

entrevista

Guillermo Dietrich

*Presidente de la Cámara
de Comercio Automotor*

**"EL AUTO USADO FUE
LA NIÑA BONITA
DEL AÑO 2002"**

INFORME ESPECIAL

Régimen del Automotor

**OMISIÓN EN EL
CODIGO CIVIL**



Editorial

Con la publicación, el pasado 26 de noviembre, de la Ley 25.677 en el Boletín Oficial, se ha alcanzado, sin lugar a dudas, un objetivo de singular importancia para AAERPA, como es, entre otros, el de asesorar y contribuir con la evolución de las normativas que ordenan y regulan el Régimen de la Propiedad Automotor.

La referida ley modifica el artículo 17 del Régimen Jurídico Automotor, que en uno de sus párrafos expresa, ahora, que "la inhibición general en el Registro Nacional de Propiedad del Automotor caducará de pleno derecho a los cinco (5) años de su anotación en el Registro".

La unificación de los plazos de vigencia para embargos e inhibiciones que contempla esta ley, se origina en una propuesta del Dr. Francisco Iturraspe, Encargado Titular del Registro Automotor N° 2 de Santa Fe y ex Vicepresidente de AAERPA, efectuada durante el IV Congreso Nacional de la Entidad, realizado en la Ciudad de Buenos Aires en el mes de octubre del año 2000.

La tesonera y constante labor de los directivos de AAERPA en pos de esta iniciativa, dio sus frutos a través del proyecto de ley de los diputados nacionales Carlos Caballero Martín, Alberto Natale y María Emilia Biglieri, que hoy sancionada elimina el engorroso laberinto normativo que enfrentaban los encargados en esta materia.

Se trata de una notoria mejora en nuestro régimen específico, que además de clarificar la tarea de los encargados, beneficia a la comunidad en general, revalorizando la seguridad jurídica, una asignatura discutida en los tiempos que corren y que siempre defendió AAERPA en sus veinticinco años de vida.

En suma, otra conquista para celebrar.

ALEJANDRO O. GERMANO

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

AÑO VII N° 18
Abril de 2003



Comisión Directiva de AAERPA

Comité Ejecutivo

Presidente: ALEJANDRO OSCAR GERMANO

Vicepresidente: JOSE MARIA GONZALEZ

Tesorero: JOSE MARIA ORUE HERNANDEZ

Secretario: GONZALO CABRERA FIGUEROA

Pro Tesorero: ULISES NOVOA

Vocales Titulares

Dra. Lidia Viggliola

Dr. Carlos Ruiz

Dr. Rubén Ángel Pérez

Cdr. Alberto Bruna

Cdr. Alberto D'Innocenzo

Dr. Favio Fuentes

Dr. Claudio Lange

Dra. María Velez de Isern

Dr. Luis Bertalot

Dr. Francisco Iturraspe

Dr. Julio Ricardo Graham

Dr. Eduardo Fermin Uranga

Dr. Ermo L. Pesuto

Esc. Graciela Riera

Tribunal de Ética

MARTHA DEL CARMEN YAMAGUCHI

RODOLFO RIVAROLA

ALVARO GONZALEZ QUINTANA

Órgano de Fiscalización

MIGUEL CASCO MIRANDA

LUIS RAPONI

Dirección de AAERPA: Cerrito 242 3er. Piso

"1" (1010 - Capital Federal)

TE: (011) 4382-8878

E-mail: aaerpa@infovia.com.ar - WebSite:

www.aaerpa.org

Colaboración Periodística

Marcelo Bonnin (bonninm@hotmail.com)

Hugo Puppo (hpuppo@ssdnet.com.ar)

Arte

PACK PRODUCCIONES PUBLICITARIAS

packpublicidad@sinectis.com.ar

Impresión

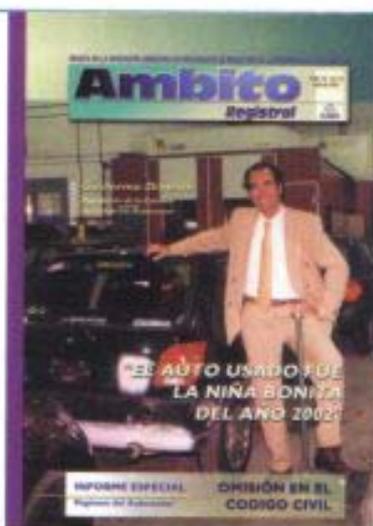
Formularios Carcos S.R.L.

México 3038 - Cap. Federal

4956-1028 4931-8459 4932-6345

Registro de la Propiedad Intelectual N° 84.824

AÑO VII N° 18
Abril de 2003



EL TIEMPO DE CRECER

Por Eduardo Uranga



6

FIDEICOMISO SOBRE AUTOMOTORES

Por Santiago Pardo

8

OTORGANDO DERECHOS

15

**ENTREVISTA
GUILLERMO DIETRICH
PRESIDENTE DE LA CCA**



18

**MUNICIPALIDAD Y
REGISTROS: RESULTADOS DEL
TRABAJO**

Por CLAUDIO E. LANGE



21

**CONSTERNACIÓN POR EL
FALLECIMIENTO DEL DR.
ROCCA**



23

**UNIFICACIÓN DEL PLAZO DE
VIGENCIA DE EMBARGOS E
INHIBICIONES**

Por Lidia E. Viggiola



24

**UNA OMISIÓN FUNDAMENTAL E
INEXPLICABLE: EL RÉGIMEN
JURÍDICO DEL AUTOMOTOR EN
LA REFORMA DE 1998 AL
CÓDIGO CIVIL**

Por Hermo L. Pesuto



27

EL TIEMPO DE CRECER

Por Eduardo Fermín Uranga (*)



Durante el año 2002 AAERPA ha cumplido sus primeros 25 años de vida. Creo que durante estos años se han concretado importantes logros institucionales. Igualmente, en el balance existe una serie de pasos a dar en pos de afianzar a la Entidad en la defensa de los derechos de los encargados de registros.

En el Congreso Nacional realizado durante el pasado mes de octubre en Villa Carlos Paz, Córdoba, en la Asamblea General se resolvió que la Comisión Directiva arbitre los medios para lograr un mayor caudal de asociados, se constituyan nuevas delegaciones zonales y se afiancen otras existentes en el país, con el fin de que participen más activamente en la Asociación.

Como corolario del mencionado encuentro se ha dispuesto avanzar en los siguientes temas: 1) Conformación de un Código de Ética para los encargados de registros, 2) Formación de un Centro de Estudios Registrales y la realización de cursos y/o talleres de capacitación sobre temas registrales destinados a encargados, jueces, abogados y escribanos, 3) Formación de una Base de Datos de Dictámenes de la Dirección Nacional y del Ministerio de Justicia de la Nación, que sirva como antecedente para los encargados en las consultas y/o descargos, y 4) Avanzar en el estudio de un régimen de seguro de retiro para los encargados bajo la figura de fideicomiso u otra similar.

Es tiempo de crecer y ese crecimiento institucional se debe dar en el menor tiempo posible. Debemos trabajar cada uno desde el lugar que ocupe en la Entidad: unos como asociados, otros como integrantes de las delegaciones zonales y/o miembros de la Comisión Directiva

de AAERPA, buscando alcanzar no sólo las propuestas planteadas en el Congreso, sino también el fortalecimiento institucional hacia adentro y hacia afuera.

Hacia adentro será con una mayor captación de socios y una participación más activa de los mismos en la Institución. Que las delegaciones zonales funcionen debidamente en todo el país y sean canales de comunicación entre AAERPA y sus asociados, en un ida y vuelta en cuanto a propuestas, alternativas y soluciones.

Hacia afuera logrando el posicionamiento de la Entidad ante los organismos nacionales (Dirección Nacional y Ministerio de Justicia), ante asociaciones que actúan en el ámbito registral, como ACARA, Cámara de Comercio Automotor y Adefa, ante los colegios de Escribanos, de Abogados y de Magistrados, y también ante los medios de prensa nacionales y provinciales.

El crecimiento de AAERPA depende de todos los encargados del país, por ello la importancia de la integración y asociación de aquellos colegas que actualmente no son miembros activos de la Entidad.

El tiempo de crecer es ahora y depende de cada uno de nosotros y, especialmente, de quienes en esta etapa conducen los destinos de la Asociación.

(*) Delegado AAERPA Mar y Sierras.



FIDEICOMISO SOBRE AUTOMOTORES

Por Santiago Pardo (*)

Colaboración para Ámbito Registral

Conceptos de Dominio Fiduciario y Fideicomiso.

Antes de comenzar a considerar las características técnicas específicas de este instituto, aplicado en el régimen jurídico del automotor y todo lo atinente a su inscripción registral, es conveniente analizar elementos conceptuales básicos que lo delimitan, haciéndolo todo esto de una manera muy sucinta debido a las limitaciones materiales de espacio, propias de una publicación de estas características, destacando desde ya la existencia de importantes trabajos publicados que analizan las normas de la ley 24.441, realizados por juristas que, como Mosset Iturraspe, tratan el tema profundamente logrando una acabada comprensión del lector.

1. DOMINIO FIDUCIARIO

El artículo 73 de la ley 24.441 sustituyó el art.2.662 del código civil por el siguiente: "Dominio fiduciario es el que se adquiere en razón de un fideicomiso constituido por contrato o por testamento, y está sometido a durar solamente hasta la extinción del fideicomiso para el efecto de entregar la cosa a quien corresponda según el contrato, el testamento o la ley".

Según surge claramente de su estructuración normativa, a diferencia del dominio perfecto, debe resolverse al fin del fideicomiso, por plazo o condición. Es conveniente destacar, asimismo, que cuando lo que se transmite por el fiduciante sea otra clase de bienes, como por ejemplo títulos y/o valores, objetos estos del fideicomiso financiero del art. 19 de la ley, o derechos

reales, o créditos cedidos por el fiduciante, se constituiría una propiedad fiduciaria, pues en estos casos resultaría inapropiado aludir a transferencia del dominio fiduciario sobre bienes que no son cosas y que además se transmiten generalmente por cesión. De todas maneras, tal cual explica López de Zavalía, citado por el Dr. Alberto Borella en su obra "Fideicomiso y leasing" sobre automotores, se trata de una titularidad modalizada. Es decir que, tanto cuando recae sobre cosas, como cuando tiene por objetos bienes que no lo son, está sujeta a extinción por plazo o condición y sometida a una restricción real en cuanto a los actos de disposición.

2. CONTRATO DE FIDEICOMISO

2.1 CONCEPTO

El artículo 1º de la ley 24.441 dice: "Habrá fideicomiso cuando una persona, fiduciante, transmita la propiedad fiduciaria de bienes determinados a otra, fiduciario, quien se obliga a ejercerla en beneficio de quien se designe en el contrato, beneficiario, y a transmitirla al cumplimiento de un plazo o condición al fiduciante, al beneficiario o al fideicomisario".

El artículo 3º agrega: "El fideicomiso también podrá constituirse por testamento". El contrato de fideicomiso se constituye a partir de la plasmación normativa de la ley 24.441 en una causa fuente típica del dominio fiduciario.

2.2 CARACTERES

A. Es consensual. Queda concluido para pro-

ducir sus efectos propios desde que las partes hubieren recíprocamente manifestado su consentimiento, 1140 Código Civil.

B. Es bilateral. Las partes se obligan recíprocamente, la una hacia la otra, 1.138 C. Civil. Según Borella el fideicomiso testamentario, en cambio reconoce como causa fuente un acto jurídico intrínsecamente unilateral.

C. Es oneroso. El artículo 8º de la ley 24.441 establece que, salvo estipulación en contrario, el fiduciario tendrá derecho al reembolso de los gastos y una retribución si esta no hubiese sido fijada en el contrato, la fijará el juez teniendo en consideración la índole de la encomienda y la importancia de los deberes a cumplir.

3. SUJETOS DE LA RELACIÓN FIDEICOMISARIA

A. EL FIDUCIANTE. Es el titular de las cosas o bienes a transmitir. Se lo suele designar también como Fideicomitente o constituyente.

B. EL FIDUCIARIO. Es el sujeto que se obliga a recibir la propiedad fiduciaria, condicionada al plazo o condición resolutoria, establecidos en el contrato de Fideicomiso. Cuando aludimos a la transferencia del dominio fiduciario, quien lo recibe puede designarse también como fideicometido. El fiduciario puede ser cualquier persona física o jurídica.

C. EL BENEFICIARIO. Es la persona física o jurídica, debidamente individualizada o susceptible de serlo en el futuro, en cuyo interés o provecho el fiduciario administra bienes fideicomitidos.

D. EL FIDEICOMISARIO. Es el destinatario final

de los bienes fideicomitidos, una vez cumplidos el plazo o la condición resolutoria a que está sometido.

4. FUNCIÓN ECONÓMICA DEL FIDEICOMISO

El Dr. Alberto O. Borella señala que la principal función económica del fideicomiso es volcar capital al proceso productivo, es decir, invertir en negocios que, sobre la base de la confianza y con suficientes garantías legales, los titulares de bienes ociosos o de bajos rendimientos, que por su edad, su carencia de importantes recursos económicos o porque no desean conferir mandatos, corriendo el riesgo de soportar con su patrimonio las consecuencias de la gestión de terceros, dispongan de la posibilidad de hacer producir su capital.

5. FIDEICOMISO CONTRACTUAL. D.N.T.R. FORMALIDADES EXTRÍNSECAS.

El párrafo 1 del artículo 2º de la sección 11, capítulo 2, título 2 del D.N.T.R. establece que: "En la solicitud tipo "08" se consignará en el rubro observaciones la leyenda "DOMINIO FIDUCIARIO". La suscribirán el titular registral, fiduciante, y el adquirente del dominio fiduciario, fiduciario, y el cónyuge del titular registral en su caso". El párrafo primero del artículo 3º de la misma sección, a su vez, dispone que "se deberá acompañar a la solicitud tipo "08" el contrato de fideicomiso o una copia autenticada por escribano público".

El contrato no se inscribe. Sólo se protocoliza agregándose al legajo "B" del automotor, una copia del mismo, cuya autenticidad controlará con su original el encargado del registro, o copia autenticada por escribano público.

Tampoco se devuelve ningún ejemplar que constituya el "título del dominio fiduciario". Cuando el registro está informatizado, emite el "título del automotor" a nombre del dueño fiduciario y, de no estarlo, asienta en el título anterior la transferencia del dominio fiduciario. Es decir, que el contrato de fideicomiso no se inscribe ni constituye el "título", en sentido instrumental, del dueño fiduciario y, de no estarlo, asienta en el título anterior la transferencia del dominio fiduciario. Por lo tanto, el contrato de fideicomiso no se inscribe ni constituye el "título", en sentido instrumental, del dueño fiduciario. Lo que se inscribe es la transferencia del dominio en tal carácter. El título del automotor es el que expide el registro.

6. REQUISITOS INTRÍNSECOS

El Dr. Alberto Borella expresa en su obra "Fideicomiso y leasing" sobre automotores, el principio de legalidad a que deben ajustarse los registros del automotor, les impone la obligación de controlar "la congruencia entre las exigencias que las leyes y los reglamentos imponen y los requisitos cumplidos por los peticionantes legitimados respecto a cada acto registral". De ahí que el artículo 3º, párrafo segundo, de la misma sección del digesto, prescriba que "El Encargado controlará que el contrato contenga cuanto menos, datos de identidad del fiduciario, del fiduciante, del fideicomisario y del beneficiario, la individualización del bien objeto del contrato, el plazo condición a que se sujeta el dominio fiduciario, que no podrá tener más de treinta años contados desde su inscripción, salvo que el beneficiario fuere incapaz, en cuyo caso podrá durar hasta su muerte o hasta el cese de su incapacidad, el destino de los bienes a la conclusión del fideicomiso y los derechos y obligaciones del fiduciario".

Como se advierte, se reproducen prescripciones de la ley 24.441. arts. 1º, 2º y 4º. No obstante, López de Zavalía diferencia las cláusulas del contrato de fideicomiso que resultan "esenciales", de las "no esenciales".

Las primeras son "las definitivas del tipo", entre las cuales señala "la individualización del beneficiario", art. 2, "la individualización de los bienes, art. 4, inc.a,; "el plazo o condición a que se sujeta el dominio fiduciario, art. 4 inc c, y el destino de los bienes a la finalización del fideicomiso, art. 4 inc. d. En cambio, afirma que son "no esenciales", pues quedan librados al principio de la autonomía de la voluntad, la "determinación del modo en que otros bienes podrán ser incorporados al fideicomiso", art. 4, inc. b y los derechos y obligaciones del fiduciario y el modo de sustituirlo si cesare", art. 4 inc. d.

A. DATOS DE IDENTIDAD DEL FIDUCIANTE, FIDUCIARIO, FIDEICOMISARIO Y BENEFICIARIO

a) Individualización del fiduciante y del fiduciario

Los sujetos necesarios de la relación fideicomisaria, como lo hemos visto en el capítulo 1, son sólo las partes, fiduciante y fiduciario.

Ellos son los únicos que suscriben el contrato y cuyos datos deben coincidir con los que se vuelcan en la solicitud tipo "08", que también debe ser firmada sólo por dichas partes.

b) Individualización del beneficiario existente o futuro

El transcripto párrafo segundo del art. 3º, sección 11, cap. 2, tit.2 del digesto de normas técnicas registrales, cuando se refiere a la exigencia de "los datos de identidad del beneficiario",

debe interpretarse en consonancia con la norma legal y en el caso que a la fecha de celebración no estuviera suficientemente individualizado debe contener el contrato sólo aquellos que permitan su individualización futura..

c) Individualización del bien objeto del contrato

La solicitud tipo deberá contener, respecto de cada automotor objeto del contrato, los datos que mencionaba el mismo respecto de la marca, tipo y modelo, pero completándolos con el código de dominio que se les adjudicara al inscribirse inicialmente a nombre del fiduciante, la marca y los códigos identificatorios del motor y del chasis.

B. DERECHOS DEL FIDUCIARIO

a) Actos de disposición y gravamen

Es otro de los aspectos que el art. 3 de la sección 11, cap. 2 del digesto, exige sean controlados por el Registro del Automotor al examinarse el contrato, pero simplemente en cuanto a que estén previstos en dicho instrumento.

En concordancia con la norma legal, el art. 6 de la sección 11, cap. 2 del D.N.T.R., prescribe: "El fiduciario podrá disponer o gravar los bienes inscriptos a su nombre con carácter de dominio fiduciario, sin que para ello sea necesario el consentimiento del fiduciante o del beneficiario, excepto que en el contrato se hubiere convenido lo contrario".

"Si en el contrato se hubiere establecido que la transferencia del dominio o la prenda del bien debe ser autorizada por el fiduciante, el beneficiario o un tercero. Se requerirá el consentimiento de dicha persona expresado en hoja simple con firma certificada". Destaca el Dr. Borella que, sin embargo, una omisión en el digesto, es la

referida al consentimiento conyugal del art. 1.277 del C. Civil. Como con acierto lo enseña López de Zavalía, dicho consentimiento no hace falta. Estamos frente a un patrimonio totalmente separado".

Aunque el automotor hubiera sido transferido al fiduciario siendo este casado no ingresa al activo de la sociedad conyugal, pues integra "un patrimonio separado del patrimonio del fiduciario y del fiduciante". Por lo tanto, si el fiduciario lo transfiere o lo grava, no se requerirá el consentimiento conyugal. Así debiera aclararlo la reglamentación.

b) Constitución de otros derechos reales

Así como el dueño fiduciario puede transmitir el dominio, también está facultado para constituir sobre la cosa otros derechos reales, con excepción del usufructo. Respecto de los automotores, el fiduciario sólo puede transferir su dominio y gravarlos con prenda con registro.

c) Actos de administración

Como dueño que es, el fiduciario puede ejercer actos de administración los que, conforme al art. 2.670 del Código Civil, deben ser respetados a la conclusión del fideicomiso por quien reciba el bien en dominio pleno. Así, con respecto a los automotores, el fiduciario puede darlos en comodato, en locación, cambiar su radicación, modificar su uso o destino, solicitar duplicado o renovación de cédulas del automotor, o duplicado del título, todos actos de naturaleza registral.

d) Actos materiales

Puede introducir mejoras en el automotor (cambio de motor), normalizar su situación registral (requerir r.p.a), etc.

e) Ejercicio de acciones administrativas y judiciales

En su carácter de titular del dominio, el fiduciario puede ejercer las mismas acciones que competirían al dueño pleno o perfecto del automotor.

C) OBLIGACIONES Y PROHIBICIONES DEL FIDUCIARIO

a) Prudencia y diligencia

El fiduciario deberá cumplir las obligaciones impuestas por la ley y la convención con la prudencia y diligencia del buen hombre de negocios que actúa sobre la base de la confianza depositada en él. (art. 6 ley 24.441).

b) Rendición de cuentas

El fiduciario debe ser controlado en su gestión. A tal efecto se le obliga a "rendir cuentas a los beneficiarios con una periodicidad no mayor de un año".

c) Entrega de los bienes fideicomitidos

El artículo 24.441 prescribe que "producida la extinción del fideicomiso, el fiduciario estará obligado a entregar los bienes fideicomitidos, al fideicomisario o a sus sucesores, otorgando los instrumentos y contribuyendo a las inscripciones registrales que correspondan". Una interpretación integrada de esta norma con el art. 1 de la misma ley y con el art. 2.662. del Código Civil, nos permite afirmar que la expresión "fideicomisario", se refiere a quien haya sido señalado para que, a la extinción del fideicomiso, reciba los bienes fideicomitidos, que pueden serlo el fideicomisario propiamente dicho, el beneficiario o el fiduciante a quienes el contrato puede asignar tal derecho. En idéntica forma debe interpretarse el art. 7 de la sección 11, capítulo 2, título 2 del D.N.T.R. que expresa "Al extinguirse el fideicomiso el fiduciario deberá transferir el automotor al fideicomisario, a cuyo efecto suscribirán una solicitud tipo "08".

"Si la extinción del fideicomiso no se opere por el vencimiento del plazo estipulado o del máximo legal, ese extremo deberá acreditarse mediante alguna de las siguientes formas:

- a) Instrumento público.
- b) Declaración jurada del fiduciario, del fiduciante y del beneficiario, con las firmas certificadas por escribano público.
- c) Orden judicial.

D) OBLIGACIÓN DE CONTRATAR SEGURO

El art. 14 de la ley 24.441 limita "la responsabilidad objetiva del fiduciario emergente del artículo 1.113 del C. Civil, al valor de la cosa fideicomitada, pero sólo en el caso de que el fiduciario no hubiera podido "razonablemente haberse asegurado".

7. CESACION DEL FIDUCIARIO

Causas de la cesación y recaudos para acreditarla

No se trata de la extinción del fideicomiso sino de la cesación del fiduciario, que no extingue el fideicomiso. Como enseña López de Zavalia, el fideicomiso continuará con el reemplazante.

La sección 11, capítulo 2, título 2 del digesto del D.N.T.R. contiene dos artículos que reglamentan, desde el punto de vista registral del automotor, separadamente, las causas de la cesación del fiduciario y los medios para acreditarlas.

a) Remoción judicial por incumplimiento de sus obligaciones

El art. 9 de la ley 24.441 aclara que la resolución judicial por la que se remueve al dueño fiduciario, puede ser demandada directamente por el fiduciante o bien por el beneficiario pero con citación del fiduciante.

Para inscribir el dominio fiduciario a nombre del sustituto en caso de democión judicial del fiduciario, el inc. a) del art. 9 de la sección 11, capítulo 2, título 2 del digesto exige la presentación de la "comunicación judicial" que ordene dicha remoción.

- b) "Por muerte o incapacidad judicial mente declarada si fuera una persona física".
- c) "Por disolución si fuere una persona jurídica".
- d) "Por quiebra o liquidación".
- e) "Por renuncia, si en el contrato se hubiera autorizado expresamente esta causa".

8. REEMPLAZO DEL FIDUCIARIO

A) Norma legal

"Producida una causa de cesación del fiduciario, será reemplazado por el sustituto designado en el contrato o de acuerdo al procedimiento previsto por él. Si no lo hubiere o no aceptare, el juez designará como fiduciario a una de las entidades autorizadas de acuerdo a los previstos en el artículo 19. Los bienes fideicomitidos serán transmitidos al nuevo fiduciario." (art. 10 de la ley 24.441).

B) Norma reglamentaria

"Acreditada la cesación del fiduciario por alguna de las formas previstas en el artículo anterior se procederá, cuando así lo peticione el nuevo fiduciario, a transferir el dominio fiduciario a su favor.

"La persona del nuevo fiduciario resultará del contrato, cuando allí se hubiera previsto un sustituto, o se determinará judicialmente".

"En todos los casos se presentará una solicitud tipo 08 suscripta por el nuevo fiduciario, asentándose en el rubro "observaciones" la leyenda "sustitución del fiduciario" a la que se acompañarán los elementos que acrediten la cesación del fiduciario anterior, y la comuni-

cación judicial de designación del sustituto, cuando este no estuviere previsto en el contrato".

Entendiendo que, como lo destacué en un principio, el presente trabajo sería breve por las limitaciones propias de esta publicación, y a manera de conclusión, recomiendo las obras citadas anteriormente para una profunda consideración del instituto en cuestión y las referidas específicamente al de fuente testamentaria.

(*) Abogado - Titular del Registro Seccional Capital N° 71.





25 años al servicio de la actividad registral

**Asociación Argentina de Encargados de
Registros de la Propiedad del Automotor**

**Sede Nacional: Cerrito 242 3^{er.} "I" (C1010AAF)
Ciudad Autónoma de Buenos Aires**

**Tel./fax: (011) 4382 - 8878/1995
(lunes, miércoles y viernes de 9.30 a 16 hs)**

e-mail: aaerpa@infovia.com.ar

WebSite: www.aaerpa.org

OTORGANDO DERECHOS

La reciente aparición del artículo "Negando Derechos", publicado bajo la firma del Dr. Marcelo Peyret en Micromundo Registral, (ver recuadro con el mismo título) nos ha movido a reflexionar sobre el tema allí planteado, llegando a algunas conclusiones que quisiéramos compartir con los lectores.

Desconocemos las fuentes con que cuenta el autor para generalizadamente sostener que los encargados, directa o indirectamente, fomentan que se impida la presentación de trámites inconclusos o con defectos formales que a la postre impedirán la inscripción. Nuestra experiencia y conocimiento de la opinión de muchos encargados permiten afirmar que ello no es así. Pero importa aquí analizar cuál es la actitud más conveniente en cada caso concreto, incluso cuál es la actitud que la ley impone.

¿Cuál es la actitud que deberá adoptar el Registro frente a la presentación de un trámite, en el que se adviertan defectos que impedirán la registración de lo solicitado?

La regla de oro es la franqueza, la sinceridad y el fundamento en la explicación del defecto y de las consecuencias jurídicas que pueden derivarse de su presentación o de la omisión de ésta; luego, y siempre que la norma no lo impida (como en algún caso que más adelante se verá), la decisión de presentarlo o no será exclusiva del usuario, ahora si debidamente informado por el encargado o por su personal.

Habrán casos en los que la conveniencia de presentar el trámite será patente, funda-

mentalmente por el otorgamiento de prioridad (quince días hábiles en los que se podrá subsanar los mentados defectos sin "la espada de Damocles" de otra presentación contrapuesta a sus derechos, los que se podrán extender si se optare por la vía recursiva). También porque la "observación" al trámite habrá de resultar una "receta a medida" para proseguir con éxito el trámite rechazado.

Pero otras veces el defecto será tal que la norma no le otorgará ninguna prioridad, y al respecto resultan poco felices los ejemplos dados por el autor de la nota que comentamos. En efecto, de los tres ejemplos dados por el Dr. Peyret ("que falta la verificación, que el poder no está vigente, que un solo gerente no puede comprar el auto de la S.R.L. que representa...todas sus excusas para no aceptar el trámite y así no tener que observarlo..."), el segundo y el tercero no otorgarían al presentante prioridad alguna según lo dispuesto en los incisos "a" y "b" del art. 14 del decreto 335/88. Si a ello sumamos la posibilidad de no poder el usuario soslayar los obstáculos, lo único que lograría con la presentación defectuosa del trámite es perder tiempo y dinero.

Lo primero que debemos considerar es si el defecto formal, o de fondo, que se advierte en la mesa de entradas, tiene tal envergadura que la norma castiga con dejar tal presentación sin los efectos de la reserva de prioridad. En efecto, la sola presentación del trámite defectuoso no representa el automático otorgamiento de tal prioridad.

Otras veces es la propia ley la que manda rechazar la presentación. Así la ley 22.172 dice:

"En dicho testimonio constará la orden del Tribunal de proceder a la inscripción y sólo será recibido por el registro o repartición si estuviera autenticado mediante el sello especial que a ese efecto colocarán una o más oficinas habilitadas por la Corte Suprema, Superior Tribunal de Justicia o máximo Tribunal Judicial de la jurisdicción del tribunal de la causa...". Teniendo en cuenta además lo establecido en el inciso "c" del ya citado art. 14 del decreto 335/88 ("Haberse omitido los recaudos extrínsecos de validez de una petición o de una orden judicial") tenemos que, aun recibiendo el oficio, desoyendo el mandato legal, tampoco otorga prioridad su presentación por carecer el oficio (si fuese el caso) de los recaudos extrínsecos establecidos en la citada ley convenio.

Es función imprescindible del registrador asesorar correctamente al usuario; es derecho excluyente del usuario bien asesorado ejercitar su derecho como mejor le parezca. Al respecto importa señalar la conveniencia, siempre en orden al tema de prioridades registrales, o si se quiere, en el asesoramiento al usuario para la mejor protección de sus derechos, que se insista en el buen uso del Certificado de Dominio, en dar a publicidad la posibilidad de presentación de trámites, la solicitud de inscripción inmediata (art. 9º, segundo párrafo del R.J.A., Tº II, Capítulo XVIII, Sección 4ta, D.N.T.R.), para que el impuesto de sellos no se transforme en un obstáculo al derecho de propiedad.

Hasta aquí un sintético y sencillo enfoque sobre las normas en juego en el tema

tratado en la nota de marras, pero no podemos ni debemos dejar pasar alguna reflexión sobre el contenido ideológico que subyace en el artículo, más allá de la intención de su autor. Todos sabemos que existe una fuerte corriente de pensamiento que no entiende que la actividad registral, como actividad jurídica, trata aspectos de la voluntad humana. Voluntad de la cual el registrador primero es un intérprete y luego consolida el derecho petitionado y lo publicita.

Algún trasnochado imaginó irreemplazable el actual sistema por otro automático y esquemático, donde desaparecería el intérprete calificado de la voluntad de las partes, el que debe indicar la forma que al acto celebrado deben dar éstas para cumplimentar los recaudos legales y así asegurar sus derechos. Parece surgir de la nota mentada que un Registro Seccional es una fábrica de trámites en serie. Creemos que "ab initio" no puede sostenerse que es mejor instar a la presentación de cualquier trámite, sea cual fuere el defecto que se haya advertido, mucho menos desalentar la presentación de los mismos; corresponde sí analizar caso por caso y asesorar correctamente al usuario, destinatario final de la actividad, y darle las mejores herramientas para tomar una decisión acertada, que a él, solo a él le pertenece.

(nota publicada en La Revista "MICROMUNDO REGISTRAL"

NEGANDO DERECHOS

Por el Dr. Marcelo Peyret (*)

¿Puede un registro **impedir el ingreso de un trámite** a un particular porque la presentación no cumple con alguno de los requisitos exigidos por las normas? ¿Qué motiva este procedimiento de los seccionales? ¿Quién lo determina? ¿Quién lo impulsa?

Quienes hacen de la gestión de trámites del automotor su profesión afirman que cada registro tiene un modo distinto de ver los requisitos para cada petición. También les atribuyen diferentes causas como el temor a inscribir, la poca contracción al trabajo, la falta de interés en tener trámites observados o la falta de conocimiento.

Cualesquiera fueren las causas que hacen que en la mesa de entradas sean rechazados "in limine" cientos de trámites en todos los registros del país, no podemos dejar de señalar que la práctica en cuestión **es una conducta contraria al sistema registral del automotor y al derecho constitucional**: que falta la verificación, que el poder no está vigente, que un socio gerente no puede comprar el auto de la SRL que representa..., todas son excusas para no aceptar el trámite y así no tener que observarlo.

Nuestro sistema registral está organizado conforme al **modelo rogatorio** (palabra derivada de rogar, pedir, solicitar). Es por ello que nuestras Solicitudes Tipo se llaman de ese

modo y esa es la causa por la cual quienes trabajamos en el sector popularmente llamado "Normativo" decimos, por ejemplo, "la 08", y no "el 08". Todos los trámites conforman un pedido, un ruego a la autoridad, al Estado Nacional. Quien solicita un trámite debe ser escuchado y se traduce en el ingreso del trámite en el registro.

El acto de **rechazar en el mostrador los trámites**, por la causa que sea, **es impedir que se peticione a la autoridad la registración de un derecho** (artículo 14 de la Constitución Nacional) sin darle la posibilidad al peticionante de reservar la prioridad de su inscripción. Es, al mismo tiempo, negarle al gestor o al mandatario del trámite la ocasión de probar a su mandante que el trámite fue presentado.

El impedir el ingreso de una Solicitud Tipo es, ni más ni menos, que denegar justicia a quien la requiere, es no escuchar al que requiere de la acción del Estado, es un acto de injusticia.

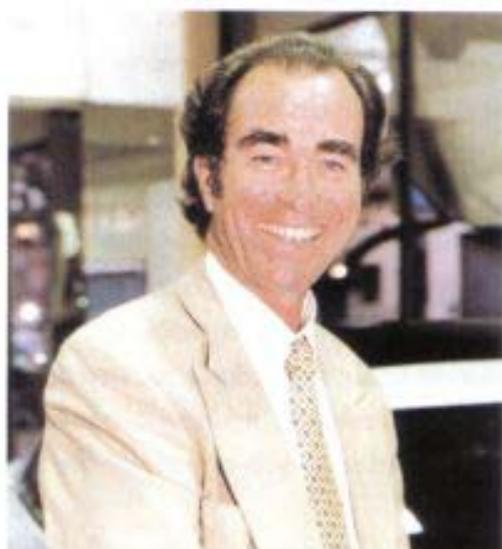
¿Quién o quiénes alientan este proceder? La acción de impedir el ingreso es llevada a cabo por quienes atienden la Mesa de Entradas en los registros, pero **en todos los casos la responsabilidad es de los Encargados** que consienten y en muchos casos ordenan el rechazo del trámite antes de su ingreso.

(*) *Area Asesoramiento- Coordinación de Asuntos Normativos y Judiciales.*



"EL AUTO USADO FUE LA NIÑA BONITA DEL AÑO 2002"

Se vendieron 601.591 unidades usadas contra 97.636 0km. Las alternativas vividas por la Argentina durante el año 2002 afectaron, sin excepción alguna, a todas las actividades que conforman la vida de la economía de nuestro país. En ese tumultuoso panorama la comercialización de automóviles, nuevos y usados, también sintió bruscas alteraciones con respecto a los niveles históricos de la actividad. Calmadas las aguas y ya transcurrido el primer trimestre del 2003, Ámbito Registral buscó una puesta al día del tema y las perspectivas en el corto y mediano plazo dialogando con Guillermo Dietrich, titular de la Cámara del Comercio Automotor.



"El 2002 fue un 'boom' en venta de autos usados -comenzó afirmando Dietrich-. Se comercializaron un total de 601.591 unidades contra 622.991 del período 2001, lo que representa una pequeña merma de tan solo el 3 por ciento. Sin embargo, la venta de usados en el mes de diciembre, fue superior en más de un 89% a la de igual período de 2001. Pero, comparado con las unidades 0km que se vendieron, la diferencia pasa a mayores ya que se vendieron sólo 97.636 rodados nuevos, algo que no pasaba desde 1961. Por lo que se ve en los primeros dos meses de este año, la venta de autos usados mantendrá la misma tendencia de 2002. Entre enero y febrero se comercializaron 118.878 vehículos".

Además, expresó que "el 2002 fue muy semejante al 2001 en la venta de autos usados; se puede decir que estamos casi igual, lo que pasa es

que hay mucha gente que posterga la compra de un 0km y compra usados jóvenes, como los denominamos nosotros, que van desde el modelo '99 para arriba y que hoy es el auto más buscado".

Más adelante puntualizó que "el cliente que compra ese tipo de autos tiene el perfil del que está para comprar un 0km, pero sigue postergando su compra y prefiere buscar un auto con pocos kilómetros y actual. Ésta es la realidad del mercado, después ha sucedido algo en la Capital y el Gran Buenos Aires y que se traduce en la venida de rodados de modelos más viejos desde el interior del país y la ida hacia el interior de los autos usados 'premium', por la imagen que tienen más que por el valor y se los han llevado a ciudades chicas del interior donde hay más tranquilidad respecto de la seguridad".

En cuanto a las perspectivas de ventas para este año en el mercado del usado, el presidente de la CCA estimó que "se va a dar lo mismo este año que en 2002, porque los pedidos de autos usados siguen y hay mucha afluencia de público en las agencias y concesionarios para preguntar sobre estos vehículos".

"Además, si tomamos el ajuste de precios que hubo de un año a esta parte, el 0km se ajustó entre un 120% y 130%, mientras que el usado en un 60%, entonces el mercado automáticamente busca lo que más le conviene y el usado subió mucho menos que el nuevo, y también por eso la gente se volcó a comprar rodados de segunda mano."

Con respecto al escenario que puede darse este año para la venta de 0km, Dietrich no se mostró optimista: "Si no se implementan políticas activas, en 2003 se venderán menos unidades que en 2002. En enero se vendieron 14.186 unidades 0km, mientras que en igual mes de 2002 se comercializaron 16.182. En una economía equilibrada, debería renovarse el 10% del parque automotor nacional que se ubica en 700.000 unidades nuevas al año. Pero, en 2002 se llegó a menos de 100.000", indicó.

-¿Cuáles son los modelos más demandados?

-Lo que llamamos los "usados jóvenes", los autos de modelos no anteriores a 1998, en especial si tienen motor de 1.800 cc de cilindrada y aire acondicionado. En ese segmento falta mercadería. La gente busca esos autos, aún cuando no tengan las ventajas de un auto 0km, porque su precio subió mucho menos. También son muy buscados los autos de 1990 a 1992 en buen estado. Muchos prefieren tener un segundo auto más modesto, tanto por razones de seguridad como por cuestiones sociales: no todo el mundo quiere mostrarse en un auto nuevo.

-¿Qué ocurre con la financiación?

-Aunque algunos bancos, como el Río, han lanzado nuevas líneas de créditos prendarios, todavía los préstamos son un poco caros, no sólo por la tasa sino porque tienen muchos gastos administrativos. Más que créditos, nuestro mercado necesita seguridad laboral; el que no se siente seguro de su empleo no quiere saber nada con cuotas. La única financiación que existe es la que da el concesionario, que por supuesto no va más allá de los 60 o 90 días.

-¿Hay resquemor del público hacia los bancos?

-Todavía sí. Mucha gente que compra un auto del segmento premium, pongamos de 50.000 pesos, tiene que esperar 60 días hasta que se lo entreguen: en lugar de dejar la plata en un plazo fijo o tenerlo en su casa, prefiere pagarle antes al concesionario. Pareciera que confían más en un vendedor de autos usados que en un banquero.

-¿Qué haría si tuviera el poder para tomar una medida de Gobierno?

-Creo que una medida clave para la Argentina sería poner en acción todas las leyes. Hoy no se cumple con las disposiciones de tránsito, ni las de seguridad, ni siquiera las impositivas. Por eso si tomara la medida de activar las leyes, se empezaría a ordenar el país. Por ejemplo, en Estados Unidos un conductor sabe que si no respeta la velocidad máxima está infringiendo la ley y recibirá su castigo correspondiente.

Además -concluyó-, si tuviera que decidir una medida puntual para reactivar el sector automotor aplicaría una baja de los impuestos a los coches que hoy equivalen al 50% del valor del auto. Se debería tomar como parámetro a Europa, donde significan el 30% del vehículo.



MUNICIPALIDAD Y REGISTROS: RESULTADOS DE TRABAJO CONJUNTO

Por Claudio E. Lange - Delegado Nacional
Motovehículos A.A.E.R.P.A.



Desde la Delegación Nacional para Registros de Motovehículos en A.A.E.R.P.A., hace tiempo sostenemos en diversos ámbitos que para reactivar los Registros con Competencia en Motovehículos se deben concretar las siguientes medidas:

1 - Formulario 12 especial para verificación de motovehículos, con un precio de venta al público acorde a las circunstancias, similar a lo que ocurre con las demás solicitudes tipo para motovehículos.

2 - Operativos de Control de documentación de motovehículos en la vía pública, actuando con medidas concretas sobre los Municipios y Policías Provinciales, que son los organismos que deben operar en consecuencia, para que realicen operativos continuos y eficientes.

3 - El dictado de una norma nacional que prescriba que los motovehículos deben egresar patentados de los concesionarios, similar a lo que ocurre con los automotores.

4 - Resoluciones y/o alternativas que permitan la inscripción de los motovehículos facturados entre los años 1.989 a 1.999, de baja cilindrada, considerados como OKm nuevos, cuyo valor de reventa no motiva a la registración de los mismos, por la falta de relación entre el valor de la unidad y los costos de inscripción del motovehículo.

5 - Disminución de las multas por mora en los casos de certificación de firmas en transferencias y rehabilitación para circular, recargos estos que por ser similares a los de automotores, por su onerosidad dificultan los trámites, principalmente

en motovehículos de baja cilindrada.

6 - Disminución de los aranceles de inscripción para motovehículos subastados.

Estas medidas con otras complementarias ya solicitadas a la Dirección Nacional, permitirán la inmediata reactivación de los Registros con Competencia en Motovehículos. Debe tenerse presente que circulan por el país, sin inscribir, aproximadamente seiscientos mil (600.000) motovehículos.

Esto que se viene solicitando desde hace bastante tiempo, con el compromiso de gestiones precedentes en la Dirección Nacional de atender la crítica situación de los Registros con COMPETENCIA EXCLUSIVA EN MOTOVEHICULOS, ha adquirido un especial impulso a partir de la asunción en la Dirección Nacional del Dr. Jorge Landau, quien con su equipo de colaboradores, no solamente han reconocido el cuadro fáctico planteado, sino que han requerido del Ministerio de Justicia algunas de las medidas propuestas. Pero cabe señalar que solamente un programa integral como el expuesto dará los resultados pretendidos.

Hasta la fecha no teníamos un caso concreto para ofrecer, que nos mostrara concretamente que con las medidas solicitadas se obtendría la finalidad expuesta de reactivar los Registros con COMPETENCIA EN MOTOVEHICULOS. Hoy lo tenemos, y paso a describir la experiencia, que

se constituye en el ejemplo práctico que ratifica que nuestros requerimientos son los acertados, y que se debe seguir el camino propuesto por los Encargados de Registros con Competencia en Motovehículos.

Desde la asunción en sus cargos de las actuales autoridades de la Municipalidad de Resistencia, Provincia del Chaco, se viene realizando un trabajo conjunto para incrementar la registración de motovehículos, tarea desarrollada entre el Municipio y el Registro con **COMPETENCIA EXCLUSIVA EN MOTOVEHICULOS** con jurisdicción sobre la ciudad de Resistencia.

El órgano Ejecutivo del Municipio, a través de la Secretaría de Gobierno, dotó a la Dirección de Tránsito Municipal de los elementos necesarios al efecto, mandando a construir un carretón para el traslado de motovehículos secuestrados, adecuó un lugar para el seguro resguardo de las unidades e instruyó a la mencionada Dirección, mediante políticas adecuadas, coordinadas con el Juzgado de Faltas Municipal, acerca de la modalidad de los operativos de control de motovehículos en la vía pública. Asimismo desde el Concejo Municipal se impulsó el dictado de normas acordes a las circunstancias, como ser que el pago de patentes se debe realizar a partir de la fecha de inscripción del motovehículo y no desde la fecha de adquisición, como así también que los motovehículos deben egresar de los concesionarios patentados, otorgándose al adquirente de la unidad la facultad de realizar el trámite de inscripción ante el Registro en forma personal o por medio del comercio vendedor, la Concejala Cristina Aboitiz tuvo decisiva participación en el dictado de esta última Ordenanza.

Pero a estas medidas les faltaba la decisión política de poner en marcha los operativos de control de motovehículos en la vía públi-

ca, el hecho se concretó a través de la Presidente del Concejo Municipal de Resistencia, Ing. Aída Ayala, que encontrándose a cargo de la Intendencia de la Ciudad de Resistencia, a mediados del mes de enero dispuso actuar y comenzar con los operativos en la vía pública. Destaco a la Ing. Aída Ayala, ya que indudablemente ella ha comprendido la importancia del funcionamiento de los Registros con Competencia en Motovehículos, puesto que esta funcionaria no solamente ha puesto en marcha los operativos, que hoy con acertado criterio de continuidad mantiene el Intendente Ing. Benicio Szymula, sino que ya en el mes de diciembre del 2.001, facilitó al Delegado Nacional por los Registros de Motovehículos en A.A.E.R.P.A. exponer en la Ciudad de Posadas, Misiones, en la reunión del Foro de Presidentes de Concejos Municipales y Concejales del Norte -que convoca a funcionarios de nueve provincias argentinas- acerca de los beneficios que importa para los municipios la inscripción de motovehículos, en cuanto a aspectos relativos a combatir el robo de motovehículos, la seguridad en el tránsito y la obtención de mayores ingresos por los diversos conceptos que se generan a partir de la inscripción de las unidades, trabajo este que oportunamente fue presentado a la Dirección Nacional.

Las dificultades más relevantes presentadas han sido las siguientes: cobro excesivo -por parte de los concesionarios- por la entrega del Form. 01 y la documentación correspondiente, onerosidad del Form.12, problemas para abonar los aranceles para titulares de motovehículos de baja cilindrada facturados hace tiempo, complicaciones para la obtención de la documentación para adquirentes de motovehículos, cuyos comercios vendedores y/o los importadores han cesado en sus operaciones comerciales, y la complejidad en los trámites de adjudicación de RPM en motor y/o cuadro en los casos de recupero de motovehículos robados.

El agradecimiento puesto de manifiesto en el Registro por quienes a través de los operativos de control recuperaron sus motovehículos robados, y el mayor ordenamiento en el tránsito, nos hacen dejar de lado las complicaciones mencionadas que incuestionablemente deben ser atendidas y nos permiten enfatizar que los resultados obtenidos en todos los aspectos, durante estos dos meses, que no se exponen en detalle en este artículo por razones de espacio, son más que relevantes y sumamente satisfactorios, no sólo para el Registro, sino también para la Municipalidad de Resistencia y el Ministerio de Justicia. Por estos motivos sugiero que, tanto a los Encargados de Registro con Competencia en Motovehículos como a las autoridades Municipales, se les recabe mayores precisiones sobre la experiencia y ponerla en práctica en sus jurisdicciones.

Finalmente quiero reiterar que los resultados muestran con el hecho concreto, que nuestra prédica tiene sustento y que es el camino que debe seguirse, pero es indudable que solamente con el dictado de las medidas solicitadas y con el apoyo concreto de la Dirección Nacional, esta situación no solamente podrá mantenerse en el tiempo sino que aún pueden obtenerse mejores y significativos efectos que tienen inmediata repercusión en el Ministerio de Justicia, la Dirección Nacional, los Municipios y los postergados Registros Seccionales con COMPETENCIA EN MOTOVEHICULOS.



CONSTERNACIÓN POR EL FALLECIMIENTO DEL DR. DANIEL ROCCA

Luego de sufrir una larga enfermedad falleció en esta Capital el Dr. Daniel J. Rocca, Encargado Titular del Registro Seccional N°47. Rodeado del cariño de su esposa, María Josefina Araujo, y de sus diez hijos y tres nietos, Rocca soportó con gran entereza el mal que lo aquejaba.

Nacido en Buenos Aires el 13 de octubre de 1952, había cursado sus estudios secundarios en el Colegio Mekitharista, graduándose luego en la Facultad de Derecho de la Universidad de Belgrano. En 1989 fue designado Encargado Suplente del Registro N°47 por su hermano, el escribano David P. Rocca y, al fallecer éste en 1994, fue nombrado Encargado Titular, función que desempeñó hasta pocos días



antes de su muerte.

La Asociación Argentina de Encargados de Registros de la Propiedad Automotor lamenta profundamente esta pérdida y acompaña espiritualmente a sus seres queridos en este difícil momento.

UNIFICACIÓN DEL PLAZO DE VIGENCIA DE EMBARGOS E INHIBICIONES

Por Lidia E. Viggiola (*)

Fue sancionada la ley n° 25.677 que unifica plazos de vigencia para embargos e inhibiciones - Dicha ley está originada en una propuesta expuesta durante el IV Congreso Nacional de AAERPA por el Dr. Francisco Iturraspe, Encargado Titular del Registro Automotor N° 2 de Santa Fe.

El pasado 26 de noviembre se publicó en el Boletín Oficial el texto de la Ley 25.677, que modifica el artículo 17 del Régimen jurídico del Automotor (Decreto-Ley 6582/58, ratificado por Ley 14.467 (t.o. por decreto 4560/73).

Consecuentemente el texto de la Ley quedó redactado de la siguiente manera:

Artículo 17: La inscripción de un embargo sobre un automotor caducará a los tres (3) años de su anotación en el Registro.

La inscripción de una inhibición general en el Registro Nacional de Propiedad del Automotor caducará de pleno derecho a los cinco (5) años de su anotación en el Registro.

• Algunos comentarios para ubicar el tema

Como sabemos, las medidas precautorias o cautelares -entre las que figuran los embargos y las inhibiciones- tienen un término de vigencia, que en algunos casos está sujeto a la subsistencia de las causas que justificaron su providencia, y cuando esto no es explícito, caducan cumplido el plazo legal.

En todos los casos en que habiendo lugar a embargo éste no pudiere hacerse efectivo por no conocerse bienes del deudor, o por no cubrir éstos el importe del crédito reclamado, puede pedirse que se decrete contra aquél una medida cautelar denominada "inhibición general de bienes".

El objeto de esta cautelar es impedir la venta o constitución de gravámenes sobre sus bienes. Esta medida cede cuando se presenten bienes suficientes para embargar o el demandado ofrezca una caución suficiente.



El que solicita la inhibición debe expresar el nombre, apellido y domicilio del deudor, así como todo otro dato que pueda individualizar al inhibido, sin perjuicio de los demás requisitos que impongan las leyes.

La inhibición sólo surtirá efecto desde la fecha de su anotación, salvo para los casos en que el dominio se hubiere transmitido con anterioridad, de acuerdo con lo dispuesto en la legislación general. La inhibición general de bienes no concede prioridad sobre otra medida de igual naturaleza, trabada con posterioridad y mucho menos respecto del embargo.

Como señalamos en nuestra obra el plazo de caducidad de los embargos e inhibiciones era un aspecto en el que el Régimen Jurídico del Automotor se diferenciaba de lo establecido en los códigos procesales, y era causa de confusiones e inconvenientes para Encargados y titulares de dominio.

El artículo 37 de la Ley N° 17.801, con referencia al Registro de la Propiedad Inmueble establece que a los cinco (5) años caducan de pleno derecho y sin necesidad de solicitud alguna, por el transcurso del tiempo o por el que, en su caso, establezcan leyes especiales las anotaciones a que se refiere el inciso b) del artículo 2. Este inciso establece que: "De acuerdo con lo dispuesto por los artículos 2505, 3135 y concordantes del Código Civil, para su publicidad, oponibilidad a terceros y demás previsiones de esta ley, en los mencionados Registros se inscribirán o anotarán, según corresponda, los siguientes documentos:.. b) Los que dispengan embargos, inhibiciones y demás providencias cautelares..."

A su vez, el artículo 207 del Código Procesal Civil y Comercial Nacional dispone que "Las inhibiciones y embargos se extinguirán a los cinco años de la fecha de su anotación en el registro que corresponda, salvo que a petición de parte se reinscribieran antes del vencimiento del plazo, por orden del juez que entendió en el proceso".

Es decir que para gran parte de los nor-

mas procesales, estas medidas cautelares se extinguen por caducidad al transcurrir cinco (5) años desde su anotación, salvo el supuesto de reinscripción.

En cambio, el artículo 17 del Régimen Jurídico del Automotor, en su anterior versión, establecía que "la inscripción de un embargo sobre un automotor caducará a los tres (3) años de su anotación en el Registro".

El desconocimiento de muchos operadores sobre nuestra normativa específica, y la diversidad de ordenamientos procesales locales, a veces con términos de caducidad diferentes, era motivo de no pocos inconvenientes, aunque nosotros hubiéramos sostenido que coincidiáramos con quienes opinan que el Régimen jurídico del automotor prevalece sobre los ordenamientos procesales locales por razones de especialidad.

Así lo había reconocido expresamente alguna jurisprudencia provincial. En cambio, las inhibiciones, anotaciones de litis y demás medidas cautelares presentaban un panorama más complicado ya que su vigencia dependía de la que fijara en cada caso la ley local aplicable por el tribunal que ordenó la medida.

En nuestra obra mencionábamos que un proyecto de ley nacional había propuesto unificar en el término de cinco (5) años la vigencia de las inhibiciones generales en todo el país, pero que dicha medida no había prosperado aún.

Pues bien, estábamos refiriéndonos al proyecto de ley de los Diputados Nacionales Carlos Caballero Martín, Alberto Natale y María Emilia Biglieri (Expte D-7884 del 15-12-2000), que recogiera la ponencia de nuestro colega Dr. Francisco Iturraspe, Encargado Titular del Registro Automotor N° 2 de Santa Fé, en el IV Congreso Nacional de Encargados de Registros de la Propiedad del Automotor (octubre de 2000). Ciudad de Buenos Aires.

Tal como se señalaba en dicho trabajo —obra de nuestro ex Vicepresidente de AAERPA— el Régimen Jurídico del Automotor no contemplaba el plazo de vigencia y por ende cuándo se producía la caducidad

de las inhibiciones generales, lo que sumado a la remisión que efectuaba el DNTR (Título I, Capítulo XI, artículo 2°) a la ley local aplicable por el tribunal que hubiera dictado la medida, generaban un verdadero laberinto normativo que obligaba a los Encargados de Registro a conocer todas y cada una de las normas locales que establecieran dichos plazos. No era evidentemente un problema de laboratorio sino una dificultad real y una acechanza para todos los Registros y los titulares registrales.

En la ponencia mencionada se proponía unificar para todo el país, en el término de cinco (5) años, la vigencia de las inhibiciones generales, exceptuando a las decretadas en los concursos y quiebras, a las que se otorgaría vigencia indefinida.

Esta interesante y útil ponencia fue tomada al pie de la letra por los citados legisladores nacionales, y finalmente, con el texto que hemos transcrito al inicio, ha sido sancionada como ley N° 25.677, agregando el párrafo segundo que establece la caducidad de toda inhibición general inscrita en un Registro del automotor, al término de cinco (5) años de su anotación.

Más recientemente, la Dirección Nacional de los Registros de la Propiedad del Automotor y Créditos Prendarios ha dictado la Disposición N° 812/2002, que rige a partir del 9 de diciembre de 2002 y establece la modificación del Digesto de Normas Técnico-Registrales del Registro Nacional de la Propiedad del Automotor, Título I, Capítulo XI, en la forma que a continuación se indica:

1.- Sustitúyese en la Sección 2°, el texto del artículo 2° por el siguiente:

"Artículo 2°. — Vigencia y caducidad de las medidas cautelares: Los embargos tendrán una vigencia de TRES (3) años contados a partir de su toma de razón. Las inhibiciones generales de bienes tendrán una vigencia de CINCO (5) años contados a partir de su toma de razón.

Las anotaciones de litis y demás medidas cautelares tendrán la vigencia que fije en cada caso la ley local aplicable por el tribunal que ordenó la medida.

Transcurridos los respectivos plazos de vigen-

cia, las medidas anotadas que no hayan sido objeto de reinscripción caducarán automáticamente sin necesidad de petición expresa."

2.- Sustitúyese en la Sección 4ª, el texto del último párrafo del artículo 2º por el siguiente:

"Practicada la toma de razón, el Departamento Técnico Registral procederá a cargar los datos correspondientes a la medida en el Sistema Integrado de Anotaciones Personales, para su transmisión a los Registros Seccionales de la Propiedad del Automotor a través del Centro de Comunicaciones de Infoauta. Al momento de practicar la carga de datos antes aludida, el mencionado departamento hará constar en el Sistema la fecha de caducidad de la medida, aplicando para ello lo establecido en el artículo 2º de la Sección 2ª de este Capítulo".

Y el artículo 2º de la Disp. DN 812-02 establece que "El plazo de caducidad de las inhibiciones **anotadas con anterioridad al 7 de diciembre de 2002**, será el que surja de la ley local aplicable por el tribunal que ordenó la medida. Si ésta no estableciera plazo de caducidad o se tratara de inhibiciones dictadas en concursos o quiebras, el plazo de caducidad será el establecido por la Ley N° 25.677, que se contará a partir de esa fecha.

Esto significa lo siguiente:

- a) Inhibiciones anotadas a partir del 7 de diciembre de 2002: caducan a los cinco (5) años computados desde la fecha de su anotación, en todos los casos.
- b) Inhibiciones anotadas con anterioridad al 7 de diciembre de 2002:
 - b.1.- Si la ley aplicable por el tribunal que ordenó la medida establecía plazo (por ejemplo, en la justicia nacional o en provincia de Buenos Aires, es a los cinco años), la medida caduca al cumplirse ese plazo.
 - b.2.- Si la ley aplicable por el tribunal que ordenó la medida no estableciera plazo, o se tratara de inhibiciones dictadas en concursos y quiebras, el plazo de caducidad es de cinco años contados a partir del 7 de diciembre de 2002 (esta pareciera ser la interpretación literal de la Disposición DN 812/2002.).

Más allá de alguna duda que nos despierta el tema de las inhibiciones decretadas en los concursos y quiebras, que no deberían tener plazo de caducidad mientras no sea levantado el desapoderamiento de bienes, como lo proponía la ponencia de Iturraspe, consideramos que la nueva normativa ha despejado notablemente un aspecto de nuestro régimen específico, en beneficio no solo de los Encargados, sino de la comunidad en general, ya que contribuye a consolidar el valor de la seguridad jurídica, bandera que siempre ha levantado nuestra entidad.

Nos complace entonces hacer este breve comentario y saber que es un logro más de nuestra querida institución AAERPA.

(*) *Encargada Titular Capital 39 - Presidenta Delegación Ciudad Autónoma de Buenos Aires AAERPA*



UNA OMISIÓN FUNDAMENTAL E INEXPLICABLE: EL RÉGIMEN JURÍDICO DEL AUTOMOTOR EN LA REFORMA DE 1998 AL CÓDIGO CIVIL

Autor: Dr. Hermo Luis Pesuto *

- La aparición del automóvil en la historia y la cultura.
- El régimen vigente: repercusión y desarrollo.
- El Código Civil Argentino: génesis y vigencia.
- La materia dominial y registral del automotor en el Proyecto de reforma de 1998 al Código Civil: ¿postergación, elusión o menosprecio de un tema central en la cultura urbana y automotriz del Siglo XXI?



LA CULTURA DEL AUTOMÓVIL

Hace cien años se comenzó a producir una de las transformaciones culturales más importantes en la historia de la humanidad: la llegada del automóvil. No sólo por la comodidad, el confort, la rapidez y la autonomía de los desplazamientos físicos de personas y cosas, sino también porque al uso del automotor lo precedía su fabricación, con todo lo que ello significaba en el movimiento y generación de bienes, ocupaciones y trabajos subsidiarios. Nacía la era de la sustitución de la tracción a sangre, para sobrevenir la industria mecánica más compleja. La explotación de los recursos energéticos derivados del petróleo que, debidamente refinado, generaba combustibles de fácil incandescencia o explosión, generando fuerza motriz con motores de combustión interna. Y la definición del automóvil como expresión conspicua de una nueva catalogación y expresión económica y social de los adquirentes, usuarios, portadores y exhibidores del artefacto locomotriz.

Cambiaron las ciudades. Lo imaginado como ejido territorial para agrupamiento de viviendas o negocios. O que por razones catastrales se dividían en callecitas o cuadrículas. Esas calles peatonales o para simples cabalgaduras, esas ciudades arboladas, tranquilas y silenciosas, vieron aparecer esa expresión de

máquinas y motores, circulando en lugares hasta ahora destinados sólo a personas o pocos animales.

Entonces ya todo fue distinto. Las personas adhirieron a la idea de equiparse, acomodarse y organizarse desde y para el automóvil. Lo que parecía una curiosidad, devino en necesidad. Y lo que se había inventado para unos pocos pudientes y arrojados volantes, se convirtió en elemento de identificación social. Poco después, se asumió como herramienta de trabajo. Y ofreció posibilidades y placeres. Y generó problemas y accidentes. Y surgieron modelos, estilos, marcas, tecnologías, performances, combustibles, lubricantes, accesorios. Y una interminable sucesión de fabricantes, concesionarias, intermediarios, negociantes, profesiones, transportes, estacionamientos y reglamentaciones.

Pero hasta aquí, todo lo que el Derecho pudo ofrecer a la formidable transformación que generó el automóvil, se limitó a las regulaciones, prescripciones, prohibiciones y gravámenes que se les ocurrió imponer a las Provincias o Municipios. Más como expresiones de limitación prohibitiva y como forma de recaudar a costa del automovilista. Lo que faltaba, y tardó mucho en aparecer, fue justamente un régimen de las formas y las condi-

ciones en que los automóviles se podían adquirir, de las maneras en que se debía justificar su propiedad o posesión. Y finalmente, de los procedimientos que garantizaran una mejor transferencia de esa propiedad o dominio y la constitución de gravámenes que evitaran tantos fraudes y otros ilícitos que se originaron, inevitablemente, cuando se advirtió que en torno, junto, cerca, o con motivo de esta nueva expresión de la propiedad privada se originaban y movían tantos millones de dólares a todo lo largo y ancho del territorio.

UNA SIMPLE APROXIMACIÓN AL DERECHO DE PROPIEDAD

Planteando la cuestión desde la profunda identidad del mundo o universo jurídico como superestructura que nos circunda y gobierna, debemos convenir que el eje de la gran cuestión pasa por el reconocimiento del derecho de propiedad privada.

Hoy parece una cuestión histórica el discutir su admisión o rechazo. Pero hace muy poco tiempo que el mundo dejó de estar dividido en su filosofía, en su política, en su cultura y hasta en sus sistemas defensivos, entre el liberalismo capitalista, que sostuvo y sacralizó la posibilidad de poseer, usar y gozar de los bienes, y el comunismo colectivista, que no podía entender a los medios productivos y al capital económico y financiero, sino como expresión de uso social y de monopolio del Estado. Y entre los bienes de uso y producción que de manera hegemónica aparecieron desde el comienzo del Siglo XX, estuvo, sin dudas, en primera línea el automóvil.

Y, desde entonces, se convirtió en un

bien paradigmático entronizado en la mentalidad occidental y capitalista como objeto de apropiación privada. Y, además, considerado por el socialismo como maquinaria de producción y servicios públicos, que no podía ser imaginado como simbología de estatus o caracterización burguesa.

La vieja cuestión de las relaciones entre las personas y las cosas, entre los ciudadanos y los bienes, y entre los sujetos y los objetos del Derecho.

En el inconmensurable mundo del Derecho, desde los jurisprudentes romanos a la fecha, coexisten dos expresiones o vertientes:

- Los Derechos Personales: que vinculan a las personas entre sí.
- Los Derechos Reales: que vinculan directa o indirectamente a las personas con las cosas.

Del ejercicio de los Derechos Reales sobre las cosas nace nuestra fuerza, y de su dimensión la expresión principal e importantísima del derecho de Propiedad Privada, la "plena in re potestas" de los romanos. Para nuestro uso, goce, frutos o sumisión. Y entre las cosas que más usamos, que más valor tienen, que más presencia y aprecio social adquieren, que más caracterizaciones nos otorgan, que nos confieren identidad, potencialidad y singularidad está, justamente, el automóvil.

UNA NUEVA REGULACIÓN JURÍDICA AVANZA SOBRE VIEJOS PREJUICIOS

Como el Derecho siempre llega tarde a las expresiones más relevantes de la vida social, no advirtió hasta mediados del Siglo XX que a fines del Siglo XIX se había operado un verdadero parto de la naturaleza de la sociedad,

de la cultura, de las costumbres, de la economía, de la ecología, de los transportes, de las relaciones humanas y sociales, de las locaciones y traslaciones de las personas y de los bienes. Ocurrió tardíamente después de la Revolución Industrial. Después, la historia conocida: intentos europeos y desafíos norteamericanos, con Ford generando algo más que una industria.

Pero el Derecho siguió sin enterarse de que las condiciones, los paradigmas y las relaciones sociales habían desplazado la idea de propiedad o dominio hegemónica por los bienes inmuebles, para dar paso al nuevo concepto de propiedad, de riqueza, de expresión y de economía urbana con los automóviles. Y de la propiedad y economía rurales con los tractores, las cosechadoras y otras maquinarias. No existía formalidad alguna para certificar o solemnizar la compraventa de automóviles, y no existían registros oficiales que confirieran seguridad, publicidad, confiabilidad a las propiedades de los automóviles. Nada que se pareciera a las escrituras notariales, con prestigio y vigencia centenaria. Nada equivalente a los Registros de Propiedad Inmobiliaria, de respetables antecedentes desde el Siglo XVIII. Es decir: el viejo prejuicio de que la propiedad se mide y caracteriza por los bienes inmobiliarios seguía vigente.

Pero hacia el final del gobierno "de facto", a fines de abril de 1958, se dicta el DECRETO N° 6.582, que no ocultó su inspiración o sus objetivos. Ciertamente, lejos estaba de querer fundar un sistema de nueva propiedad o de dominios especiales para este bien, tan calificado como lo es el automóvil. Simplemente sus considerandos se fundamentaban en estadísticas policiales sobre robo de

automotores y su posterior facilidad para comercializarlos.

Ratificado por una genérica Ley 14.467, a pesar de sus imperfecciones y fruto de un gobierno militar en el ocaso de una dictadura, con las soluciones propuestas y con las dudas que quedaron, el Decreto 6.582/58 fue la incorporación consagratória del régimen jurídico del automóvil en el Derecho Privado argentino.

Perfectible como todo producto humano, evolucionó en el tiempo favorablemente. Ocupó su espacio en el Código Civil tomando distancia del art. 2.412 y mereció como complementación, en la reforma de 1968, la incorporación del llamado "artículo 4.016 bis".

El Decreto 6.582/58 tuvo importantes originalidades, a partir de la naturaleza misma del acto de registración, particularmente cuando consagra una suerte de prescripción adquisitiva o usucapión breve en su art. 2, que dio origen al nuevo artículo anexo al Código Civil consignado precedentemente. Pero, sin duda, sus derivaciones más polémicas hasta el día de hoy, lo constituyen la RESPONSABILIDAD CIVIL DEL TITULAR y el CARÁCTER CONSTITUTIVO DEL DOMINIO. Y ambos perfiles se complementan.

Respecto de la primera, recae sobre el titular dominial una responsabilidad de origen legal, ilimitada, sin causa ni culpa. No debemos suponer que por vía de reglamentación del régimen del automóvil se puede imponer este tipo de responsabilidad con, a veces, graves consecuencias económicas a quien no logró formalizar la transferencia del automóvil a favor de un tercero. Tampoco debemos entender que

este principio esté reñido con los principios del nuevo art. 1.113 del C. Civil, de la llamada responsabilidad sin culpa, responsabilidad indirecta o responsabilidad objetiva. Solamente podemos entender el sistema de la responsabilidad civil del titular de un automotor, si partimos de los siguientes supuestos:

A) La propiedad se justifica, se prueba, se origina y se despliega en la medida que el documento originante de la adquisición tiene un fuerte ingrediente social, cultural, regulado desde el mismo orden estatal. Por lo que el acto jurídico que está en el origen del negocio que produce la transferencia de la propiedad del automotor tiene carácter público.

B) Que, además, sea sustancialmente constitutivo. Que además de adquirir el carácter de instrumento público al momento de ser presentado en el Registro, sea un documento autosuficiente. Y que, en consecuencia, el acto mismo de la registración, excede y exorbita a la mera publicación del negocio.

Con relación al carácter constitutivo de la inscripción registral, se enrola el sistema a antecedentes próximos a los que propuso en su momento Roberts Torrens para los Registros de Australia, hoy admitido y vigentes en otros países y en varios estados federales de Estados Unidos. Originariamente se denominaba "el Acta Real del Derecho de Propiedad" y en sus marcos regulatorios se aceptaba ciertas formas constitutivas del Registro de Dominios especiales. En materia de registración de automotores, el Estado reasume la soberanía eminente por encima de los intereses individuales adjudicando y reconociendo formas de propiedad, sólo a través del Registro Oficial,

estatal, en manos de funcionarios públicos especialmente habilitados en la materia.

Ahora bien, estos caracteres, que demuestran y justifican el carácter constitutivo, sustancial y formal de la registración del automotor, nada tiene que ver con la registración puramente declarativa y publicitaria de los registros de propiedad inmobiliaria y otros registros similares. Tómese por caso, con relación al precedente tema de la Responsabilidad Civil del titular registral -que tanta doctrina y fallos encontrados concitan- que la complementación posterior del art. 27, referida a la limitación de tal responsabilidad, representa sin dudas la formulación de una nueva especie de derecho real de propiedad. Porque este sistema no se concilia con las interpretaciones comunes de un régimen específico dentro del marco general del Código Civil. Entronizado a nivel social y económico, sobre uno de los elementos más relevantes de la cultura moderna, merece una solución de autonomía jerarquizada dentro de la sistemática del Derecho Registral. Si el régimen jurídico de los automotores es un derecho especial de propiedad, debemos ubicarlo en la cercanía de los sistemas fundantes de nuevos conceptos acerca de los bienes, de la propiedad y de los caracteres sustantivos y abstractos de la registración.

EL CODIGO CIVIL: GÉNESIS Y VIGENCIA

El Código Civil vigente tiene, en su cuerpo principal, casi un siglo y medio de antigüedad. Pero debemos decir que los códigos civiles suelen acompañar la vida de los pueblos por muchas décadas. Y algunos prin-

cipios parecen pétreos, casi eternos.

Sancionado originariamente en septiembre de 1869, comenzó a regir el 1º de enero de 1871. Dalmacio Velez Sarsfield lo redactó, bajo las influencias cercanas del Brasil y las más remotas del Código napoleónico de 1804 y el "Corpus Iuris Civilis" de Justiniano. Fue aprobado sin consultas ni discusiones, como correspondía a un tiempo sin dinámica en las comunicaciones. Posteriormente existieron modificaciones parciales y varios proyectos, algunos de ellos importantes. Finalmente, la última reforma, que fue aprobada por la Ley 17.711 se hizo en 1968, aprobada también sin debates ni discusiones, como correspondía a un gobierno militar totalitario. Pero estaba pendiente la asignatura de una reforma integral porque la vida misma, dinámica y arrolladora, generaba la necesidad de pautas normativas adecuadas. Fue entonces que en el año 1995, el Poder Ejecutivo Nacional dicta el Decreto n° 685 creando una Comisión Honoraria, integrada por seis juristas nacionales, encomendándoles el Proyecto de Código Civil, unificado con el Código de Comercio. Esta comisión cumplió con el mandato y a fines de 1998 elevó al Poder Ejecutivo el Proyecto concluido, que ingresó al Congreso de la Nación por la Honorable Cámara de Senadores y tomó estado parlamentario. El Senado de la Nación tuvo una destacable actitud: abrió de inmediato ámbitos de discusión en distintos foros universitarios y profesionales, y la cuestión concitó el interés central de congresos nacionales e internacionales de Derecho Privado. A partir de allí se abrió un compás de espera, como en estado deliberativo, yacente, dormido o expectante. En este punto hoy nos encontramos.

Y con relación al Régimen Jurídico del Automotor, tema que nos ocupa esencialmente, es el momento oportuno, justo y necesario para, una vez visualizado el tratamiento que el Proyecto le dispensó, hacer un diagnóstico y trabajar en consecuencia.

NUESTRA MATERIA EN EL PROYECTO: UN TEMA PREOCUPANTE

Sin menoscabo del concienzudo trabajo realizado y sin ánimo destructivo alguno, es responsablemente lícito expresar desde el mundo de nuestra especialidad, todos los interrogantes y dudas. Ciertamente es notorio que a lo largo del Proyecto, especialmente en lo atinente al Derecho Dominial y Registral encontramos vacíos contradictorios y ausencias inquietantes. Trataré de explicitarlos sucinta y ordenadamente:

- En los "Fundamentos del Proyecto de Código Civil", redactado por la Comisión y que precede al articulado, en el Libro II, Título IV, "de los hechos y actos jurídicos", en materia de Instrumentos Privados, se puntualiza que para la regulación del valor probatorio del instrumento electrónico, en cuanto a la noción de firma y contenido, se han tenido especialmente en cuenta normas extranjeras, como los códigos de Quebec o del proyecto del C. Civil de Francia. Esto es altamente positivo, por la seguridad que siempre parecen inspirar experiencias del primer mundo. Pero no hay mención ni referencia alguna a prácticas locales exitosas y eficaces, como la que se desarrolla desde la informática de la DNRPA desde hace más de una década.
- Seguidamente, la Comisión contempla el funcionamiento del "Registro Público de

Actividades Especiales” con las explicaciones del caso, y que luego se plasmará en los arts. 297 y 298, integrado este último por trece incisos.

Quedan comprendidas allí todas las situaciones jurídicas registrables, salvo la Inmobiliaria que tiene un capítulo aparte. En todo el artículo citado no se avizora la posibilidad de registrar automotores, salvo una forzada interpretación del último inciso “m”, donde vagamente podría ser comprendido.

- Dentro de los mismos “Fundamentos...”, en el Libro V “de los Derechos Reales”, Título XIII, “de la Publicidad Registral”, comienza la redacción afirmando: “No debe dilatarse más la incorporación de un ordenamiento básico de la publicidad registral al Código Civil al menos con relación a las cosas...” Sin dudas ésta era la gran oportunidad. Pero se acotan todas las perspectivas cuando sólo se puntualiza que por excepción podrán registrarse los instrumentos privados, se resalta el tracto en sus diversas manifestaciones, se excluye toda subordinación de la inscripción inmediata a normas de carácter administrativo o tributario, y se aportan precisiones para la reserva de prioridad. Pero, lo más llamativo de este Título, sin dudas, se da cuando la Comisión expresa: “Es nítido el pronunciamiento a favor de la regla de la registración meramente declarativa, a través de inequívocas disposiciones”. Concluyen los fundamentos del Título XIII, dedicados exclusivamente a la Publicidad Registral sin la más mínima referencia a otro tipo de registro o de registración.
- Ingresando ya al articulado y con relación a la PRENDA, hay que recordar que a partir de este Proyecto queda incorporada al Código

Civil por la unificación con el Código de Comercio, ratificando la norma de origen. No obstante, en el Libro V, Título XII, “Derechos Reales de Garantía”, Cap. III, art. 2.114, se define: “La prenda es el derecho real de garantía sobre cosas muebles no registrables o créditos instrumentados”. Sin lugar a interpretación, taxativamente, deja fuera al automotor, que es registrable por naturaleza legal. La pregunta surge espontánea: ¿Con qué derecho real de garantía podría entonces ser gravado el automotor, bien mueble registrable, si no puede ser objeto de hipoteca mobiliaria ni lo admite la prenda según en el propio artículo 2.114?

- Mediante la lectura analítica del Proyecto, notamos que subyace una opción preferencial por la actuación notarial, tendencia que no es nueva para un amplio sector del mundo jurídico. Hemos observado, incluso en las últimas dos décadas, una subliminal insistencia invasiva en los ámbitos del Registro Nacional de la Propiedad del Automotor. Por esto no llama la atención, mayormente, que se intente la consagración irreversible desde el nuevo Código Civil. Tómese como ejemplo la novedad, cuando el Proyecto regula una institución de avanzada como lo es el “Régimen patrimonial del matrimonio”, la posibilidad de convenciones matrimoniales sobre los bienes: el art. 440 prevé que tales convenciones sólo podrán ser hechas por escritura pública y modificadas de igual forma. En el tema que nos ocupa, también es notorio el protagonismo del escribano Véase el art. 2.139 (Libro V - Título XIII - Cap. I): “La situación jurídica registrable debe constar en instrumento público. También pueden ser inscriptos instrumentos privados cuando los prevean los ordenamientos respectivos, si las firmas de sus

otorgantes están certificadas por escribano". Huelga el comentario: es obvio que las aptitudes certificantes de los propios funcionarios registradores quedan restringidas o anuladas.

- La "Publicidad inmobiliaria" está tratada exhaustivamente desde el art. 2.156 hasta el art. 2.185, obviamente porque ha incorporado toda la normativa de la Ley 17.801. Una pauta más de lo que meditábamos en los comienzos: el viejo prejuicio de que la propiedad se mide y caracteriza por los bienes inmobiliarios, sigue vigente. Mientras tanto, y a pesar de que en el Proyecto, en la parte general sobre "patrimonio", art. 215, se define: "Son bienes registrables los que deben ser inscriptos en registros especiales para la oponibilidad o la constitución de los derechos", el automotor, bien mueble registrable por antonomasia, no parece tener cabida ni mención alguna.

- Finalmente, es dable destacar que el Proyecto concluye con el Anexo II, donde consigna las leyes ratificadas o derogadas total o parcialmente, que hoy integran el Apéndice del Código Civil, y que de algún modo lo fueron modificando o complementando en el tiempo. De este modo, por ejemplo, se derogan las Leyes 14.394 y 17.801 porque los inmuebles afectados al régimen de bien de familia y el sistema de registros de propiedad inmobiliaria, respectivamente, quedan incorporados de pleno derecho al sistema establecido en el proyecto del nuevo código civil. Ahora bien: el Decreto 6.582/58 existe hoy en el apéndice del Código Civil, por tantas razones que ya es ocioso precisar. Pero en el Proyecto, extrañamente, ni es derogado ni es ratificado. Se puede suponer entonces que sigue vigente.

Pero por tantas razones apuntadas debería ingresar "ipso iure" al código, como las leyes citadas precedentemente. Lo que nos vuelve a abrir interrogantes acerca del lugar que ocuparía en un futuro ordenamiento jurídico. ¿Sería el convidado de piedra?

CONCLUSIÓN

Decíamos anteriormente que la última reforma al Código Civil se hizo en 1968, sin mayores debates ni discusiones, porque así eran las cosas en los gobiernos totalitarios. Pero hoy las cosas son distintas. Hemos superado los tiempos de las carretas, y también, gracias a Dios, hemos superado los tiempos del autoritarismo. La reforma que se pretende del Código Civil es totalmente legítima y de gran iniciativa, y una interesante oportunidad en la historia de la legislación. Pero cuidado: en primer lugar exijamos un equilibrado manejo de los tiempos: que la reforma sea importante y necesaria, no quiere decir que sea urgente. No permitamos que se confundan las trascendencias de los problemas con la premura de las formas. Sobre todo cuando se intenta reemplazar al viejo Código de Velez y a gran parte del Código de Comercio fusionándolos y reduciendo la cantidad de artículos de los actuales 4.051 a un cuerpo normativo de 2.532. Y nada impide -por el contrario, todo reclama- que esta reforma esté precedida por los grandes debates y la difusión de los grandes temas. Acompañados por la reflexión y el consenso. No nos dejemos llevar por los apuros de los oportunistas de siempre ni por las expectativas de la presión mediática habitual. No admitamos que la legislación de materias tan importantes como las

que regulan los códigos civil y de comercio, que es como ordenar la vida cotidiana y fundamental de la gente, sea decidida desde los gabinetes de los estudiosos y aprobado "a libro cerrado" por el Congreso de la Nación. Celebramos que los académicos se preocupen por las normas que regirán las vidas del hombre común. Pero simultáneamente habrá que enfrentarse a los problemas comunes y tratar de resolverlos. La realidad y la historia son maestras de la vida, y deben por ende, ser la materia obligada de la legislación. Es cierto que al final la única garantía de que las leyes tengan raigambre en la cultura cotidiana las pueden dar los legisladores que deben representar directa o indirectamente al pueblo. Pero sin renunciar al deber irrenunciable de trabajar con quienes todos los días están en el frente de lucha.

Y en ese frente diario de lucha estamos todos nosotros, los integrantes del Registro Nacional de la Propiedad del Automotor, que ocupamos un lugar, ciertamente importante, toda vez que es el nuestro y lo hacemos con honestidad y capacidad, sirviendo a la comunidad mediante una trama ordenada, probablemente eficaz y evolutivamente perfectible. ¿Podemos, entonces, hacernos los distraídos y permitir la involución jurídica y social del sistema registral? Pienso que todos estamos acordes que tenemos una responsabilidad que queremos ejercer.

Si pensamos en la naturaleza, las competencias, las facultades y las derivaciones que tienen sobre un sistema dominial tan rico, los Registros de Automotores, es natural que pen-

semos que estamos ante una especie particular y distinta de bienes y, por ende, no cabe duda de que estamos frente a un nuevo, singular y autonómico Derecho Real de Dominio o Propiedad sobre bienes específicos, como son los automotores. Idea que, por otra parte, gesta y desarrolla claramente el Dr. HOMERO RONDINA, destacado jurista de Santa Fe. Ahora bien: si suponemos que existe una seria voluntad legisferante no es posible soslayar, omitir o ignorar esta trascendental cuestión, como parece haber ocurrido en la redacción del Proyecto de reforma de 1998 al Código Civil.

¿Qué fue: postergación, elusión o menosprecio de un tema central en la cultura urbana y automotriz del Siglo XXI?

El Proyecto hoy potencial y en observación, puede resurgir y ser revisado. Dificilmente fuera del mundo específico del Registro Nacional de la Propiedad del Automotor alguien se detenga a observar las falencias o contradicciones existentes para subsanarlas: el tema es muy puntual, muy específico y somos pocos, más allá de que repercutamos sonoramente en toda la sociedad. No nos debe obsesionar la espada de Damocles pendiendo sobre nuestras cabezas. Pero tampoco nos durmamos sobre los laureles. Desde nuestras experiencias más positivas y alentadoras, protagonicemos nuestro presente y nuestro futuro. De nosotros depende.

(*) Delegado Zonal de AAERPA - Entre Ríos

