujetos a condición resolutoria por el término de DOS (2) años.

Se tendrá por cumplida la condición si dentro de ese período un tercero demostrare tener un mejor derecho sobre el bien, en cuyo caso y por orden judicial se dejará sin efecto la o las inscripciones practicadas.

El carácter condicional de la inscripción y la condición a la que se encuentra sujeta es informado por el Registro Seccional al peticionario, quien suscribe una nota por la que acepta y declara conocer las previsiones contenidas en el presente artículo.

Sin perjuicio de ello, esa circunstancia es consignada en el Título del Motovehículo y en los informes y certificados de dominio cuya expedición se solicite. Vencido el término indicado en el primer párrafo sin que se produjera la condición indicada, la inscripción quedará firme a todos los efectos, debiendo en consecuencia asentarse ello en el Título del Motovehículo.

La aplicación de este régimen flexibilizado ha tenido muy diversa repercusión en el territorio nacional. Pero el factor que ha tenido una incidencia absoluta en el buen ocatamiento o no, es el control que tanto las Fuerzas de Seguridad Provinciales como las Direcciones de Tránsito Municipales han realizado en la vía pública.

En jurisdicciones donde no se ha realizado controles en la vía pública, a pesar de haberse dado a publicidad en medios masivos de comunicación, no han existido patentamientos haciendo uso de estas facilidades (extremas) otorgadas por el estado nacional.

II. MOTOVEHICULOS OKM

Algo similar a la inscripción de los usados sucede en el caso de los OKm, (no nos olvidemos que el caos de las motos usadas se generó poco a poco con la falta de inscripción de motos nuevas).

Este tema ha sido resuelto por algunas comunas de forma poco ortodoxa a la vez que novedosa, al

atacar el problema desde un punto de vista de Defensa del Consumidor, obligando a la entrega de las unidades inscriptas a nombre del comprador.

Se exige a las comercializadoras, que entreguen con la unidad el casco (sin él la ley no permite la circulación) y la inscripción dentro de un plazo de 30 días, bajo amenaza de fuertes multas.

ALGUNOS NÚMEROS PARA ANALIZAR

Resulta interesante considerar los datos sobre inscripciones iniciales provistos por el Departamento Control de Inscripciones de la DNRPA, a fin de tener un panorama más claro de la situación del RJA.

También, aprovechando esta detallada información, consideré oportuno hacer una breve comparación entre algunos municipios de la Mesopotamia que tienen poblaciones similares en aspectos cuantitativos y cualitativos. Uds. se preguntarán ¿cuál es el objeto de esta comparación?, pues simplemente poner de relieve lo expresado en el nudo del artículo, que con una leve presión de la autoridad encargada del control de tránsito, se logra un inmediato aumento en la cantidad de inscripciones.

En cuanto a este tema, resulta interesante contar la experiencia de mi municipio, el cual había reflotado (como ya lo expresé) el viejo Registro Municipal de Motos puesto que se había generado un grave problema de tránsito. Es decir, nunca se exigió el registro de las unidades para que circulen en la vía pública y cuando pretendieran hacerlo se encontraron con una masa de vehículos cuya incorporación al registro era imposible con la normativa vigente hasta ese momento (año 2003), entonces crean este registro que tampoco dio los resultados esperados pues no hicieron esfuerzo alguno para que prospere.

Cuando se aprueba la Disp. DN 140/06, el Municipio entiende que esta era la herramienta que faltaba e inicia una intensa campaña de prensa donde pone en conocimiento de la población la flexibilización de los requisitos para inscribir las unidades usadas y el bajo costo de la misma.



Al mismo tiempo acompañó esta medida con algunos controles en la vía pública sobre motovehículos, los cuales dieron buen resultado, lográndose en los primeros 5 meses de la vigencia de la Disp. DN 140 unas 300 inscripciones bajo ese régimen. Pero el dato tal vez más importante es que en los primeros días de Septiembre de 2006, (último mes de vigencia de la norma antes de su prórroga) en un operativo se secuestran unas pocas unidades, lo que provocó que sólo en ese mes se realizarán más de 400 inscripciones.

Este dato, que de por sí ya es importante, adquiere una relevancia mucho mayor al comparar esta cifra de inscripciones de este pequeño registro (702) en el 2006 con el total de patentamientos realizados bajo este régimen en el país para el mismo período, que es de 10.008 unidades.

Para dar un panorama más completa, en TODO EL AÑO 2004 se hicieron SÓLO 19 inscripciones, en TODO EL 2005 un total de 31 inscripciones, esto contrasta con las incorporaciones logradas durante 2006, cuando pese a que la presión del Área

Tránsito en el control vehicular fue baja, el resultado se dio en un incremento superior al 2.500% en la registración de motovehículos.

Mientras tanto, la cantidad de incorporaciones al régimen realizada por otros municipios de similar o mayor cantidad de habitantes fue mucha menor. Por ello y a modo de conclusión que ya adivinará el lector, creo que SIN EL CONTROL EFECTIVO DE LA AUTORIDAD DE APLICACIÓN EN LA VÍA PÚBLICA NUNCA LA DNRPA Y CP PODRÁ LOGRAR DISMINUIR LA BRECHA EXISTENTE ENTRE LA REALIDAD EXTRA REGISTRAL Y LA REGISTRAL.

ESTO ES APLICABLE POR IGUAL A LOS MOTOVEHÍCULOS, LOS AUTOMOTORES Y LAS MAQUINARIAS.

No contamos con un sistema registral inadecuado, todo lo contrario, entiendo que pese a los ajustes que podamos hacer para mejorarlo, el problema reside en que el propietario de una unidad puede circular con ella sin necesidad de tenerla registrada.

DATOS SOBRE INSCRIPCIONES INICIALES

INFORME DE MOTOVEHÍCULOS INSCRIPCIONES INICIALES

PERIODO	REG. SECC/TOTAL PAIS	INSC. INIC.
1998(Ene/Dic)	TOTAL PAIS	68,671
1999(Ene/Dic)	TOTAL PAIS	60,879
2000(Ene/Dic)	TOTAL PAIS	67,462
2001(Ene/Dic)	TOTAL PAIS	58,556
2002(Ene/Dic)	TOTAL PAIS	28,071
2003(Ene/Dic)	TOTAL PAIS	33,030
2004(Ene/Dic)	TOTAL PAIS	49,776
2005(Ene/Dic)	CORRIENTES "A"	1,017
	MERCEDES "A"	17
	CURUZU CUATIA	31
	MONTE CASEROS "A"	22
	RESISTENCIA "A"	2,748
	TRES ISLETAS "A"	18
	CHAJARI "A"	125
	FORMOSA "A"	110
	APOSTOLES "A"	151
	TOTAL PAIS	93130

DATOS SOBRE INSCRIPCIONES INICIALES

INFORME DE MOTOVEHICULOS INSCRIPCIONES INICIALES

PERIODO	REG. SECC/TOTAL PAIS	INSC. INIC.
2006 (Ene/Dic)	CORRIENTES "A"	2,585
	MERCEDES "A"	115
	CURUZU CUATIA	852
	MONTE CASEROS "A"	51
	RESISTENCIA "A"	6,781
	TRES ISLETAS "A"	22
	CHAJARI "A"	420
	FORMOSA "A"	972
	APOSTOLES "A"	309
	TOTAL PAIS	212,691
2007 (ene/abril)	CORRIENTES "A"	1,237
	MERCEDES "A"	156
	CURUZU CUATIA	283
	MONTE CASEROS "A"	15
	RESISTENCIA "A"	2,768
	TRES ISLETAS "A"	5
	CHAJARI "A"	164
	FORMOSA "A"	2,399
	APOSTOLES "A"	155
	TOTAL PAIS	109,075

DATOS DE I.I. DE LA 140/06

2006

INSC. INIC. DN 140/06-ACUM. ABRIL/DIC AÑO 2006

PROVINCIA / REG. SECC.	INSC. INIC. DISP. 140/06 ACUM. Ene/dic
PROV. BUENOS AIRES	2,535
CDAD. BUENOS AIRES	160
PROV. CATAMARCA	25
PROV. CORDOBA	1,245
CORRIENTES "A"	204
CURUZU CUATIA	702
MERCEDES "A"	1
MONTE CASEROS "A"	2
PROV. CORRIENTES	890
RESISTENCIA "A"	900
TRES ISLETAS "A"	2
PROV. CHACO	907
PROV. CHUBUT	20
CHAJARI "A"	3
PROV. ENTRE RIOS	515
FORMOSA "A"	263
PROV. FORMOSA	310
PROV. JUJUY	49
PROV. LA PAMPA	185
PROV. LA RIOJA	48
PROV. MENDOZA	268
APOSTOLES "A"	0
PROV. MISIONES	50
PROV. NEUQUEN	6
PROV. RIO NEGRO	34
PROV. SALTA	37
PROV. SAN JUAN	245
PROV. SAN LUIS	3
PROV. SANTA CRUZ	2
PROV. SANTA FE	2,235
PROV. SANTIAGO DEL ESTERO	35
PROV. TUCUMAN	204
PROV. TIERRA DEL FUEGO	0
TOTAL	10,008