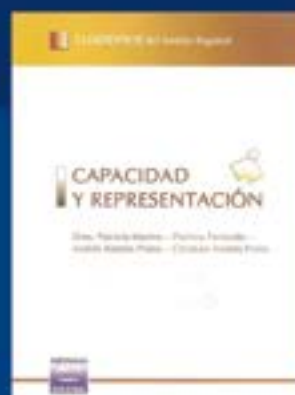


PONENCIAS: CONTENIDOS - 1ª PARTE

- **CARÁCTER CONSTITUTIVO DEL R.J.A.**
Incidencia en la comercialización
de automotores
- **IGUALDAD DE ACCESO A LA REGISTRACIÓN**
- **DIGITALIZACIÓN: Una mirada desde el Conurbano**
- **PRINCIPIO DE LEGALIDAD Y MODERNIZACIÓN**
- **DESAFÍOS Y OPORTUNIDADES DE LA
MODERNIZACIÓN DEL REGISTRO AUTOMOTOR**
- **NECESIDAD DEL ENCARGADO EN LA CALIFICACIÓN
DE TRÁMITES DIGITALES**
- **CESIÓN DE FACTURA DE UN VEHÍCULO 0 KM**
- **REPOSICIÓN DE PLACA POR S.I.T.E. Y TÍTULO DIGITAL**

EDICIONES ÁMBITO REGISTRAL



Hay una gran diferencia entre las concepciones teóricas y las consecuencias prácticas. ¿A qué me refiero? Pues, simplemente, a que en el 13° Congreso Nacional se expuso con claridad meridiana un diverso abanico de aspectos relacionados con la seguridad jurídica, la modernización y sus efectos, en lo atiente a la registración de los automotores.

Aquí, me detengo un instante. Una de las actividades esenciales del Congreso fueron las ponencias presentadas por los registradores. Y es digno de destacar los temas, sus fundamentos y conclusiones a las que arribaron. La elaboración a la que se abocaron los colegas implicó un enorme esfuerzo, dedicación y el difícil objetivo de someter la vivencia propia a la evaluación abarcadora de realidades que conforman comunes denominadores de la actividad.

En ese sentido, la contribución aportada por el conocimiento de sus autores, así como la organización, a cargo de la presidencia de la Asociación y de la dirección académica, merece un reconocimiento por la labor ejecutada. Demás está decir que, junto con ellos, hubo un grupo de colaboradores que contribuyeron al éxito logrado.

Ahora, continuando con el párrafo inicial, no es un tema menor hacer hincapié en que, leyes, disposiciones, normativas y circulares elaboradas en la concepción teórica no siempre van de la mano con sus resultados empíricos. No olvidemos que, tanto en el pro como en el contra, los registradores y sus colaboradores son la cara visible ante el usuario, lo cual los convierte en últimos receptores de sus reacciones favorables y desfavorables.

Todo ello, desde diversos perfiles, ha sido abordado en las ponencias. Por tal motivo *Ámbito Registral* publicará en la presente edición y en la del próximo mes dichas exposiciones las cuales, sin duda, será un oportuno material de análisis y consulta.

HUGO PUPPO

S T A F F

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

Dirección de AAERPA: Cerrito 242 3er. Piso Of. I
Capital Federal (1010) - TE: (011) 4382-1995 / 8878

E-mail:

asociaciondeencargados@speedy.com.ar

Web Site:

www.aaerpa.com

Consejo Editorial

Fabiana Cerruti

Carlos Auchterlonie

María Farall de Di Lella

Director

Alejandro Oscar Germano

Secretario de Redacción

Hugo Puppo

Colaboración Periodística

Mercedes Uranga

Eduardo Uranga

Arte y Diagramación

Estudio De Marinis

Impresión

Formularios Carcos S.R.L.

México 3038 - Cap. Federal

4956-1028 4931-8459 4932-6345

Registro de la Propiedad Intelectual

Nº 84.824

La Dirección de *Ámbito Registral* se reserva el derecho de publicar las colaboraciones firmadas y no implica solidarizarse con los conceptos vertidos en ellas ni comprometer la opinión de *Ámbito Registral* y AAERPA. La reproducción total o parcial de los artículos sólo se permite citando la fuente.



AÑO XXIII
Edición N° 104
ENERO de 2019

SUMARIO

S U M A R I O

07 **EL CARÁCTER CONSTITUTIVO DEL R.J.A.**
Por Mariano J. Garcés Luzuriaga

12 **IGUALDAD DE ACCESO A LA REGISTRACIÓN**
Por Alejandro H. Kuznitzky

18 **DIGITALIZACIÓN, UNA MIRADA
DESDE EL CONURBANO**
Por Héctor U. Viviani

25 **PRINCIPIO DE LEGALIDAD Y MODERNIZACIÓN**
Por Horacio G. Distéfano

33 **DESAFÍOS Y OPORTUNIDADES DE LA MODERNIZACIÓN
DEL REGISTRO AUTOMOTOR**
Por José M. Uribe Escobar, Alejo Uribe Escobar
y Alejandro Belloni

41 **LA NECESIDAD DEL ENCARGADO EN LA CALIFICACIÓN
DE TRÁMITES DIGITALES**
Por María C. Venchiarutti y Laura I. Pereyra Pigerl

60 **LA CESIÓN DE FACTURA EN VEHÍCULO 0 KM**
Por Francisco R. Prado

71 **REPOSICIÓN DE PLACA POR S.I.T.E. Y TÍTULO DIGITAL**
Por Débora B. García Cattani



L I M A 2 6 5 - C A P I T A L F E D E R A L

EL CARÁCTER CONSTITUTIVO DEL R.J.A. Y SU INCIDENCIA EN LA COMERCIALIZACION DE AUTOMOTORES EN LA REPÚBLICA ARGENTINA

Las particularidades del sistema registral de automotores en la Argentina - Los caracteres constitutivo y abstracto del régimen - El carácter constitutivo y su incidencia en la comercialización de automotores.

Por **Dr. Mariano J. Garcés Luzuriaga**

• Las particularidades del sistema registral de automotores en la Argentina

Si nos acercamos al sistema de registración de automotores vigente en Argentina como objeto abstracto de estudio, llamará a priori la atención dos aspectos: por una parte, la articulación de su funcionamiento desde entes públicos desconcentrados de gestión privada, y por la otra sus caracteres de abstracto y constitutivo de su régimen normativo.

La gestión privada es el resultado de una decisión estatal adoptada al nacimiento del régimen jurídico específico, por la que los Seccionales Automotores en el que se desconcentra el Registro Nacional tienen su antecedente en los Registros Prendarios, los cuales a su vez devienen de los homónimos agrarios; este tema ha sido acabadamente desarrollado en la ponencia de los Dres. Alejandro Germano y Fabiana Cerrutti "Apuntes Sobre el Régimen Jurídico del Encargado", la que fue presentada en el 12° Congreso Nacional y publicada en la edición Nro. 90 de nuestra revista "Ámbito Registral".

De todos modos, es dable resaltar que la experiencia de esta especie de gestión fue exitosa en los sesenta años de prestación del régimen por algunas particularidades, entre las que se destacan la minimización absoluta para el Estado de los riesgos que la actividad desarrollada, la tercerización del soporte de los costos que el sistema genera, y la elasticidad del sistema para absorber y adaptarse a las exigencias y los nuevos modos prestacionales.

Para no desviarme de la cuestión medular que pretendo para esta ponencia, solo me detendré a reseñar que la gestión privada desconcentrada de la actividad registral, por medio de la figura del encargado, hace que este funcionario sea responsable y, por ende, deba responder por las consecuencias de la praxis de su labor, redundando en la especie la indemnidad del Estado ante los posibles daños generados por la misma (el que asimismo se blinda por la exigencia de seguros obligatorios impuestos a su gestor).

Asimismo, es fácilmente advertible que el Estado, en el sistema de registración de automotores argentino, puede brindar un servicio necesario y de su responsabilidad de prestación, por medio de una estructura privada que absorbe y sufraga los costos de dicha función.

Por último, tal vez en forma menos evidente, pero como ventaja de mayor trascendencia, afirmo que por medio de la gestión privada, se garantiza y se ha garantizado la elasticidad del sistema registral para adaptarse a nuevos esquemas prestacionales, para que éste adopte, con facilidad, nuevas y dinámicas tecnologías, y para que se haga cargo de funciones conexas ajenas a la actividad registral propiamente dicha, sirviendo en la actualidad el mismo de soporte a otras esferas y ámbitos de actuación de administraciones

públicas de jurisdicciones. Esta maleabilidad sería impensable desde la anquilosada burocratización de las estructuras públicas.



• Los caracteres constitutivo y abstracto del régimen

Acercándome a la cuestión medular que pretendo abordar en este trabajo, recupero la idea que construye también la particular fisonomía del sistema de registración de automotores de nuestro país los caracteres de abstracto y constitutivo del Régimen Jurídico del Automotor (en adelante R.J.A.).

Tal como he sostenido en la ponencia presentada en el Congreso próximo pasado, nuestro ordenamiento específico en la materia nace cuando, en la inteligencia del legislador, al nacimiento del Régimen Jurídico del Automotor en el año 1958, se encontraba la necesidad de dar respuesta a la sociedad sobre la problemática que el crecimiento del parque automotor ocasionaba, sea por la proliferación de bienes de alto valor intrínseco, sea por la potencialidad dañosa que los mismos en su circulación generaban.

Debía darse una respuesta a que el sistema posesorio y de transmisión de propiedad vigente (el de las cosas muebles del Código Civil) no daba respuesta adecuada, adeudándose a la comunidad un sistema donde, por una parte, se registrarán los automotores con relación a su propietario (concepto de dominio automotor), y se reglamentara el modo de transmisión de ese derecho.

Para la adecuada comprensión del fenómeno social, como hecho generador de norma, tenemos que desprendernos de lo que hoy observamos como sistema registral automotor, y mirar el mismo desde la perspectiva de aquellos años.

Debemos destacar que era lo que existía antes del Régimen Jurídico del Automotor y del decreto madre; lo que teníamos era que al automóvil se lo trataba normativamente como al resto de las cosas muebles y conforme lo establecido en el Código Civil de Vélez Sarsfield.

Las particularidades denunciadas, por un lado, ser un instrumento eventualmente dañoso en su circulación (lo que requería la identificación de su agente responsable aún para el régimen de responsabilidad del Código Civil); y, la otra, la posibilidad de su traslación que lo transformaba en un objeto desaparecible (y valioso) y, por ende, susceptible de apropiación ilegal (robo o hurto), exigían un tratamiento distinto al aplicado.

Existía entonces un régimen de propiedad basado en la posesión, con la excepción de que la cosa (o el automóvil) fuese robada o perdida; estos hechos de la excepción, atento la inexistencia de registración (salvo la mera existencia de algunos registros parciales de competencia local y de finalidad impositiva), eran difíciles de probar.

La respuesta necesaria y obvia, que diera solución a esta problemática, era la creación de un registro de competencia nacional donde se identificaran a los automotores como bienes y como sus propietarios.

A pesar del desarrollo de la registración de inmuebles en el ordenamiento argentino, a poco andar el sistema empleado para los mismos se advierte inadecuado, ya que los automotores no se asemejan a aquellos.

En los inmuebles su desaparición por traslación es imposible, lo que implica la imposibilidad de su robo (en todo caso es posible la usurpación); además, los automotores son distintos al resto de las cosas muebles por su alto valor pecuniario y por la potencialidad dañosa de su circulación ya referida.

También debe destacarse que mientras una heredad inmueble permanece, por lo general, mucho tiempo en cabeza de su propietario, el automotor en su vida útil, se transferirá en varias oportunidades y estará, por ende, en cabeza de distintas personas.

Aquí es donde les pido el esfuerzo de desprendernos de las características del régimen en la actualidad, porque hoy nosotros actuamos dentro de un sistema registral que trata sobre dominios inscriptos. En el año 1958, el Régimen Jurídico del Automotor nace para registrar primero los autos que ya se hallaban circulando, como un empadronamiento del parque automotor y conforme las características del mismo.

Abunda, sobre esta idea, el hecho de que el único recurso previsto en el ordenamiento original para un acto denegatorio de un encargado era limitado a la no inscripción inicial del automotor.

Se puede decir, entonces, que el sistema registral automotor en la República Argentina tuvo dos etapas, una inicial (y para la cual fue pensado en primer término) donde su misión social fue empadronar los automóviles existentes y en circulación; y la posterior, una vez conseguida esa primera finalidad, la de apuntalar la seguridad jurídica posesoria de los automotores registrados, aspecto que se advierte sobre todo a partir de la sanción del Decreto 335/88.

Las estadísticas y los estudios de la época demuestran que la industria automotriz local, finalizado el interregno provocado por la segunda guerra mundial, dio los primeros pasos en los años '50, y se desarrolla en la década siguiente.

En la década del '60 se produce la llegada de industrias y empresas extranjeras, entre ellas, Auto Unión DKW, la francesa Renault, conocida por Régie Nationale des Usines Renault, esta misma se instala en el país y firma con Industrias Kaiser Argentina (IKA), Isard Argentina S.A., Fiat y su subsidiaria de camiones Iveco.

Posteriormente, se instalaron las otras empresas automotrices de relevancia en la historia del parque automotor del país.

Hasta esta etapa, los automóviles y su comercialización consecuente era una actividad cuantitativamente menor a lo que hoy conocemos como realidad contemporánea.

Ahora bien, la problemática a resolver era doble en aquellos albores, y consistía en cómo generar una registración que hiciera al perfeccionamiento del dominio como derecho distinto (y completo) del que gozaba su tenedor o dueño, conforme el régimen común aplicado, por una parte; y en cómo justificar la posesión contemporánea a dicha registración, en directa relación a la causa de su adquisición, cuando esto no había sido exigencia al momento de la entrega posesoria que generaba la propiedad.

La posición del legislador es la que conocemos, fueron respuestas simples y adecuadas que dieron la fisonomía particular al sistema por medio de sus dos características determinantes; nuestro Régimen Jurídico del Automotor es constitutivo, por una parte, y abstracto, por otra.

El sistema de registración nació constitutivo para, de esta manera, generar desde el hecho de la inscripción el derecho de propiedad, y fue, además, abstracto ya que no importará en él la causa o realidad contractual que motivó la adquisición.

La característica de ser constitutivo es una particularidad en nuestra legislación, que solo es compartida con los registros de Equinos de Pura Sangre (Ley 20.378) y el de Palomas Mensajeras (Ley 12.913), lo que da cuenta de su excepcionalidad en la especie.

• El carácter constitutivo y su incidencia en la comercialización de automotores

Ahora bien, ¿la dinámica y segura actividad comercial que en nuestro país se desarrolla sobre el rubro automotor, es y hubiera sido posible con un régimen de otras características? Desde ya adelanto mi respuesta negativa a lo que formulo como interrogante.

Nuestra sociedad ya ha naturalizado que comprar un automotor (usado especialmente) dentro del sistema legal, es una actividad que se realiza dentro de

parámetros de certeza y seguridad jurídica, a veces sin reparar que es nuestro R.J.A. el que permite y garantiza este estándar de seguridad.

Sin perjuicio del “valor” que esto significa, se destaca que el mismo convive con la realidad de los múltiples robos de automotores que se producen en la actualidad, los que quedan, gracias a la vigencia del sistema registral, automáticamente fuera del mismo y sin chance de reinsertión en el circuito legal.

Para entender la incidencia del carácter constitutivo del R.J.A. en la comercialización habitual de automotores en nuestro país, primero hay que destacar la estructura desde el cual se concreta el mismo y que lo hace posible.

Gracias al registro único, desconcentrado en los diversos Seccionales, existe una red territorial inédita en nuestra estructura estatal que abarca la totalidad del territorio nacional. Esto origina y permite una proximidad importante entre la administración del servicio y el usuario del mismo, lo que posibilita una inmediatez entre la operación comercial y la concreción de la inscripción traslativa.

Dichas entidades también están preparadas y facultadas para procesar los trámites que se presenten a inscripción de modo ágil, con eficacia y con celeridad en la calificación y el perfeccionamiento del acto de inscripción, tal como un sistema constitutivo de derechos requiere. No se puede concebir una inscripción constitutiva de derechos sin la consecuente calificación previa de la forma y la legalidad del acto jurídico a inscribir.

Explicitado esto, se advierte que el carácter constitutivo de derechos tiene consecuencias prácticas y jurídicas que determinan el modo de comercialización de los automotores y que permite el interrogante del comienzo.

La principal consecuencia práctica es que ambas partes intervinientes, en el negocio de compraventa automotor, se ven compelidas al perfeccionamiento de la inscripción registral.

El vendedor persigue la inscripción constitutiva, básicamente por el juego del carácter constitutivo con el sistema de responsabilidad que pesa sobre el titular dominial, ya que las normas aplicables instituyen la responsabilidad por las cosas en nuestro ordenamiento al dueño, y éste en el R.J.A. es quien tiene inscripto el dominio en su cabeza.

Es decir, el titular que vende, en la práctica y por el carácter constitutivo del acto inscriptorio sobre el derecho de propiedad y la responsabilidad civil que pesa sobre el mismo, está particularmente interesado en el perfeccionamiento del acto transmissivo, más allá del interés normal de la obtención del precio que se persigue como finalidad habitual en cada venta.

Por otra parte, el comprador está interesado, más allá del perfeccionamiento del derecho de propiedad en su acervo, en la obtención de la documentación publicitaria de la inscripción registral, la que le permitirá el uso y goce pleno del bien adquirido.

Es dable destacar que, en consecuencia, el carácter constitutivo es causal (o con-causal) de la actualización permanente de las inscripciones y de las constancias registrales, en forma medianamente contemporánea al hecho de la venta. Lo afirmado resulta conducente al principio de publicidad registral que impera y que es una de las finalidades del sistema.

Más allá de esta consecuencia o ventaja práctica debe ponerse de resalto que, además, en estricta apreciación jurídica, la inscripción constitutiva del derecho de propiedad genera las siguientes ventajas que hacen a la transparencia y al funcionamiento del mercado automotor:

- 1- Determina sin margen de error quién es el titular del derecho a transmitir.
- 2- Explicita cuáles son las cargas o gravámenes oponibles que pesan sobre el bien, como contracara de esta circunstancia se destaca que el adquirente no puede gravar o disponer del bien sin inscripción a su nombre.

- 3- Soluciona el eventual problema de la doble o de las múltiples ventas, ya que perfecciona de manera inequívoca el derecho de propiedad, y purga las nulidades eventuales de las ventas anteriores.
- 4- Sostiene el valor económico del bien el que no solo se asienta en la materialidad, sino también en el derecho a transmitir.
- 5- Constituye el responsable por los daños causados por el riesgo de la cosa.

- 6- Por medio de la prelación inscriptoria, instituye cuáles son los actos válidos y cuáles son los eventualmente oponibles.

Párrafo aparte y por último, quiero también reseñar que la regla interpretativa de la buena fe, conforme la definición que se hace de la misma en el artículo 16 del Decreto 6.582/58, primer párrafo, la que dicho sea de paso ha sido fundamental para dirimir innumerables controversias planteadas en el universo de los conflictos judicializados, solo es posible en su vigencia y aplicación, también por el carácter constitutivo de nuestro Régimen Jurídico Automotor.

NFL&A

Navarro Floria, Loprete & Asociados

Abogados

Juan Gregorio Navarro Floria
Marcelo Anibal Loprete
Bernardo Dupuy Merlo
Mateo Tomás Martínez
María Eugenia Pirri

Lavalle 1527 - Piso 11° - 44 (C1048AAK) Ciudad de Buenos Aires
Teléfono: (54-11) 4375-3597 Fax: (54-11) 4375-3598
Email: estudio_nfla@nfla.com.ar
Web-Site: www.nfla.com.ar

IGUALDAD DE ACCESO A LA REGISTRACIÓN

Desconcentración e intermediación como fundamento de eficiencia e inclusión en el sistema registral

Por **Dr. Alejandro H. Kuznitzky**

I.- OBJETO

Es tarea del presente trabajo analizar, dogmáticamente, los principios de desconcentración e intermediación que surgen de normas constitucionales, legales y que son propios del sistema registral mobiliario; que sin embargo han permanecidos fuera del debate académico.

Es, por consiguiente, oportuno realizar un estudio sobre los efectos que produce la desconcentración e intermediación del sistema registral mobiliario, mediante la creación de los Registros Seccionales, previsto en la Ley de Prenda con Registro y la Ley del Régimen Jurídico del Automotor.

Dicho análisis encuentra su fundamento en la necesidad de hacer más eficientes e inclusivos los procedimientos registrales, tendientes a la inscripción de las distintas vicisitudes que se presentan en la vida de los usuarios del sistema, para dar debido cumplimiento a los preceptos constitucionales que los crearon.



II.- CONCEPTO

Según las características encontradas por el suscripto, en relación con los principios registrales bajo análisis, una aproximación dogmática dichos principios serían los siguientes:

PRINCIPIO DE DESCONCENTRACIÓN REGISTRAL: Es la regla imperativa que genera, en la administración registral, el deber de crear y sostener un sistema de inscripción registral abarcador, cuyo despliegue tiene que ser geográficamente en todo el territorio nacional, que es el ámbito de su competencia.

PRINCIPIO DE INMEDIACIÓN TERRITORIAL REGISTRAL: Es el postulado por el cual la administración registral debe aproximar el servicio público de registración a toda la población del territorio nacional que es el ámbito de su competencia.

PRINCIPIO DE INMEDIACIÓN FUNCIONAL REGISTRAL: Es el postulado por el cual el funcionario registrador debe brindar el servicio público de registración en forma personal o por sus dependientes, a todos los requirentes de dicho servicio.

III.- FUNDAMENTOS

A los fines de fundar debidamente dichos preceptos, es necesario dotarlos de razones que hagan a su existencia. Es así como se detectan las siguientes, sin que sean excluyentes de otras:

1.- RAZONES SOCIO CULTURALES:

La creación de Registros Seccionales desconcentrados, con criterios de intermediación a toda la población del Estado federal, generó el desarrollo de una estructura capilar de más de 1.000 Registros Seccionales extendidos por todo el territorio nacional.

El sistema registral mobiliario encuentra su génesis en los Registros de Créditos Prendarios que nacieron a principio del siglo XX. Esto ha permitido en los más de cien años de vigencia del sistema, a partir de esta intermediación territorial, que todos los habitantes de la República y usuarios de distintas características puedan acceder fácilmente a los servicios registrales, sobre todo teniendo en cuenta el oportuno auxilio del funcionario registral y de su personal.

En cada uno de los Registros Seccionales, que apoyan diariamente a todo tipo de personas con distintos tipos de limitaciones educativas, físicas y etarias, generan, por consiguiente, el desarrollo de una tarea verdaderamente federal e inclusiva, permitiendo el adecuado acceso a todos los grupos socioeducativos, con discapacidades y de distintas edades.

Tengamos en cuenta que, según datos brindados por el Instituto Geográfico Nacional en base al censo del año 2010, sólo el 47,4% de la población nacional (19.011.964 habitantes) vive en ciudades de más de 500.000 habitantes, teniendo una población rural de 3.599.764; en consecuencia surge, claramente, que una gran parte de la población argentina se encuentra alejada de los accesos adecuados a la tecnología que requieren determinados sistemas de acceso remoto, por lo que el sistema registral debe ser eficiente brindando las posibilidades que la proximidad territorial y el auxilio personal del funcionario registral pueden ofrecer a sus coterráneos.

También se puede verificar, por datos brindados por la Dirección Nacional de Planeamiento Educativo del año 2010, que el 59,7% de la población mayor de 20 años no tiene el primario completo o secundario

completo. Claramente nos encontramos con una población nacional con bajos índices de educación, por lo que el auxilio por parte del sistema registral debe ser propio para cada uno de los requirentes, para brindar un servicio inclusivo y eficaz.

Es así que algunas voces, carentes de todo reflexión, pretenden transpolar supuestos procesos de registración automática o directamente de no registración (todo ello en base a sus experiencias personales de haber viajado a Miami o New York, un par de veces en sus vidas), sin tener en cuenta que los sistemas propios de otras latitudes se han desarrollado en otros contextos sociales, económicos y culturales, donde no existe tasas sostenidas de inflación, diferentes niveles de robos de automotores; y donde la comercialización de autopartes robadas son prácticamente inexistentes. También cabe agregar que el mercado del usado es despreciado en dichas latitudes.

2.- RAZONES LOGÍSTICAS Y DE MERCADO:

El actual sistema registral mobiliario no es una foto cristalizada de la antigüedad, muy por el contrario, con sus más de cien años de evolución y su despliegue territorial, ha permitido la expansión de un mercado nacional de agro-máquinas, automotores y moto-vehículos, y con su derivado de créditos mobiliarios como el leasing y el prendario, que de otro modo se vería sumamente dificultado; todo gracias a la existencia de Registros Seccionales creados con una finalidad federal, permitiendo la aplicación de un régimen jurídico uniforme mediante la coordinación de la DNRPA, con las adaptaciones que los funcionarios a cargo de las Seccionales realizan de acuerdo a las propias idiosincrasias de sus regiones. El sistema registral ha posibilitado la consolidación de los distintos tipos de derechos reales mobiliarios que caen bajos su competencia en todo el territorio de la nación. Su desarrollo nacional permitió, con su logística especializada y desarrollada para abastecer en simultaneo a todos los requerimientos que se den en el amplio territorio de la Argentina,

que la emisión de las correspondientes cédulas de identidad del automotor, cédulas autorizadas, chapas de dominios, constitución prendas y leasing, se otorguen en plazos de 24 horas o menores aún.

La creación de Registros Seccionales con criterios de intermediación territorial ha posibilitado el acceso al servicio registral de toda la ciudadanía de las distintas provincias, dando pleno cumplimiento a los preceptos constitucionales que obligan al Estado federal a garantizar el sistema con criterio de desconcentración, y no incurrir en el vicio de un servicio unitario y de acceso restringido territorialmente.

3.- RAZONES PROCEDIMENTALES:

El sistema registral mobiliario ha sido, en términos procedimentales, uno de los que más se ha desarrollado y evolucionado, generando numerosas figuras que han permitido la creación de mercados de créditos, máquinas agrícolas, automotores y moto-vehículos, en un contexto económico de inflación sostenida por más de un siglo, y recurrentes crisis económicas. La existencia del sistema registral mobiliario generó riqueza donde previamente no la había, es así que menospreciar la solidez del sistema registral haría imposible la evolución de los mercados antes referenciados.

Tanto en el Derecho Administrativo como en el Derecho Procesal, se ha visto las virtudes que implica la desconcentración de las actuaciones jurídicas y la necesidad de su aproximación al requirente; es así que el sistema registral debe ponderar, cada vez con mayor vigor, la necesidad de persistir en la vigencia del principio de intermediación territorial, garantía de la accesibilidad a la debida registración que tiene todo habitante de la nación, con independencia su residencia. Los sistemas administrativos nacionales no pueden ser pensados con una visión portuaria, propia de visiones autoritarias que fueron erradicadas en la Constitución de 1852/60.

Es así como el sistema registral mobiliario fue legislado con las características de desconcentración e intermediación, en el que el Registro Seccional se transforma en el garante a la accesibilidad que se requiere en cada una de las regiones, distantes y distintas unas de otras. Es por ello, que la creación legal de estas reparticiones registrales ha permitido que, mediante esta intermediación funcional y territorial, sea el propio Registro Seccional el que dirige el procedimiento de inscripción, recibe y controla directamente la petición por parte del usuario, en contacto personal con el requirente.

De otra forma, el principio de la intermediación perdería importancia, centralizándose el procedimiento registral, perdiendo el usuario requirente la posibilidad de solicitar el auxilio personal al funcionario idóneo, en ese caso la autoridad decisoria; en particular, tratándose de funcionarios ubicados en dependencias centralizadas, resuelve sobre la base de meras peticiones formuladas a cientos o miles de kilómetros cuya producción no ha sido controlada por nadie, y no tiene, en consecuencia, un conocimiento directo de la parte peticionante, generándose por consiguiente una marcada distorsión en el servicio de registración para aquellas personas que se encuentran en las periferias geográficas de nuestro territorio en relación con la Capital, ahondando el pernicioso vicio de concentración administrativa que tanto daño le ha ocasionado a nuestra federación argentina.

4.- RAZONES FISCALES:

Mediante la oportuna actuación de la DNRPA, con las distintas jurisdicciones provinciales y municipales, se ha permitido que los usuarios puedan conocer certeramente cuál es la condición fiscal que detenta el automotor objeto del negocio registral, permitiendo el desarrollo de un mercado mobiliario más transparente y de carácter nacional.

Igualmente, al ser los titulares de los Registros Seccionales agentes de percepción, se ha logrado un claro beneficio de recaudación fiscal a los estados

provinciales adheridos al sistema registral, lo cual habla claramente de las bondades que el sistema genera para el conjunto social.

5.- RAZONES LEGALES:

Lo antes expuesto, no es una mera expresión dogmática, sino que surge de los Arts. 6, 12, 13, 17 y 35 de la Ley de Prenda con Registro (Decreto Ley 15.348/46 ratificado por Ley 12.962), como también de los Arts. 7, 36 y 37 de la Ley del Régimen Jurídico del Automotor (Decreto Ley 6.582/58 ratificado por Ley 14.467).

Es por ello, que cualquier reforma que se pretenda hacer en contra de los mencionados principios de desconcentración e intermediación deberá ser realizado por ley del Congreso de la Nación, puesto que no solo hace al nacimiento y vicisitudes propias de los derechos reales mobiliarios, sino que, además, hace a los derechos propios de todos los ciudadanos argentinos al goce de un adecuado acceso a la administración registral que está previsto en dicha normativa.

6.- RAZONES CONSTITUCIONALES PROPIAS:

Como analizáramos, estos principios registrales gozan de su consagración en ambas leyes mobiliarias, pero no surgen en forma espontánea de la mente del legislador, sino que nacen en cumplimiento de preceptos constitucionales que reglan las mencionadas normas estudiadas.

Los principios de desconcentración y de intermediación registral encuentran especial fundamento en principios constitucionales, que se aplican en forma especial a nuestra materia de análisis y que bien vale individualizar y estudiar como contenido propio.

Conforme lo antes expuesto, el sistema registral del automotor presenta características constitucionales que le son propias y deben establecerse y estudiarse dogmáticamente, ya que hacen a su sustento institucional.

a.- LIBERTAD AMBULATORIA MOBILIARIA:

El Régimen Jurídico del Automotor tiene su primera fundamentación constitucional en los artículos 9, 10 y 11 de nuestra Carta Magna, ya que consagra la libertad ambulatoria por medios físicos, es así que el Gobierno Nacional desde 1854 debe garantizar la libre circulación de los "carruajes" entre las distintas provincias. La historia tributaria nacional depara un verdadero apetito por generar mecanismos de imposición contrarios a la Constitución, por lo que la existencia de los Registros Seccionales Nacionales en todos los territorios provinciales ha garantizado la plena vigencia de este derecho esencial del que gozamos todos los habitantes del territorio nacional.

Caso contrario, los derechos de distintos grupos sociales, existentes en las distintas provincias, se verían restringidos por criterios arbitrarios que podrían adoptar los gobiernos provinciales; o de adoptarse criterios registrales centralizados imposibilitaría el libre acceso de amplios sectores de las poblaciones provinciales que requieren del debido auxilio personal, contraviniendo, por consiguiente, estos postulados constitucionales que otorgan el debido resguardo de circulación automotor.

b.- IGUALDAD DEL ACCESO A LA REGISTRACIÓN:

Es particularmente importante las instrucciones constitucionales que genera el art.75, inc.19, 2º y 3er. párrafo, e inc. 23 del mencionado cuerpo, imponiendo la garantía constitucional del igualdad en materia territorial, educativa y asistencial, a todo grupo minoritario y especiales, fundamentalmente que requieran el debido auxilio del servicio público; es por ello que el sistema de intermediación y desconcentración es el único que satisface administrativamente dicho requerimiento constitucional, puesto que por la actividad funcional personalizada de los Registros Seccionales de todo el país se permite el acceso de absolutamente todos los grupos y

personas que requieran el servicio registral, contando siempre con el adecuado auxilio personal de los funcionarios registrales y de su personal.

Es así que prestigiosa doctrina constitucional, como la del Dr. Horacio Rosatti, postulan que: "Desde el paradigma de la democracia social, que reemplaza al del liberalismo político clásico, el Estado abandona su rol abstencionista y se compromete activamente para remover los obstáculos estructurales de carácter económico, cultural y social que impiden el efectivo goce de los derechos, asumiendo con convicción que sin igualdad de las condiciones sociales de existencia, la pretendida igualdad ante la ley es utópica y/o engañosa".¹, continúa el mencionado catedrático sosteniendo que en el desarrollo constitucional que se dio con la reforma de la Constitución de 1994, en el nuevo artículo 75 en sus incs. 19 y 23 se introducen tres materias de promoción positiva contra la discriminación, sosteniendo que: "La reforma constitucional de 1994 fue mucho más allá que la de 1957, incorporando el nuevo alcance de la igualdad a otros ámbitos (no sólo los referidos al mundo laboral), para lo cual se valió de discriminaciones inversas en las siguientes materias: ... - En materia territorial (art.75, inc. 19 segundo párrafo), para equilibrar el desigual desarrollo relativo de provincias y regiones por medio de la promoción de políticas diferenciadas; - en materia educativa (art.75, inc. 19, tercer párrafo), para asegurar la igualdad de oportunidades y posibilidades; - en materia asistencial (art.75, inc. 23), para remediar las situaciones de desprotección..., de los ancianos y de las personas con discapacidad."².

IV.- CONCLUSIÓN

Como se viene sosteniendo en este trabajo, los principios de desconcentración e intermediación del

Régimen de Registración Mobiliario, no solo debe ser un baluarte de la seguridad jurídica, a los fines de crear y asegurar la riqueza de los usuarios, sino que además debe asegurar el adecuado acceso al sistema por parte de todos los usuarios, en cada uno de los confines de la Nación.

Puesto que los principios invocados, no son disponibles por el usuario, ya que no es solamente un beneficio para el individuo, sino que es una garantía constitucional para el adecuado desarrollo económico del que gozan todos los ciudadanos y que la administración nacional debe garantizar. El sistema de Registros Seccionales es el que mejor satisface los parámetros constitucionales de acceso a la administración registral. Es así que las características antes mencionadas deben ser rescatadas y profundizadas en su desarrollo a favor de los distintos grupos de ciudadanos y usuarios.

Como se pretende demostrar en el presente trabajo, los postulados de referencia se encuentran desarrollados tanto por la normativa prendaria como por la del automotor, pero más aún dichas normas devienen en regulatorias de postulados constitucionales que no pueden ser modificados arbitrariamente por normativa del Congreso Nacional que se adapte al criterio enunciado.

Conforme surge de las características desarrolladas, sería recomendable ampliar los actos registrales de incumbencia de los Registros Seccionales, para llevar a todo el universo poblacional las bondades de la desconcentración e intermediación, generando mayores y mejores servicios de registración que actualmente se otorgan únicamente desde la administración centralizada, alejando por consiguiente dichos servicios de gran parte de los ciudadanos que más deben ser auxiliados.

1- Rosatti, Horacio: Tratado de Derecho Constitucional, Tomo I, págs. 169/170.

2- Rosatti, Horacio: Tratado de Derecho Constitucional, Tomo I, pág. 171.



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

Praxis Profesional:

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

Obligaciones Patronales:

Combo de ART + Seguros de Vida Colectivos.

Cauciones:

Seguros de Garantía para aspirantes a Encargado de Registro.

Personales:

Hogar, automóviles, Vida y Capitalización.

DIGITALIZACIÓN, UNA MIRADA DESDE EL CONURBANO

Por **Dr. Héctor Ulises Viviani**

1. **T**ranscurridas seis décadas desde su creación, resulta indiscutible la plena vigencia del sistema constitutivo del Registro Nacional de la Propiedad del Automotor. En los términos fundacionales del Decreto 6.582/58, cumple su objetivo -velar por la seguridad jurídica en la transmisión de derechos sobre automotores- incorporando constantemente instrumentos tecnológicos, con una mirada orientada al usuario.
2. Las nuevas tecnologías de información desarrolladas en el mundo, en los últimos años, posibilitan formas más eficaces de comunicación, de archivo y de exteriorización de voluntades. Desde el año 2001 nuestro país lleva adelante un Plan de Modernización del Estado que comprende a todas las áreas de la Administración Pública.
3. En ese orden, la DNRPA es pionera en la implementación de las tecnologías de información y de comunicación en el sistema de registración de automotores. El éxito operativo de su aplicación no debe descuidar las premisas de orientación al factor humano y el objetivo primordial de la seguridad jurídica. Al mismo tiempo, debe contemplar la direccionalidad estratégica del Encargado, que es una de las notas más interesantes del sistema.
4. El resultado de las políticas de gobierno digital es sumamente positivo. El servicio registral se ha venido desarrollando en ese sentido sin pausa, y tiene

condiciones para avanzar aún más en ciertas áreas como la despapelización y la implementación de los trámites a distancia. Al mismo tiempo, se presentan nuevos desafíos a resolver en un país donde el concepto de "ciudadano digital" continúa siendo al menos complejo.

SEIS DÉCADAS DE SERVICIO REGISTRAL



Existe una tendencia entre nosotros, los registradores, a justificar o "salir a defender" al Régimen Jurídico del Automotor en cuanto oportunidad se presente, en los términos en que fue concebido por el Decreto Ley 6.582/58, ratificado luego por la Ley 14.467. Partiendo desde esa costumbre, considero que a esta altura el sistema cuenta con mayoría de edad suficiente para defenderse por sí solo, y que

su prolífica y pacífica vida resulta ser el mejor argumento para explicar su vigencia.

A lo largo de los años, el Registro Automotor no sólo continúa ejerciendo su misión principal de brindar seguridad jurídica en la transmisión de bienes con suma eficacia, para lo cual recurrió a todo instrumento tecnológico disponible desde la primera hora, con miras a facilitar la interfaz con el usuario y simplificar la tarea registral, sino que, además, desde hace tiempo expande sus incumbencias y actividades propias hacia otras áreas de la administración pública, ya sea por medio de cooperaciones y convenios interadministrativos mediante los cuales efectúa diversos controles gubernamentales (UIF, AFIP, Autopartes, etc.), así como la contribución a las distintas jurisdicciones en su función fiscal y recaudadora -percibiendo las tasas, multas y tributos como agente de retención (a través de los sistemas ARAS, SUCERP, SUGIT, etc.).

Entre paréntesis, estas actividades secundarias, o sobrevinientes -si se quiere- generan una paradoja que, seguramente, deba tratarse en congresos y encuentros como el presente, atento que si bien su ejecución aumenta la eficiencia real (al multiplicar los servicios a costo mínimo o incluso a costo cero), al mismo tiempo es percibido por el público usuario como una nota negativa de todo el sistema, debido a que esos importes son considerados parte del “precio” del trámite registral, afectando la imagen justamente de eficiencia que el Registro posee. Es quizás en esta lógica, que la DNRPA, mediante instrumentos como el estimador de costos, o el comprobante impositivo, intentan diferenciar en forma notoria la tasa por el servicio registral, de los impuestos, sellados y demás contribuciones fiscales.

Sostengo, para empezar, que el servicio registral del automotor es probadamente eficiente, no sólo gracias a la utilización de herramientas tecnológicas, sino principalmente por

ejercer la administración con el foco puesto en la gestión por resultados: esto significa a grandes rasgos, evaluar el cumplimiento de las acciones estratégicas definidas por el gobierno en las organizaciones.

La innovadora mecánica jurídica de nuestro régimen descentraliza en gerencias operativas la organización y utilización de recursos, mientras que la alta Dirección realiza el planeamiento estratégico y el control de las metas (con incentivos a la eficacia, y castigos al incumplimiento), sin perder de vista la necesaria transparencia. Este modo de vinculación orgánica, que hoy se propicia como panacea de la gobernanza, funciona en nuestro ámbito registral en forma afeitada desde sus primeros albores.

Por medio de la comparación con otros servicios públicos (oficiales o privados) observamos que este sistema ha sido uno de los primeros en orientarse al usuario y propender hacia la calidad, mucho antes de la incorporación de los primeros recursos digitales, allá por los años 90, era un estándar de servicio que los trámites presentados se inscribieran y estuviesen disponibles para el retiro de los peticionarios en 24 o 48 horas hábiles. Me permito traer a consideración, los plazos de tramitación regular de otras oficinas de atención al público en la actualidad (en plena era digital). Fuente: la propia página web del organismo pertinente:

- Pedir un informe en el Registro de la Propiedad Inmueble de la CABA, demora 4 días hábiles.
- Inscribir un documento en el mismo Registro, conlleva esperar de 6 a 21 días hábiles.
- Tramitar la portabilidad numérica del celular, entre 7 y 12 días hábiles.
- Pedir una partida online al Registro de las Personas de la Provincia de Buenos Aires: entre 10 y 15 días hábiles.
- Renovar tanto el DNI como el pasaporte, conlleva 15 días en los “centros de documentación rápida”.

- Renovar el Registro de conducir nacional, en una oficina descentralizada, tomará de 7 a 20 días.
- Solicitar un permiso de obra municipal, puede demorar de 1 a 6 meses.

Por lo general -repetámoslo- ninguno de los trámites que dependen del Registro Automotor demoran más de 48 horas hábiles, y ese plazo se viene respetando desde hace más de 30 años. A mi entender, no hay mejor signo de eficiencia que este dato.

LA REVOLUCIÓN DIGITAL

A partir de los años '80, la expansión de la informática y de la tecnología de la comunicación permiten confirmar la llegada de una "revolución digital". La proliferación de ordenadores personales será el punto de partida en los '90 de la Internet, y ya entrado el siglo XXI se incorpora al escenario el teléfono inteligente, que no sólo suple a la computadora, sino que tiene la virtud de ser móvil.

Era cuestión de tiempo que los beneficios revolucionarios de automatización, celeridad, interoperabilidad y transparencia, entre otros que nacen de este movimiento, reclamaran un "aggiornamiento" a la administración pública, la que responde hacia la entrada del nuevo milenio con el Decreto 103/01, que establece un Plan Nacional de la Administración Pública.

Más recientemente, con el cambio de signo político en el gobierno, se dicta en el año 2016 el Decreto 434 que incorpora al Plan los últimos adelantos tecnológicos. En uno de sus considerandos reconoce que la matriz del Plan se sustenta en ejes de trabajo para alcanzar un Estado sólido, moderno y eficiente, con cuerpos técnicos profesionalizados, orientados a una gestión por resultados, en un marco de plena transparencia de sus acciones y sujetos a rendición de cuentas de lo actuado, permitiendo así afianzar la confianza en la relación con la ciudadanía, la

protección de sus derechos, proveyendo bienes y servicios de calidad y promoviendo eficazmente la iniciativa de las personas sin generar tramitaciones innecesarias.

El por entonces ministro de Modernización, Andrés Ibarra, anunció hace un año en el marco de la Conferencia Mundial de Desarrollo de las Comunicaciones los logros y estrategias del Plan de Modernización que, actualizado por este último decreto, se distribuyen en diversos ejes, entre los cuales podemos destacar:

1. **Trámites más ágiles:** facilitación de los trámites online como, por ejemplo, los de la plataforma Trámites a Distancia (en nuestro ámbito: Sociedad por Acciones Simplificadas, trámites SITE, etc.), Sistema de Gestión Documental Electrónica (utilizado por la DNRPA para todo tipo de expedientes y comunicaciones).
2. **Gobierno abierto:** avance en la idea de un Estado transparente y que promueve la participación ciudadana a través de nuevas tecnologías (por ejemplo, acceder al estado del trámite y sus eventuales observaciones).
3. **País digital:** desarrollo de herramientas digitales en todo el país, promoviendo el intercambio y colaboración mutua entre las administraciones (destacamos aquí los convenios de cooperación fiscal y los sistemas de cálculo y emisión de deuda de patentes e infracciones).
4. **Inclusión:** educación informática para quienes no tienen acceso a la tecnología y provisión de hardware para adultos mayores.
5. **Conectividad:** conexión de pequeñas localidades a través de fibra óptica y tecnología ARSAT.

TECNOLOGÍA Y SISTEMA REGISTRAL

Volviendo a nuestro Régimen Jurídico, vemos entonces que buena parte de esos ejes -los tres primeros al menos-

atraviesan de lleno la política aplicada por el Ministerio de Justicia y Derechos Humanos y por la DNRPA sobre la actividad que deben desarrollar los Registros Seccionales: a través de la implementación de trámites más ágiles, mediante los trámites SITE y SITE pagos, la recepción normativa de la Sociedad por Acciones Simplificadas, el Sistema de Gestión Documental Electrónica utilizado a diario por la DNRPA para intercomunicarse con otras áreas y para confeccionar las Disposiciones y Circulares y la implementación del expediente electrónico para todos los procesos de dicha repartición.

Hoy en cualquier discurso de la administración está presente la frase “gobierno digital”. El término “digital” sin embargo, adquirió fama en la década del ‘60, con la creación de un lenguaje para comunicarse con computadoras, basado en “dígitos” -de ahí el término digital-, y cuyo valor más reducido de información se plantea en forma “binaria”: es decir, valores de ceros y unos, o de “no” y “sí”.

Ahora bien, este lenguaje digital que se expande día a día, no suele ser necesariamente traducible o aplicable a la voluntad del administrado: no siempre la ecuación se resuelve en si “se quiere una cédula azul, o no se la quiere”; en la mayoría de los casos, el usuario necesita primero conocer las opciones con las que cuenta, luego tomar conciencia de las ventajas de una u otra alternativa y, finalmente, tomar una decisión, proceso que tampoco -todos lo sabemos por experiencia propia- está basado por completo en la lógica.

La digitalización, primero como método de despapelización, y en esta tercera etapa como medio de interacción entre gobierno y administrado, es a todas luces un beneficio.

Tampoco caben dudas del valor de las TICs (Tecnologías de la Información y la Comunicación) como medio de almacenamiento y de archivo de documentación; tampoco

puede dudarse de las virtudes de Internet como facilitador de intercambio y acceso a la información. En lo que respecta a la seguridad jurídica, hay que tener en cuenta que estamos en la cúspide de esta etapa de cambio informático, donde el Estado revoluciona los medios, y ese nuevo valor lleva a segundo plano los eventuales errores de fondo, o de procedimiento, del nuevo sistema.

En ese contexto, y a los efectos de reducir las debilidades sobrevinientes al cambio tecnológico, el fervor digitalizador no debería ser visto como un fin en sí mismo, sino como una herramienta más al servicio de la atención al usuario, en la tarea diaria de brindar seguridad jurídica. Este es el eje de la cuestión. El término “servicio” conlleva siempre una relación con otro ser humano, complejo, incapaz de ser reducido a un código digital binario, y que siempre va a demandar al administrador desde una multiplicidad de frentes: por la rapidez y la eficiencia, sin dudar, pero sin desligar el norte principal de todo el instituto registral, que es la seguridad jurídica.

El usuario tiene, en definitiva, una cara sociológica trascendente: fundamentalmente analógica. ¿Quién no experimentó la desazón al efectuar una queja por un corte de luz, o un débito mal procesado, o un envío demorado, y el único camino para expresar nuestro reclamo resultó un buzón electrónico, un asistente virtual, o una línea telefónica con opciones, entre las cuales no estaba contemplada nuestra demanda?

Resulta apropiado que la llamada “digitalización” se despliegue con mesura y planificación en cuanto resulte de imposición universal, máxime cuando se oriente hacia oficinas nacionales de “ventanillas únicas”, en las que confluyen sistemas normativos de órbitas nacionales, provinciales y municipales y cuyo servicio, que debe siempre aspirar hacia la superación, se encuentra posicionado entre los de mejor resultado, tanto para el usuario como para el Estado.

Termino el punto con una frase de mi trabajo sobre la Nueva Gerencia Pública, que ratifica el carácter instrumental del medio digital: “Definitivamente, la seguridad jurídica es un valor económico, no sólo por el inmediato contenido patrimonial que representa el bien registrado, sino por la capacidad de generar desarrollo económico: ‘es decisivo fomentar la registración de los bienes para evitar que caigan en el sector de la informalidad y para que aprovechen ese estado legal para ganar acceso a un crédito’, y así, dejen de ser un “capital muerto”. El servicio registral tiene como punto de partida la seguridad jurídica, y será ese el punto límite de control a la calidad. La calidad no es un fin en sí mismo, y el rendimiento de los Seccionales deberá ponderarse teniendo en cuenta la utilidad patrimonial de los usuarios, sin descuidar los valores de verdad y seguridad jurídica, que dan al Régimen su legitimidad. El desafío de aquí en adelante estará dado en reconvertir a los Registros Seccionales en vasos comunicantes de la calidad, eficacia y eficiencia hacia la Dirección Nacional (por ejemplo, en ocasión de las reuniones del inciso g). art. 2° Decreto 335/88). Es necesario el encuentro de la capacidad técnico-operativa de campo, con el apoyo técnico y político central”. (“Hacia la Nueva Gerencia Pública. Notas sobre el servicio público registral, Ediciones Ámbito Registral, 2009).

LA CUARTA REVOLUCIÓN Y EL CONURBANO

Desde los años '80 el Registro Automotor utiliza en forma decidida y creciente la tecnología como herramienta de trabajo. En un primer paso, con el uso de ordenadores o computadoras para agilizar el papeleo, la copia de seguridad de información y la expedición de documentos. A través de la instauración del entorno “SURA”, puede definirse el inicio de una segunda etapa de digitalización, al interconectar operativamente en forma “online” a todos los Registros, la DNRPA y otros organismos del Estado.

Actualmente, la DNRPA emprende lo que parece ser una tercera fase de este proceso, con la participación en el medio de los propios usuarios.

La administración electrónica favorece una mayor eficiencia y eficacia de la administración pública y la prestación de servicios. Es oportuno ratificar la ventaja, pero no puede perderse de vista que el Encargado es un funcionario público que debe arbitrar los medios necesarios, tanto para resguardar la seguridad jurídica, como para dar respuesta a las múltiples demandas de los usuarios en el día a día: su función primordial incluye brindar información, dar legitimidad a las voluntades que recibe y, finalmente, consolidar las transacciones.

En esa tarea adquiere valor la capacidad de asesorar e interpretar al usuario. No puede reducirse su papel al de un simple actor de legalización de documentos. Considero que esta visión del Encargado, como funcionario garante del régimen de propiedad de los automotores, ha quedado definitivamente cristalizada en la nota N° DN 261/18 que el señor director nacional de la DNRPA remitiera a nuestra AAERPA hace unos meses.

La incorporación de las firmas digitales y documentos electrónicos en la operatoria registral, nos deja un resultado positivo, entendido como una herramienta principal del servicio registral. Su aplicación en los trámites y comunicaciones a distancia posibilitan la comodidad de acceder al servicio sin la concurrencia personal. De esta forma el avance en la expedición de informes “online” es indiscutible.

No obstante, en otros casos, como bien lo ha expresado recientemente AAERPA en comunicación a la DNRPA, se corre el riesgo de confundir la mera firma electrónica con el instituto de la firma digital (ambas contempladas por la Ley 25.506): esta última genera una presunción de autoría, mientras que en la simple firma electrónica se invierte la carga de la prueba, correspondiendo a quien la invoca

acreditar su validez. Por sus consecuencias, los trámites que inmovilicen o modifiquen la situación jurídica del bien o la responsabilidad del titular, deben requerir la mayor de las exigencias del instituto, y debe ser el Encargado el que pueda validar la voluntad del usuario expresada en forma electrónica: él es quien califica respecto de la extensión de facultades, la legitimación y la capacidad.

Considero una ventaja considerable para el usuario, el poder elegir la fecha y hora de su atención, a través del sistema de planificación de turnos. En este aspecto, sólo restaría ajustar detalles, como por ejemplo el caso de gestores que presentan una multiplicidad de trámites (y que bloquean una gran cantidad de turnos en forma injustificada) o la habilitación de un mínimo de tres admisoros para registros de gran concurrencia, donde se puede quitar discreción a la estrategia de atención del Encargado, siendo quizás conveniente contemplar alternativas (v.gr. distribuir los turnos en segmentos de 30 minutos por admisor).

Otra herramienta excelente para quien tenga plena capacidad informática es la precarga de trámites: en esos casos agiliza la atención, aunque en otros los errores que antes se cometían en papel se repiten ahora en el medio virtual. Tal situación requiere una revisión completa, entre usuario y empleado, del formulario precargado, lo que multiplica la posibilidad de demoras por fallas en el sistema, "cuelgues", interrupción de señal, etc.

En la práctica también se ha visto el florecimiento de nuevos "trámites": la recuperación de CAT y la modificación de correo electrónico. El objetivo de mantener un canal de comunicación directo entre administrado y administrador se ve de este modo resentido, ya que una parte considerable de los usuarios del Partido de Moreno declaran en principio no poseer mail, y consignan el perteneciente a un familiar o conocido. Planes de acceso y de alfabetización tecnológica (como el actual Programa Nacional de Inclusión Digital, que se desarrolla en conjunto entre la

Secretaría de Modernización y la Provincia de Buenos Aires), son clave en una región que concentra el 55% de los pobres del país, y en la que la mitad de los niños y adolescentes no tienen acceso a Internet o a una computadora.



CONCLUSIONES

Considero, finalmente, que existe un punto ideal de encuentro (que no es difícil de alcanzar) entre el proceso de modernización general del Estado y la necesidad de la casuística operativa registral, y es en el ámbito de la Dirección Nacional donde se pueden conjugar las herramientas para armonizar y matizar la implementación de políticas de gobierno digital: en principio receptando las demandas de los Encargados y luego capacitándolos en el uso de estas herramientas. Al mismo tiempo es necesario arraigar en el público la costumbre virtual, y difundir la importancia del respeto a la confidencialidad de las claves personales.

Es indudable que el uso de estos nuevos medios genera desafíos y complejidades a resolver nunca vistos. Primero avanza la ciencia y la técnica, y luego espera que se dicte la ética que los regule.

En los próximos años debe definirse, por ejemplo, cómo contemplar la inequidad de la brecha digital (¿los trámites para los que carecen de formación y recursos técnicos

deben ser más caros?); mejorar el mecanismo de resguardo efectivo de los datos personales (¿es conveniente que en el marco de la interoperabilidad se compartan documentos privados con otras oficinas del Estado, e incluso se abran al público que no demuestre interés legítimo?); y, por último, pero no menos importante: cómo proteger el derecho incipiente a la multicanalidad, o facultad de elección a favor del usuario, del medio con el que quiere relacionarse con su Gobierno.

La comunidad registradora puede y debe demostrar públicamente los éxitos de su gestión, que no radican exclusivamente en el uso de la tecnología sino en la naturaleza intrínseca del Régimen, y el valor del capital humano.

Es importante dejar sentado que, si el paradigma de la "orientación al usuario/consumidor" no representa la aplicación técnica y puntual de la misión social del Estado, fundamentalmente centrada en el ser humano -de un lado y otro del mostrador, como individuo y como colectivo- los nuevos métodos discurrirán entre nosotros simplemente bajo el tinte de un mero recurso empresarial. Y si bien el Registro Automotor ha sabido utilizar con éxito las mejores herramientas de gestión privada, siempre debemos reconocer su cauce y su razón de ser en el interés público.



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

www.faccara.org.ar

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

PRINCIPIO DE LEGALIDAD Y MODERNIZACIÓN

Desafíos para el Sistema Registral del automotor

Por **Dr. Horacio Gabriel Distéfano**

• Introducción

Durante la última década, la Dirección Nacional de los Registros Nacionales de la Propiedad del Automotor y de Créditos Prendarios (DNRPA) modernizó la manera de realizar algunos de los trámites que en dichos Registros se llevan a cabo. Gracias a los cambios introducidos, muchas de las gestiones que con anterioridad debían hacerse de manera presencial, generando colas, esperas y pérdida de tiempo, hoy en día pueden realizarse vía web desde una computadora. Gracias a los avances mencionados se han acotado los tiempos de espera, se han reducido los costos y disminuido la afluencia de público a los Registros Seccionales.



Más allá de las ventajas que reporta la necesaria, inevitable e imprescindible adopción de las nuevas tecnologías en el ámbito del registro de automotores, resulta imprescindible que los actores involucrados estén debidamente preparados para los nuevos retos que ello traerá aparejado. Con relación a lo

antedicho, se deberá prestar especial atención a cómo impactará la modernización de los procesos en determinados principios del derecho registral, particularmente en el de legalidad.

En el presente trabajo se analizan las reformas ya introducidas dentro del funcionamiento de la actividad registral automotor, los desafíos a enfrentar y qué recaudos se deberán tomar para que el principio de legalidad, base de todo el sistema del derecho registral, no se vea vulnerado por el uso inadecuado de las nuevas tecnologías.

• Principios registrales

Los principios jurídicos o generales del Derecho son la base fundamental de un ordenamiento normativo. En la definición de los principios jurídicos se mezclan diversas corrientes filosóficas del Derecho, así como regulaciones normativas y posiciones doctrinarias diversas. Por principios generales del Derecho se entienden las ideas fundamentales y formadoras de una organización jurídica; es decir, la base que da sentido a las leyes que rigen a una comunidad. Dichos principios pueden dividirse en principios generales y principios especiales.

Los primeros son los que se aplican a todo el campo jurídico de manera holística. Los principios específicos, en cambio, son los que atañen a cada rama del Derecho en particular. Entre ellos se pueden mencionar los principios de buena fe y de la autonomía de la voluntad del derecho civil; los de irretroactividad de la ley e "in dubio pro reo" del derecho penal; los de continuidad e "in dubio pro operario" del derecho laboral; el "pacta sunt servanda" del derecho contractual y los principios del derecho procesal tales como principio de la publicidad y principio de economía

procesal. Dentro de los principios específicos están aquellos que se aplican exclusivamente al derecho registral, por tal motivo se los denomina comúnmente como “principios registrales” o bien, “principios del derecho registral”.

Los principios registrales son los que sirven de pilares al sistema registral de cada país. Es decir, brindan la línea de base a partir de la cual el resto del plexo normativo indicará la manera en que deben funcionar la inscripción, el procedimiento, la organización y demás aspectos de un determinado sistema registral.

En el año 1958 se promulgó el Decreto Ley 6.582/58 que reglamentó el Régimen Jurídico de la Propiedad Automotor. Asimismo, dicho decreto ley determinó las facultades de la Dirección Nacional del Registro de la Propiedad Automotor y estableció el régimen de los encargados de los Registros Seccionales y de los suplentes, régimen arancelario y excepciones de pago.

Luego, en la Declaración de la Carta de Buenos Aires, aprobada en el Primer Congreso Internacional de Derecho Registral de 1972, se estableció que “Los principios del Derecho Registral son las orientaciones fundamentales que informan esta disciplina y dan la pauta en la solución de los problemas jurídicos planteados en el derecho positivo”. No obstante, lo antedicho, en Argentina tales principios ya habían sido receptados por la Ley 17.801 de Registro de la Propiedad Inmueble sancionada en 1968.

En base a lo que establecen las dos normas mencionadas, y las que posteriormente se adoptaron, la doctrina reconoce para el derecho registral los siguientes principios:

1. Principio de rogación: también conocido como el principio de instancia, establece que la situación registral no cambiará salvo a pedido de parte interesada.
2. Principio de inscripción: se refiere a la registración de actos formales tendientes, dependiendo el carácter, a publicitar y/o constituir adquisiciones, modificaciones y transmisiones de derechos reales.
3. Principio de especialidad: se basa en la definición precisa de los sujetos, así como el alcance

y contenido de los derechos, objeto y causa de la relación jurídica que se inscribe en el Registro.

4. Principio de publicidad: se hace registro público para todos los que tengan intereses legítimos en averiguar el estado jurídico de los bienes y para que sea oponible a terceros.
5. Principio de tracto sucesivo: exige que cuando se procesa un cambio en la situación del bien registrado, la persona que figure como transmitente sea la misma que aparezca en el asiento registral previo como adquirente.
6. Principio de fe pública registral: por medio de la publicidad se busca proteger las adquisiciones que por negocio jurídico efectúen los terceros adquirentes.
7. Principio de prioridad registral: se basa en los tiempos registrables, el que se inscribe primero tendrá preferencia en el derecho registral.
8. Principio constitutivo: se constituye el derecho por medio de la inscripción (caso del sistema registral automotor).
9. Principio de legalidad.

Más allá de la definición y alcance de todos los principios del derecho registral enumerados anteriormente, debido al análisis que se hace en el presente trabajo, solamente el principio de legalidad será desarrollado con mayor detalle. De ese modo se podrá así analizar el impacto que la aplicación de las nuevas tecnologías en el funcionamiento de los Registros de la Propiedad del Automotor puede causar en dicho principio.

En primer lugar, el principio de legalidad es definido por Roca Sastre como: “aquel por el cual se impone que los documentos que se pretenden inscribir o anotar en el Registro de Propiedad reúnan los requisitos exigidos por las leyes, a cuyo fin es necesario someter los mismos a un previo examen de verificación o calificación que asegure su validez y perfección”¹.

1- Roca Sastre: Derecho Registral, T II, La ley.

El principio de legalidad se encuentra también en las normas que regulan nuestros sistemas registrales, por ejemplo, en el artículo 8º de la Ley 17.801 de Registro de la Propiedad Inmueble que reza lo siguiente; “El Registro examinará la legalidad de las formas extrínsecas de los documentos cuya inscripción se solicite, ateniéndose a lo que resultare de ellos y de los asientos respectivos”. Por ende, en el derecho registral, los registradores califican la legalidad del título en cuya virtud se solicita la inscripción.

Al surgir el Régimen Jurídico Automotor, el principio de legalidad tomó una diferente versión, ya que no es lo mismo una inscripción declarativa que una constitutiva. La inscripción declarativa establece el hecho o contrato que se está presentando. Es decir, no hacen más que dar publicidad jurídica del hecho efectuado sobre un derecho real. Lo que expone el Registro es oponible frente a terceros; en otras palabras, que se presume veraz, legítimo y cierto. Como fue expuesto anteriormente en el artículo 8º de la Ley 17.801, el Registro de Propiedad Inmueble cuenta con una inscripción declarativa. Por otro lado, en el Registro Automotor la inscripción pasa a ser constitutiva; esto significa que el acto o contrato no existe mientras no sea inscripto. Por ello es que la inscripción en el Registro Automotor es constitutiva del derecho sobre éste; es decir, el título nace con la inscripción y no antes.

Es importante resaltar que el Registro no califica el título, sino que lo expide. De la misma manera, al Registro no ingresan instrumentos anteriores, sino que ingresan los formularios “solicitudes tipo” que son el único soporte documental admisible para registrar el acto jurídico de transferencia de dominio. Por ende, dichos documentos deben cumplir con las leyes y las resoluciones técnicas y administrativas que exige la Dirección Nacional del Automotor. En estos trámites, el registrador es el protagonista de la operación ya que es insustituible su participación.

Como es sabido, en el Régimen Jurídico del Automotor se inscriben hechos y derechos, no instrumentos. Asimismo, dicho sistema legal cuenta con sus requisitos propios de legalidad como ser el pago de los distintivos aranceles, la realización de la verificación física cuando ella correspondiera y el análisis de las inscripciones especiales. De la misma manera, para

que se cumpla el principio de legalidad, es necesario un estudio y examen previo de la personería invocada, sea que se trate de personas humanas o jurídicas.

Debido a lo expuesto anteriormente, se puede entender por qué en el Régimen Jurídico del Automotor resulta tan importante que se cumplan debidamente ciertos procedimientos, trámites y solicitudes, puesto que son la única herramienta para asegurar el respeto del principio de legalidad.

En base a lo antedicho, observamos que existen diferencias entre el régimen legal inmobiliario y el régimen del automotor respecto de los requisitos que conforman y la manera en que se constituye el principio de legalidad en cada uno de ellos. Mientras que en el primero solo se verifican y examinan las formas, en el segundo se constituye el derecho con la inscripción. Por dicho motivo, tanto el registrador, como la forma de presentación de las diferentes solicitudes, son clave para el respeto al principio de legalidad.

• Modernización

A partir del año 2016, el Poder Ejecutivo Nacional inició un camino hacia la transformación del Estado que involucran, entre otras cosas, su modernización. Dichas acciones se han traducido, para el Régimen Jurídico del Automotor, en una serie de medidas tendientes a agilizar y hacer más eficiente y transparente el funcionamiento de los Registros. Entre las innovaciones que inicialmente se adoptaron, se destaca la digitalización de ciertos trámites a fin de aliviarle la carga burocrática al público en general, y evitarle pérdidas de tiempo.

Las nuevas herramientas de modernización se comenzaron a articular a través del Sistema de Trámites Electrónicos (SITE) desarrollado en 2016 por la Dirección General de Gestión Informática (DGGI) del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos. Esta iniciativa es parte de una serie de desarrollos tecnológicos que ha implementado el Ministerio para vincular las nuevas tecnologías con la mejora del servicio a favor de la comunidad. De la misma manera, la Dirección Nacional de los Registros Nacionales de la Propiedad del Automotor y de Créditos Prendarios (DNRPA) rediseñó su página web a fin de facilitar el manejo de la documentación de los vehículos nacionales. A raíz de dicha



GAP

DISTRIBUIDORA DE COMPUTACION

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



omega DESCUENTOS A SOCIOS DE AAERPA

Permite llevar el control de envío de legajos y certificados dominiales
Generación automática de declaraciones juradas a enviar a DNRPA
Muestra avisos automáticos basados en las distintas fechas de vencimiento
Seguimiento paso a paso de las distintas etapas de generación de un envío de legajo o certificado
Historial que permite efectuar consultas por dominio y conocer el estado actual de un legajo o certificado
Base de datos con información detallada de todos los registros seccionales del país

Infoauto 3
Gercydas 2
Siap
Sira
Acre
Inhibidos
Sugit



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

mejora, hay trámites que en la actualidad se pueden iniciar, realizar y hasta abonar vía web. Entre dichos trámites, recordemos, se encuentran los siguientes:

- Expedición, renovación, revocación y duplicado de cédula verde.
- Expedición, renovación, revocación y duplicado de cédula rosa.
- Expedición de cédula adicional.
- Duplicados de cédula de identificación y del título del automotor.
- Reposición de placas metálicas.
- Informes de estado de dominio.
- Certificado de dominio.
- Denuncia de venta.
- Informe histórico de titularidad, de estado de dominio y nominal.

En consonancia, con las medidas iniciales de modernización, en 2017 se habilitó la posibilidad de realizar la transferencia de vehículos de manera digital por medio de la Solicitud Tipo 08D². Gracias a ello, los usuarios tienen en la actualidad la posibilidad de cargar anticipadamente, y en forma electrónica, los datos correspondientes al vehículo objeto de la operación y a las partes intervinientes en ella. Hoy en día, el trámite digital cuenta, a modo de incentivo, con un descuento del 40%³ respecto del costo que implica hacerlo de manera presencial. Gracias a dicho estímulo se ha logrado que, en la actualidad, los trámites de denuncia de venta y de obtención del certificado de dominio sean realizados íntegramente de manera digital.

A través de la página de la DNRPA se puede consultar, además, el estado de los trámites iniciados en el Registro, la radicación del vehículo, los precios de los trámites, entre otros.

Gracias a las mejoras introducidas, prácticamente la totalidad de los trámites relacionados a la registración de los automotores pueden ser iniciados

2- Dirección Nacional de los Registros Nacionales de la Propiedad del Automotor y de Créditos Prendarios, http://www.dnrpa.gov.ar/portal_dnrpa/articulo.php?id=258&opcion=VN

3- Dirección Nacional de los Registros Nacionales de la Propiedad del Automotor y de Créditos Prendarios, http://www.dnrpa.gov.ar/portal_dnrpa/articulo.php?id=283&opcion=VN

remotamente desde una computadora sin necesidad de concurrir a las sedes registrales. Dichos avances brindan un mejor servicio al ciudadano gracias al acortamiento de los plazos de espera y una mayor celeridad en el procesamiento de la información.



• Desafíos a futuro

Como es sabido, en el Régimen Jurídico Automotor se constituyen derechos con la mera inscripción en el Registro, es por ello que resulta imperativa la protección del principio de legalidad. Por ello, si bien la modernización de los trámites es una excelente estrategia, es necesario también que se haga teniendo en miras los desafíos que pueden surgir.

A continuación, se explican algunos efectos adversos que pueden presentarse si la utilización de la tecnología en la actividad registral del automotor no prevé la potencial vulneración del principio de legalidad.

1. Denuncia de venta

La denuncia de venta, sabemos, es un trámite que se realiza una vez vendido un vehículo. Se encuentra regulada en el artículo 27 del Régimen Jurídico del Automotor. Dicho artículo dispone que “si con anterioridad al hecho que motive su responsabilidad, el transmitente hubiere comunicado al registro que hizo tradición del automotor, se reputará que el adquirente, o quienes de este último hubiesen recibido el uso, la tenencia o la posesión de aquel, revisten con relación al transmitente el carácter de terceros por quien él no debe responder y que el automotor fue usado contra su voluntad”.

La finalidad de la denuncia de venta, vale la pena desatacar, es eximir al anterior propietario de cualquier responsabilidad civil con respecto al automotor y, a la vez, obligar al comprador a hacer la transferencia dentro de un plazo de 30 días hábiles de ocurrida aquella. En la actualidad, este trámite se puede realizar por medio de una solicitud a través de la página web de la Dirección Nacional de los Registros Nacionales de Propiedad Automotor (DNRPA). Asimismo, gracias a dicho trámite se impide que el vehículo objeto de la operación pueda ser embargado o afectado por una inhibición de bienes.

Para la realización de este trámite, todos sabemos que debe presentarse documentación relativa al automotor objeto de la operación, de las partes intervinientes y de la fecha y lugar en que se la llevó a cabo.

Ahora bien, en cuanto a la posibilidad de realizar la misma, la normativa es clara y el titular registral aparece como el único legitimado. Aquí la posibilidad de realizar el trámite "online" no acarrea mayores dificultades, y como requisito a los fines de identificar al peticionante, se impone el requisito de que el pago del arancel se realice luego de generar un VEP, y desde una cuenta bancaria de titularidad del propietario del vehículo. Es de destacar que, no obstante la aparente simpleza del trámite, la función calificadora de registrador sigue intacta, debiendo el mismo corroborar, no solo lo que respecta al trámite en sí, correspondencia entre los datos precargados y las constancias obrantes en el legajo, sino también la coincidencia entre quien detenta la titularidad del vehículo y la cuenta bancaria desde donde ingreso el pago del arancel correspondiente.

2. Certificado de dominio

El certificado de dominio es, por su lado, una petición destinada a obtener información sobre las constancias que obran en el Registro Seccional con relación a la situación jurídica de un automotor o de su titular registral. Solo puede ser requerido por el dueño del automotor o por las autoridades judiciales. El certificado de dominio produce reserva de prioridad, lo que significa que bloquea o "congela" la situación jurídica del vehículo durante 15 días hábiles. Esto quiere decir que en ese período no se le podrá trabar a dicho bien ningún embargo o medida cautelar, ya

que éstos no producirán efectos legales.

Tampoco se podrá efectuar ningún otro acto jurídico que produzca cambios inesperados en la situación registral del automotor ya que dicho certificado, como es sabido, otorga prioridad registral, por lo que cualquier otro trámite que ingrese al Registro y con el cual se pretenda modificar la situación jurídica del automotor o de su titular quedará suspendido.

A raíz de los dos ejemplos mencionados precedentemente, y por los cuales se puede modificar una situación jurídica por medio de un trámite realizado vía web en cualquier horario, se abre un interrogante acerca de cómo estos avances tecnológicos pueden llegar a afectar en determinados casos el principio de legalidad, o crear una desigualdad ante la ley.

Como es bien sabido, los requisitos para trabar un embargo o una medida cautelar son la verosimilitud del derecho, el peligro en la demora y el otorgamiento de contra cautela. Por ende, dichas medidas no son sencillas de presentar ni se resuelven rápidamente. La persona que se vea en la necesidad de interponer alguna de dichas medidas en sede judicial deberá hacerlo dentro de los horarios de atención al público y dentro de los plazos que ello puede demandar.

Ahora bien, ¿qué sucede si una persona está esperando el horario de apertura de los tribunales para que se haga efectiva una medida cautelar sobre un vehículo y antes de ello, por ejemplo la tarde anterior, mientras el juzgado y el Registro Seccional se encuentran cerrados para la atención al público, alguien realiza el trámite de certificado de dominio vía web?

Es muy difícil que los tiempos judiciales compitan con una solicitud "online" que se puede hacer en unos solos minutos y fuera de los horarios y días hábiles judiciales. Es por ello que hay que tener especial cautela en estos casos que pueden afectar el principio de legalidad, puesto que es muy difícil determinar si quien realizó dicho trámite "online", lo hizo por casualidad o a fin de evitar o demorar un embargo en desmedro de sus acreedores.

Uno de los desafíos a futuro es encontrar la manera de asegurar el principio de legalidad no solo en cuanto a la función calificadora que se lleva a cabo en cada Seccional, sino también para que

una nueva modalidad no sirva como herramienta de fraude, creando desigualdades o pudiendo ser aprovechada en desmedro de otro individuo.

Otra variable que entra en juego para la posible comisión de un fraude tiene que ver, como adelantara al mencionar el trámite de denuncia de venta, con la posibilidad de pagar aquel y todo trámite web, de manera “online” desde una cuenta bancaria a nombre del dueño del vehículo. Nos referimos, puntualmente, al caso de las cuentas bancarias cuyas claves de acceso para su operación estén bajo el control de alguien que no fuere su titular y se valga de ello para perjudicarlo. Este es otro reto que tiene la modernización para que, en el futuro, se encuentre una manera de individualizar la cuenta bancaria del titular del automóvil, a fin de que no haya espacio para la comisión de fraude o engaño.

Estos son algunos de los ejemplos en los cuales la modernización presenta desafíos que hay que analizar y vencer a futuro, para así poder asegurar que los trámites cumplan con los requisitos necesarios y no vulneren el principio de legalidad.

3. Firma digital

Como ya sabemos, la firma digital fue introducida en 2001 por medio de la Ley Nacional Nº 25.506⁴. Dicha norma establece que la firma digital es el “resultado de aplicar a un documento digital un procedimiento matemático que requiere información de exclusivo conocimiento del firmante, encontrándose ésta bajo su absoluto control”.

En su artículo 4° se enumeraban distintos casos y exclusiones en los cuales la firma digital no podía ser utilizada. Luego, en 2018, por medio de la sanción de la Ley Nº 27.446⁵ de simplificación y desburocratización de la Administración Pública Nacional, varios artículos de la Ley 25.506 fueron derogados y/o modificados, dejando lugar a varios interrogantes y nuevos desafíos. Dichas modificaciones pueden tener incidencia en la registración de automotores

en caso de que se los use para la presentación de trámites y documentos a distancia.

Con esta nueva ley, cuando un documento electrónico sea firmado, se presumirá, salvo prueba en contrario, que el documento proviene de la persona titular de dicha rúbrica. Asimismo, se establece que los documentos oficiales electrónicos firmados digitalmente, expedientes electrónicos, comunicaciones oficiales, notificaciones electrónicas y domicilio especial constituido en la plataforma de trámites a distancia y de los sistemas de gestión documental electrónica que utilizan el sector público nacional, las provincias, el gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, municipios, poderes judiciales, entes públicos no estatales, sociedades del Estado, entes tripartitos, entes binacionales, Banco Central de la República Argentina, en procedimientos administrativos y procesos judiciales, tienen para el sector público nacional idéntica eficacia y valor probatorio que sus equivalentes en soporte papel. Estos cambios podrían dar lugar al tan temido fraude informático o digital; ya que por medio de estas presunciones alguien podría falsificar una firma con el fin de cometer un ilícito.

De la misma manera, en el caso de una persona o algún órgano público sufra un “hackeo” o algún filtro o robo de información, se pueden generar graves consecuencias jurídicas. Si estas nuevas modalidades son aplicadas en materia registral del automotor, sin que sea requisito que el peticionario del trámite concorra al Registro o justifique su identidad ante un funcionario certificante, podemos vernos enfrentados a posibles casos de robos de identidad y con ello de propiedad.

Con motivo de lo expuesto, en un futuro podría encontrarse cuestionada la veracidad del Registro y de sus documentos. En consecuencia, resulta necesario que, como profesionales en la materia, tomemos ventaja y planeemos maneras de enfrentar estos nuevos desafíos para respetar la legalidad de los trámites y documentos presentados y con ello, seguridad jurídica en la propiedad y tráfico de bienes.

• Conclusión

Las nuevas tecnologías son una fantástica herramienta, pero pueden, en determinadas situaciones, ser un arma de doble filo si se las utiliza para evadir

4- Ley 25.506 <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/70000-74999/70749/norma.htm>

5- Ley 27.446 <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/310000-314999/311583/norma.htm>

a la justicia, obtener un beneficio indebido o perjudicar a terceros.

Como se expuso al comienzo del presente trabajo, debido a la naturaleza y la capacidad que tiene el sistema jurídico automotor y los Registros Automotores para constituir derechos, es inmensa la importancia que representa el principio de legalidad. Se necesita vigilar que los requisitos de dicho principio sean cumplidos correctamente para que no se genere ninguna situación jurídica que pueda provocar un perjuicio en el patrimonio de las personas. Por esa razón, como profesionales en los temas que hacen al mundo registral, y los principios que lo rigen, debemos pensar, generar y crear respuestas a los problemas que se vayan suscitando. El progreso no tiene por qué ser sinónimo de riesgo o peligro, hay que acompañar el desarrollo de la tecnología para que sus beneficios siempre sean mayores que sus posibles desventajas.

Resulta crucial, entonces, lograr sinergia entre los diferentes actores de la actividad registral y otros organismos y poderes del estado, para limitar y eliminar la posibilidad de que ocurran operaciones sospechosas o que puedan inducir al error. Es importante además crear un ámbito seguro dentro del cual la tecnología no pueda ser tergiversada y transformada en una herramienta para evadir la ley. Es imperativo, en consecuencia, acompañar la modernización con la seguridad jurídica, teniendo siempre como prioridad la protección del principio de legalidad, a los fines de que nuestro accionar sea legítimo y podamos seguir brindando un servicio rápido, eficiente y confiable como lo hacemos en la actualidad.



Mackinlay

CONSULTORA de SEGUROS - GM ADVISORS SA

Como Empleador

Las Obligaciones Patronales
CRECEN año a año.



Obligaciones Patronales frente al retiro de la Actividad.

Le ofrecemos Alternativas para que pueda
Planificar el retiro de la actividad.

- * Retiro Voluntario
- * Retiro Forzoso
- * Retiro por incapacidad
- * Fallecimiento
(evitando la sucesión)



Seguro de Vida. Seguro de Retiro Voluntario.
CAUCION.
ART. Obligaciones Patronales. Vida Colectivo.
Mala Praxis. RCivil Profesional.
Integral de Comercio. Robo. RCivil.
Valores en Tránsito, en caja y mostrador. etc.

ANDRES MACKINLAY - GM Advisors SA

☎ 54911 31477526 📞 5411 50329500

Sarmiento 944 - Piso 11 'A' - CABA - info@gmadvisor.com.ar
registrossegueros@mackinlayseguros.com.ar
<http://www.mackinlayseguros.com.ar/registro-automotor/>

DESAFÍOS Y OPORTUNIDADES DE LA MODERNIZACIÓN DEL REGISTRO AUTOMOTOR

Por **José María Uribe Escobar, Alejo Uribe Escobar**
y **Alejandro Belloni**



La modernización del Registro Automotor llegó para quedarse. El Gobierno Nacional ha implementado una política con miras a lograr un Estado eficiente, moderno y transparente, orientado a los estándares internacionales en la materia. Lo evidencia una cantidad considerable de normativas, en la que se destacan los Decretos N° 434/2016 que aprobó el Plan de Modernización del Estado, el Decreto 891/2017 de Buenas Prácticas de Simplificación; la creación de la Plataforma de Firma Digital Remota, la implementación de la Plataforma de Autenticación Electrónica Central y del Expediente Electrónico (GME y GDE Gestión Documental Electrónica), entre otras.

Ante ese cambio de paradigma, la DNRPA y los Registros Seccionales han estado al nivel de las exigencias. La Dirección Nacional ha establecido un cambio de rumbo al que

los Registros Seccionales respondieron con la celeridad necesaria; el fruto de esa dinámica resultó en la puesta en marcha -en meses- de medidas que normalmente tomarían años. Así se logró que la modernización del sistema registral haya dado saltos cuantitativos y cualitativos en los últimos 30 meses, despertando de un letargo del que los Registros Seccionales eran ajenos en la responsabilidad, pero a la vez sufrían sus consecuencias.

Nunca un sistema burocrático que logró su modernización dio marcha atrás en ese camino, sin importar el color político del gobierno. Por eso, la modernización del Registro Automotor llegó para quedarse.

En ocasiones nos encontramos con la discusión que establece una disyuntiva entre simplificación y seguridad jurídica.

La seguridad jurídica del sistema registral se ha afianzado por el accionar de sus integrantes, a pesar del atraso tecnológico; no gracias a él.

Igualmente podría decirse que, durante ese periodo donde no hubo normativas en relación con la modernización y simplificación del sistema, se logró robustecer la seguridad jurídica. Pero es nuestra opinión, que un enmarañado sistema de normas intrincadas donde el ciudadano debe sortear obstáculos progresivos, hasta lograr su cometido, brinda un “espejismo de seguridad jurídica”. Es que solo se obtiene una seguridad absoluta en relación al usuario que solicita trámites ante los Seccionales, pero desatiende

al ciudadano que elige la informalidad ante lo complejo de las normas regulatorias.

Al respecto es dable destacar que el Plan de Regularización y Titularidad Registral de reciente creación es una medida disruptiva que marca un punto de inflexión en ese rumbo.

Por ello, más que hablar sobre la modernización del sistema registral, debemos aspirar a la creación de un sistema inteligente de registración desde el punto de vista de la gobernanza inteligente o Smart Government.

Entendiendo al gobierno inteligente como el principal elemento para el desarrollo de una Estado Inteligente ya que su función principal es desarrollar políticas que promuevan la incorporación de las Tecnologías de la Información (TI) al servicio del ciudadano y de las sinergias entre los diferentes actores de la sociedad. Las TI no son el objetivo sino el medio para que el Estado disponga de los elementos necesarios para progresivamente lograr una gobernanza inteligente, sostenible y para el beneficio del ciudadano para mejorar su calidad de vida.

Las buenas prácticas, que deben ser rectoras del proceso de transformación, son:

- La mejora continua de procesos mediante el uso de la tecnología.
- La simplificación normativa.
- La comunicación eficiente intra y extra organismos.
- La interoperabilidad entre las administraciones públicas nacionales, provinciales y municipales.

Las herramientas disponibles al respecto son variadas, pero en todos los procesos exitosos de modernización y desburocratización encontramos un vector recurrente: la innovación.

La innovación en nuestro caso significa tecnología y derecho, donde se entrelazan recursos técnicos y marco regulatorio con el fin de la mejora continua.

De las herramientas más innovadoras en uso, seleccionamos para su estudio dos de ellas, la firma digital y la cadena de bloques o Blockchain. Trataremos de hacer un estudio que, sin entrar en cuestiones muy técnicas, pueda destacar las fortalezas y debilidades de cada una de ellas.

Firma Digital

¿Qué es la firma digital?

La firma digital es una solución tecnológica que permite autenticar el origen y verificar la integridad del contenido de un mensaje, de manera tal que ambas características sean demostrables ante terceros. Asimismo, es un medio eficaz de identificación de las personas en ambientes digitales, pudiendo utilizarse para la firma de documentos digitales por los funcionarios públicos y por la ciudadanía en general que realiza presentaciones ante el Estado.

Se realiza aplicando a un documento digital un procedimiento matemático que requiere información de exclusivo conocimiento del firmante.

¿Tiene validez legal?

Claramente la respuesta es sí. El artículo 288 del Código Civil y Comercial establece que "(...) En los instrumentos generados por medios electrónicos, el requisito de la firma de una persona queda satisfecho si se utiliza una firma digital, que asegure indubitablemente la autoría e integridad del instrumento." y la Ley N° 25.506 y marco regulatorio "reconocen el empleo y su eficacia jurídica" y establece que "cuando una ley requiera una firma manuscrita, esa exigencia queda satisfecha por una firma digital.

Se considera firma digital al procedimiento de firma electrónica que se realiza utilizando un Certificado Electrónico emitido por un Certificador Licenciado.

La firma digital es tecnología y derecho, donde se relacionan elementos técnicos y elementos normativos.

Cuestiones técnicas relativas a la tecnología utilizada:

El sistema de firma digital utiliza un tipo de encriptación llamada Criptografía Asimétrica. La que se caracteriza por el uso de dos claves que trabajan de forma complementaria, una clave pública y una privada. Lo que cifra o codifica una clave sólo lo puede descifrar o decodificar la otra.

En general, la clave pública (como su nombre indica) debe estar al alcance de cualquiera, mientras que la clave privada debe ser custodiada únicamente por el propietario del par de claves (este punto es determinante para asegurar la funcionalidad de este sistema).

Las combinaciones del uso de esas dos claves dotan a la firma digital de las siguientes características:

- **Autenticidad:** Poder atribuir el documento únicamente a su autor de forma fidedigna, de manera de poder identificarlo.
- **Integridad:** Estar vinculada a los datos del documento digital, poniendo en evidencia su alteración luego de que fue firmado.
- **Exclusividad:** Garantizar que la firma se encuentre bajo el absoluto y exclusivo control del firmante.
- **No repudio:** Garantizar que el emisor no pueda negar o repudiar su autoría o existencia; ser susceptible de verificación ante terceros.
- **Confidencialidad:** Propiedad que asegura que la información solo sea accesible por el destinatario del mensaje.
- **Validez:** Haber sido producida con un certificado emitido por un Certificador Licenciado.

¿Cómo se firma digitalmente un documento?

“El sistema lee el texto y le aplica un “hash”, que se trata de una función matemática que a través de un algoritmo calcula un resumen del contenido y lo expresa con un número. Con el algoritmo de firma y la clave privada, se transforma ese número en otro, y ese resultado es la firma, que se coloca en el documento”.

“Para verificar su autenticidad, se aplica **la clave pública** a la firma, y genera nuevamente la función ‘hash’ al documento, si el número resultante es el mismo; entonces el documento no tuvo modificaciones y es auténtico”.

A efectos prácticos, el par de claves se almacenan en los Certificados Electrónicos o digitales.

¿Qué es un certificado electrónico?

Es un fichero electrónico expedido por una Autoridad de Certificación, contiene la información necesaria para firmar electrónicamente e identificar a su propietario con sus datos: nombre, documento, algoritmo y claves de firma, fecha de expiración y organismo que lo expide.

En general, la clave pública (como su nombre indica) debe estar al alcance de cualquiera, mientras que la clave privada debe ser custodiada únicamente por el propietario del par de claves (este punto es determinante para asegurar la funcionalidad de este sistema). Por ello, el titular de la firma cuenta con el certificado conteniendo la pareja de claves, el resto recibe un certificado que solo contiene la clave pública.

La validez de un certificado se logra mediante el modelo de cadena de confianza. Este modelo establece una relación entre certificados que permite asegurar, sin duda alguna, que dicho certificado ha sido emitido por una Autoridad de Certificación válida.

“Es decir, un documento firmado digitalmente mantiene los mismos datos que su original con el agregado de información verificable por una entidad superior, que certifica la identidad del firmante y la inmutabilidad del documento”.

Estructura organizativa de la firma digital argentina

La autoridad de aplicación de la infraestructura de firma digital es el Ministerio de Modernización.

El Ministerio mencionado y la Secretaria de Modernización administrativa actúan como Ente Licenciantes otorgando, denegando o revocando las licencias de los Certificadores Licenciados y supervisando su accionar.

Los Certificadores Licenciados son entidades públicas o privadas que se encuentran habilitadas por el Ente Licenciante para emitir certificados digitales. Por ejemplo: ONTI, AFIP, ANSES, Ministerio de Justicia y Derechos Humanos.

Una Autoridad de Registro es una entidad que identifica de forma inequívoca al solicitante de un certificado. La Autoridad de Registro suministra a la Autoridad de Certificación los datos verificados del solicitante, a fin de que la Autoridad de Certificación emita el correspondiente certificado. La Autoridad de Registro actúa a través de los Oficiales de Registro, Instructores de Firma Digital y Responsables de Soporte de Firma Digital.

El Oficial de Registro valida la identidad y otros datos del solicitante del certificado electrónico, registrando la presentación. Asimismo, asiste al solicitante en la generación de la contraseña asociada a las claves criptográficas y genera ese par de claves relacionadas.

El Instructor de Firma Digital instruye a los usuarios de la Autoridad de Registro en la tramitación de los servicios provistos por el Certificador Responsable de la

difusión, dentro del Organismo del uso y aplicabilidad de la firma digital.

Y el Responsable de Soporte de firma digital asiste a los solicitantes o suscriptores en la tramitación de los servicios provistos por el Certificador, y en el manejo de la operatoria de la tecnología de firma digital de las distintas aplicaciones que requieran su uso.

Propuesta de Encargados de Registro como Oficiales de Registro

De la lectura de la estructura organizativa de la firma digital surge que el funcionario natural para realizar las labores de Oficial de Registro son los Encargados Titular, Suplente e Interino de los Registros Seccionales de la Propiedad Automotor.

La tarea que se le atribuye al Oficial de Registro es similar a la que los RR.SS. realizamos diariamente y en cantidad de miles a lo largo de nuestro trabajo. La relación de la DNRPA con los Seccionales también es similar a la que debe tener una Autoridad de Registro (AR) con sus Oficiales. Por ello el resultado obvio es proponer a la DNRPA y a los responsables de los RR.SS. como parte de la Plataforma de Firma Digital Remota (PFDR).

Dan sustento a esta propuesta las siguientes cualidades únicas de los Registros del Automotor:

1. Amplia cobertura geográfica.
2. Funcionarios públicos con décadas de experiencia en:
 - a. La identificación de personas humanas de acuerdo con la ley vigente y el Código Civil.
 - b. La calificación de personería y facultades de Representantes legales, Apoderados y Administradores de Personas Jurídicas.

- c. La Guarda de documentación sensible y su destrucción segura.
- d. Brindar asesoramiento normativo y de tramitación al público con poca inserción digital

3. Locales con requisitos acorde a la norma de guarda de documentación o que puede adecuarse fácilmente.

Los que cuentan con:

- a. Conexión a Internet (en muchos casos redundantes).
 - b. Lugar de atención al público.
 - c. Depósitos de documentación controlados por la DN, alarma, extintores de incendio.
4. Por ser agentes de retención y percepción, los Encargados cuentan con práctica en el manejo de fondos ajenos. Y conocen las responsabilidades de su desmanejo.
5. Todos los RR.SS. contratan un seguro de mala praxis, que puede ser ampliado a esta tarea.
6. El sistema del Registro Automotor utiliza certificados electrónicos de firma digital desde hace años.
7. Todos los RR.SS. cuentan con TOKENs.
8. La mayoría de los Encargados de Registro cumplen tareas de convenios con reparticiones externas. (AFIP, RENAPER, UIF, Municipios, etc.).
9. La figura del Encargado Suplente e Interino nos da la posibilidad de continuar funcionando ante una contingencia.
10. Todos los RR.SS. cuentan con servicio técnico informático contratado.

11. Los Encargados cuentan con sistemas internos de consulta normativa y cursos de actualización.

12. El personal de los RR.SS. cuenta con controles de seguridad relativos a:

- a. Calificaciones, experiencia e idoneidad del personal, tanto de aquellos que cumplen funciones críticas como de aquellos que cumplen funciones administrativas, de seguridad, limpieza, etcétera.
- b. Entrenamiento, capacitación y actualización técnica.
- c. Frecuencia de rotación de cargos.
- d. Todos los empleados de los RR.SS. son informados por DDJJ ante la DN.

BlockChain

Popularmente conocida como el medio técnico sobre el que funcionan las criptomonedas como el Bitcoin, la Blockchain es mucho más que eso.

Es una base de datos distribuida en todos los nodos de la red, donde las transacciones que la componen forman una cadena en la que cada bloque de datos se encuentra relacionado con el bloque anterior y posterior. La relación entre los bloques se realiza mediante una función criptográfica llamada Hash, que se trata de un algoritmo que a partir de un conjunto de datos de cualquier longitud genera una cadena de datos de longitud fija. Es decir, un conjunto de números que solo se producen a partir de ese conjunto inicial.

Esos datos se replican en todas las PC que forman parte de la red, y a través de complicados algoritmos de consenso se descartan los datos que no coinciden.

La relación matemática entre los bloques y el consenso de la mayoría logran que la red "blockchain" sea considerada por algunos como inmutable.



En relación con el ámbito registral

Existen algunos problemas que podrían resultar del uso del blockchain en reemplazo de la tarea del registrador. Si bien la blockchain parece ser una panacea en lo que respecta a las bases de datos, las peculiaridades del mercado automotor argentino la hacen casi inviable. Es una señal de alarma que en el sitio web relacionado al lanzamiento de la Blockchain Federal Argentina se intentó definir a la Cadena de bloques como una simple base de datos de transacciones que podría reemplazar al trabajo del registrador.

Sabemos que la registración del automotor no se resume solamente a anotar que el "Usuario 1" le vende el vehículo con patente "AB 123 CD" al "Usuario 2", tal como se intenta reducir erróneamente en el sitio nombrado. Ahondar en este tema, y en este ámbito, sería una pérdida de tiempo.

Sin perjuicio de ello, a modo de ejercicio veremos las debilidades de una blockchain como sistema de registro, independientemente de las trabas normativas o, como dijimos, de las particularidades del mercado automotor.

Como dijimos, la Blockchain es una base de datos descentralizada, la que puede ser abierta o cerrada.

En las blockchains abiertas cualquiera puede realizar transacciones y participar de la red, siempre que cumpla ciertas

normas publicadas. Es decir, cualquiera podría anotar un asiento registral. El registro de transacciones es inmutable, pero nada evita la posibilidad de realizar transacciones incompatibles por la normativa.

Por ejemplo, es verdad que sería muy difícil realizar una estafa vendiendo un vehículo que no le pertenece al vendedor. Pero no hay nada que evite que una persona prenda un vehículo y, al mismo tiempo, lo venda.

Otra cuestión es que las redes abiertas comparten los datos a todos los nodos participantes, se replica la base de datos completa en todas las PC. Eso contradice la legislación sobre datos sensibles y la privacidad de los ciudadanos.

Otra característica de las blockchain es que los datos de las transacciones pueden estar encriptados o de acceso libre. En este último caso, el hecho de que todos cuenten con los datos no significa que los entiendan. Un asiento registral puede ser interpretado de forma ambigua o no contener todos los datos relativos al dominio.

Y si los datos fuesen encriptados, entonces el único que podría abrirlos sería el poseedor de la clave privada, lo que haría la base de datos totalmente inútil.

La opción restante es una blockchain cerrada, donde la red es accesible sólo para los que tienen permiso, y las transacciones pueden ser editadas por los administradores. En el caso de la registración automotor, los autorizados a anotar asientos deberían ser personas que hagan un estudio de la viabilidad del trámite desde el punto de vista normativo y técnico.

Es decir, una calificación registral como la que hacen los Encargados todos los días. Y como el acceso a la base de datos solo sería para los autorizados, entonces los usuarios deberían acercarse a un organismo a anotar las transacciones, es decir a los Registros Seccionales.

Resumiendo, una blockchain abierta no es una opción viable desde el punto de vista técnico y seguro jurídicamente.

Y una blockchain cerrada es solo una herramienta distinta, no necesariamente mejor, que la base de datos relacional que utilizamos diariamente.

Al respecto, se detallan las cualidades de base de datos tradicionales sobre la blockchain:

1. **Confidencialidad:** En las bases de datos tradicionales es más fácil lograr la privacidad de los datos, ya que las restricciones deben imponerse en un punto central. En las blockchain debe encriptarse toda la base de datos y mayor es el poder computacional requerido.
2. **Verificación de firma:** En las blockchain toda transacción debe estar firmada individualmente y verificada esa firma por el receptor. Ese trabajo de cómputo es complejo y generaría un cuello de botella. En una base de datos tradicional la autenticación puede realizarse en la conexión y luego no es necesario verificar la firma de cada petición.
3. **Redundancia en la carga de trabajo:** En las blockchain todas las peticiones deben ser procesadas por todos los nodos participantes; es decir que la carga de trabajo se multiplica exponencialmente por cada transacción.
4. **Consenso:** En una base de datos distribuida como la blockchain, el esfuerzo que debe emplearse en asegurar que los nodos de la red alcanzan el consenso implica un incremento de los costos de comunicación.

Párrafo aparte merece el tema de publicidad registral. Si bien la expresión publicidad no significa aquí, solo propaganda y difusión, sino posibilidad de conocer. Y en una blockchain de acceso libre

cualquiera podría conocer los actos, nada asegura que esa publicidad sea instantánea, universal y con fecha cierta.

Motiva lo comentado en que la particularidad de la Cadena de Bloques es que las transacciones se difunden por todos los nodos, y a través del consenso se validan los datos y se aprueba la transacción. Esta situación no es instantánea y es directamente proporcional a la encriptación de los datos, la carga de trabajo impuesta como método validador y la prioridad asignada a esa transacción.

Es decir, cuestiones como la oponibilidad ante terceros, la prioridad de los actos, y la misma calidad de constitutivo del Registro se vuelven vagas en un sistema como la Blockchain.

Todo lo relatado no cierra de forma tajante la posibilidad de utilizar una blockchain en el Registro Automotor.

Es útil estudiar la viabilidad de esta tecnología como soporte para ciertos datos que los Registros Seccionales anotan diariamente o se nutren de ellos.

En esas situaciones no es importante la variación constante de los datos; sino la inmutabilidad, la fortaleza ante incidentes, la independencia del hardware, la accesibilidad, la redundancia, etc.

Algunos de estos datos pueden encontrarse fuera de la Blockchain dejando solo en ella ciertos datos necesarios para autenticar la transacción, como el hash calculado, datos de identificación y de firma digital. De esa forma se reducen los gastos y la velocidad de procesamiento.

Enumeramos algunos ejemplos, que también consideramos como propuestas:

1. **Intercomunicación con los entes municipales:**

Al ser la blockchain inmutable y distribuida se evitarían los problemas de conexión, caída de sistemas, etc. También se evitarían costos elevados de implementación y el acceso a la misma no dependería de la capacidad del hardware de los municipios.

2. **Hoja de Registro Digital y Hoja de notificaciones y retiro de documentación:**

Se propone la digitalización de la Hoja de Registro, convirtiéndola en una versión totalmente digital, con anotaciones suscritas con firma digital. El archivo digital producido puede ser del tipo PDF, con cálculos de hash sucesivos por cada asiento. Para dotar de mayor seguridad al sistema debería insertarse, dentro de los datos del asiento en sí mismo, el hash del asiento anterior, de esa forma se certifica el orden de los asientos. Siguiendo el modelo de la Cadena de Bloques, podría instrumentarse mediante una base de datos distribuida en los equipos de la DN y los RR.SS.

En versión papel se mantendría una hoja de notificaciones y retiro de documentación.

3. **Base de Datos con información complementaria:**

Al actual Informe de Dominio. Serían datos externos a los existentes en los Legajos B, los que deberían estar firmados con Clave Privada por cada uno de los emisores de esos datos y agregados al Informe de Dominio de forma automática por los Servicios Web. Los mismos serían:

- Seguro contratado y tipo de póliza.
- VTV vigente con su fecha de caducidad con historial de kilometraje.
- Datos sobre TELEPASE.

4. **Cédula de Identificación digital:**

Se propone que las cédulas de identificación y de autorizados para circular sean en formato digital. Se fundamenta en que están dadas las condiciones técnicas para la instrumentación de una cédula digital. El sitio de validación de documentos de la DNRPA y el sistema LEGAUTO es sistema suficiente para la validación de datos de los autorizados a circular con un vehículo. Este último puede migrar a una blockchain, manteniendo las particularidades actuales.

CONCLUSIÓN

El reemplazo de la figura del registrador por una BlockChain no responde a las particularidades del mercado automotor y financiero de nuestro país. La implementación de una Blockchain, que brinde seguridad jurídica, resguardo de datos sensibles, asesoramiento al usuario, prevención del delito y un servicio de información válida intra y extra organismos tendría que tener características propias que no solo no reemplazan la tarea de los Registros Seccionales, sino que la hacen más necesaria todavía.

Desde el punto de vista técnico, y con un enfoque costo-beneficio, el reemplazo de una base de datos relacional, como la utilizada actualmente en todo el ámbito registral, por una Blockchain no tiene fundamentos técnicos válidos y no se vislumbran consecuencias positivas que puedan generarse por su implementación. La registración inteligente no se encuentra mermada por la necesidad de una base de datos de acceso libre, sino que precisa de normativa simplificada siguiendo los lineamientos de las Buenas Prácticas establecidas en el Decreto N° 891/17.

Por otra parte, la implementación de la firma digital en el ambiente intra y extra Registros Seccionales se trata de una medida virtuosa que establece un nuevo paradigma en la identificación de las personas, dotando a la tarea del registrador de confiabilidad, seguridad y transparencia.

Todas ellas, virtudes de sistemas de gobierno inteligente que redundan en un Estado moderno y eficiente orientado a las necesidades del ciudadano de a pie.

No se notan consecuencias negativas a su puesta en marcha, siendo algunas de las positivas la garantía

de autenticación del acto y la identidad del firmante, confidencialidad, reducción de los tiempos, eliminación del uso del papel, disminución del espacio físico y de los gastos relacionados al funcionamiento del sistema registral.

LA NECESIDAD DEL ENCARGADO EN LA CALIFICACIÓN DE LOS TRÁMITES DIGITALES

Inteligencia humana vs. inteligencia digital - Securitización

Por **Dras. María Carolina Venchiarutti**
y **Laura Inés Pereyra Pigerl**

INTRODUCCIÓN

Sin duda alguna, el automóvil nació como una máquina descomunal, algo ideado para ricos y famosos y que, al igual que el teléfono celular, llegó a convertirse en una herramienta esencial en la vida social, política, económica y laboral de países con las sociedades y culturas más diversas, influyendo en los diferentes aspectos que hacen a lo cotidiano de la vida; volviéndose, incluso, imprescindible para el más común de los ciudadanos.

Con la aparición de los automotores, los primeros en inscribirlos y llevar una registración de los mismos han sido los municipios donde, inicialmente, se les otorgaba un número correlativo. Esta registración

municipal comienza persiguiendo finalidades fiscales, pero no se lograba relacionar de manera efectiva al automotor con su titular registral; esto dificultaba la tarea y, además, generaba una suerte de inseguridad jurídica porque cuando nace el automotor como tal en nuestro país, allá por el año 1907, cuando por primera vez un automóvil circula por la ciudad de Campana, no existía una registración uniforme reglamentada que abarcara todos los puntos cardinales.

Eso dio lugar a muchísimas irregularidades que facilitaban la delincuencia y la apropiación de estos bienes, ya que al ser "cosas", un ciudadano podía encontrar en la calle estacionado un automotor, y

por aplicación del viejo 2.412, hoy art. 1.985 del nuevo código civil y comercial, tomarlo, llevarlo a otra provincia o a otro municipio, “patentarlo” a su nombre y ser dueño de esa “cosa”. De esta forma, y para palear estas irregularidades, surge nuestro actual régimen jurídico y, a partir de él, se fueron esbozando diferentes normas, resolviendo situaciones que han hecho de este sistema uno de los más seguros que existe.

Hoy es una excepción hablar de delitos sobre automotores porque es en el momento de la registración, justamente, en el que este tipo de actividades delictivas es frenado por el calificador. Al analizar este punto es manifiesta la existencia de un sistema seguro y se evidencia la necesidad de contar con el registrador como agente calificador de la inscripción.

Esa seguridad existe; por lo perfecto de este sistema, que otorga al ciudadano, no solamente protección, certidumbre y confianza, sino que es un sistema donde el registrador, al tener contacto directo con cada usuario, con cada ser humano, con cada habitante de nuestra geografía, lo instruye, lo asesora y logra el cometido tan ansiado por todos y cada uno de los gobiernos que existieron: llegar al contacto directo con los individuos, tomando conocimiento cierto y “en primera persona”, otorgando una base estadística fehaciente; sirviendo al Estado nacional, provincial y municipal, no solo de nexo para la recaudación económica del Estado, sino, como agente que recopila información directa, precisa y certera de la realidad económica, financiera, étnica, educativa y social, plasmando una realidad única, de las diferentes situaciones sociales, en las diferentes jurisdicciones geográficas y políticas, que forman a nuestro país y que gracias

a esa carga de datos precisa, impactan directamente en los sistemas informáticos del Estado.

Gracias a la carga de esos datos, por parte de un agente calificado que analiza con inteligencia humana todos los aspectos, podemos asegurar lo fehaciente de dicha información. Y recalcamos, justamente que esa información es precisa por el componente humano que existe en la carga de datos.

Estamos ante un sistema perfecto que, en vez de ser eliminado, debería ser emulado por otros organismos. El Registro del Automotor en la Argentina es uno de los más modernos, dinámicos, eficaces y seguros que existen, donde el Encargado calificador utiliza tecnología de última generación, para lograr esa carga de datos y en donde el ciudadano cuando adquiere la propiedad del bien lo hace sabiendo que nadie lo va a turbar en su derecho y que si por alguna razón, no imputable a su actuar, existiese turbación, es el encargado de custodiar esos datos, el responsable directo de la misma.

Definitivamente, atravesamos una etapa mundial en donde la tecnología y la informática cumplen un rol preponderante, necesario y esencial en la vida de todos los ciudadanos. O, por lo menos, de casi todos; para algunos en lo más básico como es el uso de un celular, para otros incrementado por realidades geográficas, sociales, educativas y hasta económicas diferentes. Podemos hablar de una revolución tecnológica e informática. Hoy el valor se encuentra en la información y en el acceso a la misma.

No podemos ampararnos en el desconocimiento o en el no entendimiento, pero sí en la carencia.

Hoy por hoy, así como están planteadas las cosas por la política imperante, en lo que respecta a este tema, las teclas del "on/off", pueden dejarnos dentro o fuera del sistema; aquí nos corregimos porque ya no se trata de un solo sistema, sino de todos los sistemas, económicos, políticos, sociales, los más básicos, esos que se han vuelto cotidianos, que hacen a la vida diaria de los ciudadanos, como en su momento fue el abrir la canilla para tomar agua o bajar el picaporte para entrar a la casa o girar la llave para destrabar puertas.

Hoy la tecnología y la informática van ganando espacio y se van consolidando. Pero, y acá hay que poner el acento, para que quienes nos representan lo consideren fundamental. No podemos imponer una tecnología avanzada, sin adaptar, sin educar, a los ciudadanos. Esto no significa una negación a lo que se viene, sino que, una vez más, los ciudadanos debemos adaptarnos a los avances.

Pero esos avances no deben ser intempestivos, avasallantes, que genere miedos y, peor aún, que deje a varias generaciones fuera del sistema por no poder adecuarse a la tecnología. Sino que debe ser progresivo y evolucionar a medida que la ciudadanía evoluciona, porque el Estado es concebido para todos no para unos pocos, considerando los diferentes aspectos que reunimos quienes formamos este país.

Debemos evitar los efectos sociales, tomando como referencia los errores de la Revolución Industrial (S. XIX) que, desde su origen, tuvo impacto económico y político, pero sobre todo social. Algunos muy buenos, pero también con ribetes malos, y que en esta nueva revolución podemos evitar.

En la revolución industrial, el obrero que no se adaptaba era excluido. Se generó una emigración de las chacras o campos a la ciudad industrial, convirtiendo obreros en mano de obra barata, casi esclavos. El ser humano era considerado igual a la máquina y al animal. Hoy el Estado debe ser visto en su todo, comprendiendo a la clase baja alta y media, y los cambios deben ser paulatinos buscando la inserción y adaptación del todo. Ningún ser humano, ningún sistema político deben quedar excluidos.

Nosotros, al igual que varios de los que hoy nos encontramos en este lugar, pertenecemos a la Generación X; a nuestra generación nos tocó vivir la llegada del disco compacto (CD), la computadora, el "Flipper", el "Pinball", los videojuegos, el "walkman", primero con casete después con CD; vimos el fin de los casetes, videocasetes y las videograbadoras, y presenciamos el nacimiento de Internet en la década de los '90, los celulares; fuimos y somos la generación del cambio.

Una parte de nuestra generación se resiste a utilizar estas tecnologías. Todavía prefieren ir a elegir y comprar música en las tiendas de discos, en vez de pagar y descargarlos. Buscar la película en la tienda de video en vez de bajarla, imprimir las fotos y no guardarlas en la nube. Nosotros nacimos en una época de cambios y no nos es indispensable el Internet para vivir la vida, o divertirnos.

Nosotros podemos ver a la Generación del Milenio y decirles acá estamos, te abrimos el camino comenzamos el cambio, nosotros somos el cambio; pero eso no significa que no existamos o que nos pueden dejar fuera del sistema. Y mucho cuidado con nosotros porque, lejos de ser material humano descartable,



CAJA FUERTE

DEFINICIÓN: Se considera **Caja Fuerte** a los efectos del Seguro, un tesoro con frente y fondo de acero templado de no menos de 3 milímetros de espesor, cerrado con llaves del tipo "doble paleta", "bidimensionales" o con otro sistema de seguridad, soldado a un mueble de acero, cuyo peso vacío no sea inferior a 200 kilos, o que se encuentre empotrado y amurado a una pared de mampostería o cemento armado.

Teléfono: (011) 5353-0410 (Líneas rotativas)
Dirección: Piedras 335 piso 1º of. 5
Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Código postal: (C1070AAG)
E-mail: seguros@mazzeo-alterleib.com.ar
Web: www.mazzeo-alterleib.com.ar

estamos criando a la Generación Z. Es innegable que, como la revolución industrial en su momento, hoy vivimos la revolución “informática y tecnológica”, pero aprendamos del pasado y cuidemos a quienes abrieron el camino para llegar a este cambio, con inclusión, educación y adaptación.

Creemos que, James Cameron en los ‘90 no podría haber imaginado tanta similitud entre la ficción de su película y la realidad que vivimos hoy. Quizá no lleguemos al tipo de guerra planteado en la película entre el hombre y la máquina, pero debemos tener cuidado que las guerras no solo se llevan a cabo con balas y armas blancas. Suplantar al hombre por la máquina también mata. La tecnología, la informática deben ser un elemento utilizados en beneficio del hombre y no para reemplazarlos. No podemos permitir que se nos considere como material humano descartable.



“PROMETEA” COMO ANTECEDENTE ARGENTINO

Prometea es una inteligencia artificial (I.A.) creada para ayudar a la justicia porteña, por un equipo del

Ministerio Fiscal, para predecir la solución de expedientes jurídicos simples. Para agilizar procesos burocráticos, y así generar más tiempo para la solución de problemas más complejos.

Cuando se lo presentó, el equipo afirmó que estaban orgullosos de poder producir una “herramienta”; además aclararon: “no es la idea de este tipo de programas el reemplazar a funcionarios”. “Es fundamental que atrás de Prometea siempre haya una persona de carne y hueso que, con su inteligencia natural, no artificial, defina si la propuesta del sistema es adecuada o no”.

En Estados Unidos se intentó utilizar un sistema similar, basado en la IA, llamado “COMPAS”, que basa sus posibles soluciones en diferentes características como raza, género, religión, economía, que llevó a un “bullying informático”. Esto se produce debido a que clasificaba a las personas según su raza, credo y posición económica, alejándose de lo que se buscaba jurídicamente (no podemos condenar al afroamericano por ser afroamericano, por ejemplo).

Es por esta razón que se concluyó que “COMPAS”, requiere de un ser humano en su proceso. De esta forma, incluso en las tecnologías y programas más avanzados, se evidenció la necesidad del componente humano para todo tipo de sistema operativo, informático o tecnológico.

DEFINICIÓN: I.A. O INTELIGENCIA ARTIFICIAL

Es la inteligencia de las máquinas, de las computadoras. Es la capacidad que tienen las máquinas de poder razonar el entorno y maximizar las posibilidades para alcanzar un objetivo con funciones cognitivas

semejantes, no iguales a la inteligencia humana, como la de resolver problemas, comparar posibles soluciones. Una máquina capaz de intentar tener un comportamiento humano. Es una ciencia que desde 1956 viene puliéndose y que hoy nos pisa los talones.

CAPACIDAD DE RESOLVER PROBLEMAS

El objetivo de PROMETEA es resolver el problema planteado, buscando entre diferentes alternativas. Ofrece varios cambios alternativos para alcanzar una solución, pero no siempre esos son los mejores o los más convenientes, evidenciando la necesidad de contar con la razón e inteligencia humana para el análisis de la situación y la aplicación de la solución más certera.

Ello, porque parte de una lógica formal, es como un pensamiento humano abstracto. Los seres humanos, al enfrentar el problema tomamos aspectos básicos, primero el innato, que almacena y recupera información de la memoria y después el aspecto aprendido, que es el que nos lleva a saber resolver el problema. Es aquello que nos lleva a utilizar las herramientas necesarias para resolverlo: ver, sonreír, razonar, analizar, evaluar, vivirlos como humanos.

El problema más grande de la inteligencia artificial es la comunicación con el usuario. La capacidad que tenemos de comunicarnos entre nosotros. Durante toda la vida aprendemos el lenguaje. Lenguaje que, como sabemos, se manifiesta no solo con la palabra; tenemos el lenguaje corporal, por ejemplo, y pese a la diversidad de palabras e idiomas existentes un humano siempre puede comunicarse con otro humano: "El que tiene boca llega a Roma". Es decir que, para comunicarnos entre nosotros, nos valemos

de diferentes herramientas, incluso el contexto donde nos manejamos nos lleva a una interpretación (lo aprendemos desde el día 1 de nuestras vidas). Capacidad que no poseen las máquinas.

USUARIOS - INFORMATIZACIÓN

En Misiones, desde hace 7 años, la justicia se encuentra en etapa de informatización; un camino necesario, pero difícil, que no deja de ser constante, en el que no se pierde de vista el aspecto humano, social y geográfico de la región. En donde lejos de considerar al ser humano como un material de descarte, se intenta maximizar la mano de obra existente, capacitándolos y adaptando al factor humano para su inserción en un sistema necesario e inminente.

Algo similar ocurre a nivel nacional con el Proyecto Justicia 2020, por el cual, en lo que va del año son siete las provincias (entre las que se encuentra Misiones) que están avanzando sobre la digitalización de la justicia, en pos de agilizarla, desburocratizarla, pero siempre adaptando, capacitando y utilizando el capital humano existente. Siempre incluyendo al justiciable y la mano de obra existente; porque los sistemas informáticos han sido creados para la desburocratización y agilidad, para servir al ser humano, no para reemplazarlo.

Se busca con esta informatización de la justicia, que el calificador pueda dedicar más tiempo a resolver trámites complejos. Se lo propone como una herramienta, no como una competencia entre hombre y máquina, donde surgen situaciones que llevan a una involución en todos los aspectos y que generan una resistencia al cambio por el miedo de perder espacios que le corresponden ocupar a los seres humanos.

Pero, destaquemos que, en la actividad registral, es un imposible, por cuanto la presencia del Encargado Calificador de los trámites se evidencia día a día en la labor diaria de los Registros.

En esta necesidad “del calificador” es importante señalar una sentencia que ha salido publicada recientemente, realizada por la Cámara del Tribunal Oral en lo Criminal de Chaco, causa “R.I.O. S/FALSEDAD IDEOLÓGICA ART 293 C.P.”, Expte. principal “FRE N 91001367/2010 y sus acumulados “N 1609/2012, N145/2011 y N 1522/2011”. Allí se presenta una persona a peticionar la transferencia de un automotor, con las firmas de las partes certificadas ante escribano público; el encargado calificó el accionar del escribano, como autor del delito de falsificación de instrumento público, previsto y reprimido en el art. 293 del Código Penal. El interventor del Registro de la Propiedad del Automotor de Sáenz Peña N°1, Provincia del Chaco realiza el análisis del legajo físico (formato papel) de donde surgen varias divergencias que llaman su atención, según lo que el interventor declaró al momento de radicar la denuncia. Entre las cosas que llaman su atención están la cantidad y cercanía existente entre las diferentes transferencias, las fechas de las mismas y de las certificaciones de firmas, las firmas estampadas, sus diferencias.

Se trataba de un cambio de radicación, y al poder unir el soporte papel del legajo provisorio, con el soporte papel del legajo físico, enviado por el anterior Registro de radicación, coteja las firmas de uno de los transferentes en particular y observa una diferencia radical entre una y otra; esto lo lleva a solicitar al Registro de las Personas el acta de defunción de ese transferente y a determinar que a la fecha de la certificación de firma, 29/03/2009, el

titular registral llevaba ya un buen tiempo fallecido, confirmando su fallecimiento el 21/11/2006. Esa situación llevó a la condena de 2 años de prisión en suspenso para el escribano que certificó la firma del titular registral fallecido.

Esta sentencia nos lleva a dos conclusiones: La primera, que por más avanzado que se encuentre el sistema digital y por mayor que sea la carga de datos que se exija y que se avance cada vez más en el cruzamiento de datos, entre reparticiones del Estado, hay cuestiones fácticas que deben ser consideradas por un ser racional, capaz de advertir las señales que cada hecho o acción jurídica evidencia mediante las diferentes formas del arte de la comunicación y esto, únicamente, un ser humano lo puede lograr.

El arte de la persuasión oral, únicamente, es el humano quien tiene la capacidad para razonarlo. La segunda, que si bien el país y la administración centralizada, descentralizada y las oficinas que dependen del Estado, deben propender a la despapelización, el soporte papel debe existir siempre, como base de datos. El legajo físico, nuestro Legajo B no puede desaparecer, porque es la base, es aquello que protege a la seguridad jurídica, la indestructibilidad o a la intangibilidad de la información.

<http://www.saij.gob.ar/tribunaloralcriminalfederalfederalchacofalsedadidelologicaart293cpfa185300020180713/123456789000-0358>

NECESIDAD DEL SOPORTE PAPEL

Nos parece oportuno poner como antecedente a la necesidad de contar con el soporte papel. Lo ocurrido en las últimas elecciones en Estados Unidos, en donde

se ha podido comprobar que “Rusia afectó el resultado de las elecciones presidenciales”, copiando el encabezado del 17 de febrero del año 2018 de los principales diarios de nuestro país, donde existe dictamen del fiscal Robert Müller quien no deja lugar a dudas respecto a la intervención en los votos electrónicos por parte de Rusia para lograr el resultado obtenido en 2016 en las elecciones presidenciales. Asimismo, reconoce, no poder determinar que sin esa intervención el resultado sería el mismo, ello porque no se cuenta con el soporte papel que avale el resultado obtenido en la misma.

Imaginemos que en esas elecciones existiesen los votos en papel; hoy se podría cotejar la verosimilitud de esas elecciones, y Estados Unidos tendría la prueba fehaciente respecto a cuál hubiera sido el destino del país si se hubiera respetado la decisión de los votantes. Los medios comprobados para lograr ese resultado fueron el hackeo de cuentas de correo electrónicos, claves de seguridad social y documentos de identidad para crear ciudadanos americanos fantasmas.

<https://www.elpais.com.uy/mundo/rusia-hackeelecciones-gobierno-estados-unidos.html>

<https://www.bbc.com/mundo/noticiasinternacional-44827846>

Otro ejemplo que nos lleva a afirmar respecto a la necesidad de los calificadores y del soporte papel en todo tipo de actos jurídicos es el de la “burbuja financiera”, ocurrida también en Estados Unidos, donde se otorgaban créditos para obtener inmuebles, situación que llevó al quiebre de grandes empresas.

SEGUROS

Imaginemos un sistema de Seguros de Títulos, algo ocupado en países, particularmente influenciados por el Derecho de Inglaterra y para inmuebles. En estos, los propietarios de nuevas propiedades registran el título recién transferido a su tierra con el gobierno local aplicable, el cual luego actúa como el árbitro final de cualquier disputa que surja como resultado de la transacción.

En la mayoría de las jurisdicciones de EE.UU. simplemente registran cada transferencia de propiedad sin determinar concluyentemente si es válida o si la propiedad está libre de gravámenes u otras cargas. No hacen lo que en nuestro Código Civil y Comercial se encuentra regulado en el artículo 1.902, denominado estudio de título, que fue incorporado en la última reforma, tomado de los usos y costumbres, ya que era de buena práctica realizarlo para asegurar el derecho del ciudadano.

El pasado 9 de agosto salió publicado, en el Boletín Oficial, el Decreto 733/2018 del Ministerio de Modernización, llamado Tramitación digital, completa, remota, simple, automática e instantánea.

En los considerando, se enuncia a la Ley de Ministerios, donde se estableció entre las competencias del Ministerio de Modernización la de: “diseñar, coordinar e implementar la incorporación y mejoramiento en los procesos tecnología e infraestructura informática..., intervenir en el desarrollo de sistemas tecnológicos con alcance transversal o comunes a los órganos y entes de la Administración Pública Nacional, centralizada o descentralizada; entender en el perfeccionamiento de la organización y funcionamiento de la APN,

centralizada y descentralizada, procurando optimizar y coordinar los recursos humanos...”.

Eso en cuanto a la ponderación de la capacitación del recurso humano, vigente a la fecha, para el logro de una optimización en la política de modernización implementada, considerando a la mano de obra humana como un instrumento necesario y esencial, con políticas de capacitación y no como un material de descarte.

Por otro lado, en el Decreto 434 del 1° de marzo del año 2016 se aprobó el plan de modernización, donde se manifiesta que el objeto imperante es el de lograr una administración pública al servicio del ciudadano, utilizando como estandarte los conceptos de eficacia y calidad en los servicios prestados. Aquí, el registrador juega un rol preponderante, ya que brinda este servicio desde el momento en que, de no ser así, responde con su patrimonio personal frente al ciudadano, importando esto para el Estado Nacional un costo cero, en sus arcas.

En otro orden, el Decreto 1.131, del 28 de octubre del año 2016, otorgó valor jurídico a los documentos firmados digitalmente disponiendo que todo documento reproducido en soporte electrónico sea considerado como un original a los efectos jurídicos, pero esto no significa la eliminación total del soporte papel original.

Lo que se busca en esta normativa es la implementación de un sistema, que a todas luces es necesario, pero no como una sustitución a la operatoria humana, sino, como complemento para el logro de una desburocratización y una agilidad en los procesos; ello debido a que siempre

será necesario quien cargue esa información y quien con inteligencia humana logre darle el encuadre a ese acto jurídico que produce consecuencias jurídicas, analizando las diferentes circunstancias en las que ese acto o hecho se desarrolla.

PLANTEO HIPOTÉTICO

Supongamos que se llegue a la eliminación de los Registros, vamos a un ciber, apretamos un botón y sin pagar nada somos dueños del auto, en cualquier tipo de trámite, transferencia o inscripción inicial de autos o de inmuebles.

Nuestro ordenamiento jurídico parte de una norma escrita, y el fin es otorgarle al ciudadano seguridad jurídica.

Bien, en este caso, ¿contra quién accionaría el ciudadano si su derecho a la propiedad se ve turbado?, ¿cuál sería la prueba de su mejor derecho, si al no estar inscrito en los registros correspondientes no existiría publicidad y no sería oponible a terceros?, y, en el caso de que se utilice un sistema donde la aseguradora responda frente a alguna situación de despojo, ¿cuál sería el canon para pagar a la aseguradora? ¿Hablamos de cuánto; por cuánto tiempo y en qué casos cubriría?

Cómo se determinan los costos de la póliza de seguro de título en otros países:

A diferencia de muchas otras pólizas de seguro comunes (incluyendo seguro de automóvil, seguro de vida y seguro de propietarios), normalmente las pólizas de seguro de título requieren de un único pago en o antes de la fecha de cierre de la transacción. A menos que su aseguradora le ofrezca dividir el pago único en

Buena mecánica, buenos papeles.

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

Busque este logo:



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

Cámara del Comercio Automotor:

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

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

Fax: 4535-2095 E-mail: cca@cca.org.ar

WWW.CCA.ORG.AR

pagos mensuales más manejables, es muy raro que una póliza de título requiera de pagos continuos.

Factores que afectan los costos del seguro de título:

Normalmente los costos del seguro de título se dividen en dos amplias categorías: primas y cuotas de servicio. Dentro de cada categoría, los costos se pueden dividir aún más basándose en el monto y tipo de trabajo requerido para suscribir y cumplir con la póliza.

Primas:

La prima real pagada por una póliza de seguro de título en particular depende, hasta cierto grado, del valor de la propiedad subyacente. Sin embargo, dado que la mayor parte del costo de la póliza cubre el trabajo previo al traspaso -búsqueda de título, revisión y reparación de defectos- el valor de la propiedad no es el factor más importante.

He aquí algunos otros factores que afectan las primas:

- Cantidad de trabajo necesaria para mantener información precisa y actualizada sobre la propiedad cubierta y propiedades adyacentes (conocido como antecedentes de la propiedad).
- Cantidad de trabajo necesaria para realizar una búsqueda y revisión de título exhaustivas.
- Trabajo preliminar requerido para remediar cualquier defecto o intereses adversos.
- Costo esperado de compensación de la parte asegurada para cualquier defecto de título.

La póliza de seguro de título promedio lleva una prima única de \$1.000, la cual cubre todo el trabajo por anticipado y el continuo legal y la cobertura por pérdida. Sin embargo, las primas varían sustancialmente, yendo desde tan poco como unos cuantos cientos de dólares hasta más de \$2.000 (siempre hablando de dólares).

Regulación de Prima:

Las regulaciones del seguro de título varían sustancialmente de estado a estado. Recordemos que en países como Estados Unidos los diferentes Estados son independientes y autónomos y poseen sus propias regulaciones y normativas a diferencia de Argentina, donde hablamos de país federal con provincias que gozan de cierta autonomía, pero no independencia, en ningún aspecto y mucho menos en el económico y normativo. En algunas jurisdicciones, las autoridades regulan estrictamente las primas, limitando severamente cómo las aseguradoras de título pueden estructurar sus pólizas -cuánto pueden cobrar, sin importar los factores antes mencionados-. En otras jurisdicciones, la regulación de la prima es más leve, y las aseguradoras tienen más amplitud para establecer tarifas.

Las formas comunes de regulación de prima incluyen lo siguiente:

- **Solo Supervisión.** En este esquema, año tras año, las autoridades reguladoras monitorean las primas de los seguros de título, pero no toman acción directa para establecer tarifas o rangos aceptables. Sin embargo, si las autoridades determinan que una aseguradora en particular está cobrando primas injustamente altas, vendiendo a precios más bajos que la competencia,

o ejerciendo monopolio sobre la industria local, se reservan el derecho de multar a la aseguradora transgresora o de instituir controles para las primas. Entre los estados ejemplo están Georgia e Illinois.

- **Promulgación.** Las autoridades reguladoras se reúnen regularmente para evaluar el estado de la industria local de seguros de título y establecer tarifas o rangos para primas que lo reflejen. Entre los estados ejemplo están Texas y New México.
- **Aprobación Previa.** Cada aseguradora de título que opere en el estado, o una organización comercial local que represente múltiples aseguradoras, debe proponer anualmente nuevas tarifas a las autoridades reguladoras locales. Estas tarifas no pueden ser cobradas hasta que sean explícitamente aprobadas por las autoridades. Un estándar relacionado, conocido como “presentar y usar”, requiere que las aseguradoras presenten sus nuevos programas de tarifas a las autoridades reguladoras, y luego esperen a implementarlas hasta que se les notifique que no serán ajustadas. Entre los estados ejemplo están New Jersey y New Hampshire.
- **Presentar y usar.** Este es un estándar más relajado y menos común que les permite a las aseguradoras cambiar tarifas según lo consideren conveniente, siempre y cuando simultáneamente presenten una notificación del cambio a las autoridades reguladoras. Si luego de revisarlas, las autoridades consideran que las nuevas tarifas no son justas, se reservan el derecho de ajustarlas. Desde mediados de 2015, el único estado que utiliza el estándar presentar y usar es Wisconsin.

Quién ofrece seguros de título y dónde están disponibles:

El seguro de título es un producto especializado que no parece ser atractivo para proveedores diversificados de seguros de automóviles y propietarios, tal como Progressive y State Farm. De hecho, de acuerdo a la Asociación Americana de Títulos de Terreno (ALTA por sus siglas en inglés), un puñado de aseguradoras suscriben la vasta mayoría de pólizas de seguro de título de EE.UU.

En 2014, Fidelity National Financial, First American Corporation, Old Republic National Title Insurance Company, y Stewart Title Guaranty Company representaron más del 80% del total del mercado de seguros de título. Las aseguradoras de título regionales, más pequeñas hicieron la diferencia.

En la mayoría de las transacciones de bienes raíces, el prestamista hipotecario del comprador, el agente de título (compañía de título) y el agente de bienes raíces o abogado recomiendan una aseguradora de título para la póliza del comprador, si de hecho el comprador debe o elige comprar una. Dado que los costos del seguro de título y los términos de la póliza raramente varían mucho entre aseguradoras que operan en la misma jurisdicción, generalmente el comprador acepta y actúa según la recomendación.

Sin embargo, es importante hacer notar que la ley federal (la Ley de Procedimientos de Acuerdos de Bienes Raíces, o RESPA por sus siglas en inglés) prohíbe que estas entidades exijan al comprador usar una compañía en particular. Como comprador de bienes raíces, siempre tiene la opción de comparar los precios para los seguros de título y elegir el proveedor que mejor se ajuste a las necesidades.

Disponibilidad de seguros de título:

El seguro de título es legal y está disponible en 49 estados. La única excepción es Iowa, que prohibió el seguro de título en 1947, poco después de un colapso inmobiliario localizado que llevó a la bancarrota a varias aseguradoras con sede en Iowa y dio como resultado pérdidas masivas no aseguradas para los propietarios de inmuebles. En Iowa, los abogados examinan los títulos de propiedad y producen opiniones de los títulos que resumen la cadena de propiedad y cualquier aparente defecto del título. Las pólizas de seguro por negligencia de los abogados de Iowa normalmente cubren pérdidas financieras atribuibles a opiniones de título incorrectas o incompletas.



CONSIDERACIONES

El seguro de títulos se aplica especialmente en todos los países anglosajones, no los que se encuentran dentro del notariado latino, ya que los que tienen raigambre latina, previo a su transferencia, estudian el título y verifican que para el mismo se hayan cumplido todos los requisitos necesarios para su transferencia de acuerdo con el derecho. Buscando, siempre, otorgarle seguridad al ciudadano y evitando la turbación de un derecho adquirido y protegido constitucionalmente.

ANÁLISIS EN DERECHO REGISTRAL AUTOMOTOR

Vamos a plantear el volcar la obligatoriedad del seguro de título en las transferencias, prendas o trámites que se realizan en el Registro de la Propiedad del Automotor. En este caso, estamos incrementando costos al usuario, cuando lo que se busca es que el mismo sea más accesible a la mayoría de los ciudadanos, y que, de esta manera, todos transfieran sus automotores o moto vehículos, que todos inscriban los mismos, que realicen todos los trámites, y a un costo normal. Porque ser poseedor de la cosa sin ser titular genera riesgos y pérdida al Estado.

Entendemos que la Secretaria de Modernización busca reducir costos, pero esa reducción de costos debe interpretarse en el tiempo del ciudadano al obtener su propiedad, en la baja tasa de litigiosidad existente en la adquisición del bien, sea mueble o inmueble, y en los bajos costos que esto implica o impacta en el bolsillo del ciudadano.

Por otro lado, consideremos los costos en un sistema de seguros, el valor de un automotor en Estados Unidos, Europa o Estonia, no es el mismo que en Argentina, los riesgos de la utilización de la cosa riesgosa en Argentina no es igual que en Estados Unidos o Europa; la tasa de accidentes de tránsito en Argentina no es igual a la de Estados Unidos o de otras partes del mundo, y el robo de autos en Argentina no es igual que en Estados Unidos o Estonia o cualquier otro punto geográfico. Con lo cual, un seguro en Argentina no tiene el mismo valor que un seguro en Estados Unidos o Estonia. Acá, no confundamos el cambio o transformación en pesos de los que sale en otro lado, acá tenemos

que pensar en la cotización según la estimación que hagan en cuanto a los riesgos.

Cuando un ciudadano sale del Registro del Automotor en Argentina, con su título de propiedad, lo hace seguro de ser "dueño" y de que nadie lo vendrá a turbar en ese derecho de propiedad absoluto, prácticamente irreprochable y sabiendo que, de ser turbado, será ese calificador quien responderá por su derecho a la cosa.

Y es ese ser humano, que actúa como registrador y calificador del trámite, quien responde con su patrimonio, no con el patrimonio del estado. Esto significa que al delegar en el encargado calificador esta responsabilidad el Estado brinda un servicio que no le implica costos y que pone en contacto directo al Estado con el ciudadano, como un servicio eficaz y directo.

Tengamos presente que el arancel abonado puede considerarse no un impuesto, sino un servicio. Y como contrato de servicio, nace una obligación de hacer; es decir, el calificador responde por el medio utilizado para obtener la propiedad, aunque en esta actividad también podemos afirmar que responde por el resultado. El costo de lo que sale una transferencia significa ver su derecho de propiedad asegurado hasta que decida desprenderse de ese derecho.

Entonces, volviendo a la comparación con otros países, no podemos pensar, considerando los factores antes mencionados, que nuestra situación es igual a la de Estados Unidos o de cualquier punto del mundo; que aquí un seguro con estas características nos saldrá 10 dólares. Estamos hablando de

que eso que es asumido por el encargado, al momento de inscribir un automotor, esa calificación, en la que se asume la responsabilidad de dar publicidad y otorgarle el mejor derecho al titular registral, eso que como calificadores debemos salvaguardar, poniendo nuestro patrimonio personal como garantía, pasaría a incrementar los costos para el ciudadano y del estado nacional, provincial o municipal, escapando ya de la órbita que intenta alcanzar la política social y económica, dejando, en primer lugar, en situación de desamparo al ciudadano, en segundo lugar, incrementando los costos y, en tercer lugar, poniendo la capacidad de adquirir bienes fuera del alcance del ciudadano común.

Lo tragicómico de todo esto es que, el mismo día en que salía publicado en el Boletín Oficial, el Decreto 733/2018 de la Secretaria de Modernización, en los noticieros y en los diarios más importantes del país se leía la noticia que decía que en Rosario se allanaban y detenían a piratas del asfalto dedicados al robo y desarmado de autos para su venta en autopartes. O se conocía, el pasado 8 de agosto del 2018, el hackeo a las páginas de AFIP, donde si ingresábamos podíamos emitir facturas de compras a nombre de cualquier argentino, generando esto un perjuicio económico enorme a todos.

<https://www.ignacioonline.com.ar/la-pagina-de-afip-hackeada-por-anonymous/>

Esto significa que, como sociedad, no estamos preparados para un sistema tan avanzado, que si bien debemos entrar en el mundo de la informatización y de la despapelización debemos ser conscientes y coherentes con nuestra realidad como sociedad. Argentina no está preparada todavía, para ser un país

100 por 100 digital. Además, no debemos desconocer que somos un país federal, y que en ese federalismo existen diversas realidades, que no pueden ser ignoradas por nuestros representantes.

Eliminar un sistema perfecto de bajo costo para el Estado también influye en la política económica. Desde 1826, con Rivadavia, presidente tras presidente, ministro tras ministro se buscó implementar políticas que generen empleos; salida laboral que otorgue al ciudadano la capacidad de llevar una vida digna, situación ésta contemplada en nuestra Constitución como una garantía en el art. 75.

Este sistema le otorga una salida laboral y un ingreso digno a una importante cantidad de familias. En Misiones hay 16 Registros, con un total de 10 empleados por Registro, en promedio, sin contar al encargado; y de ellos también depende, en parte, quien realiza la limpieza; quien se ocupa de la parte tecnológica e informática, quien nos vende los insumos, como el papel, la tinta de impresoras, y así podemos llegar, incluso, al bar de la esquina, que le trae el desayuno a los chicos o, en mi caso, a la verdulería del barrio a la que le compramos fruta.

Es decir, un Registro incide no solo en la economía nacional también en la región donde se asienta, otorgando a más de un ciudadano una salida laboral digna. Eliminar un sistema que amen de otorgar seguridad jurídica a un bajo costo, también incide directamente en la economía regional, municipal, provincia y nacional; pues le otorga a más de una familia una salida laboral digna y bien remunerada y como corolario esto implica un costo cero para el estado. Como ciudadanos debemos pensarlo.

Por otro lado, no podemos ser obcecados y dejar de pensar en esa franja de compatriotas que o no tienen acceso a la informática o no tienen educación al respecto o a quienes, todavía, los servicios básicos como luz, agua o teléfono no han sido instalados en el lugar de su residencia.

Dejo un link del INDEC, con las estadísticas al respecto: <http://www.indec.gob.ar/uploads/informes>.

Existen empresas multinacionales donde, a pesar de contar con la tecnología, Internet no les llega por decirlo en criollo; ejemplo de ello empresas internacionales como Don Basilio S.A., Don Enrique SECPA, Frigorífico Itatí, Empresa Cuarto de Milla o Don Héctor S.A., y la lista puede seguir. Todo esto es de fácil comprobación, simplemente consiste en ir hasta las instalaciones de los secaderos, frigoríficos, madereras o explotaciones turísticas, e intentar hacer un llamado telefónico, ni pensar en el fletero o en el tarefero o en el carnicero; esos ciudadanos comunes que viven en los alrededores del lugar de trabajo que están dentro del sistema económico, que están en condiciones de adquirir un auto pero que la informática no les deja, personas como Toth, Alejandro DNI 39638354, que se compró la moto dominio A022XRP y que trabaja pero no tiene mail, y vive en una zona donde la red no llega.

Pensemos que todavía existe gente en el ámbito rural que no sabe leer y escribir pero que realiza una actividad remunerativa, que le permite acceder a un auto; a ese ciudadano también lo debemos incluir dentro del sistema y para ese ciudadano el registrador, el calificador del trámite es necesario. Existen lugares turísticos, como El Salto Encantado o las Cataratas de Iguazú donde no hay acceso a

internet, simplemente por la geografía del lugar, Iguazú, por ejemplo, donde al cortar Sierra Victoria se forman las Cataratas del Iguazú. Y este quiebre geográfico imposibilita el acceso a Internet (<https://www.indec.gob.ar>).

En Argentina tenemos lugares donde todavía no llega la luz eléctrica o el agua potable y estamos pensando en tecnología de avanzada. Personas que tienen acceso o poder adquisitivo para comprar un auto, pero a las que el Estado no los ha provisto aún con necesidades básicas como la red cloacal o el agua de red.

NECESIDAD DEL CALIFICADOR - ESTADÍSTICAS AGOSTO

La necesidad que se encuentre un calificador especializado para analizar los trámites es de suma importancia para la seguridad Jurídica. Hoy en día se visualiza muchísimo este inconveniente, especialmente al momento de analizar el tema de las sociedades, fideicomiso, leasing, determinar quién es el representante en una sociedad, si posee facultades para realizar el acto jurídico que pretende inscribir. También al analizar los poderes tanto los otorgados dentro de la República Argentina, como los que provienen del extranjero debe una persona calificada determinar la verosimilitud el mismo.

Al ver y estudiar una verificación, solicitar un peritaje y determinar si le otorga o no un RPA, al verificar y constatar los cambios de motor, y en general al realizar la variedad de trámites que se realizan por ante el Registro de la Propiedad del Automotor, debe estar una "persona" y debe contar con conocimientos idóneos para analizar y calificar los trámites, para

asesorar al usuario. Ello conlleva seguridad jurídica a la sociedad, que está adquiriendo un automotor o que está realizando diferentes trámites y asegura que los mismos no poseen inconvenientes y se encuentran en legal forma.

Argentina está formada por 23 provincias y una ciudad autónoma. Y las sociedades que conforman cada una de ellas son todas diferentes, en los aspectos geográficos, económicos, tecnológicos, étnicos y sociales; y es a todas estas realidades a las que se tiene que considerar al momento de legislar. La inclusión debe abarcar a todas estas diferencias. No se puede por imponer un sistema dejando a unos fuera.

Se puede poner miles de ejemplos, pero vamos a los más básicos en lo que la actividad se refiere, los informes de dominio, por ejemplo. En el interior tenemos que lidiar con la realidad de que muchas personas no poseen correo electrónico (e-mail), motivo por el cual, al solicitar un informe en el Registro, por Trámites Site, informan el correo de otra persona o un correo erróneo. La consecuencia es que el usuario no siempre recibe la información y viene a reclamar al Registro, y no hay posibilidad de reimprimir el mismo, sin tirar un nuevo recibo. Entonces, de contar con un soporte papel, dentro del legajo se podría realizar una copia del mismo y certificarla como original.

El RENAPER, que hoy es utilizado no está actualizado o los datos son erróneos, se dan los casos muy seguidos en donde se ha podido comprobar que el domicilio que levanta el RENAPER, al consultarlo varía el domicilio del DNI que tenemos a la vista, y estamos hablando del último DNI, por su fecha de expedición. O cuando se levanta la información del RENAPER y el vendedor figura fallecido, pero está en el mostrador del Registro

probando su vida. O el caso del fallecido que al consultar el RENAPER aparece como vivo. Son todos casos que se han dado en los diferentes Registros del país.

Al cargar el usuario una transferencia digital, le permite, a veces, cargar el vendedor como casado y su carácter propio, por lo que los mismos concurren sin su cónyuge a los fines de transferir, sin que se le informe la necesidad del asentimiento conyugal del art. 470 del Código Civil y Comercial de la Nación, cuestión esta que es subsanada por el calificador.

O el caso de las facturas en las Inscripciones Iniciales, donde la concesionaria o la fábrica emite mal la factura consignando datos esenciales erróneamente como son el DNI del adquirente o su número de CUIT al emitir las facturas. A modo de ejemplo, citamos los siguientes certificados de importación 520026751/2018 o 08-0269706/2018 o certificados de fábrica 039005156914/2018, todos del mes de agosto último.

LA ESTANDARIZACIÓN DE CASOS

No podemos pensar en una estandarización de casos y mucho menos en el área de la registración; tanto en el campo automotriz como inmobiliario existen diferentes aspectos que deben ser analizados para alcanzar el objetivo buscado.

Una mente artificial no puede analizar, en un RPA, la existencia o no de un derecho real; los elementos que lleven a una posesión pasiva para lograr una prescripción y las condiciones en la que ésta se presente o una denuncia de compra. Existen miles de muestras, pero saliendo del campo que nos ocupa pongamos como ejemplo el caso del pedido de visas a EEUU, donde si quien la peticiona

escapa de los casos estándares, no encuentra quien le resuelva el problema, el contacto directo a quien plantearle la situación para evaluar la posible solución.

Sería el ejemplo de quien tiene una prótesis o quien hace un intercambio de estudio y esta opción no se encuentra contemplada en el múltiple choice. En el caso de la registración de automotores, pongo como ejemplo el dominio BLQ588, donde el usuario realizó la denuncia de venta del vehículo y, según el usuario, tiene un libre deuda de infracciones, entonces solo quiere pagar la denuncia, pero debe justificar la vigencia de ese informe de infracciones para poder recibir su denuncia por mail que, dicho sea de paso, solo hizo el depósito por el monto del arancel de la denuncia, dejando fuera del pago a la ST 13 y al informe de infracciones. O los casos de los dominios EUM518, DOW317, donde entregaron al usuario documentación falsa con firmas apócrifas y que gracias a contar con el calificador en forma directa pudieron evitar ser estafados, porque el informe "on line" es genial, es rápido y permite que el usuario no haga colas, y pierda tiempo dentro del Registro, pero cuando escapa de situaciones estándar, no tiene la capacidad de determinar la veracidad de esa documental que le pretenden entregar.

Es decir, no resuelve el problema al usuario cuando este escapa de las clásicas transferencias. Estadísticamente en el mes de agosto del año 2018, mis colaboradores han procesado e inscripto solamente en el Registro de Automotor, sin contar moto-vehículos, un total de 75 inscripciones iniciales y 236 transferencias. A estos números le debemos agregar otro tanto más de los diferentes trámites que se tomaron y procesaron en el mismo Registro, pero lo que no encuentra antecedente en las planillas de cajas y

escapan al ojo del gran hermano del sistema es la cantidad de consultas, algunas telefónicas otras personales o la cantidad de veces que hemos rellenado trámites de personas que no saben leer, ni escribir o que les faltan los miembros superiores o se encuentran en estado de vulnerabilidad en donde, no solo ejercemos la función de calificar el trámite, sino que también de asesoramiento y ayuda a ese ciudadano.

Trámites que tienen que ver con un sucesorio, con un RPA, un cambio de tipo, documentaciones apócrifas, con la jurisdicción que le corresponde y tantos otros. Como ejemplo, tomemos de referencia el día 7/9/2018, y un Registro, el 14003 Automotor con competencia en moto-vehículos 38003. La atención al público se inició a las 7:30 con el número 398; durante ese día se llegó al número 465 de usuarios atendidos. Es decir que se atendió a 67 personas, un total de 15 gestores y 23 llamados telefónicos con consultas.

De todas esas consultas voy a citar las que más interesantes fueron, a) creación de un correo electrónico para el dominio AYR904, b) ayudar a completar el trámite del mismo dominio completando las ST y los formularios de alta municipal, c) el dominio KAS201 donde al presentar el trámite nos damos cuenta que la firma del adquirente no estaba certificada y en el CETA el vendedor había fallecido, con lo cual le advertimos al usuario de esta situación y de la necesidad de abrir la sucesión como acreedor. Y todo eso en un solo día registral.

Saliendo de Misiones, tomemos Registros de Rosario; Registros 6, 11 y 14 de Rosario realizaron una estadística, durante el mes de agosto. Turnos un promedio de 27 diarios, Site 10 diarios, usuarios particulares 50 diarios, mandatarios 25 diarios. Enmiendas de errores, precarga de transferencia 90%

mensual, errores en precargas usuarios 90% mensual; Inscripciones Iniciales con errores o enmiendas 20% mensual, a modo de ejemplo se enuncian algunos dominios SITE: LSE401; ETS916; AB551RV, TURNOS: TUE722; FRX203; EHU484 Transferencia: MOM605; BVO622; KGR377; HRD813.

ARANCEL COMO SERVICIO

Con todo lo desarrollado hasta el momento podemos asegurar que el arancel debe ser considerado un "servicio", tanto para el Estado como para el usuario, debido a que cumple funciones publicitarias y constitutivas de manera segura y barata, protegiendo al Estado de posibles demandas e implicando un costo cero. Para el usuario es medio barato de adquirir la propiedad de un bien con la certeza de no ser turbado en ese derecho con la seguridad de, en caso de serlo, poder repetir de manera inmediata contra el calificador. Para quienes confundan ambos conceptos aconsejo la lectura del Dictamen N° IF-2013-2981513-PG, del 11 de julio de 2013, referente al expediente 875662001. CSJN, Fallos 243:663;236:22;251:222;259:413.

CONCLUSIÓN

Como conclusión, debemos pensar que estamos ante una revolución, debemos educarnos y educar al respecto para que la misma vaya tomando protagonismo de manera paulatina y progresiva, como una herramienta al servicio del hombre y no en su reemplazo, para optimizar el trabajo no para entorpecerlo, buscando de a poco ir mutando el sistema, con un método inclusivo, considerando a la situación socioeconómica, geográfica en general, protegiendo los derechos y garantías, hasta alcanzar la optimización de un sistema casi perfecto y económico.



FUNDACIÓN CENTRO DE ESTUDIOS REGISTRALES

Especialización, capacitación, promoción y difusión
del Derecho Registral Argentino

www.fucer.com.ar

LA CESIÓN DE FACTURA DE UN VEHÍCULO 0 KM

Análisis normativo y propuestas

Por **Dr. Francisco Raúl Prado**

Resumen

Actualmente, la posibilidad de ceder la posición contractual derivada de una factura de compraventa de un vehículo 0 km no se encuentra regulada en el menú de trámites tipificados en el Digesto de Normas Técnico-Registrales. Sin embargo, los usos y costumbres comerciales fueron admitiendo esta “praxis”, por lo que urge la necesidad de encontrar una solución normativa adecuada y unánime en los distintos Registros Seccionales de la Propiedad del Automotor.

Por aplicación del principio de legalidad, considero que la cesión de los derechos emergentes de una factura debe ser encuadra a la luz de las normas contenidas en el Código Civil y Comercial de la Nación, en cuanto tronco o raíz originaria donde se funda el derecho común para todo el territorio argentino. Y en este camino, el registrador no debe calificar estos acuerdos como una transmisión de la propiedad del vehículo ni exigir la forma solemne de la escritura pública, ya que no se trata de una donación. Por el contrario, este tipo de negocio jurídico debería ser subsumido en el marco jurídico previsto para la cesión de la posición contractual, por lo que sería exigible cumplir la forma escrita y la conformidad del cedido para que sea plenamente eficaz y oponible a terceros.



Introducción

El presente trabajo tiene por objeto analizar el contrato de cesión de la posición contractual emergente de la compraventa de un vehículo 0 km desde una perspectiva dialógica entre el marco normativo del Código Civil y Comercial de la Nación, en tanto derecho común y subsidiario, y el Régimen Jurídico del Automotor, en cuanto legislación específica y diferenciada para este tipo de bienes. Para

llevar adelante este propósito, el estudio se divide en tres secciones principales.

En la primera, abordo las notas específicas del carácter constitutivo del Registro Nacional de la Propiedad del Automotor y los alcances de la inscripción inicial, señalando sus principales rasgos distintivos.

Posteriormente, en el segundo segmento bosquejo, brevemente, algunas nociones sobre la función calificadora del registrador para luego introducirme en el contrato de cesión de la posición contractual resultante de una factura de compraventa, a los efectos de describir su definición legal, partes, objetos, forma y efectos jurídicos, entre otras particularidades.

Por último, en la tercera parte planteo algunas reflexiones finales a modo de cierre y conclusión personal, donde resalto la importancia de arribar a una norma específica para regular la posibilidad de esta cesión. Con esta herramienta normativa, lograríamos una respuesta uniforme y coherente en los distintos Registros Seccionales de la Propiedad del Automotor, distribuidos a lo largo y ancho del país.

I- Primera Parte: El carácter constitutivo del Registro Nacional de la Propiedad del Automotor

Los automotores -y las relaciones jurídicas derivadas de ellos- no tuvieron una regulación propia en la codificación civil y comercial del siglo XIX, debido a que este medio de transporte todavía se encontraba en su etapa embrionaria. Reparemos en el hecho que el primer automóvil que ingresó a nuestro país fue un "Daimler", un triciclo a vapor importado por Dalmiro Varela Castex en 1879, es decir, casi diez años después de redactada nuestra legislación civil y comercial. Y, en 1895, Varela Castex introdujo el

Benz, que se constituyó en el primer vehículo oficialmente patentado en la ciudad de Buenos Aires¹.

En el Código Civil decimonónico, el principio rector estaba regulado en el art. 2.412 (similar al art. 2.279 del Código Civil francés), que consagra la regla que "en materia de muebles la posesión vale título" ("en fait de meubles la possession vaut titre"), siempre que la cosa no sea hurtada o perdida. No obstante, a medida que el uso de este vehículo adquirió notoriedad, primero como objeto de lujo y posteriormente como medio de transporte o herramienta de trabajo, se tornó evidente la insuficiencia de las normas reguladas respecto de las cosas muebles en general.

Así, con la finalidad de identificar posibles hechos delictivos y posibilitar su libre circulación económica, en el año 1958 el Poder Ejecutivo Nacional dictó el Decreto-Ley N° 6.582, en adelante Régimen Jurídico del Automotor (R.J.A.), en virtud del cual se crea el Registro Nacional de la Propiedad Automotor y le otorga carácter constitutivo, en el sentido de que el primer adquirente recién se convierte en "dominus" de la cosa con la inscripción registral.

El mencionado rasgo constitutivo se encuentra plasmado en el propio art. 1° del R.J.A., que reza: "la transmisión del dominio de los automotores sólo producirá efectos entre las partes y con relación a terceros, desde la fecha de su inscripción en el Registro Nacional de la Propiedad del Automotor".

1- Para ampliar sobre la historia de los automóviles en Argentina, puede verse BREBBIA, ROBERTO H.: Problemática jurídica de los automotores, Ed. Astrea, Bs.As. 1982, Tomo I, p. 3 y ss.; MOISSET DE ESPANÉS, LUIS: Dominio de Automotores y Publicidad Registral, Ed. Hammurabi, Bs. As. 1981, p. 17, o BORELLA, ALBERTO O.: Régimen Registral del Automotor, Ed. Rubinzal Culzoni, Santa Fe, 1993, pp. 15 - 16.

A partir de la puesta en vigencia del R.J.A., para llegar a ser dueño de un automotor no se exige la entrega del vehículo ni que se ejerzan actos materiales sobre él, ya que el propio Estado reemplazó la tradición por la inscripción como modo suficiente para adquirir la propiedad en esta clase de bienes. La naturaleza constitutiva de la registración de automotores implica que ella no sólo hace oponible el derecho real de propiedad frente a terceros, como sucede en materia de bienes inmuebles, sino que recién a partir de la inscripción nace el derecho real, aun incluso entre las partes².

Recordemos brevemente que los registros constitutivos son aquellos en los que el derecho real se constituye o transmite dentro del Registro, entendiéndose por ello que la función registral, en estos casos, es esencialmente doble: por un lado, interviene estructuralmente en la constitución o transmisión del derecho real, otorgando al adquirente el título de dominio; por otro lado, asume la función publicitaria que es propia de todo Registro.

El aspecto constitutivo de la inscripción registral adquiere una importancia fundamental en función de preservar los valores de seguridad y certeza jurídica, ya que permite conocer a ciencia cierta quién es el titular del automotor en cuestión. Este asunto es sumamente valioso para prevenir posibles hechos delictivos y salvaguardar el patrimonio de los ciudadanos, razones que justifican que el Estado haya tomado a su cargo la tarea de registrar estos bienes como una forma de garantizar la incolumidad del derecho de propiedad y el pleno goce del derecho a la libertad comercial.

2- Al respecto, Viggiola y Molina Quiroga (2015, p. 38) agregan que "La inscripción del automotor en el Registro tiene carácter constitutivo, lo que equivale a expresar que mientras no se efectúa, no se produce la adquisición del dominio, sin que tenga trascendencia que el comprador haya o no recibido efectivamente la posesión del automóvil".

Una vez que el vehículo se inscribe en el Registro Nacional de la Propiedad del Automotor adquiere un nuevo estatus legal, ya que se convierte en una cosa mueble registrable, sometida a un plexo jurídico especial. Antes de la inscripción inicial, el vehículo no se encuentra en condiciones de circular por la vía pública, sino que sólo se halla en condiciones de ser comercializado por el fabricante, empresa terminal, comprador declarado en despacho o sus concesionarios oficiales.

En consecuencia, el R.J.A. considera, para todos los efectos registrales, como primera transferencia aquella que se inscribe en forma inicial en el Registro, y que tiene por transmitente a la empresa terminal, fabricante, importador o sus concesionarios oficiales, según el caso, y por adquirente al petionario de la inscripción inicial³. En palabras de Viggiola y Molina Quiroga (2015, p. 105): "la inscripción inicial equivale al acta de nacimiento del automotor".

A su vez, el R.J.A. dispone que la inscripción inicial tiene carácter obligatorio⁴, ya que un vehículo (entendido como medio de transporte) recién se transforma en automotor una vez despachada favorablemente su correspondiente registración inaugural. En otras palabras, a pesar de que un vehículo cuente con los medios físicos y tecnológicos para desplazar cosas o personas, recién podrá ser considerado automotor cuando haya concretado su registración. Esto conviene subrayarlo, ya que antes de la inscripción inicial en el Registro, el vehículo se encuentra sometido a

3- Este razonamiento encuentra regulación positiva en el Digesto de Normas Técnico-Registrales en el Título I, Cap. I, Sección 1ª, Parte 3ª, Art. 6º (para automotores nacionales) y en el Título I, Cap. I, Sección 3ª, Art. 9º (para automotores importados).

4- El carácter obligatorio surge de lo normado en el primer párrafo del art. 6º del R.J.A que establece: "Será obligatoria la inscripción del dominio en el Registro Nacional de la Propiedad del Automotor, de todos los automotores comprendidos en el artículo anterior, de acuerdo con las normas que al efecto se dicten".

las reglas generales que rigen la adquisición de las cosas muebles. En cambio, la apuntada registración convierte al vehículo en automotor y lo somete a un régimen especial y diferenciado, dando nacimiento a una nueva categoría de cosas muebles registrales.

II- Segunda Parte: Calificación registral y principio de legalidad

En su labor cotidiana, el registrador debe examinar que los instrumentos que se le presentan reúnan los requisitos exigidos por el ordenamiento jurídico a fin de que puedan ser inscriptos o despachados favorablemente, a través de una actividad especial denominada “función calificadora”. Como afirma Díez Picasso (1978), la calificación es el enjuiciamiento que el registrador realiza sobre la legalidad de los documentos y sobre las calidades y la eficacia de los negocios jurídicos contenidos en ellos.

En este aspecto, es importante remarcar que el encargado de un Registro de la Propiedad del Automotor no califica el título (en el sentido de causa-fuente del acto jurídico que sirve de antecedente a la inscripción), sino que es él quien lo expide. Esto deriva del carácter abstracto⁵ del Registro Nacional de la Propiedad del Automotor, donde no arriban instrumentos que soportan documentalmente el o los negocios jurídicos que sirven de antecedente a la transmisión del derecho real, sino que ingresan rogaciones o peticiones instrumentadas en diversas solicitudes tipos que sólo exteriorizan el consentimiento de las partes.

5- Conviene dejar plasmado que las opiniones doctrinarias no son unánimes en torno al carácter abstracto del Régimen Jurídico del Automotor, ya que existen autores que sostienen que en determinados casos es imposible desentenderse del negocio jurídico base, que es la causa o título de la adquisición del derecho real de dominio. Esto sucede, por ejemplo, en las transferencias ordenadas en el marco de un juicio sucesorio. Sin embargo, el desarrollo de este tema escapa los propósitos del presente trabajo.

Para exponerlo claramente, en virtud de esta naturaleza abstracta, una persona no adquiere el derecho real de dominio sobre un automotor desde la formalización de una compraventa, permuta o donación del vehículo, sino desde la inscripción a su nombre en el Registro.

Desde luego, el Registro de la Propiedad del Automotor tiene como uno de sus principios⁶ fundamentales, el de legalidad, que se traduce en ajustar su obrar conforme al conjunto de normas vigentes. El registrador ocupa un rol central a la hora de examinar la capacidad y legitimidad de las partes, la naturaleza del acto, la correcta identificación del vehículo en cuestión a través de subsumir el trámite o rogación en el cúmulo de leyes que rigen su materia⁷.

Llegado hasta este horizonte de ideas, considero que, ante la ausencia de una regulación específica en el R.J.A., la cesión de la posición contractual derivada de una factura de compraventa de un vehículo 0 km debe ser encuadrada en el marco de las previsiones contenidas entre los arts. 1.636 y 1.640 del Código Civil y Comercial de la Nación -en adelante C.C.yC.N.-, aprobado por Ley N° 26.994. La regulación legal de esta figura responde a los reclamos efectuados por la mayoría de los autores de la doctrina nacional, aunque cabe destacar que la nueva normativa contiene diferencias marcadas con la tipificación que proponía el proyecto de Código Civil de 1998, como asimismo se aparta de algunos consensos doctrinarios que se habían elaborado sobre el tema.

6- Tomando la definición de Cornejo (2017, p. 89) podemos conceptualizar los principios registrales como aquellas “directivas u orientaciones generales en las que se inspira el ordenamiento jurídico, y que desde un punto de vista práctico tienen las siguientes funciones: a) sirven de base previa al legislador para estructurar sus instituciones; b) constituyen instrumentos interpretativos para los diversos actores del sistema; c) facilitan el estudio comparativo de los diferentes ordenamientos registrales”.

El principal efecto jurídico del contrato de cesión de la posición contractual es que el cesionario ocupe el lugar del cedente en el contrato base. Algún sector calificado de la doctrina (Carrer, 2000) opina que no se cede el negocio jurídico, sino que se trata de una operación mucho más compleja, donde lo que se transmite son los derechos y obligaciones que nacen del acuerdo, y que pertenecen a las partes en su calidad de tal.

Por eso, estos autores prefieren hablar de cesión de la posición contractual y no de cesión de contrato. Para decirlo en el lenguaje registral, lo que se cede no es el vehículo, sino la posición de adquirente para petitionar la inscripción inicial ante el Registro Nacional de la Propiedad del Automotor. Esta distinción es de vital importancia, como veremos más adelante, a los efectos de calificar la naturaleza jurídica de este tipo de acuerdos y las formalidades exigidas para celebrarlo.

1) Definición legal de la cesión de la posición contractual

El C.C.yC.N., en su art. 1.636, define este tipo de acuerdos en los siguientes términos:

7- Al respecto, el art. 12 del Decreto 335/88, reglamentario del R.J.A., prevé que, "presentada una petición al Registro, el Encargado procederá a su registración o despacho favorable según cual fuere el contenido de la solicitud y siempre que se cumplan los recaudos exigidos por las normas vigentes en la materia". Y el art. 13 del mismo precepto establece que "en oportunidad de resolver o despachar una petición los Encargados de Registro deberán analizar la situación jurídica registral del automotor y de su titular, la naturaleza del acto cuya inscripción o anotación se petitiona, las peticiones que gocen de prioridad y los actos presentados con posterioridad al trámite que se encuentra a resolución o despacho, cuando se trate de actos que de acuerdo a las disposiciones legales vigentes producen efectos registrales mediante su sola presentación, todo ello, de acuerdo a las normas que rigen la materia y a las disposiciones o instrucciones que imparta la Dirección Nacional".

"En los contratos con prestaciones pendientes cualquiera de las partes puede transmitir a un tercero su posición contractual, si las demás partes lo consienten antes, simultáneamente o después de la cesión".

"Si la conformidad es previa a la cesión, ésta sólo tiene efectos una vez notificada a las otras partes, en la forma establecida para la notificación al deudor cedido".

En función de lo regulado en la norma mencionada, la cesión de la posición contractual resulta procedente cuando se encuentran reunidos los siguientes requisitos: a) que exista un contrato con prestaciones pendientes; b) que al menos una de las partes quiera transmitir su calidad de tal a un tercero; y c) que las restantes partes consientan esa transmisión, antes, simultáneamente o después de celebrado el acto que da cuenta de ella.

2) Partes del contrato. El rol del cedido

La cesión de la posición contractual se configura como un negocio jurídico bilateral, en cuya celebración intervienen dos partes o centros de interés, a saber:

- a-) Cedente: Es aquel que transmite su posición en la relación contractual objeto de la cesión. En nuestra praxis, será el adquirente mencionado en la factura de compraventa de un vehículo 0 km.
- b-) Cesionario: Es aquel que ingresa en el contrato base objeto de la cesión. O sea, sería el petitionario de la inscripción inicial que pretende inscribir el vehículo 0 km en el Registro Nacional de la Propiedad del Automotor.

Ahora bien, en esta figura contractual también interviene el "cedido", que es aquella parte que permanece invariable

en el contrato base. En nuestro tema, estamos hablando de la empresa terminal, fabricante o concesionario que comercializó un vehículo 0 km. Cabe interrogarnos ¿cuál es el rol del cedido?, ¿es necesaria su intervención? Ante el dilema planteado por la fórmula del texto legal, la doctrina abre su cauce a diversas interpretaciones. Para algunos, la conformidad del cedido es elemento constitutivo del contrato de cesión, ya que sin ella el cedente no queda liberado.

En cambio, la tesis contraria sostiene que la conformidad del cedido es un requisito de eficacia para dotarlo de oponibilidad ante terceros. Ahora bien, el art. 1.636 del C.C.yC.N. regula que dicha conformidad puede ser realizada en distintos momentos temporales, lo cual trae aparejada distintas consecuencias jurídicas.

Si la conformidad del cedido se realizó en forma previa o anticipada, al momento de celebrar el contrato-base, es necesario notificar al cedido para que la cesión produzca sus efectos traslativos. Y la forma prescripta para esta notificación es el instrumento público o privado de fecha cierta (Conf. art. 1.620 del C.C.yC.N.).

Si la conformidad del cedido se presta simultáneamente a la cesión, es decir, concurren la manifestación de voluntad del cedente, cesionario y cedido, la cesión produce plenos efectos jurídicos desde su celebración.

Por último, si la conformidad del cedido se realiza con posterioridad a la cesión de posición contractual, ésta recién resulta eficaz y oponible a partir de dicha manifestación de voluntad.

Es importante remarcar que en el supuesto que el cedente no manifieste su conformidad, el contrato de cesión no resulta oponible ni al cedente ni al resto de los terceros, ante

quienes seguirá obligado el cedente. Para nuestro caso de laboratorio bajo examen, el registrador debe corroborar la existencia de la conformidad del cedido para que la cesión de la posición contractual sea plenamente eficaz, ya que la inscripción inicial del automotor a nombre del cesionario no sólo tiene efectos constitutivos sino también publicitarios.

3) Objeto

El principio general en nuestro ordenamiento jurídico es la posibilidad de ceder la posición contractual en cualquier tipo de acuerdos con prestaciones pendientes de ejecución, salvo que sea “*intuitu personae*”⁸, o que existe una prohibición convencional o legal de ceder (Conf. arts. 398 y 1.616 del C.C.yC.N.). Expresado en términos registrales, para ceder la posición contractual de una factura de compraventa de un vehículo 0 km, es preciso que el comprador no haya cumplido su prestación de inscribirlo a su nombre en el Registro de la Propiedad del Automotor. Esta se explica en el hecho que el objeto del contrato de cesión no es el vehículo, sino el plexo de derechos, obligaciones y facultades inherentes a su calidad de adquirente en el contrato de compraventa.

4) Forma

En este punto, en la doctrina podemos encontrar distintas corrientes interpretativas:

- a) Para un grupo de autores, por aplicación del principio “*accessorium sequitur principale*”, consideran que el contrato de cesión de la posición contractual debe

8- Son aquellos contratos celebrados teniendo en cuenta determinadas condiciones personales de las partes, consideradas esenciales y determinantes, ya que no pueden ser suplidas por otra persona.

instrumentarse de acuerdo con la forma prescripta para el contrato-base.

- b) Otra posición sostiene que las normas del C.C.yC.N. no exigen ninguna forma para este tipo de acuerdos, por lo que rige el principio de libertad de formas.
- c) Una tercera vía sostiene que la cesión de la posición contractual es una especie dentro del género cesión⁹, por lo que cabe aplicar las reglas contenidas en el art. 1.618 del C.C.yC.N. que impone la forma escrita, salvo aquellos casos en que se admite expresamente la transmisión del título por endoso (v.g. depósitos a plazo) o por entrega manual (títulos al portador). Excepcionalmente, el ordenamiento jurídico exige rigurosamente la celebración de una escritura pública, como la cesión de derechos hereditarios, la cesión de derechos litigiosos, o la cesión de derechos derivados de un acto instrumentado por escritura pública.

En nuestra materia, algunos autores expresan que la cesión de la posición contractual de la factura de compraventa de un vehículo 0 km debe formalizarse a través de una nota pura y simple, firmada por el cedente y el cesionario al dorso de la factura. Mascheroni (2015) sostiene que, comentando la norma del art. 1.618 del C.C.yC.N., “al no enunciar expresamente la cesión de factura de venta de un automotor nuevo, debemos interpretar que no es necesaria la escritura pública para ella, sino su simple endoso o entrega manual”.

9- Metodológica y estructuralmente, el Código Civil y Comercial de la Nación incluye algunas disposiciones relativas a la cesión de derechos en general y, posteriormente, regula algunos subtipos que ameritan normas específicas de acuerdo con las particularidades del negocio o los derechos cedidos, tales como la transmisión de créditos, de deudas, de posición contractual, de créditos en garantía, de créditos prendarios y la cesión de derechos hereditarios.

En idéntica sintonía, Cornejo (2017, págs. 105-106) afirma que “no es necesario ningún recaudo específico para el endoso de dicha factura, ni aun la certificación de firmas de las partes actuantes. Se arriba a esta conclusión, atento que, tratándose la cesión de un contrato entre vivos, y no un trámite en sí ante el Registro, no hay fundamento para exigir una certificación de firmas. Máxime cuando el propio Código Civil y Comercial de la Nación, que dispone los requisitos del contrato de cesión no prevé la necesidad de certificar las firmas de las partes intervinientes. Por lo tanto, sería suficiente la firma del cedente y cesionario, y la correcta individualización del objeto, para tener por formalizado el contrato”.

En este punto, mi tesis es que el contrato de cesión de la posición contractual emergente de una factura de compraventa de un vehículo 0 km debe instrumentarse por escrito, por aplicación de la regla general prescripta en el art. 1.618 del C.C.yC.N. Y, como todo contrato, se requiere el concurso de voluntades del cedente y cesionario, sin perjuicio de lo explicitado sobre la conformidad del cedido. Por lo tanto, en aras a la simplificación de este tipo de acuerdos y la dinámica que tiene la comercialización de vehículos en nuestro país, lo aconsejable es que la cesión de la posición contractual se instrumente por escrito mediante una nota pura y simple, firmada por el cedente, cesionario y cedido al dorso de la factura de venta, donde especifiquen con claridad el vehículo y los alcances de dicho acuerdo. Esta solución no sólo facilitaría la prueba de este tipo de vínculos, sino que posibilitaría la rápida inscripción inicial del vehículo, incorporándolo a su nuevo estatus jurídico de cosa mueble registrable con todas las implicancias que ello trae aparejado al ingresar al Registro Nacional de la Propiedad del Automotor.

5) Otras cuestiones anexas

Ahora bien, ¿qué sucede que si pesa sobre el cedente una inhibición general de bienes? ¿Esta inhibición impide la inscripción del automotor a nombre del cesionario-peticionario de la inscripción inicial?

Para responder estas inquietudes, debemos tener en cuenta lo apuntado anteriormente, en el sentido que sólo se considera como primera transferencia, para todos los efectos registrales, la que se inscribe en forma inicial en el Registro y tiene como transmitente al fabricante, empresa terminal, comprador declarado en despacho (para los automotores importados) o sus concesionarios oficiales y el peticionario de la inscripción inicial.

En consecuencia, por aplicación analógica de lo normado en la Circular DN 1/2009 (de fecha 28/09/2009), así como son inoponibles a la inscripción inicial las anotaciones de carácter personal que pesan sobre empresas terminales, fabricantes autorizados, compradores declarados en despacho, o sus concesionarios oficiales, tampoco resultaría oponible la inhibición del cedente. El fundamento de esta interpretación es que la inhibición general de bienes sólo impide ejercer actos de disposición sobre bienes y derechos efectivamente incorporados a un patrimonio, situación que no se encuentra configurada en el cedente de su posición contractual.

Relacionado con el argumento anterior, en el supuesto que el cedente sea casado y se encuentre vigente el régimen de comunidad de bienes, no resulta exigible el asentimiento conyugal en los términos del art. 470 del C.C.yC.N. Esta solución se funda en que el texto legal exige el asentimiento del cónyuge para enajenar o gravar bienes registrables

y, como vimos, el vehículo 0 km no inscripto se rige por las normas generales de las cosas muebles.



III- Tercera Parte: Reflexiones finales

Actualmente, la posibilidad de ceder la posición contractual derivada de una factura de compraventa de un vehículo 0 km no se encuentra regulada en el menú de trámites tipificados en el Digesto de Normas Técnico-Registrales, emanado de la Dirección Nacional de los Registros Nacionales de la Propiedad del Automotor y de Créditos Prendarios, en cuanto órgano de aplicación del R.J.A.

No obstante, los usos y costumbres vinculados al tráfico comercial de vehículos fueron admitiendo esta "praxis", por lo que urge la necesidad de brindar una respuesta normativa adecuada y uniforme en los distintos Registros Seccionales de la Propiedad del Automotor distribuidos en todo el país.

Por aplicación del principio de legalidad, considero que la cesión de los derechos emergentes de una factura debe ser encuadrada a la luz de las normas contenidas en el C.C.yC.N, en cuanto tronco o raíz originaria donde se funda el derecho común para todo el territorio argentino. Esta aplicación subsidiaria de las reglas del cuerpo

civil y comercial encuentra su punto de apoyo en la propia Constitución Nacional y el proceso de génesis del Estado Nacional argentino.

Concretamente, entre las atribuciones que le corresponden al Estado Nacional se encuentra la facultad de dictar los Códigos enunciados en el anterior art. 67, Inc. 11 (hoy art. 75, Inc. 12) de la Carta Magna. En este tópico, Argentina se aparta del modelo constitucional estadounidense, donde cada estado local regula autónomamente lo atinente a las relaciones jurídicas que se desarrollan en su territorio.

Por el contrario, en pos de constituir la unidad nacional y alcanzar los objetivos enunciados en su Preámbulo, nuestra Ley Fundamental previó que lo más conveniente sería que las instituciones jurídicas sustantivas o de fondo sean reguladas por el Estado Nacional, sin perjuicio de que dichas normas sean aplicadas por las provincias a través de sus propias administraciones de justicia. Así, el gobierno central se reservó para sí el dictado de cuerpos orgánicos y sistemáticos de leyes, llamados Códigos, en el entendimiento que serían la legislación común o compartida en todo el territorio argentino.

Vale la pena recordar las palabras de Alberdi (2010, p. 52), considerado el padre del constitucionalismo argentino, que sostenía: “la legislación civil y comercial argentina debe ser uniforme como ha sido hasta aquí. No sería racional que tuviésemos tantos códigos de comercio, tantas legislaciones civiles, tantos sistemas de hipotecas, como provincias. La uniformidad de la legislación, en estos ramos, no daña en lo mínimo las atribuciones de soberanía local y favorece altamente el desarrollo de nuestra nacionalidad argentina”.

Retomando sobre nuestro camino, cabe remarcar que la posibilidad de ceder una factura de un vehículo no debe ser encuadrada normativamente como una transmisión de la propiedad del automotor, ya que el derecho real de dominio recién nace con la inscripción inicial en el Registro. Por lo tanto, no cabe calificar este tipo de acuerdos como una donación del automotor, ni aplicar la regla del art. 1.552 del C.C.yC.N. que exige la escritura pública como formalidad para este tipo de negocios jurídicos.

Específicamente, el registrador debe subsumir la cesión de la posición contractual resultante de una factura de un vehículo 0 km en las normas del C.C.yC.N., las cuales regulan este tipo de acuerdo como una especie del género cesión de derechos. Por ello, al momento de analizar la legalidad de la rogación, el encargado debe controlar que se hayan cumplido la forma escrita y la conformidad del cedido para que este tipo de acuerdos sea plenamente válido y oponible a terceros.

Por una cuestión de simplicidad y economía registral, sería aconsejable instrumentar este tipo de acuerdo, al dorso de la factura de venta, con una mera nota suscripta por cedente, cesionario y cedido, donde se individualice el objeto de la cesión y se deje en claro que el cesionario será el peticionario de la inscripción inicial ante el Registro Nacional de la Propiedad del Automotor.

En definitiva, sería pertinente que en un futuro cercano la Dirección Nacional, en cuanto encargada del Registro Nacional de la Propiedad del Automotor, dicte una normativa específica que genere homogeneidad, tanto en el ámbito externo como en el interno, para que los usuarios del sistema registral conozcan a ciencia cierta cómo debe instrumentarse la cesión de la posición contractual y obtener la rápida inscripción inicial del automotor.

Sólo las leyes y su observancia pueden lograr una respuesta unánime, que armonicen plenamente la seguridad jurídica y la libre circulación económica de bienes, valores fundamentales para la existencia de un estado de derecho social y democrático.

BIBLIOGRAFÍA

- Agost Carreño, Oscar:** *Análisis Práctico del régimen jurídico automotor*; 1ª Edición, Córdoba, Advocatus, 2011.
- Alberdi, Juan B.:** *Bases, Eamp S.A.*; 1ª Edición, Buenos Aires, 2010.
- Borella, Alberto O.:** *Régimen Jurídico del Automotor*; Ed. Rubinzal Culzoni, Santa Fe, 1993.
- Caramelo, Gustavo - Picasso, Sebastián - Herrera, Marisa:** *Código Civil y Comercial de la Nación Comentado*; 1ª Edición, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Infojus, 2015.
- Carrer, Mario:** *Cesión de posición contractual*; Academia Nacional de Derecho y Ciencias Sociales de Córdoba. Premio Dalmacio Vélez Sarsfield. Tesis sobresalientes, Argentina, 2000.
- Cornejo, Américo A.:** *Derecho Registral*; 4ª Reimpresión, Astrea, Buenos Aires, 2014.
- Cornejo, Javier:** *Cuestiones registrales del Régimen Jurídico del Automotor*; 1ª Edición, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Fundación Centro de Estudios Registrales, 2017.
- Mascheroni, Eduardo:** *La Cesión de Factura en el nuevo Código Civil y Comercial*; Revista Panorama Registral del 6/4/2015 disponible en <http://panoramaregistro.blogspot.com/2015/04/la-cesion-defactura-en-el-nuevo-codigo.html>
- Molina Quiroga, Eduardo - Viggiola, Lidia E.:** *Régimen Jurídico del Automotor*; 3ª Edición, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, La Ley, 2015.
- Nicolau, Noemí - Hernández, Carlos:** *Contratos en el Código Civil y Comercial de la Nación*; 1ª Reimpresión, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, La Ley, 2017.
- Sabene, Sebastián E.:** *Derecho Registral: una perspectiva multidisciplinaria*; 1ª Edición, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, La Ley, 2017.
- Sticcone, Mónica:** *Régimen Registral del Automotor*; 1ª Edición, Rosario, 2014.
- Sagüés, Néstor Pedro:** *Manual de Derecho Constitucional*; 1ª Edición, Buenos Aires, Astrea, 2007.
- Viggiola, Lidia E. - Molina Quiroga, Eduardo:** *Decreto Nacional 335/88*; 1ª Edición, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Fundación Centro de Estudios Registrales, 2017.

REGISTRO NACIONAL DE LA PROPIEDAD DEL AUTOMOTOR

Un servicio público
con gestión privada
orientado al usuario

A partir del proceso de modernización y despapelización, el registro ha alcanzado los niveles actuales de eficiencia en sus prestaciones y pone su infraestructura a disposición de otros organismos públicos y privados.

Entre ellos los principales aspectos positivos del sistema se destacan:

- ✓ La protección de los derechos de los propietarios de automotores y motovehículos, garantizando la seguridad jurídica de las transacciones entre las partes.
- ✓ La contribución al afianzamiento general de la seguridad jurídica, mediante la central única de inhibiciones.
- ✓ La provisión de información confiable sobre el parque automotor y de motovehículos, disponible para ser utilizada por organismos tanto públicos como privados.
- ✓ La eficiencia y celeridad de los trámites para el usuario.
- ✓ La facilidad de acceder a los trámites web, sin la necesidad de concurrir a una seccional.

- ✓ El asesoramiento profesional para resguardar el patrimonio de los usuarios. En todas las ciudades del país hay un registro seccional. Donde no hay internet, cajeros automáticos, escribanos, o juzgados, hay un Encargado que aconseja cómo vender o comprar un automotor, cómo instrumentar una prenda, cómo resguardar la responsabilidad del titular.
- ✓ La eficiencia como ente recaudador y fiscalizador de impuestos.
- ✓ La contribución a la creación de empleo, sin que el mismo implique una expansión de los planteles de la administración pública.
- ✓ La autonomía financiera, en tanto y en cuanto los fondos que sostiene al sistema no provienen del tesoro nacional.

En momentos en que la necesidad de modernizar el Estado, para hacerlo más eficiente y orientarlo hacia el ciudadano es un tema central en la agenda social y política, las transformaciones en el Registro Nacional de la Propiedad del Automotor aparecen como modelo posible de modernización orientada al usuario.



Asociación Argentina de
Encargados de Registros de la
Propiedad del Automotor



REPOSICIÓN DE PLACA POR SITE Y TÍTULO DIGITAL

¿Debe subsistir el requisito de presentación del título digital al peticionarse una reposición de placa por S.I.T.E.?

Por **Débora Beatriz García de Cattani**



I. INTRODUCCIÓN

Siendo el tema central de este XIII Congreso Nacional de Encargados de Registro, la “Modernización y Seguridad Jurídica”, vale la pena mencionar la primera Disposición del año 2017, (DN 1/17), que explica algunas razones de conveniencia y necesidad del uso de las nuevas tecnologías en la gestión registral.

Entre otras, y parafraseando al Dr. Oscar Agust Carreño, “... Lo que buscó dicha normativa es lograr una reducción en el tiempo de procesamiento de los trámites registrales, como la eliminación de errores humanos en la carga de datos en los sistemas informáticos, así como agilizar las tramitaciones...”¹. Es importante para preservar el

medio ambiente, la “despapelización” (v.gr., Circular DN N°21/2018, que dispone: “... en lo sucesivo las Solicitudes Tipo “TP” se impriman por duplicado y no por triplicado”.

La modernización ha llevado a implementar trámites por el sistema electrónico, al que llamamos S.I.T.E. (Sistema de Trámites Electrónicos). Varios de estos trámites, están relacionados con la identificación del automotor, en el caso que nos ocupa, la Reposición de Placas.

Debemos distinguir dos cuestiones fundamentales antes de abordar de lleno el tema, que son la identidad y la titularidad del usuario. Esto es, el sistema informático debe garantizar al usuario que su identidad quedará debidamente acreditada y resguardada; mientras que -al propio tiempo-, la titularidad de su automotor quedará demostrada. En otras palabras, la modernización debe preservar la seguridad jurídica.

Y es imperioso también remitirnos, como una herramienta crucial de la prueba de identidad y titularidad, a la necesaria bancarización paulatina del sistema de pagos, tal reina hoy en el mundo moderno; sistema que sólo será eficaz, si va acompañado de la inmediatez en las transferencias y disposición de la información en cabeza tanto de quien efectúa el pago, como de aquel que lo recibe.

1- OSCAR AGOST CARREÑO: “Comentarios sobre normas generales para Encargados e Interventores de Registros del Automotor”, Ed. FUCER, 1ª edición, abril 2018, p.19.

Dicho esto, nos adentraremos en nuestra cuestión. Hoy, que el título papel ha sido reemplazado por el Título Digital, ¿tiene sentido seguir exigiendo como requisito para obtener la Reposición de Placa metálica gestionada por S.I.T.E., la exhibición del Título Digital? ¿La exigencia del Título Digital desnaturaliza la modernización deseada al momento de su implementación? ¿Es necesario seguir “imprimiendo” un documento que está destinado a ser guardado en formato digital?

II. DESARROLLO

El trámite que tradicionalmente conocemos de Reposición de Placa metálica exige como requisito que, además de la Solicitud Tipo 02, el titular peticionante presente el Título del Automotor o Moto-vehículo (cfr. Tít. II, Cap. XIX, Art. 2° DNTR).

He aquí un primer cambio en aras de la modernización de nuestro Estado: ya casi no se observan casos de Reposición de Placa mediante S.T. 02, sino que -en su mayoría- son formalizados con “T.P.” (cfr. DI 70/14). Así, los datos son cargados empleando una computadora, en lugar de ser manuscritos, con la claridad y legibilidad que esto conlleva.

En ese sentido, la “T.P.” será impresa, tanto en el caso que el Registro actúe como admisor (si el usuario se presenta sin una precarga), como si el usuario solicitó el trámite vía electrónica (S.I.T.E.) y cargó los datos por su cuenta, con la comodidad y tranquilidad que no encontrará en un Registro en el que hay mucha gente. Y sólo se imprimirá el trámite, luego de haber revisado si los datos consignados en la “T.P.” eran correctos.

Entonces, y centrándonos en el caso que tengamos una precarga, además de contar con la posibilidad de evitar errores en la confección de la “T.P.”, también se otorga al usuario la posibilidad de solicitar el trámite vía electrónica (S.I.T.E.), sin acudir al Registro. Pero aquí es donde surgen

los interrogantes propios de un sistema tradicional, presencial y latino:

A. Identidad:

¿Cómo podemos estar seguros de que realmente es el titular quien está solicitando la Reposición de Placas?

Y la respuesta la da el propio sistema, cuando el usuario debe optar por hacer el pago del trámite en el Registro, o realizarlo por V.E.P. (Volante Electrónico de Pago).

A 1. Si el usuario opta por pagar en el Registro, previo a la concreción del trámite, será el propio Registro quien acreditará la identidad del solicitante, antes de la impresión de la Solicitud Tipo “T.P.”, con la exhibición del D.N.I. del titular (o formas de acreditación previstas en el D.N.T.R., cfr Tít. I, Cap. IV).

A 2. Si, en cambio, opta por realizar el pago vía V.E.P, los sistemas bancario e impositivo cruzarán la información entre el nombre ingresado y la titularidad de la cuenta de la que el usuario pretende sacar los fondos para pagar. Si es propia, quedará validada la identidad del peticionante. Y esta posibilidad de validación de la identidad es posible gracias a un continuo avance hacia la bancarización. Bancarización en una sociedad que ha estado completamente aferrada al uso del dinero en efectivo para realizar todo tipo de pago y que -en muchos casos-, no veía necesidad de poseer una cuenta bancaria. Pensemos que algunos sueldos se cobran aún en efectivo, para tomar conciencia de la resistencia que generó el sistema de pago electrónico en nuestra sociedad.

B. Titularidad:

Adentrándonos en la segunda de las cuestiones, la titularidad del automotor, debemos decir que -hasta la entrada en vigencia del Título Digital-, cada modificación que debiera

hacerse, o que el usuario quisiera dejar plasmada, imperiosamente debía escribirse en el Título Papel.

En la actualidad, toda modificación que sufre el dominio queda plasmada en el Título Digital, y simplemente basta con reimprimir la Constancia de Asignación de Título (C.A.T.). En efecto, al reimprimir la C.A.T., el título arrojará que el dominio posee un ejemplar de placa duplicado. Y es aquí donde nos preguntamos, ¿para qué es necesario presentar el Título Digital impreso, en un trámite de Reposición de Placa vía S.I.T.E.? Evidentemente, no vamos a escribirle nada al Título en forma manual, y el trámite quizás hasta se pagó por V.E.P.; es decir, la identidad de quien lo solicitó ha quedado acreditada, ya sea en forma provisoria hasta que el Registro termine de acreditarla, o en forma definitiva si realizó el pago electrónico.

Claro que, como planteábamos en nuestro introductorio, aún debemos trabajar para que los sistemas bancario e impositivo, permitan visualizar de manera instantánea la acreditación del pago de los trámites S.I.T.E. No sólo para tranquilidad del emisor y destinatario del pago, sino para poder agilizar los tiempos de control en las cuentas de Caja, además de querer implementar el sistema en lugar de preferir la inmediatez del efectivo.

Es decir, si en forma inmediata se acredita el pago en el Registro, a éste le conviene antes que recibir efectivo, con la consiguiente seguridad que ello implica frente a eventuales robos, y el trastorno de tener que contabilizar el efectivo al final del día. Y al usuario también le resultará mucho más seguro deambular por la vía pública sin efectivo. Pero, si no logramos la acreditación inmediata, preferiremos el contacto con el efectivo, a los efectos de contar con la contraprestación al momento de haber prestado el servicio. Si queremos avanzar en el sistema de pagos hacia una bancarización, el tema que estamos tratando en este párrafo resulta crucial.

En síntesis, tanto identidad, como titularidad, han quedado probadas y resguardadas en el marco del Sistema Informático de Trámites Electrónicos.

Entendemos que la modernización intenta ahorrar tiempo y trabajo a los usuarios y, a la vez, llevarles la comodidad de poder hacer los trámites “en pantuflas desde su casa” (al decir de la Dra. Mónica Maina Mirolo). Si es así, debemos obviar requisitos que son contrarios a la digitalización. De otra forma, estaríamos borrando con el codo lo que escribimos con la mano, al obligar la impresión de un documento que está destinado a no plasmarse en soporte papel.

Desde ya que, si el usuario extravió el título y necesita por alguna causa el mismo, podrá recurrir al trámite de la ¿reasignación de la C.A.T. o el Duplicado de Título sigue vigente para el Título Digital? Tema para otra ponencia...

Sin embargo, una vez que le llega a su mail la C.A.T., sólo bastará con que busque en su casilla de correo, los códigos necesarios para volver a imprimirlo. Y lo tendrá en su poder, con todos los hechos que se fueron suscitando a partir de la adquisición del automotor, porque el Título Digital es, por ley, un documento dinámico y no estático (cfr. Disposiciones DN 393/17 y 396/17, Circular DN 60/17).

Entonces, el Título Digital concreta los principios de “especialidad y determinación” de manera harto más acabada que el Título Papel. Ergo, debemos aspirar a que sea impreso sólo cuando estrictamente se requiera, porque ese es el sentido de la digitalización. Justamente, el mundo camina hacia la despapelización, en ese rumbo encuadra el Título Digital. Y en el caso de una Reposición de Placas solicitada por S.I.T.E., si el usuario tiene Título Digital, estamos convencidos de que se torna obsoleto el requisito de exigencia de presentación del Título. Con mayor razón si paga por V.E.P. (con el consiguiente “plus” de acreditación de identidad).



III. CONCLUSIÓN

La modernización tiene como objetivos, optimizar el tiempo de los pobladores, evitar errores en la carga de datos en los formularios, permitir realizar pagos desde el propio domicilio del usuario, evitar la evasión impositiva, despapelizar para cuidar el medio ambiente. La D.N. ha tomado muchas medidas en este sentido; una de ellas, la implementación de los trámites vía S.I.T.E., y el pago por V.E.P. Otra, el Título Digital, que no está destinado a ser impreso, sino guardado en un archivo de datos.

Debemos reflexionar sobre la importancia de requerir la exhibición del Título de Propiedad del Automotor, sólo cuando la circunstancia lo amerite, puesto que la seguridad jurídica del sistema registral radica en la eficacia de la registración y no en el tipo de soporte que se emplee para ella. Y en estos tiempos, el soporte por excelencia es el digital. Sin embargo, si seguimos exigiendo la "presentación impresa" del soporte digital en los mismos casos que cuando el Título era sólo en formato papel, entonces la modernización deja de ser verdaderamente tal.

La conexión entre el sistema bancario, la A.F.I.P. y D.N. hoy nos permite realizar pagos de trámites que antes sólo podían hacerse de manera presencial (y mayormente en efectivo) ante el Registro Seccional.

Es cierto que el trámite de Reposición de Placas es parcialmente presencial, desde que el usuario debe firmar la "T.P." en el Registro Seccional, y retirará las Placas Provisionarias. Pero no menos cierto es que le insume tiempo extra el hecho de tener que imprimir el Título, o buscarlo si ya lo tiene impreso. Sin embargo, no sólo es una cuestión de tiempo o trastorno, sino que estamos yendo contra los objetivos del Plan de Modernización del Estado, aprobado por Decreto 434/16. Debemos acostumbrarnos a trabajar con los datos que nos brinda el sistema, y no leyéndolos de un papel.

A todos nos cuesta adaptarnos a los cambios, más aún a las generaciones que no nacimos con la computadora ni el celular. Pero el Estado debe acompañar los cambios que tienen lugar en el mundo, implementando la digitalización para mejorar la calidad de vida de sus habitantes. Todos hemos despotricado contra el Título Digital porque durante toda la vida habíamos tenido la libreta, o el papel verde, o el azul. Ni siquiera habíamos imaginado poder pedir una Reposición de Placas por medio de un sistema que no fuera el presencial.

Pero aquí estamos, tratando de dar un paso más aún, no para evitar el contacto del usuario con el Registro Seccional, no para pretender un sistema anglosajón que no es propio de nuestra identidad, no para que desaparezcan los Registros, sino para sostener que ha dejado de ser requisito necesario en el trámite que nos ocupa, la presentación del Título Digital.

Afirmamos que la modernización que la D.N. ha implementado al incluir la Reposición de Placas entre los trámites que pueden solicitarse por S.I.T.E., no requiere la presentación del Título Digital, quedando absolutamente resguardada la seguridad jurídica.

Que la D.N. provea en consecuencia.



¿PENSÁS EN LOGÍSTICA?
PENSA EN CORREO ARGENTINO

- FLEXIBILIDAD
- INTEGRACIÓN
- RECEPCIÓN
- WAREHOUSING
- PICKING

- LOGÍSTICA INVERSA
- SOPORTE
- DISTRIBUCIÓN
- VALOR AGREGADO

SOLUCIONES EN
**LOGÍSTICA
INTEGRAL**

Atención exclusiva
0810-444-0280 / 011-5941-3333
www.correoargentino.com.ar

 **CORREO
ARGENTINO**
LOGÍSTICA



México 3038 (1223) Capital Federal. Tel. 4956-1028, 4931-3470/ 8459 / 8595 /8741. Fax 4932-6345