

• REUNIONES
DELEGACIONES
ZONALES
CABA - NEA -
MAR y SIERRAS

• CONSIDERACIONES
SOBRE
VERIFICACIÓN
FÍSICA DE
AUTOMOTORES

• AUTOS
ARMADOS
ARTESANALMENTE

Reunión de Comisión Directiva LA DIRECTORA NACIONAL CON AAERPA



Ciclo académico 2020

DIPLOMATURA Y CURSO DE CAPACITACIÓN CONTINUA



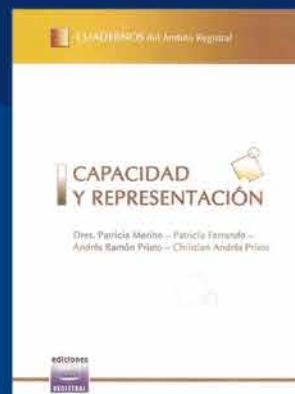
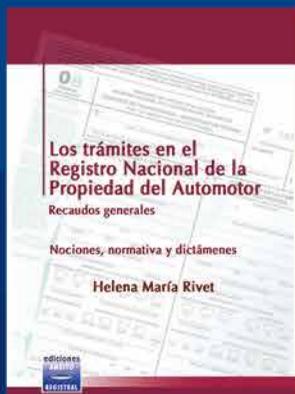
UNIVERSIDAD DE CIENCIAS
EMPRESARIALES Y SOCIALES


Asociación Argentina de
Encargados de Registros de la
Propiedad del Automotor



**RESPONSABILIDAD DEL ESTADO
ANTE ERRORES Y DELITOS COMETIDOS
POR ENCARGADOS DE REGISTROS**

EDICIONES ÁMBITO REGISTRAL



Este editorial fue escrito en la última semana de marzo. Es decir, en pleno “aislamiento social, preventivo y obligatorio” decretado por el Poder Ejecutivo nacional. Es de público conocimiento los motivos que generaron esa medida: los estragos que puede producir en nuestra sociedad el Covid-19.

En consecuencia, solo tenemos una certeza: aislarnos y cumplir a rajatabla las instrucciones y precauciones que debemos adoptar, impartidas por las autoridades sanitarias y no los miles de consejos que circulan en los medios virtuales de comunicación, sin posibilidad de constatar la veracidad de la fuente informativa.

Ya que mencionamos las redes virtuales, es oportuno aclarar que en esta edición publicamos el comienzo del ciclo académico 2020, en lo atinente a la “Diplomatura Régimen Jurídico del Automotor” y “Curso de Capacitación Continua”. Pues bien, no vemos, hasta este momento, la posibilidad de respetar las fechas de inicios de dichas actividades, pero sí es necesario resaltar que las autoridades de AAERPA y FUCER están evaluando posibles alternativas, según transcurran los acontecimientos que nos aqueja.

En ese sentido, todos los órganos de comunicación de la Asociación y de la Fundación están preparados para comunicar en tiempo y forma las medidas que se adopten al respecto.

Por ahora, no hay mucho más que decir; solo sugerirles a los registradores, colaboradores y a sus grupos familiares que no se saturen de información, que dediquen un tiempo prudencial a las noticias y un tiempo generoso a otras tareas.

En fin, hoy nos comprometemos por la salud de todos aislarnos y prevenir para que el mal sea menor. Recuerdo que mi madre, ante una adversidad, repetía un viejo dicho: “éramos pocos y encima parió la abuela”. Pero también decía con sentido esperanzador: “siempre que llovió, paró”. Hagamos un esfuerzo a conciencia todos juntos.

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 XXIV
Edición N° 113
ABRIL de 2020

SUMARIO

S U M A R I O

07 REUNIÓN DE COMISIÓN DIRECTIVA

10 *Ciclo académico 2020*
DIPLOMATURA Y CAPACITACIÓN CONTINUA

13 *AAERPA en el país*
REUNIONES DE DELEGACIONES ZONALES

16 **VERIFICACIÓN FÍSICA DE AUTOMOTORES**
Por Ricardo L. Larreteguy

19 **AUTOS ARMADOS ARTESANALMENTE**
Por Rafael Luna

22 **LA HORA DE LOS REGISTROS
SECCIONALES INCLUSIVOS**
Por Gualberto A. Dome

28 **LAS UNIONES CONVIVENCIALES Y EL RJA**
Por Juan P. Cerana

39 **RESPONSABILIDAD DEL ESTADO ANTE ERRORES
Y DELITOS DE LOS ENCARGADOS DE REGISTROS**
Por Silvina Bustos



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

LA DIRECTORA NACIONAL PARTICIPÓ EN LA REUNIÓN DE COMISIÓN DIRECTIVA

En la primera reunión del año de la Comisión Directiva de AAERPA, convocada por su presidente, Dr. Álvaro González Quintana y realizada el 6 de febrero, participó la

Dra. María Eugenia Doro Urquiza, nueva directora nacional de la DNRPA, nombrada recientemente por el Poder Ejecutivo.



Si bien la funcionaria asumió hace poco tiempo, durante el desarrollo del encuentro, al cual tuvo la gentileza de asistir, los integrantes de la Asociación expusieron asuntos de importancia para tratar a la brevedad. Así, se planteó la posibilidad de una mejor administración de los turnos y del SURA; la viabilidad de la discriminación de los VEP, que depende de AFIP; aspectos de la firma digital, y la modificación del convenio realizado con la Secretaría de Modernización.

Además, se abordó las designaciones pendientes, el seguro de caución, la continuidad del encargado suplente como interventor, en caso de fallecimiento o retiro del encargado titular, hasta que se concurse dicho cargo.

También se trató el tema de las Delegaciones que no tienen un flujo importante de usuarios y sustento para seguir funcionando.



Por su parte, la Dra. Doro Urquiza agendó los temas tratados y manifestó su compromiso para trabajar en conjunto con la DN como pilares fundamentales del sistema. A su vez, explicó que entre las diversas cuestiones urgentes -abordadas en el comienzo de su gestión- están el faltante de cédulas, para lo cual se procedió a la compra de ellas, como también las placas y los formularios necesarios para solucionar el problema, el que estaría resuelto en marzo. Con relación a los emolumentos, dijo que se está trabajando en diversos aspectos de esa situación.

Finalmente, recalcó su convicción respecto de que la seguridad jurídica es la esencia del sistema registral

que calificó entre los mejores del mundo, y que todos los proyectos e iniciativas tendrán la seguridad jurídica como su guía. Destacó que el objetivo será modernización con seguridad jurídica, y que las medidas que se impulsen deberán ser aquellas que los actores del sistema registral entiendan como convenientes y no el resultado de una imposición de otro organismo estatal.

Con ese criterio destacó que se revisarán las normas dictadas en los últimos tiempos, proponiendo a ese efecto reuniones mensuales de trabajo con funcionarios de la DN y representantes de AAERPA.





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.

Ciclo Académico 2020

DIPLOMATURA EN RÉGIMEN JURÍDICO DEL AUTOMOTOR



El 27 de marzo debían iniciarse las clases de la Diplomatura en Régimen Jurídico del Automotor. Como ustedes ya saben, dadas las actuales circunstancias, de público conocimiento, se prorrogó dicho inicio y oportunamente se informará al respecto. En el cronograma original estaba previsto el cursado de 32 clases, un viernes por mes, de 9 a 13:30 y de 15 a 19:30 horas en la sede de FUCER, Moreno 433, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, finalizando el ciclo el 16 de octubre. Esta planificación tendrá algunas modificaciones y se comunicarán a los inscriptos según la evolución de los acontecimientos.

Este año la Diplomatura es dictada por la Fundación Centro de Estudios Registrales (FUCER), en el marco del convenio de colaboración con el Departamento de Posgrado de la Universidad de Ciencias Empresariales y Sociales (UCES) y la Asociación Argentina de Encargados de Registros de la Propiedad del Automotor (AAERPA).

• Unidad Académica

Director: Álvaro González Quintana.

Coordinación académica: Fabiana Cerruti, Javier Cornejo y Alejandro Germano.

Cuerpo docente: Gustavo Amestoy, Fabiana Cerruti, Javier Cornejo, Mónica Cortes, Mariano Garcés Luzuriaga, Alejandro Germano, Álvaro González Quintana, Ricardo Larretguy, Eduardo Molina Quiroga, Marcelo Morone, Ulises Novoa, José María Orelle, Juan Pan Peralta, Martín Pennella, Rubén Pérez, Luis Gómez García, Juan Manuel Urrustoy, Pablo Algañaraz, Gabriel Rosa, Silvia Toscano, Marcelo Eduardo Urbaneja, Daniel Gustavo Varessio, María Eugenia Doro Urquiza, Fernando Prósperi, Alejandra Galatro, Guadalupe Germano, Adriana Elizondo y Rubén Novo.

• Requisitos de admisión

Los requisitos de admisión consisten en tener título de abogado, contador público o escribano público; profesionales vinculados a la registración de automotores; encargados titulares, suplentes, interinos e interventores de Registros Seccionales del Automotor. Aquellos alumnos que no se encuentran vinculados con la registración de automotores, deberán realizar una pasantía de un mínimo de 25 horas.

Para la evaluación, aprobación y otorgamiento del título de Diplomado en Régimen Jurídico del Automotor,

los inscriptos deberán cumplir una asistencia mínima del 80% de las clases presenciales y superar satisfactoriamente las evaluaciones que establezca de Dirección Académica.

• **Clases on line**

La utilización de recursos informáticos estará presente en este curso, pues también contará con dos clases virtuales orientadas al análisis de casos prácticos vinculados con el régimen del automotor, realizadas por la herramienta zoom, a las cuales los alumnos accederán mediante la aplicación e interactuarán en vivo con el docente.

• **Talleres de casos**

Exposición de casos prácticos sobre trámites varios: la clase comenzará con la exposición de ciertas si-

tuaciones que los alumnos deberán ir resolviendo, a partir del intercambio de ideas y las consultas que irán haciendo al docente. Se llegará a diversas resoluciones, teniendo en cuenta los distintos criterios de los participantes. El alumno podrá exponer situaciones concretas que se presentan diariamente en los Seccionales, de modo que el intercambio con los compañeros pueda enriquecerlo.

• **Programa de estudios**

El programa de estudios actualizado, conforme a los requerimientos de capacitación, puede consultarse en los sitios web: www.aerpa.com y www.fucer.com.ar.

• **Consultas**

Mail: asociaciondeencargados@speedy.com.ar
TE: 011-43821995

CURSO DE CAPACITACIÓN CONTINUA EN RÉGIMEN JURÍDICO DEL AUTOMOTOR



Destinado a encargados titulares, suplentes e interventores de Registros del Automotor, la Fundación Centro de Estudios Registrales tenía previsto iniciar sus clases el 17 de abril, circunstancia que no podemos confirmar ante las restricciones vigentes causados por el Covid-19. Tanto el desarrollo del dictado académico

(consistente en 6 jornadas, un viernes por mes, de 15 a 19:30 horas en la sede de FUCER) como su finalización, prevista para el 2 de octubre del corriente año, queda sujeto a posibles modificaciones, según la evolución de los acontecimientos, sobre los cuales los mantendremos informados.

• **Metodología**

En cada clase se producirá un abordaje teórico del tema y se desarrollarán los contenidos, combinando la experiencia de los expositores, la interpretación jurídica de la Dirección Nacional y la jurisprudencia que se haya pronunciado al respecto. Se enfatizarán los aspectos prácticos de la registración de automotores. Se promoverá el análisis de casos reales y la participación activa de los alumnos.

• **Responsables académicos**

Director: Alejandro Germano
Coordinación Académica: Fabiana Cerruti
Profesores invitados: Pablo Algañaraz, Gustavo Amestoy, Javier Cornejo, Marcelo Dellarossa, María Eugenia Doro Urquiza, Francisco Dulce,

Adriana Elizondo, Miguel García Lombardi, Rubén Novo y Ulises Novoa.

• **Recaudos para la aprobación y/u obtención de certificados**

- a. Cumplir con una asistencia mínima del 80% de las clases presenciales.
- b. Presentar un trabajo monográfico con pautas establecidas por la Dirección Académica.

Para los que concurran en carácter de asistentes, deberán cumplir con el punto a).

• **Consultas**

Mail: cursos@fucer.com
Web: <http://www.fucer.com.ar>

NFL&A

Navarro Floria, Loprete & Asociados

Abogados

Juan Gregorio Navarro Floria
Marcelo Aníbal 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

Actividades de AAERPA en el país

REUNIÓN DELEGACIÓN ZONAL CABA

El delegado zonal de la Delegación CABA, Javier Antonio Cornejo, convocó a sus integrantes para informar lo actuado en la reunión de la Comisión Directiva de

AAERPA, con la participación de la directora nacional de la DNRPA, Dra. María Eugenia Doro Urquiza. El encuentro se llevó a cabo el 12 de febrero en la sede de la Asociación.



› OBERÁ - DELEGACIÓN NORDESTE

El 6 de marzo pasado se reunió la Delegación NEA, en la localidad de Jardín América. Concurrieron los integrantes de los Registros de Posadas 1, 4 y 5, San Ignacio, El Dorado, Iguazú, San Vicente, Aristóbulo del Valle, Apóstoles y Oberá 1 y 2.

Se abordaron diversos temas, pero, fundamentalmente, lo conversado con la Dra. María Eugenia Doro Urquiza, directora nacional, el pasado 6 de febrero en la reunión de Comisión Directiva.



› REUNIÓN DELEGACIÓN MAR Y SIERRAS

El viernes 13 de marzo se realizó en el Torreón del Monje, ciudad de Mar del Plata, la reunión de la Delegación Mar y Sierras. Concurrieron encargados de dicha ciudad, Miramar, González Chaves, Maipú, Olavarría y Tres Arroyos.

nacional de la DNRPA, Dra. Doro Urquiza; se analizaron cuestiones normativas para unificar criterios de interpretación y se evaluaron medidas preventivas ante la pandemia del virus COVID-19, de manera tal que no se vea afectada la atención al público en los Seccionales.

Se abordaron los temas que fueron tratados en el encuentro entre la Comisión Directiva de AAERPA y la directora



INSTITUTO EDUCATIVO DEL COMERCIO AUTOMOTOR

CENTRO DE FORMACIÓN PROFESIONAL N° 18
MINISTERIO DE EDUCACIÓN E INNOVACIÓN GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

CURSOS Y TRAYECTOS FORMATIVOS AÑO 2020

- SECRETARIADO ADMINISTRATIVO
- ADMINISTRACIÓN DE GESTIÓN EN PYMES
- TÉCNICAS DE LIQUIDACIÓN DE SUELDOS Y JORNALES
- INTRODUCCIÓN A TAREAS ADMINISTRATIVAS Y CONTABLES
- TÉCNICAS DE VENTAS
- OPERADOR DE HERRAMIENTAS DE MARKETING DIGITAL
- ADMINISTRACIÓN DE CONSORCIOS
- LIQUIDACIÓN DE SUELDOS DE ENCARGADOS EN EDIFICIOS
- GESTIÓN JUDICIAL
- GESTORÍA AUTOMOTOR (MANDATARIO DNRPA)
- LEY DE PRENDA CON REGISTRO Y CRÉDITO PRENDARIO

- LEYES LABORALES Y ASEGURADORAS DE RIESGOS DE TRABAJO
- INGLÉS
- PORTUGUÉS
- OPERADOR DE INFORMÁTICA PARA ADMINISTRACIÓN Y GESTIÓN (TRAYECTO)
- PROGRAMADOR (TRAYECTO)



INSCRIPCIÓN ON-LINE ABIERTA EN:
[HTTPS://INSCRIPCIONES.BUENOSAIRE.S.GOB.AR/](https://inscripciones.buenosaires.gob.ar/)

Avda. Pueyrredón 860, 2° piso, CABA
Tel.: (011) 4961-4020 / 2073 / 3822
cfp18.edu.ar
cfp18@hotmail.com
gestoriaautomotor.cca.org.ar
cca-mandatarios@outlook.com



CONSIDERACIONES SOBRE LA VERIFICACIÓN FÍSICA DE LOS AUTOMOTORES

Por **Ricardo Luis Larreteguy**

Nuestro sistema registral es fuerte, ha demostrado, una y otra vez, ser un escudo legal eficiente y los Registros Seccionales son esa primera línea infranqueable, donde el delito es contenido.

Pero, contra toda lógica, hay una parte del negocio automotor que se desarrolla antes de que las partes lleguen al Registro y donde, con suerte, requerirán un informe de Dominio que es la compraventa de la unidad.

Es en ese momento que el comprador debe realizar pasos fundamentales para, en primer término, evitar ser estafado y en caso de que lo fuera, poder alegar su buena fe; además del informe de dominio debe realizar la verificación física de la unidad en una planta habilitada.

Por eso no me sentí cómodo con los criterios dispuestos por la Disposición 116/2019.

Tratándose la verificación física del automotor, ni más ni menos, de la coincidencia entre la realidad registral (referente a los datos del automotor) y las circunstancias fácticas del vehículo, en el momento de efectuarse sobre él la pertinente inspección por parte del funcionario que la emite, la misma resulta transcendental para el éxito de la operación de compraventa de la unidad. Puede hacerse sin verificar dirán algunos..., es cierto, pero:

- 1) Sería asumir un riesgo que se puede evitar.
- 2) Como comprar algo pagando al contado y no contar el vuelto; en algún momento vamos a perder.

No debemos olvidarnos de que el comprador puede ser engañado con un informe de dominio verdadero (el cual puede hasta validar vía web), pero si no verifica puede recibir una unidad diferente a la del informe, la cual haya sido camuflada con placas de identificación falsas y se haya adulterado sus codificaciones de identificación (motor y chasis). Pero la mayoría de las veces no hará falta esta segunda parte ya que, si no es obligatorio verificar, el comprador no lo hará.

■ Plazo de validez

El primer punto que debemos modificar es el plazo de validez de las verificaciones, no es razonable la vigencia del instrumento por un plazo de 150 días hábiles.

Una verificación realizada el 02/01/2020 tendría validez hasta el 07/08/2020.

Tal vez lo haya sido en oportunidad de implementar su exigibilidad, pero no es un plazo razonable teniendo en cuenta el estado actual del sistema registral. Mucho menos si pretendemos que se cumpla el mandato del RJA, donde se establece que la transferencia debe presentarse dentro de los 10 días de adquirido el automotor (Art. 15 del RJA). El mensaje es (al menos) contradictorio.

El comercio automotor exige cada vez más inmediatez en la registración de las operaciones, y el Estado debe fomentar que así sea ya que, de esta forma, logra que quien ha adquirido un automotor se transforme en su titular registral. Nadie debería comprar un vehículo nuevo o usado y circular sin tenerlo inscripto a su nombre, pues al hacerlo viola no solo el RJA sino, también, la Ley de Tránsito al hacerlo sin la habilitación correspondiente del titular registral (vendedor).

■ Exigibilidad

Viendo el dictado de la Disposición 116/2019, y sus normas aclaratorias, pienso que no ha sido una norma feliz, ya que entiendo que se ha reducido en exceso el período donde resulta obligatoria la verificación física.

Resulta lógico que en cierto punto la verificación sea optativa, pero solo cuando el valor del bien no sea significativo.

Tomando el extremo inferior, es decir los automotores con más años, se elevó mucho ese límite, dejando fuera de la obligatoriedad a vehículos que deberían (por su elevado valor de mercado) verificar obligatoriamente.

Entiendo razonable restablecer el criterio anterior de verificación de unidades de hasta 20 años de antigüedad, que conforman la gran masa de vehículos que se transfieren.

Otra de las variables que se modificaron, por la norma de marras, fue la eximición de la obligatoriedad de verificación de las unidades con una antigüedad menor a los 2 años. A mi entender, son esos vehículos los que mayor protección deben recibir por ser los más propensos a ser objetos de maniobras delictivas. No por ser nuevos están exentos de ser objeto de un delito y es donde mayor daño sufrirán los usuarios que haciendo uso de la dispensa otorgada, adquieren la unidad sin verificarla previamente.

Si bien es cierto que es responsabilidad de cada uno manejarse con la debida diligencia y buena fe, en la práctica nos encontramos que la conducta ya internalizada de verificar todas las unidades se irá modificando y perdiendo, paulatinamente. Por ello, es que, en este caso, entiendo necesario orientar la actividad del adquirente del rodado antes de que se vea lesionado en su patrimonio.

Pasando en limpio, eliminaría la opción de la verificación física voluntaria en vehículos con menos de 2 años de antigüedad, y la extendería a todos aquellos inscriptos con una antigüedad de hasta 20 años.

■ Visado de la Solicitud Tipo 12

Un aspecto de la verificación que nunca entendí (y que siempre odié) fue el visado de las Solicitudes Tipo 12 que fueran realizadas en la planta verificadora de nuestra jurisdicción, sobre vehículos radicados en otra, y que el trámite se presentará en otra jurisdicción distinta a las 2 primeras.

Aclaro lo dicho "ut supra" sobre que odio visar la Solicitud Tipo 12, pues el DNTR me exige que "de fe" de que la autoridad competente (verificador habilitado) realizó la verificación física. Todo esto sin estar presente o sin una comunicación oficial por parte del funcionario actuante.

Estoy seguro de que, al dictarse la norma, se buscó que el encargado del Registro donde se realizó la revisión, debiendo estar familiarizado con el verificador de su jurisdicción, confirmase o negase la validez de esta. Pero esto es una situación que obliga a quien visa a cotejar la firma y sello del funcionario actuante y confirmar la verificación efectuada, dándole una apariencia de validez, sin contar con los elementos y la capacitación para ello. Esto es ilógico.

Aunque en una ciudad pequeña es más fácil poder mantenerse en contacto con el funcionario y confirmar que emitió la Solicitud Tipo que se nos presenta, pues generalmente es solo uno, en las grandes jurisdicciones es mucho más compleja esta interacción. De igual manera el sistema es, como mínimo, engorroso, falible y, por ende, no logra el fin para el cual fue impuesto.

Una duda que siempre tuve, pero que nunca se me presentó el caso en la práctica, es si con el dictado de la Disposición DN 30/2018 que unificó las jurisdicciones provinciales, dándoles validez a todas las verificaciones realizadas dentro de una misma provincia, debo visar la verificación física realizada en otra ciudad de mi provincia. Entiendo que no debería ser así, pero interpretando el texto viejo del DNTR con la nueva norma pueden generarse inconvenientes.

Creo que Dirección Nacional debería eliminar este requisito que nada aporta a la seguridad registral y sí puede traer múltiples inconvenientes.

■ Motovehículos

Actualmente, para los motovehículos se exige la verificación física de las unidades según el siguiente criterio:

- a) Inscripción de la transferencia de motovehículos importados inscriptos inicialmente a partir del 1º de enero de 2004.
- b) Inscripción de la transferencia de motovehículos de fabricación nacional inscriptos inicialmente a partir del 1º de enero de 2004 de más de 125 cm³.

El criterio actual de verificación de los motovehículos parecería no tener el mismo fundamento que en el caso de los automotores, ya que el universo alcanzado es de mucho menor valor que en el caso de estos últimos.

También debemos tener en cuenta que muchas unidades de segundas marcas se vuelven vetustas con mayor rapidez que en el caso de los vehículos premium. Basta con recorrer las páginas web de compraventa de motovehículos para ver la escasa cantidad de motos que reúnan las 2 condiciones: económica (baja cilindrada) y de más de 15 años como es el caso de las actuales. En cambio, sí se encuentran numerosas motos de marcas premium y alta cilindrada que, además, son de altísimo valor (superando incluso a automotores más modernos).

Tampoco he encontrado cuál es el criterio para realizar la diferencia entre unidades importadas y nacionales.

Tomando en cuenta lo expuesto propongo:

- Eliminar diferencia de nacional o importada.
- Eximir de verificación a unidades de hasta 124 cc con una antigüedad mayor a 6 años.
- Exigir la verificación obligatoria de las unidades de 125cc (incluido) a 299cc con una antigüedad de hasta 10 años.
- Exigir la verificación obligatoria de las unidades de 300cc con una antigüedad de hasta 20 años.

■ Verificación digital

Se deben aunar los esfuerzos con las diferentes jurisdicciones, a fin de lograr el funcionamiento de la verificación digital en todas ellas.

Debemos generar nuevos convenios con las distintas fuerzas de seguridad, bomberos, etc., pero de ser posible incorporar al organigrama de plantas verificadoras a entidades con capacidades técnicas suficientes para la prestación del servicio, como por ejemplo la Universidad Tecnológica Nacional, talleres de revisión técnica, etc.

Donde no existan este tipo de instituciones se podrá recurrir a otros organismos públicos o privados.

Resulta imprescindible incorporar a los peritos y verificadores en general al sistema de capacitación continua que realiza toda la plantilla de empleados de los Seccionales, para que, realizando cursos específicos a su tarea, puedan mantenerse actualizados técnica y normativamente.

■ Sugerencias

Entonces, pasando en limpio, las modificaciones al sistema de verificación física son las siguientes:

- Reducir el plazo de validez de la verificación física del automotor a 30 días hábiles.
- Implementar la verificación obligatoria en la transferencia de dominio para automotores desde 0 km hasta 20 años de antigüedad inclusive.
- Eliminar el visado de la Solicitud Tipo 12.
- Modificar el esquema de verificación de los motovehículos en las transferencias, según lo detallado anteriormente.
- Incorporar nuevas jurisdicciones y nuevos "jugadores" al sistema de verificación digital, realizando las adecuaciones técnicas correspondientes.

Debemos recordar que la efectividad del Régimen Jurídico del Automotor está dada por la protección efectiva de los derechos de los usuarios.



**Caución para
todas las etapas**



ENCARGADO REGISTRO AUTOMOTOR

Te cubrimos para que puedas ejercer o seguir ejerciendo como encargado titular del registro.

ANDRÉS MACKINLAY
PRODUCTOR ASESOR - MAT N°61613
Cel: +54 9 11 3147-7526
andres@mackinlayseguros.com.ar



AUTOS ARMADOS ARTESANALMENTE

> Por **Rafael Luna**

La Ley 26.938, por medio de su reglamentación, permite la producción y circulación de automóviles particulares fabricados de manera artesanal o en baja serie. Esta reglamentación se produce mediante el Decreto Reglamentario 304/2018, por el cual se permite circular y patentar autos de baja serie fabricados en nuestro país.

¿En qué contexto nace la necesidad de crear esta nueva legislación? Argentina históricamente cuenta con un legado rico y excelso en lo que respecta a la industria automovilística; de aquí han salido referentes a nivel mundial. Junto con los avances e innovaciones tecnológicas en materia automotriz, nuestro país adquirió una valoración en los mercados más exigentes del mundo, inclusive en aquellos de vanguardia tecnológica, posibilitando la apertura de un mercado externo de nuestros productos respondiendo a los más altos estándares de calidad.

Sin duda, esta situación no ha sido pasada por alto por parte de los legisladores quienes han promovido este proyecto, hoy convertido en ley, y en la sazón de este orden de ideas también han avizorado la creación de miles de puestos de trabajo especializado, que le darán un nuevo impulso necesario en esta área tan determinante en la industria automotriz de nuestro país.

Ahora bien, vamos a adentrarnos en algunas de las implicancias que tiene esta reglamentación, pero es necesario destacar que, por tratarse de vehículos de baja serie, estos tenían prohibido la circulación por el país como también que solo se producían para ser exportados.

Qué es lo que dice la ley:

- 1) Por un lado, autoriza la circulación de los vehículos de baja serie y la producción de estos para uso particular.
- 2) Se crean cinco categorías de autos fabricados artesanalmente o en series reducidas: ARR1, ARR2, AIO, AR1 Y AR2.
- 3) ARR1, automotor reproducción son aquellos automotores fabricados como copia fiel de un automotor cuyo modelo tenga 30 años o más de antigüedad. Podrán circular por todo el país.
- 4) ARR2, automotor replica consiste en la fabricación de una réplica "no fiel" de un automotor cuyo modelo tenga 30 años o más de antigüedad. Estos vehículos pueden llegar a tener cambios en su estructura y mecánica. Cada fabricante autorizado podrá elaborar 100 unidades por año.

- 5) AIO, se trata de la fabricación de un automotor inédito y original compuesto por una estructura, una carrocería y una mecánica original. También con libre circulación por todo el país y 100 unidades fabricadas por el comerciante.
- 6) AR1, automotor reformado es aquel vehículo que está registrado en el Registro Nacional de la Propiedad del Automotor, el cual sufre cambios en su estructura, mecánica, ya sea aumentando o disminuyendo su potencia. Solo se pueden producir 50 unidades por año. Estos vehículos no pueden circular por autopistas. Su velocidad máxima es de 60 km por hora.
- 7) AR2, automotor restaurado, estos también están registrados, tienen una antigüedad mayor a 30 años y vuelven a su estado original de fabricación. Se aceptan de manera excepcional cambios en la mecánica cuando sea imposible acceder a repuestos originales. Cada fabricante podrá producir un máximo de 25 unidades al año.

Todas estas categorías de vehículos deben estar en condiciones de seguridad, tal cual como lo disponga la Agencia de Seguridad Vial.

El fabricante o restaurador debe estar inscripto ante el Registro de Fabricantes de Automotores Artesanales, nomina que estará bajo la órbita de la Secretaria de Industria dependiente del Ministerio de la Producción. Para ello, es necesario que el fabricante cuente con un ingeniero mecánico o industrial a los fines de llevar a cabo dicha tarea.

Con respecto a los certificados de fabricación, los fabricantes deberán emitir dicho certificado, cuyo modelo debe ser aprobado por la Dirección Nacional de Registros de la Propiedad del Automotor. Ese

certificado deberá contener la marca, modelo, tanto de la estructura como de la carrocería, tipo de automotor y motor.

Estos autos, contemplados como artesanales, solo podrán ser conducidos por personas mayores de 21 años. Dichos vehículos no podrán ser usados con fines profesionales, es decir para carga o pasajeros, sino solamente con fines particulares.

En lo que respecta a la revisión técnica, la ley establece que todos los automotores que están referenciados en ella deberán realizar la Revisación Técnica de manera anual. La misma será llevada a cabo por un ingeniero mecánico o industrial.

Ahora bien, ¿estos vehículos pueden llevar consigo piezas usadas al momento de su armado? La respuesta es sí, pero siempre que se cumplan con ciertos requisitos. Estas piezas deben estar perfectamente identificadas conforme a lo establecido por la Ley 25.761, que establece que las autopartes deben ser adquiridas en los desarmaderos o comerciantes de autopartes debidamente inscriptos y que en las facturas o remitos que se otorguen a los efectos deberán constar los números identificatorios correspondientes.

Es necesario que estos vehículos, al momento de solicitar la inscripción inicial, cuenten no solo con la revisión técnica correspondiente, sino también con el certificado de fabricación de automotor artesanal. Si la revisión técnica no se encuentra observada, el Registro Seccional correspondiente expedirá el título del automotor, su cédula de identificación y las placas. Si el automotor no es habilitado para circular, luego de la revisión técnica, el registrador se limitará a entregar solamente el título del automotor.

Asimismo, al iniciarse la petición de la inscripción inicial de un automotor, si del certificado presentado no surgiera la correspondiente licencia para configuración de modelo (LCM) o la licencia de configuración ambiental (LCA), el usuario deberá acompañar, además de la documentación correspondiente, la certificación de seguridad vehicular que los organismos técnicos competentes establezcan.

Con respecto a las medidas de seguridad que deben tener estos vehículos, los mismos deberán llevar

cinturones de seguridad de tres puntos para todos sus ocupantes. Por otro lado, estos vehículos podrán ser equipados, si los fabricantes así lo desearan, con frenos ABS y doble airbag frontal, pero esto no es obligatorio. A su vez todos los tipos de vehículos descritos en la presente ley deberán respetar los límites máximos de emisiones de ruidos y de gases.

Por último, esta ley y su decreto reglamentario invitan a las provincias, a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y municipalidades a adherirse a dichas medidas.



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

LA HORA DE LOS REGISTROS SECCIONALES INCLUSIVOS

Por **Gualberto Alfonso Dome**

“Solo porque un hombre carezca del uso de sus ojos, no significa que carezca de visión” (Stevie Wonder)

Lo inclusivo

Inclusivo: adj. Que incluye o tiene virtud y capacidad para incluir.

Incluir: Poner algo o a alguien dentro de una cosa o de un conjunto, o dentro de sus límites.

afectada, sino, más bien, se encuentran dirigidas hacia la sociedad, o teniendo muy presente el contexto social en el cual la persona desarrolla su vida, erigiéndose como herramientas fundamentales el diseño universal y la accesibilidad.

I. Introducción

La República Argentina recibió el Modelo Social de discapacidad, a partir de la adopción de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad mediante la Ley 26.378, la cual tiene jerarquía constitucional a través de la Ley 27.044.

Este nuevo paradigma sostiene que la noción de persona con discapacidad se basa, más allá de la diversidad funcional de las personas, en las limitaciones de la propia sociedad. Motivo por el que, las soluciones dadas no deben apuntarse individualmente a la persona

Por su parte, la Convención (2006) consagra en su artículo 12 el derecho al igual reconocimiento como persona ante la ley, el cual comprende el reconocimiento de su personalidad jurídica (inc. 1), el ejercicio de la capacidad jurídica en igualdad de condiciones con las demás en todos los aspectos de la vida (inc. 2), la adopción de medidas para proporcionar el acceso de apoyos (inc. 3), la adopción de salvaguardias para asegurar el ejercicio de la capacidad jurídica, las cuales deben respetar los derechos, la voluntad y las preferencias de la persona, que no haya conflicto de intereses ni influencia indebida, que sean proporcionales y adaptadas a

las circunstancias de la persona, que se apliquen en el plazo más corto posible y que estén sujetas a exámenes periódicos por parte de una autoridad o un órgano judicial competente, independiente e imparcial (inc. 4).

También tiene como objetivo garantizar el derecho a ser propietarias, controlar sus asuntos económicos y tener acceso a crédito financiero (inc. 5).

Además, prevé entre sus principios generales, la no discriminación, el respeto de la dignidad inherente, la autonomía individual, incluida la libertad de tomar las propias decisiones, y la independencia de las personas (art. 3).

El régimen de la capacidad jurídica en el Código Civil y Comercial de la Nación a la luz de los estándares y obligaciones asumidas por nuestro Estado, en materia de derechos de las personas con discapacidad, ha sido redactado desde un nuevo paradigma, al cual nuestro sistema normativo registral debe adecuarse.

El presente trabajo tiene por propósito analizar, e invitar a la reflexión acerca de la necesidad por los tiempos que nos tocan vivir, de adecuar la atención en los Registros Seccionales de todo el país para que resulten ser inclusivos.

Mucho se ha señalado respecto de la incorporación del denominado “lenguaje inclusivo” en el Estado, pero ello no resultaría significativo ya que no existe norma o derecho expreso que así lo imponga, pero, muy por el

contrario, tenemos normas que amparan y obligan al Estado a su observancia, y la mayoría de las reparticiones y organismos no las cumplen.

La República Argentina firmó, en el año 2015, la Convención Internacional de Derechos de las Personas con Discapacidad; un tratado amparado por la ONU, pero cuya traslación a la realidad cotidiana, según las asociaciones civiles involucradas, depende de la sensibilidad de los políticos, a menudo impermeables a las peticiones de los colectivos para la inclusión de estas personas.

La adecuación de las sedes registrales de ningún modo demandaría un costo significativo, sino capacitación, imaginación y decisión.

La Disposición DN 347, del 28/08/2017, incorporó el Manual de Locales Registrales al RINOF, y en su apartado “C” señala que respecto de los accesos: “Deberán cumplir con lo establecido en las Leyes Nacionales Nros. 22.431 y 24.314 y todas sus modificatorias y los Decretos Reglamentarios Nros. 498/83 y 914/97 (personas con movilidad reducida), estableciendo la prioridad de la supresión de barreras físicas en forma total o parcial de sus elementos constitutivos con el fin de lograr la accesibilidad para las personas con movilidad reducida, proporcionando las adecuadas condiciones de seguridad y autonomía como elemento primordial para el desarrollo de las actividades sin restricciones derivadas del ámbito físico arquitectónico”.

Barreras no arquitectónicas

La primera barrera que poseen las personas con capacidades diferentes en el acceso al sistema registral del automotor y de motovehículos, se encuentra en la inobservancia a lo dispuesto en la Ley 26.653 de Accesibilidad de la Información en las Páginas Web.

En el art. 1º señala: “El Estado nacional, entendiéndose los tres poderes que lo constituyen, sus organismos descentralizados o autárquicos, los entes públicos no estatales, las empresas del Estado y las empresas privadas concesionarias de servicios públicos, empresas prestadoras o contratistas de bienes y servicios, deberán respetar en los diseños de sus páginas Web las normas y requisitos sobre accesibilidad de la información que faciliten el acceso a sus contenidos, a todas las personas con discapacidad con el objeto de garantizarles la igualdad real de oportunidades y trato, evitando así todo tipo de discriminación”.

Si dentro de las obligaciones que tenemos es poner a disposición de los usuarios una terminal informática, para que puedan consultar y completar SITE, la misma debería contar con un sistema de accesibilidad de la información que faciliten el acceso a sus contenidos, a todas las personas con discapacidad con el objeto de garantizarles la igualdad real de oportunidades y trato.

Lo mismo sucede con la página web de la DNRPA, la cual, pese a las distintas modificaciones realizadas en los últimos años, no se encuadra en las previsiones exigidas por la ley.

Por su parte, el Art. 20, inc. d) de la Ley 24.314 de ACCESIBILIDAD DE PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA, dispone textualmente: “Estacionamientos: tendrán zonas reservadas y señalizadas para vehículos que transporten personas con movilidad reducida cercanas a los accesos peatonales”.

Seguidamente, en el Art. 21, inc. a) dispone: “Edificios de uso público: deberán observar en general la accesibilidad y posibilidad de uso en todas sus partes por personas de movilidad reducida y en particular la existencia de estacionamientos reservados y señalizados para vehículos que transporten a dichas personas cercanos a los accesos peatonales... al igual que comunicación vertical accesible y utilizable por las mismas mediante elementos constructivos o mecánicos y servicios sanitarios adaptados”.

Tales medidas tampoco resultan ser de exigencia para el funcionamiento de los locales de los Registros Seccionales, lo cual es una función municipal su demarcación.

En las sedes de los Registros Seccionales, la mayoría posee algún sistema de turnos que permite advertir la atención prioritaria para mujeres embarazadas, personas con necesidades especiales o movilidad reducida transitoria y personas mayores de sesenta y cinco años.

Por otra parte, la Ley 26.378, que aprobó la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad y su protocolo facultativo, dispone textualmente: “La “comunicación” incluirá los lenguajes, la

visualización de textos, el Braille, la comunicación táctil, los macrotipos, los dispositivos multimedia de fácil acceso, así como el lenguaje escrito, los sistemas auditivos, el lenguaje sencillo, los medios de voz digitalizada y otros modos, medios y formatos aumentativos o alternativos de comunicación, incluida la tecnología de la información y las comunicaciones de fácil acceso”.

En nuestros Registros Seccionales no poseemos la Cartelera que debe ser exhibida en los Registros Seccionales, originada con la Disposición DN 93/2017, en sistema braille.

Tampoco ha sido previsto, que en los monitores de televisión previstos en la Disposición DN 71/14, sea emitido un mensaje audible, y a su vez con traducción de lenguaje de señas.

Por su parte, la misma Convención, en el artículo 8º, enumera dentro de las acciones destinadas a la toma de conciencia, que los Estados Parte se comprometen a adoptar medidas inmediatas, efectivas y pertinentes para: “a) Sensibilizar a la sociedad, incluso a nivel familiar, para que tome mayor conciencia respecto de las personas con discapacidad y fomentar el respeto de los derechos y la dignidad de estas personas”. Es allí donde podrían ser implementados videos institucionales en tal sentido.

Además, la referida norma prevé en el artículo 9º, respecto de la Accesibilidad: “1. A fin de que las personas con discapacidad puedan vivir en forma independiente y

participar plenamente en todos los aspectos de la vida, los Estados Partes adoptarán medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con las demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, y a otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales. Estas medidas, que incluirán la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso, se aplicarán, entre otras cosas, a: ...b) Los servicios de información, comunicaciones y de otro tipo, incluidos los servicios electrónicos y de emergencia...2. Los Estados Partes también adoptarán las medidas pertinentes para: a) Desarrollar, promulgar y supervisar la aplicación de normas mínimas y directrices sobre la accesibilidad de las instalaciones y los servicios abiertos al público o de uso público;...d) Dotar a los edificios y otras instalaciones abiertas al público de señalización en Braille y en formatos de fácil lectura y comprensión; e) Ofrecer formas de asistencia humana o animal e intermediarios, incluidos guías, lectores e intérpretes profesionales de la lengua de señas, para facilitar el acceso a edificios y otras instalaciones abiertas al público”.

Ello implica la necesidad de capacitar a nuestros colaboradores y a nosotros mismos como encargados de Registros, para atender ese tipo de necesidades especiales.

Y muchas veces no sólo a aquellas personas que poseen algún padecimiento previsto en las normas, sino

incluso aprender a relacionarnos con personas que padecen Parkinson, o las denominadas “Enfermedades poco frecuentes”.

Debemos tener en cuenta también la vigencia de la Ley 26.858 sobre derecho de acceso, deambulación y permanencia de personas con discapacidad acompañadas por perro guía o de asistencia, siendo que nuestros Seccionales muchas veces no están preparados para ello.

En idéntico sentido debemos tener en cuenta la vigencia de la Ley 27.053 que estableció no sólo el “Día Nacional de Concienciación sobre el Autismo” el 2 de abril de cada año, sino la posibilidad concreta de diseñar acciones para intentar “remediar” las situaciones que permitan brindar un ambiente en el Registro Seccional más amigable y agradable para las personas con TEA.

Así como tenemos previsto tiempo posterior al horario de cierre de atención al público para retiro de trámites, podría existir una hora posterior en la que en los Registros Seccionales que previamente sea petitionado, quitáramos la reproducción de audios, músicas de fondo, anuncios, proceder a la disminución del brillo de la iluminación de los locales, reduciendo drásticamente el uso de lámparas luminiscentes, de modo que esos usuarios puedan efectuar todo tipo de trámite.

Otra de las normas vigentes y a la que tampoco se ha observado demasiada trascendencia, es la Ley Nacional 27.159, que dispone un sistema de prevención integral de eventos por muerte súbita en espacios públicos y privados de acceso público, a fin de reducir la morbimortalidad súbita de origen cardiovascular.

En su artículo 5° dispone que: “Los espacios públicos y los privados de acceso público deben instalar la cantidad de DEA (Desfibrilador externo automático) que determine la autoridad de aplicación en función de lo establecido en los artículos 2° y 4°.

Debemos liderar con esfuerzos e iniciativas puntuales tendientes a mejorar la gestión pública en términos de calidad y eficiencia, como históricamente a la vanguardia ha estado el sistema registral del automotor.

De esa manera, aprovechar la sinergia resultante de esfuerzos conjuntos, permitiendo así afianzar la confianza en la relación con los usuarios, siendo realmente inclusivos, y con todos los operadores del sistema, demostrando que el accionar se enmarca en proveer servicios de calidad y promoviendo eficazmente la iniciativa de las personas sin generar tramitaciones innecesarias, derribando barreras.

Porque es tiempo de crear puentes, derribar barreras, no crearlas.



FUNDACIÓN CENTRO DE ESTUDIOS REGISTRALES

Especialización, capacitación, promoción y difusión
del Derecho Registral Argentino

LAS UNIONES CONVIVENCIALES Y EL RÉGIMEN JURÍDICO DEL AUTOMOTOR

Por **Juan Pablo Cerana**

INTRODUCCIÓN

Entre las variaciones que la sanción del Código Civil y Comercial (al que en adelante nos referiremos como CCCN) importó desde su sanción en el año 2015, dentro del marco jurídico nacional, uno de ellos ha tenido particular relevancia por afectar el modo en que se desenvuelven las relaciones de familia; en particular en lo atinente al vínculo patrimonial que se suscita entre los miembros de la pareja, pues ya podemos utilizar este término como precedente y sustitutivo sobre el del matrimonio.

Entre las recepciones que el sistema importó, y entre los cambios de trascendencia con impacto económico y social, se encuentra la unión convivencial, la que es un modo de regular en forma nítida las relaciones de hecho que no son novedad en nuestra realidad diaria y que, desde hace ya mucho tiempo, se viene propagando como una alternativa al vínculo matrimonial en el marco de las relaciones de pareja entre muchos ciudadanos, que por distintas causas y convicciones rehúyen a la institución matrimonial para establecer sus vínculos de pareja.

Esta recepción importa, por tanto, y tal como dicha palabra lo indica, el acogimiento en el marco legal de realidades sociológicas indubitables (Bermejo, 2019), que habían dado lugar a las más variadas instancias de interpretación

jurisprudencial y con el paso del tiempo habían avanzado en normas, muchas veces contradictorias, que buscaban garantizar los derechos de los integrantes de la pareja en ciertos espectros, como por ejemplo los derechos sociales, algunos atinentes a lo patrimonial, etc. Esto es, se habían impuesto por su ineludible presencia social y la cada vez mayor práctica de personas de todas las edades que, como mencionáramos, por las más variadas razones habían preferido esta forma de relacionarse y establecer un proyecto de vida en común.

Este nuevo marco legal importa en consecuencia una ventaja esencial, pues permite encontrar un esquema homogéneo que brinda una lógica sobre la cual los convivientes, de cumplir los requisitos establecidos por ley, pueden regir su relación y garantizar sus derechos patrimoniales, aun cuando debemos dejar en claro que en el caso no estamos propiamente frente a una hipótesis de régimen patrimonial, pues ello sólo afecta al matrimonio (Bermejo, 2019).

Es decir, que sea un modo de regular relaciones de tipo patrimonial no importa pensar que estamos frente al régimen patrimonial en los términos que en puridad establece el CCCN. Algunos autores (Racimo, 2017) incluso llegan a interpretar que podríamos encontrarnos frente a dos tipos

de regulaciones relativas a este instituto novedoso (en lo que a su recepción legislativa respecta) que es la unión convivencial; pues como se verá, la inscripción de la misma genera instancias de oponibilidad que pueden dar lugar a tuteladas divergentes en concretos estados patrimoniales, lo que no se vislumbraría en el caso contrario, léase: de no contar los miembros de la pareja con la inscripción antes mencionada; más aún, esta registración puede en puridad aludir a una forma plural de registraciones que pueden ser en uno, alguno, o varios registros.

Desde ya que no es la intención de este trabajo hacer análisis sociológicos ni poner atención sobre las razones sociales que imperaron para establecer este tipo de normas, lo que pretendemos en particular es poner nuestra vista sobre el modo en que las reformas antes consignadas han afectado, por decirlo de algún modo, el diario proceder de los Registros Seccionales de la Propiedad Automotor, o, en su caso, cómo estas cuestiones podrían afectarlo, de llegar a sus mostradores, alguna pretensión que tome en consideración estas situaciones de hecho que ya no son tales, sino que cuentan con un amparo jurídico que requiere de precisiones pese a aparecer como una instancia quizá menor o que pueda aparentar complementariedad. Cuando la realidad social se instala y recepta en la norma, nos excede en su instancia de interpretación social, pero nos advierte de su relevancia y nos impone estar atentos y prestos a atenderla.

No debemos dejar de reconocer que, si bien quizá aún no haya una implementación extendida de tal instituto (pues el porcentaje de trámites en que se ve el mismo dista de ser mayoritario), en parte porque la regulación complementaria que debe dictarse hasta la fecha no ha sido sancionada o

la puesta en práctica con un criterio dinámico y atractivo para los eventuales interesados no se encuentra “difundida”, estas situaciones bien pueden presentarse y alterar el funcionamiento al que los Registros Seccionales estaban acostumbrados durante las previsiones del antiguo Código Civil, en las cuales los “estados civiles” acotaban el marco de relaciones jurídicas a las que debía observarse.

En muchos casos, la norma demora su puesta en funcionamiento, aunque esté sancionada y vigente. Esto puede importar que su importancia estadística ingrese más adelante, cuando las barreras de las prácticas jurídicas previas se abren y dejan ingresar un sinfín de cuestiones y problemáticas a las que debe prestarse debida atención.

En ese sentido, procuramos, como plan de exposición, una breve descripción del régimen antes mencionado, estableciendo la forma que debe asumir a la hora de tenerse por válida y las consecuencias que pueden repercutir en la diaria gestión registral. Es de notar que las incorporaciones normativas han traído algunas previsiones para tener en cuenta y que merecen debida atención en la actividad que nos convoca, pero son los presupuestos de su precisa caracterización las que nos permiten efectuar las distinciones que resultan a la postre ineludibles.

SOBRE EL MARCO REGULATORIO DE LAS UNIONES CONVIVENCIALES

La cuestión terminológica

Notemos que lo aquí incorporado a regulación es lo que habitualmente hemos dado en llamar “concubinato”, término este último que tuvo, en los años previos al CCCN actual, signado por cierta connotación peyorativa, siendo

esta la valoración que le mereció al legislador (Lorenzetti 2015: 136), y que lo motivara a preferir un marco terminológico neutro y fuera de aquellos que pudieran tener un sentido previamente circunscripto a una valoración específica.

Reiteramos que, sin pretensiones de análisis socioeconómicos, es de notar que estos vínculos tuvieron un proceso de regulación sedimentaria en los tiempos previos a la regulación civilista actual, enmarcado particularmente por cuestiones normativas y de principios que estaban orientadas según el área donde operaran y, por tanto, tomando en cuenta la tutela que debía resguardarse. Es por tal motivo que ciertos fallos reconocieron derechos a pretender el resarcimiento por daños y perjuicios a los concubinos, o incluso derivados de la misma relación que tocaba a su fin (protegiendo esos derechos a un nivel prácticamente rayano con la del matrimonio); en otro marco, también se tutelaron los derechos sociales comprendidos en que la permanencia en el tiempo del propio vínculo había creado en los convivientes un grado de resguardo que de aplicarse la ley “pura y dura” tornaría una situación jurídica en una clara vulnerabilidad que el derecho debe prevenir y evitar.

Ello importaba, más que nada, promover una tutela que el legislador no había por entonces brindado, que requería de una solución en tal caso pretoriana y que, sobre todo, consolidó prácticas que a la fecha se tienen como normas cuando en realidad no fueron tales, pero que por su trascendencia pública repercutieron en el inconsciente colectivo como norma sancionada e incluso reglamentada.

Estas circunstancias hicieron que el marco jurídico sobre el que estas relaciones de hecho se enfrascaron fueran en franca desmejora normativa, pues se debía prevenir la “rama del derecho” involucrada para, en función de ello,

tomar criterios que podían ser abiertamente contradictorios. La actual regulación viene a (pretender) evitar este efecto y dar cuanto menos en lo que a la misma refiere una caracterización y, por ende, a satisfacer recaudos básicos de tutela, pero también a pretender modificar aquellas concepciones sostenidas en principios que de práctica se “normativizaron” en los legos.

Caracterización de la unión convivencial

Una primera cuestión que se nos impone radica en comprender qué entendemos por “unión convivencial”, y en esto viene a nuestro auxilio el artículo 509 del CCCN. El mismo establece que estas uniones son “...relaciones afectivas de carácter singular, pública, notoria, estable y permanente de dos personas que conviven y comparten un proyecto de vida común, sean del mismo o de diferente sexo”.

Es el propio artículo el que establece las pautas mínimas que deben satisfacerse para contar con la tutela que la normativa de fondo establece, entre las que ubicamos y a las que analizamos del siguiente modo en una vía breve:

- a. Una relación afectiva singular: en la cual el derecho ya no tutela lo institucional en los marcos en que siempre protegió el matrimonio, sino que privilegia el vínculo sostenido en el afecto, esto es, una relación sentimental sostenida exclusivamente entre dos personas (de ahí la cualidad de singular).
- b. Pública, notoria, estable y permanente: con estas caracterizaciones se pretende que los vínculos que el derecho vienen a tutelar no sean meramente circunstanciales, sino que tengan un proceso de perdurabilidad pero que también hayan sido exteriorizados hacia quienes

rodean a la pareja, o pueda ser conocido por quienes así lo deseen, sin sostenerse en espacios ocultos fuera de la vista del resto de la sociedad, como podría ser una relación de tipo extramatrimonial. Esta idea había sido receptada con anterioridad a la sanción de la nueva normativa civil, en el marco de comenzar a brindar tutela a quienes no estuvieran legalmente casados en los contextos más propiamente circunscriptos, aunque no exclusivamente, a la protección social como derechos previsionales o de cobertura médica en las obras sociales.

Esta cualidad se reafirma también con las caracterizaciones de “estable” y “permanente”, lo que claramente denota que el vínculo afectivo se encuentra debidamente afianzado y no responde a una cuestión de mera circunstancia. La pregunta que bien puede formularse es ¿cuánto demora una permanencia? El plazo que luego analizaremos y que establece el propio CCCN es de dos años. Es decir, que haya comenzado, permanecido en forma pacífica por un tiempo prudencial, que haga pensar que no existe una mera relación circunstancial sino un verdadero y afianzado vínculo que lleve a orientar a los miembros del vínculo en la consolidación de un verdadero seno familiar.

- c. Convivencia y proyecto de vida común: en este marco, y en consonancia con lo antes analizado, el requerimiento de perdurabilidad no apunta exclusivamente a la relación duradera en el tiempo, sino también a que la misma se sostenga y lleve a cabo con intención de integrarse biográficamente y compartir las vicisitudes de ese proceso de comunión. La norma exige la convivencia como una condición para tomar en cuenta a la hora de caracterizar estas uniones y, en ese sentido, no basta el mero vínculo afectivo, sino que el proyecto común debe

ser en su globalidad, “bajo un mismo techo”, reforzando el requerimiento de tutelar las relaciones de familia. Este compartir y convivir importa, por lo tanto, el proyecto que la ley promueve proteger y garantizar, siendo el plazo proyectado, es un ayer, un hoy y un futuro.

Es por lo expuesto que, aun cuando la mayor repercusión apunte a lo patrimonial, lo que el CCCN viene a consolidar es una realidad social que se sustenta en el encuentro de dos personas que deciden, por los motivos que entiendan pertinentes, pero bajo una idea de familia, vivir un marco de comunidad. La unión convivencial pretende establecer pautas que regulen una realidad social innegable y por tanto ineludible que se vincula a dos personas, por un lado; y más profundamente al sostén familiar, por el otro (Lorenzetti 2015: 287).

Establecer ello en el afecto puede parecer “a priori” un tanto complejo, pues a nadie escapa que el afecto es un sentimiento al que el derecho en poco puede entrometerse. Quizá ninguna persona exija a los contrayentes del matrimonio que públicamente den muestras de afecto, basta para contraer matrimonio la habilidad nupcial y la pretensión que el mismo se oficie. Aun así, el derecho ha garantizado, a través de diversas normas, que el matrimonio en ciertas circunstancias tenga efectos jurídicos limitados que pudieran estar orientados más a fines patrimoniales que como consecuencia de un espíritu amoroso.

Requisitos y formalidades

Los artículos 510 y 511 del CCCN establecen los requisitos personales y jurídicos, respectivamente, que han de garantizar la existencia de la unión convivencial. El primero de los artículos citados nos menciona expresamente que para que la misma exista deben darse los siguientes requisitos:

- a. Los integrantes deben ser mayores de edad.
- b. No tengan vínculos familiares en línea recta, ni colateral hasta el segundo grado.
- c. No tengan vínculos familiares por afinidad en línea recta.
- d. No exista impedimento para contraer matrimonio ni otra convivencia previa registrada.
- e. Mantengan la convivencia por el plazo de dos años.

El segundo, artículo 511 del CCCN establece que, la existencia de la unión convivencial, su extinción y los pactos celebrados entre los convivientes deben inscribirse en el registro respectivo que establezca la jurisdicción local (las provincias o la Ciudad Autónoma de Buenos Aires). En ningún caso podrá existir una unión convivencial anterior inscripta que atañe a alguno de los peticionantes.

Es notable que “a priori” parece existir una contradicción entre los artículos 511 y 512 del CCCN, pues este último establece que la unión se puede probar en forma amplia (conf. art. 512 del CCCN). Sobre esta cuestión es dable remarcar que se ha comprendido (Bueres, 2014: 380) que el primer artículo establece una acreditación “per se” extensiva a las partes y terceros, mientras que la segunda establece una variación en la carga de la prueba, poniendo en cabeza del interesado la demostración de la unión.

Es claro que el cuerpo normativo no es del todo preciso en la cuestión terminológica, pues de una lectura liviana podríamos bien sugerir que los artículos son efectivamente contradictorios. Es notorio que, como luego desarrollaremos, la presencia de la inscripción permite un medio

directo de acreditar la unión, siendo que si aquel no estuviese se debería apelar a un marco amplio de pruebas como fotografías, testimoniales e incluso documentación que permitiera establecer esta certeza.

No debe olvidarse por lo tanto que, si bien el marco del matrimonio reporta una institución jurídica, la unión convivencial reporta una situación jurídica con efectos jurídicos. La unión convivencial nace en los hechos y puede permanecer de ese modo por todo el tiempo que las partes crean pertinentes, es un vínculo fáctico que con los fundamentos y características antes mencionados puede ser desconocida por el Estado; el matrimonio no; es notable que para que el mismo nazca deben las partes ser contrayentes, por lo cual nos encontraríamos frente a una verdadera institución más allá de los lineamientos de los contratos.

La distribución de los derechos y cargas

Rige para los convivientes un marco de amplia maniobra en regular su vida en común (art. 513 del CCCN), pudiendo establecer el reparto de las cargas de las contribuciones al hogar, el destino del hogar común y la división de bienes en forma amplia (art. 514 del CCCN), así como su reforma (art. 516 del CCCN), siempre que ello no viole el orden público ni el principio de igualdad entre los convivientes ni derechos fundamentales (art. 515 del CCCN). Es de notar que, de no existir dicho pacto, la pareja cuenta con un marco de acción más bien amplio (art. 518 del CCCN), en materia de la administración de sus bienes. Esto sin perjuicio de las obligaciones que existen entre ellos respecto a la asistencia (art. 519 del CCCN), contribución a los gastos del hogar (art. 520 del CCCN) y la solidaridad por deudas frente a terceros (artículos 521 y 461 del CCCN).

Sobre ciertos bienes registrables

Dos son las prescripciones relativas a bienes registrables. La primera es la que alude a la vivienda familiar (art. 522 del CCCN), la que una vez inscripta la convivencia requiere, a la hora de afectar derechos sobre la misma, el asentimiento del otro conviviente, gozando de igual tutela los muebles del hogar, en igual circunstancia que se establece para el asentimiento que un cónyuge debe brindar para determinados actos de disposición.

Por otro lado, el artículo 517 del CCCN viene a garantizar los derechos sobre los bienes registrables. La inscripción del pacto de convivencia en el registro respectivo requiere, también, que las respectivas inscripciones se realicen en los registros que regulan los bienes objeto de dicha convención. Es en esta instancia donde la figura del registrador ingresa a escena.

En el caso de los automotores, ello tiene implicancia por la clara disposición del artículo 1° del Decreto Ley 6.582/58 y modificatorias, que establece el rol constitutivo que es característica particular de la propiedad automotor. Debe notarse que, si bien la disposición del CCCN en el caso es genérica y extensiva a cualquier bien con tutela registral (sean estos declarativos o constitutivos), en el caso específico de los Registros del Automotor tal prescripción importa una obligación para las partes en tanto deseen que la misma tengan efectos jurídicos.

Así, conforme la libertad de formas que impera en la materia, la mera manifestación de tal cuestión ante el Registro, o incluso su inclusión en una foja notarial al momento de suscribir una solicitud tipo, en la cual se haga saber de esta situación, impone a los Registros Seccionales el tomar

razón de esta más allá que se hubiera producido o no la anotación de la convivencia en el registro que corresponda. Por otro lado, si bien de por sí el estado civil de los peticionantes es declarativo, pues ninguna formalidad se requiere sobre el particular a la hora de ingresar las rogaciones que correspondan, es indudable que existen en el caso cuestiones tutelares que no pueden ser indiferentes.

Cuestiones en disputa

La presentación de la registración de la unión convivencial “per se” ante los registros que regulan las relaciones personales, y lo mencionamos de este modo pues pocas precisiones y acuerdos existen sobre la cuestión respecto a lo normado por la ley de fondo, puede ser tanto declarativa como constitutiva, lo que da lugar a una inscripción enunciada sólo a los fines eminentemente probatorios, deviene en implicancias jurídicas complejas y que son de particular interés para quienes debemos periódicamente inscribir actos relativos a vehículos, dadas las particularidades del régimen que ya mencionamos, y las lógicas consecuencias que un error, o incluso el mero desconocimiento, podría importar.

Lo relevante aquí, entendemos para depurar conceptos que han dado lugar a confusiones doctrinarias, es que mientras el artículo 511 del CCCN establece pautas relativas a la existencia y prueba de la unión por sí misma, el artículo 517 del CCCN encuentra su ubicación en la temática relativa a la relación patrimonial y goza de una ubicación que lo impone para una interpretación más precisa, dada su especialidad.

Es por ello que este último artículo tiene mayor relevancia para nuestra labor en los Registros Seccionales, pues la



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

manifestación por el peticionante de un trámite, que el mismo se encuentra en una unión convivencial, tanto lo haga por su propia cuenta, como por la acreditación de tal extremo por su inscripción ante el Registro pertinente, como su manifestación en una foja notarial (por citar algunos ejemplos, el segundo de los cuales no es tan extraño), importa la presencia de un presupuesto patrimonial sobre los que los encargados e interventores no pueden resultar ajenos, dadas las consecuencias que ello importan para los eventuales convivientes, sus eventual y futuros co-contratantes e incluso las responsabilidades de los funcionarios intervinientes (léase: el propio registrador).

Lo que mueve a confusión es la conjunción copulativa “y” a la que hace mención el ya citado artículo 517 del CCCN, el que establece las condiciones de oponibilidad ante terceros. El mismo reza: *“Los pactos, su modificación y rescisión son oponibles a los terceros desde su inscripción en el registro previsto en el art. 511 y en los registros que correspondan a los bienes incluidos en estos pactos”*.

Una interpretación más amplia, y en concordia con las ideas antes expresadas, puede ser la limitación que el artículo anterior establece sobre la oponibilidad a terceros o no ante la registración de la unión en el registro especial. De acuerdo a esta interpretación, que hacemos propia, la inscripción de un acto relativo a vehículos, en la cual se mencione la unión, siempre tendrá efectos entre las dos partes de la pareja, pero no podrá oponerse a terceros si previamente no está inscrita en el registro personal debido.

Entendemos por ello que la acreditación de tales presupuestos es paradójicamente más gravosa que el mero hecho de la existencia de un vínculo conyugal, donde la

declaración es bastante para acreditar tal presupuesto. No bastará, en consecuencia, con la mera manifestación, sino que la existencia y extensión del pacto deberá ser acreditada por el peticionante, pues esta cuestión será la que regule los marcos sobre los que establecer las relaciones patrimoniales en cuanto su oponibilidad a terceros. Así, de la normativa analizada parece pertinente realizar algunas distinciones.

Por un lado, las relaciones entre los convivientes y, por otro, las relaciones entre estos y terceros.

De existir la inscripción de la unión y del pacto (ambos presupuestos), la misma será oponible entre las partes y los terceros, debiendo la misma ponerse en conocimiento de los Registros Seccionales, según sea el caso al momento de la petición; esto es, no bastará sólo mencionar su existencia, sino que será imperioso acompañarla al momento de efectuar la petición. Esta cuestión hace también a la publicidad registral, la que tiene relevancia toda vez que se aparta de los regímenes particulares y, por lo tanto, importan vías patrimoniales alternativas.

Ahora bien, si existiere la unión, se encontrare inscrita, pero nada se estableciera sobre los efectos de la misma, ésta se regulará conforme el artículo 513 del CCCN analizado previamente. Igual solución nos resulta pertinente si nada se acompañara al momento de manifestar la unión sin otra previsión, o fuera la misma incorporada por una actualización de los datos del titular registral.

En síntesis, analizamos los siguientes presupuestos:

a. Unión convivencial no inscrita y no manifestada ante el Registro Seccional: no será oponible a terceros ni entre

los convivientes, aunque en estos casos quedará abierta la vía probatoria amplia que puedan pretender utilizar los eventuales interesados.

- b. Unión convivencial no inscrita, pero sí manifestada ante el Registro Seccional: no será oponible a terceros, pero sí entre partes.
- c. Unión convivencial inscrita ante ambos Registros: oponible entre convivientes y ante terceros.

Quede claro aquí que lo que es o no oponible no es la relación en sí misma, sino el pacto sobre el cual se regulan los vínculos patrimoniales. La mera existencia de la denuncia de una unión convivencial no puede ser eludida por ninguno de los intervinientes en el negocio jurídico. En tal caso, una previsión que nos resulta puede ser de interés, apunta a requerir de los peticionantes, como medida previa a la registración definitiva del acto, que se acompañe, de existir, el propio pacto o en su caso que se manifieste que el mismo no se ha llevado a cabo. Ello bien podría facilitar y brindar seguridad jurídica a eventuales futuros interesados, pero incluso a los propios convivientes.

¿Y los terceros?

Un tema que queda por dilucidar está ligado a la facultad que tienen los terceros de exigir dicha inscripción ante el Registro Seccional. Pensemos, por caso, qué sucedería si un tercero que conoce la inscripción de la unión ante el registro personal descubre que no se encuentra inscripto ante el Registro de la Propiedad Automotor, tanto si fuera a la hora de establecer una garantía o una eventual compra.

El tema es delicado puesto que el efecto de publicidad que pretenden tener nuestros Registros podría verse menoscabado. Ello, igualmente, se zanjaría con la cuestión a la que antes mencionábamos de la oponibilidad de los actos, la falta de inscripción haría el acto inoponible hacia terceros, aun cuando los convivientes se deban resarcimiento por algún motivo que afecte su propiedad.

CONCLUSIONES

Hemos visto en este texto un instituto que ha variado el régimen patrimonial de las relaciones de familia, pues el matrimonio es hoy sólo una de ellas.

Dos personas, que cumpliendo los requerimientos que establece el propio Código, desean una vida común basada en el afecto y la permanencia pueden llevar a cabo un convenio o no para regular sus cargas y derechos patrimoniales por ante sí o terceros.

En cualquier caso, esta inclusión cambia de base el título sobre el que tradicionalmente hemos cimentado estas relaciones, pues no mencionamos ya las relaciones patrimoniales del matrimonio sino más propiamente el régimen patrimonial familiar, término este último que ha encontrado una pluralidad de versiones y formas. Asimismo, la mayor aceptación de niveles de autonomía de voluntad ahora adoptado viene también a variar el rígido esquema que históricamente recayó en estas relaciones solo sostenidas en el matrimonio. Pero bien puede decirse, estas cuestiones hacen al derecho en general o a la sociología en particular, pues son excesivas para un trabajo orientado al régimen automotor.

Si bien somos conscientes de que el sistema aquí detallado no ha sido a la fecha implementado en forma extendida, tanto por la complejidad de los mismos, como por la propia incertidumbre que pesa sobre ellos, los prejuicios y mitos que sustentaron los criterios relativos a las uniones convivenciales (“ex concubinatos”), como finalmente la nula publicidad de estos institutos, nada hace suponer o bien que alguna rogación se encuentre vinculado a las mismas o bien que con el correr del tiempo, el abundamiento de nuevas relaciones sociales o la adopción, incluso por cuestiones de moda, pueda llevar a los Registros Seccionales una mayor afluencia de inscripciones en el marco de este esquema.

Es por tales razones que en una primera instancia nos pareció de particular importancia poner los mismos en evidencia, acercar algunas previsiones y sistematizaciones y alertar que, en alguna oportunidad, quizás escondida, estas situaciones puedan hacerse realidad. Por ahora parecería que es más un campo fértil para la advertencia, pero que no puede ser eludido y es sano estar advertido.

Como hemos notado, las implicancias registrales y patrimoniales, las consecuencias personales y, eventualmente, las problemáticas interpretativas ameritan el debate que no puede eludirse en la minoría de las presentaciones; todo llega, y debe estarse para ello debidamente preparado.

Bibliografía

Bermejo, Patricia (2019): *“Las uniones convivenciales”, JA 2019 – II.*

Bueres, Alberto J. (2014): *“Código Civil y Comercial de la Nación analizado, comparado y concordado”;* Hammurabi - José Luis Depalma Editor; Buenos Aires.

Lorenzetti, Ricardo Luis (director) (2015): *“Código Civil y Comercial de la Nación comentado”;* Rubinzal - Culzoni Editores; Santa Fe.

Racimo, Fernando (2017): *“Los efectos constitutivos de la unión convivencial inscripta”, JA 2017 – II.*



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 ó 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

RESPONSABILIDAD DEL ESTADO ANTE ERRORES Y DELITOS COMETIDOS POR ENCARGADOS DE REGISTROS

Alcances - Recepción doctrinaria y jurisprudencial

Por **Dra. Silvina Bustos**

1. INTRODUCCIÓN

Al igual que ha ocurrido en numerosos países europeos y latinoamericanos, en la Argentina la formulación del sistema de responsabilidad patrimonial del Estado es de origen esencialmente jurisprudencial.

La Constitución Nacional no contiene previsiones expresas respecto de esta problemática, a diferencia de lo que ocurre en otros países tales como España, Brasil, México, etc. Sin embargo, y a falta de regulación expresa, la Corte Suprema de Justicia de la Nación sentó las bases de una doctrina judicial que reconoce ampliamente la responsabilidad estatal por los daños causados injustamente por cualquiera de los poderes públicos.

Afirma Perrino, en su obra “La responsabilidad extracontractual del Estado por actividad ilícita en el Derecho Argentino” que: “... sin equivocaciones que la responsa-

bilidad estatal carece en el derecho argentino de un tratamiento normativo sistemático y unitario”, agregando que: “... la falta de una legislación general y orgánica que regule la responsabilidad estatal, junto con una interpretación sumamente amplia de la condición de “derecho común” y uniforme para toda la República del derecho civil (artículo 75, inc. 12 de la Constitución Nacional), trajo aparejado que se aplicara al Estado durante mucho el régimen de responsabilidad patrimonial previsto en el Código Civil para las personas jurídicas (artículo 43 del Código Civil). No obstante que dicho recurso fue una solución loable en su momento ya que posibilitó responsabilizar al Estado por los perjuicios que ocasionaba, constituye una respuesta equivocada, porque salvo los daños provocados por comportamientos estatales en relaciones de derecho privado, la responsabilidad del Estado es una típica institución perteneciente al derecho público, regida por principios

propios, que son por su naturaleza y fines, diferentes de los que imperan en el derecho privado.

Por tal motivo, hoy en día, ante la falta de una normativa en la materia, si bien se sigue acudiendo a la legislación civil para resolver los problemas que presenta la responsabilidad estatal, se lo hace extensivamente a los efectos de cubrir la laguna normativa existente en la materia mediante la técnica de la interpretación analógica o por vía de subsidiariedad”.

Ello es así porque, si bien no puede negarse que existen principios y elementos afines entre la responsabilidad patrimonial del Estado y la de los sujetos privados, ciertamente median aspectos diferenciales no menores que no permiten un tratamiento absolutamente homogéneo. Tal es lo que ocurre con el mismo fundamento del deber de reparar, como a diversos tópicos que derivan de la singular posición de las autoridades estatales en las relaciones con particulares, en cuanto titulares de prerrogativas asignadas para el logro derecho público, se rige, sustancialmente por normas o principios de derecho público.

Ya el Dr. Dalmacio Vélez Sársfield advirtió que en el Código Civil sólo se legisla sobre el derecho privado (nota al artículo 31, “Responsabilidad extracontractual del Estado por las consecuencias dañosas de su actividad “lícita” desplegada en el ámbito del derecho público”).

Sólo en los pocos supuestos en los que el Estado no actúe con sujeción a su derecho propio o común, que es el derecho público, sino por disposiciones del derecho civil

o comercial, la responsabilidad que en dicho marco se pueda suscitar estará gobernada por las disposiciones del derecho privado (Conf. Marienhoff. Tratado de Derecho Administrativo, (cit, T. IV, p. 719, ob. cit.).

A través de este trabajo abordaremos en forma sintética y esquemática las principales aristas que plantea la cuestión y lo expresamente resuelto por nuestros tribunales y doctrina especializada, análisis que resulta de especial interés teniendo en consideración la particular relación que une a los Registros de la Propiedad del Automotor con el Estado y lo expresamente dispuesto por el RINOF en su Cap. III, Secc. 4º, Art. 5º, Inc. 3 y la Circular DN 18 de fecha 6.05.2010.

2. LA FIGURA DEL ENCARGADO DE REGISTRO COMO FUNCIONARIO PÚBLICO

De acuerdo con el esquema normativo vigente y que rige la actividad de los Registros de la Propiedad del Automotor, el encargo de Registro resulta expresamente un “funcionario público”, con todas las connotaciones de la figura.

Expresamente así lo dispone el RINOF en sus artículos 1º y 2º que expresan:

Artículo 1º.- Los Registros Seccionales que conforman el Registro Nacional de la Propiedad del Automotor estarán a cargo de un Encargado de Registro, quien deberá ejercer sus funciones registrales en la forma y modo que lo establezca la ley, sus reglamentaciones y las normas contenidas en el presente reglamento interno.

Artículo 2º.- Los Encargados de Registro son funcionarios públicos designados por el Ministerio de Justicia y Derechos Humanos y pueden ser removidos por éste, previo sumario y por las causales establecidas taxativamente en la ley (artículo 36 del Decreto - Ley Nº 6582/58 ratificado por la Ley Nº 14.467 - t.o. por Decreto Nº 1114/97- y sus modificatorias). Su función no constituye relación de empleo.

En el desempeño de sus funciones estarán sujetos al régimen disciplinario previsto en los artículos 9º al 35 del Decreto 644/89, modificado por su similar 2.265/94.

En punto al concepto normativo de “funcionario público”, la Procuración del Tesoro de la Nación ha dicho que es “... quien declara o ejecuta la voluntad estatal para realizar un fin público, debiendo entenderse por fin público o por servicio estatal, no sólo lo relativo al desenvolvimiento estricto de la Administración Pública, sino también todos aquellos fines o servicios conducentes a la prosperidad o bienestar general que el Estado toma a su cargo...”.

A su vez, el Art. 18 del Régimen Jurídico del Automotor -Decreto 1.114/97- dispone: ARTÍCULO 18.- El Estado responde de los daños y perjuicios emergentes de las irregularidades o errores que cometan sus funcionarios en inscripciones, certificados o informes expedidos por el Registro Nacional de la Propiedad del Automotor.

También debe decirse que el Decreto 2.265 de fecha 22 de diciembre de 1994, que modifica el Decreto 644 del 18 de mayo de 1989, sustituye el Art. 1º de la norma indicada por el siguiente texto: “Los Registros Seccionales

que conforman el Registro Nacional de la Propiedad del Automotor y de Créditos Prendarios estarán a cargo de un Encargado de Registro. Los Encargados de Registro son funcionarios públicos dependientes de la Dirección Nacional de los Registros Nacionales de la Propiedad del Automotor y de Créditos Prendarios y deberán ejercer sus funciones registrales en la forma y modo que lo establezca la ley, sus reglamentos y las normas que al efecto disponga la referida Dirección Nacional”.

En este marco normativo se desenvuelve la figura de especiales características del encargado de Registro, que resulta un funcionario público, que instala el Registro Seccional con su propio patrimonio, ejerce una actividad que constituye un servicio público, depende a su vez de la Dirección Nacional de los Registros Nacionales de la Propiedad del Automotor y de Créditos Prendarios que controla su actividad y puede removerlo previo sumario administrativo, percibe por sus funciones emolumentos cuya cuantificación resulta determinada por la superioridad, resultando pasible en definitiva por el ejercicio de su actividad de la comisión de errores y delitos que pueden ser susceptibles de generar, de acuerdo a su naturaleza y gravedad, responsabilidad civil y penal, acarreando, además, consecuencias para el Estado Nacional; todo derivado de la especial relación que lo vincula al mismo.

3. RESPONSABILIDAD DEL ESTADO EN LAS ACCIONES IMPETRADAS POR CAUSA DE ERRORES O DELITOS COMETIDOS POR ENCARGADOS DE REGISTRO

La responsabilidad del Estado puede clasificarse en:

a. Responsabilidad contractual

Este caso se configura cuando el Estado no cumple con lo establecido en uno contrato en el momento de su ejecución o en su extinción. Un contrato establece deberes y obligaciones para las partes y se deben cumplir. Si el Estado no cumple debe indemnizar;

b. Responsabilidad extracontractual

Aquí no hay un contrato que une al Estado con un administrado o particular. Es cuando un hecho o acto del Estado afecta a uno o varios particulares. Aquí hay otras dos variantes. Veamos:

- a. Responsabilidad extracontractual por aplicación del derecho civil: veremos más adelante cómo la jurisprudencia de nuestro país fue cubriendo esas lagunas del derecho aplicando normas establecidas en el Código Civil.
- b. Responsabilidad extracontractual por aplicación del derecho público: esto es cuando el accionar de la Administración se adapta a los preceptos del derecho administrativo.

Claramente nos encontramos en el caso que nos ocupa frente a un supuesto de responsabilidad extracontractual.

3.a. La falta de servicio en la responsabilidad del estado por actividad e inactividad ilegítima

Tanto en el régimen jurisprudencial como en el sistema legal vigente, la falta de servicio se presenta como un requisito indispensable del supuesto de hecho que origina la obligación de indemnizar por actividad ilegítima. Como destaca acertadamente Perrino (ob. cit.), el legislador ubica a la “falta de servicio” como el centro de la responsabilidad por actividad estatal ilegítima.

En efecto, la CSJN, con anterioridad a la sanción de la Ley 26.944, sostuvo que la procedencia del reclamo fundado en la responsabilidad extracontractual del Estado por su actividad ilícita debe reunir los siguientes requisitos: que el Estado haya incurrido en una falta de servicio (artículo 1.112 CC) (CSJN, 12/08/2008, “Reynot”, Fallos: 331:1690, considerando 6), o “ejecución irregular del servicio” (CSJN, 17/08/2010, “Morrow de Albanesi”, Fallos: 333:1404, considerando 7), por acción u omisión (CSJN, 04/10/2011, “Periopontis SA c/ E.N. M° de Economía s/ Daños y perjuicios”, considerando 4), aunque también en algunos fallos se exigió que el perjuicio fuera actual (CSJN, 17/08/2010, “Morrow de Albanesi”, Fallos: 333:1404, considerando 7); y que exista una relación de causalidad (en algunos supuestos se exige que sea directa) entre la conducta estatal impugnada y el daño cuya reparación se persigue (La CSJN, en Fallos: 328:2509, le asigna al nexo de causalidad el carácter de “presupuesto de la pretensión indemnizatoria”).

A partir de los fallos “Vadell” y “Pose”, se introducen los conceptos de “falta de servicio”.

El Estado debe cumplir sus funciones correctamente, si no es así y produce un daño responde en forma directa y objetiva.

El factor de atribución de la responsabilidad del Estado es de carácter objetivo, es decir prescinde del requisito de la “voluntariedad”, tal como expresamente lo define la ley, no así la de los funcionarios públicos que requiere la acreditación del dolo o la culpa.

El resarcimiento del daño queda condicionado por esta ley especial a la configuración de la falta de servicio comprensivo de toda actuación u omisión irregular de parte del Estado.

Debe completarse diciendo que el artículo 3º, inciso d) de la Ley 26.944 establece que los requisitos de la responsabilidad del Estado por actividad e inactividad ilegítima: daño cierto, debidamente acreditado por quien lo invoca y mensurable en dinero; imputabilidad material de la actividad o inactividad a un órgano estatal; relación de causalidad adecuada entre la actividad o inactividad del órgano y el daño cuya reparación se persigue; falta de servicio consistente en una actuación u omisión irregular de parte del Estado; la omisión sólo genera responsabilidad cuando se verifica la inobservancia de un deber normativo de actuación expreso y determinado.

Según se desprende del texto legal, la falta de servicio está directamente identificada con el irregular cumplimiento de la función pública asignada a un órgano o ente estatal.

Para determinar si efectivamente se configura la falta de servicio se debe examinar el sistema normativo dentro del cual se encausa la actividad a la que se le imputa el daño y, desde allí, realizar un juicio de comparación entre la concreta actuación o abstención -a la que se le asigna aptitud generadora del daño- y el régimen jurídico específico (v. gr., Constitución, tratado, ley y reglamento) que rigen la función estatal.

Para comprobar si concurre este requisito indispensable del supuesto de hecho que da origen al deber de reparar es necesario, en primer lugar, realizar un juicio de comparación entre la actuación y el sistema normativo rige esa actividad.

En segundo término, se debe verificar, “in concreto”, si se han observado, total o parcialmente, los deberes y obligaciones establecidos por la norma aplicable; finalmente se habrá de constatar si en el ejercicio de la función existió incumplimiento del régimen jurídico que rigen la actividad. A tal efecto se deberá considerar cuáles son los bienes jurídicos protegidos por el sistema normativo dentro del cual se encausa la actuación estatal enjuiciada.

Ciertamente, no se puede determinar si la actuación, activa o pasiva, o abstención es ilegítima si previamente no se examina la totalidad del ordenamiento jurídico dentro del que se inserta la actividad estatal a la que se le imputa el daño.

La falta de servicio está asociada al irregular ejercicio de la función estatal; es una figura poliédrica, en tanto y en cuanto exhibe diversas caras y formulaciones. Se puede manifestar a través de una actuación, ora material, ora formal.

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



www.aaerpa.com

En este último supuesto, la actuación formal puede ser activa o pasiva.

En ambos campos -actividad lícita e ilícita- la responsabilidad opera como un instrumento de garantía cuyo objeto principal es la reparación de los perjuicios sufridos por la víctima y deben concurrir una serie de presupuestos indispensables para que surja el deber de reparar, como son el daño, la imputabilidad, la causalidad y un factor de atribución (ver en este sentido: Aida Kemelmajer de Carlucci: "La responsabilidad del Estado: enfoque jurídico-privado").

Sólo en los pocos supuestos en los que el Estado no actúe con sujeción a su derecho propio o común, que es el derecho público, sino por disposiciones del derecho civil o comercial, la responsabilidad que en dicho marco se pueda suscitar estará gobernada por las disposiciones del derecho privado (Conf. Marienhoff. Tratado de Derecho Administrativo. cit, T. IV, p. 719).

4. RESPONSABILIDAD DEL ESTADO POR ACTIVIDAD LÍCITA

"El ámbito en el cual con mayor claridad se advierte la imposibilidad de aplicar lisa y llanamente las normas del derecho privado es el de la responsabilidad lícita, pues en tales supuestos el factor de atribución que justifica el deber estatal de indemnizar no es propio de las relaciones entre sujetos particulares ya que radica en la existencia de un sacrificio o daño especial", derivado de la quiebra del principio constitucional de igualdad ante las cargas públicas (artículo 16 de la Const. Nac.), que el afectado no está obligado a soportar.

Como bien dice Soto Kloss, "el Estado no es una persona jurídica, sujeto de derecho, como las regidas por el derecho privado: su misión es muy diferente, su estructura bien distinta, su actuar diverso; se rige, en fin, por leyes o normas propias, específicas a él, lo que conduce obviamente a plantear también su responsabilidad a través de un enfoque diferente". Por tal motivo, concluye el citado autor, la responsabilidad estatal debe tener un tratamiento distinto respecto de la responsabilidad privada, pues en la primera "hay un problema de lo justo público (igualdad de proporción, dada las funciones supraordenadas del Estado), en cambio en el ámbito privado se da lo justo de intercambio, de conmutación, en un plano de posiciones jurídicas equiordenadas (Soto Kloss, Eduardo. Derecho Administrativo. Bases fundamentales. Tomo L. Santiago de Chile, Editorial Jurídica de Chile, 1996, pp. 274 /275).

En el leading case "Tejedurías Magallanes S. A. c/ Administración Nacional de Aduanas y/o quien fuera responsable y/o Aduana de Ushuaia s. daños y perjuicios y Recurso de hecho deducido por la actora en la causa Tejedurías Magallanes S. A. c/ Administración Nacional de Aduanas", fue revocada por la Cámara Federal de Apelaciones el fallo de primera instancia. En la causa, la actora interpuso demanda tendiente a obtener la reparación de daños causados por el accionar, que entiendo ilegítimo de los funcionarios de la Aduana Nacional.

Por fallo de la Corte, de fecha 19 de septiembre de 1989, fue rechazada la vía extraordinaria y confirmado el rechazo de la demanda, argumentándose "... Que con respecto a la responsabilidad del Estado es verdad que, como afirma

la apelante en su memorial, este Tribunal ha señalado que quien contrae la obligación de prestar un servicio lo debe realizar en condiciones adecuadas para llenar el fin para el que ha sido establecido, y es responsable de los perjuicios que causare su incumplimiento o ejecución irregular. Esta idea objetiva de la falta de servicio encuentra fundamento en la aplicación por vía subsidiaria del art. 1112 del Código Civil, pues no se trata de una responsabilidad indirecta, toda vez que la actividad de los órganos o funcionarios del Estado realizada para el desenvolvimiento de los fines de las entidades de las que dependen ha de ser considerada propia de éstas, que deben responder de modo principal y directo por sus consecuencias dañosas” (confr., entre otros, Fallos: 306:2030, en especial considerando 5 y 6; y 307:821).

No es ocioso destacar, por lo demás, que más allá de los supuestos relacionados con la aplicación del art. 1.112 del Código Civil, esta Corte ha señalado que, superadas las épocas del *quod principi placuit*, del *volenti non fit injuria* y de la limitación de la responsabilidad estatal a los casos de culpa in eligendo o in vigilando o a los de *iure imperii*, es principio recibido por la generalidad de la doctrina y de la jurisprudencia, nacionales y extranjeras, el de la responsabilidad del Estado por sus actos lícitos que originan perjuicios a particulares (confr. Fallos: 306:1409, considerando 5). Es que, como esta Corte ha sostenido, cuando la actividad lícita de la autoridad administrativa, aunque inspirada en propósitos de interés colectivo, se constituye en causa eficiente de un perjuicio para los particulares -cuyo derecho se sacrifica por aquel interés general- esos daños deben ser atendidos en el campo de la responsabilidad

del Estado por su obrar lícito (Fallos: 301:403; 305:321; 306: 1409). Se trata, en suma, de una doctrina que el Tribunal ya ha desarrollado en diversos precedentes en los cuales se sostuvo, básicamente, que la “realización de las obras requeridas para el correcto cumplimiento de las funciones estatales atinentes al poder de policía, para el resguardo de la vida, la salud, la tranquilidad y aun el bienestar de los habitantes, si bien es ciertamente lícita, no impide la responsabilidad del Estado, siempre que con aquellas obras se prive a un tercero de su propiedad o se la lesione en sus atributos esenciales” (Fallos: 195:66; 211:46; 258:345; 274:432).

“Que si bien estos precedentes señalan la orientación de la jurisprudencia del Tribunal en lo atinente a los principios que sustancialmente rigen el tema de la responsabilidad del Estado, de ello no se sigue sin más que los agravios de la actora deban ser acogidos en esta instancia. En efecto, según las normas constitucionales que garantizan la inviolabilidad de la propiedad (arts. 14 y 17 de la Norma Fundamental), cuando un derecho patrimonial cede por razón de un interés público frente al Estado o sufre daño por su actividad, ese daño debe ser indemnizado tanto si la actividad que lo produce es ilícita o ilegítima cuanto si no lo es. Empero, aún desde esta perspectiva, que es la más favorable a la posición de la actora, pues implica dejar de lado la evaluación de la legitimidad de la actividad desplegada por la Administración Nacional de Aduanas, corresponde examinar si en la especie concurren los requisitos ineludibles para la procedencia de sus pretensiones, esto es, la existencia de un daño actual y cierto, la relación de causalidad directa e inmediata entre el accionar del

Estado y el perjuicio y la posibilidad de imputar jurídicamente esos daños a la demandada...” (sic), recaudos que no fueron acreditados en la especie, razón por la cual se rechazó la demanda.

El fallo resulta señero, toda vez que aborda la problemática de la responsabilidad del Estado por su actividad lícita, estableciendo los requisitos que debe reunir ésta para que sea pasible de ser indemnizada.

Resulta formalmente activa cuando la autoridad pública emite un acto administrativo que revoca, de manera ilegítima, otro acto anterior por el cual se autorizó la realización de una actividad comercial o industrial; en cambio existe falta de servicio nacida de una actuación formal pasiva, cuando, v. gr., se emite un acto administrativo que deniega aquello que, jurídicamente, corresponde otorgar.

Este último supuesto de falta de servicio por actuación formal pasiva no se confunde con la omisión.

Ello es así pues en esta (omisión) existe abstención de hacer aquello que está jurídicamente preestablecido.

En la actuación formal pasiva, en cambio, hay declaración, existe un proceso intelectual previo, pero el contenido del acto es indebidamente denegatorio. La falta de servicio por omisión -esto es, la abstención de actuar- también puede ser material -v. gr., inobservancia de un deber jurídico determinado a cargo del Estado basado en una concreta obligación preexistente de proveer a la seguridad- o formal -v. gr., no pronunciarse, previa solicitud de pronto

despacho, en tiempo útil- (Responsabilidad del Estado: características generales del sistema legal vigente; Patricio Marcelo E. Sammartino; profesor adjunto de Derecho Administrativo, Universidad de Buenos Aires).

4.a Jurisprudencia vigente en torno a errores cometidos en el ejercicio de la actividad registral - Obligación de indemnizar:

Con fecha 1 de julio de 2010, la Sala I de la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil y Comercial Federal, en autos caratulados: “CAUSA N° 10907/04 S.I BERGER JUAN SEBASTIÁN C/DIRECCIÓN NAC. DE LOS REGISTROS NAC. DE LA PROPIEDAD AUTOMOTOR s. DAÑOS Y PERJUICIOS” RESOLVIÓ:

“1. El señor Juan Sebastián Berger promovió demanda contra la Dirección Nacional de los Registros Nacionales de la Propiedad Automotor y de Créditos Prendarios del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos y contra la Provincia de Buenos Aires, a fin de obtener el resarcimiento de los daños y perjuicios sufridos con motivo de un error registral cometido por la Fiscalía de Estado Provincial y por el Registro de la Propiedad Automotor Seccional Lanús ‘A’ con motivo de la expedición del título de dominio de una motocicleta marca Honda en ocasión de transcribir los números de cuadro y motor del rodado. Como consecuencia de esta irregularidad fue detenido el día 12 de junio de 2002 y su vehículo fue secuestrado, originándose la causa penal “Berger Juan Sebastián s/falsificación de documentos públicos”, que tramitó

ante el Juzgado Nacional en lo Criminal y Correccional n° 1. Verificados los hechos en sede penal y constatado el error cometido por la Fiscalía de Estado provincial y por el Registro del Automotor Seccional Lanús 'A', el señor Juan Sebastián Berger fue sobreseído por sentencia del 28/8/02, con expresa mención de que el proceso sustanciado no afectaba su buen nombre y honor. El actor reprochó a las demandadas falta de servicio por no cumplir con la obligación de brindar seguridad jurídica a la inscripción obrante en los asientos registrales, y solicitó un resarcimiento que ponderó en \$ 5.000 por "privación de uso" del motovehículo y \$ 12.000 por daño moral, con más los intereses y las costas del litigio...".

2. La sentencia de primera instancia fue dictada el 9 de diciembre de 2009 (fs. 256/257) y en ella se dio favorable acogimiento a la demanda deducida, condenando al Estado Nacional a abonar al señor Juan Sebastián Berger la suma de \$18.000 (\$3.000 por compensación de la privación del uso de la moto y \$15.000 por indemnización del daño moral), con intereses a la tasa que percibe el Banco de la Nación Argentina en operaciones de descuento...".

3. Este pronunciamiento fue apelado por el Estado Nacional, cuyo recurso fue concedido a fs. 261. La expresión de agravios corre a fs. 267/272 y mereció la respuesta de la parte contraria (fs. 274/281). También se ha deducido recurso en la materia honorarios a fs. 260. Los agravios por los cuales la parte demandada solicita la revocación de la sentencia pueden

resumirse del siguiente modo: a) el juez se equivoca al responsabilizar a su parte por una supuesta falta de servicio, cuando no fundamenta cuáles fueron los actos irregulares cometidos por sus dependientes que justificarían la imputación de responsabilidad; b) la sentencia omite el análisis de hechos relevantes y del derecho que regula las funciones del Registro Nacional del Automotor, soslayando que no hay relación de causalidad entre el daño sufrido por el actor y la verificación de las formas extrínsecas de los documentos, que es lo único que compete al registrador; y c) las sumas admitidas en concepto de resarcimiento son desmedidas, dado que no hubo ninguna prueba concreta del daño material por privación del vehículo y que la liquidación de intereses por el capital admitido en concepto de daño moral distorsiona la finalidad del rubro".

"4. La sentencia recaída en la causa penal atribuye las divergencias existentes entre la documentación y la moto secuestrada, al error cometido por la Fiscalía de Estado de la Provincia de Buenos Aires y por el Registro Lanús 'A' de Motovehículos, al momento de transcribir los números de cuadro y motor del rodado. Por su parte, en la nota del 21/8/02 (fs. 9 de esta causa) la Fiscalía de Estado admitió la irregularidad y manifestó: "...no se advirtió que se estaba cometiendo un error en la transcripción de los números de motor y cuadro de dicha motocicleta, error por parte de este Organismo y del Registro que la patentara, ya que se trata de números de serie comunes a todos los motovehículos de la misma marca y característica...". Los agravios que el Estado Nacional invoca en esta instancia son repetición

de los argumentos presentados en el escrito que responde de la demanda, en el sentido de afirmar que los Registros Seccionales no tienen la obligación de descifrar las numeraciones estampadas en vehículos y automotores (fs. 194vta.) y por tanto desconocen las series alfanuméricas que corresponden a determinada marca o modelo de motocicleta. Dicho en otros términos, el Estado Nacional atribuye el error a conductas de dependientes de la Provincia de Buenos Aires, entre las que enuncia: a) el certificado de subasta y los documentos emitidos en su consecuencia por la Fiscalía de Estado de la Provincia, que contienen los errores en la numeración que, más tarde, el Registro Seccional transcribió, b) el mismo error en el boleto de compraventa expedido por el martillero oficial del organismo provincial, y c) el resultado de la verificación policial -por parte de dependencias policiales de la Provincia de Buenos Aires-, que no observó las diferencias entre los datos del vehículo y los datos de los documentos. En atención a estas faltas, que la parte demandada atribuye a un tercero, e invocando la función meramente formal del Registro Seccional, el Estado Nacional reclama su liberación de toda responsabilidad”.

“5. Las obligaciones comprendidas en el servicio público que presta el Registro Nacional del Automotor Seccional Lanús ‘A’ resultan de la finalidad de su creación, que no es otra que organizar un registro donde puedan inscribirse todos los vehículos, a fin de rodear de garantías las operaciones comerciales en las que se involucre automotores, de manera que permita una fácil individualización de los vehículos y de sus respecti-

vos propietarios (considerandos del decreto 6582/58). Por ello se ordena la expedición de un documento individualizante, con carácter de instrumento público, llamado “título del automotor” (artículo 7°). Durante la existencia de un vehículo, se le grabará en ocasión de su primera inscripción un número de orden en forma indeleble en el chasis y en el motor del mismo, por orden del registro (art. 23). Este número de chasis y/o motor debe con Poder Judicial de la Nación Año del Bicentenario USO OFICIAL Provincia de Buenos Aires. Hubo falta de servicio en la anotación de los datos del título de propiedad y esa discordancia con la realidad fue la causa directa del daño sufrido por Juan Sebastián Berger en ocasión del operativo del 12 de junio de 2002. Según la doctrina de la Corte Suprema de Justicia de la Nación, quien contrae la obligación de prestar un servicio lo debe realizar en condiciones adecuadas para llenar el fin para el que ha sido establecido y debe afrontar las consecuencias de su incumplimiento o ejecución irregular (doctrina de Fallos 315: 1892; 316: 2136; 320: 266 y otros). Esta idea objetiva de falta de servicio encuentra su fundamento en la aplicación del art. 1112 del Código Civil y traduce una responsabilidad extracontractual del Estado en el ámbito del derecho público. En el sub-lite, se ha verificado una falla en las funciones del Registro Seccional Lanús ‘A’, que ha violentado la seguridad jurídica que debe presidir la individualización del automotor. Se trata de una actividad anormal del servicio público y es suficiente la constatación objetiva de la violación a la obligación del servicio...”.

“En estos autos, la defensa del Estado Nacional, res-

ponsable por el funcionamiento de los servicios descentralizados de registros nacionales del automotor, ha pretendido exonerarse por la culpa de un tercero por quien no debe responder (esto es, la Fiscalía de la Provincia de Buenos Aires, que no es parte en este litigio). A mi juicio, el hecho del tercero dio ocasión a la falta de servicio objetiva del Registro de la Propiedad Automotor Seccional Lanús 'A', pero no libera la responsabilidad de la parte demandada. Concluyo, pues, que corresponde confirmar la atribución de responsabilidad al Estado Nacional por el daño sufrido por Juan Sebastián Berger a raíz de la irregularidad detectada el día 12 de junio de 2002, que condujo a la privación de la libertad por algunas horas y al sometimiento a un proceso penal”.

“6. Resta tratar el último agravio de la parte demandada, que cuestiona la determinación del daño. Adelanto que el reproche no puede ser atendido en lo concerniente al daño patrimonial por privación del uso de la motocicleta durante tres meses, pues se ha demostrado que el actor trabajaba en mensajerías y utilizaba su vehículo como medio de ganarse la vida (testigos de fs. 236 y 237). Ante estas constancias, la mera apreciación de que se ha admitido un monto desmedido, sin aportar las razones fundadas en hechos que justifiquen esa calificación, no constituye un argumento idóneo para modificar lo resuelto. En cuanto al daño moral, el demandante solicitó la suma de \$12.000 por este concepto... Ahora bien: por la naturaleza de este perjuicio, tengo por cierta y verificada su existencia pues ninguna persona puede permanecer indiferente si es privada

de su libertad, aun cuando sea por pocas horas y se ve involucrada en un proceso penal sin ninguna conducta imputable a su parte y por objetivo comportamiento errado de agentes de reparticiones públicas. En cuanto al monto, al no haberse producido ninguna prueba específica, estimo que corresponde atenerse a la propia valuación del daño que ha efectuado el actor en el escrito de demanda. Por ello, propiciaré reducir el resarcimiento por daño moral a la suma de \$12.000... Si mi voto es compartido, deberá modificarse la sentencia apelada exclusivamente en cuanto al capital reconocido en concepto de daño moral, que se reduce a \$12.000, confirmando todo lo demás que ha sido materia de agravio. Las costas de Alzada se imponen a la parte demandada, que ha insistido en esta instancia sin derecho sobre la atribución de su responsabilidad (art. 68, primer párrafo, Código Procesal Civil y Comercial de la Nación). El Doctor Martín Diego Farrell adhiere al voto que antecede. En mérito de lo deliberado y de las conclusiones del Acuerdo precedente, el Tribunal RESUELVE: modificar la sentencia apelada exclusivamente en cuanto al capital reconocido en concepto de daño moral, que se reduce a \$12.000, confirmando todo lo demás que ha sido materia de agravio. Con costas de alzada a la parte demandada, que ha insistido en esta instancia sin derecho sobre la atribución de su responsabilidad (art. 68, primer párrafo, Código Procesal Civil y Comercial de la Nación) ...”.

5. RESPONSABILIDAD DEL ESTADO POR ACTIVIDAD ILÍCITA

El régimen argentino de la responsabilidad extracontractual del Estado por su actividad ilícita presenta las siguientes características.

a. Responsabilidad directa

Al igual que en la generalidad de los países iberoamericanos, la responsabilidad estatal es directa, ya que no funciona como un sistema de cobertura de los perjuicios causados por el comportamiento de los agentes públicos. La imputación de las actuaciones de los funcionarios o empleados al Estado se explica a través de la teoría del órgano.

Consecuentemente, cualquiera sea la posición jerárquica que tenga el agente en la estructura administrativa se identifica con la propia autoridad estatal. Él es una parte integrante del aparato administrativo, por lo que no constituye una persona diferenciada del Estado, sino que en su condición de órgano se confunde como parte integrante suya, deber de reparar. “Los fundamentos y las circunstancias que los justifican son en verdad diferentes, más aún: de acuerdo con alguna doctrina estas situaciones se desplazan del ámbito de la responsabilidad civil” (Derecho Administrativo. Acto administrativo, Procedimiento administrativo. Otros estudios. Segunda edición ampliada y actualizada, Bs. As., Abeledo-Perrot, 2003, p. 369).

Cabe destacar que, hasta el año 1984, la Corte Suprema de Justicia de la Nación sostuvo la tesis contraria, ya que

entendía aplicable el artículo 1.113, 1er. párrafo del Código Civil, que regula la responsabilidad por el hecho de los dependientes (CSIN; causas “Tomás Devoto y Cía, S.A. c/ Gobierno Nacional”, Fallos: 169:111; “F. €. Oeste de Buenos Aires c/ Prov. de Bs. Aires”, Fallos 182:5, “Sirota y Cía., S.R.L. c/ Provincia de Buenos Aires”, Fallos: 259:261; “Cortese de Fadda, Rosa c/ Provincia de Buenos Aires”, Fallos 270:404; “Provita S.A.L.F. c/ Provincia de Buenos Aires”, Fallos 278:224; “Sánchez - Puppulo, Eduardo Luis y otros c/ Provincia de Buenos Aires”, Fallos: 288:362, entre otros muchos).

A fines de ese año, al fallar el caso citado “Vadell” (Fallos: 306:2030), siguiendo las enseñanzas de la doctrina administrativista (Bielsa, Rafael. “Responsabilidad del Estado como poder administrador”. En: JA t. 43, p. 416; Marienhoff. Tratado de Derecho Administrativo, cit., t. IV, p. 715, entre otros muchos) y con sustento en la teoría del órgano, modificó su postura y sostuvo que la responsabilidad estatal es siempre directa y no refleja o indirecta. Gordillo, Agustín A.: Tratado de Derecho Administrativo. Y. L, cap. XL, Quinta edición, Bs. As., Fundación de Derecho Administrativo, 1998, p. 2.

b. Responsabilidad de base objetiva

No se discute que la responsabilidad estatal con sustento en el factor de atribución riesgo creado es de índole objetiva. Lo mismo sucede con la responsabilidad estatal derivada de comportamientos lícitos. En ambos casos está ausente la idea de culpa o falta o de reproche por una actuación irregular o defectuosa.

Sin embargo, las explicaciones no son coincidentes cuando el deber de responder deriva de la existencia de una falta de servicio, que es el factor de atribución cuantitativamente más relevante. La mayoría de la doctrina afirma que se trata de responsabilidad de base objetiva, ya que no es necesario indagar en la subjetividad del funcionario para que aquella se configure. La culpa o dolo del funcionario no constituyen elementos determinantes de la responsabilidad estatal, sino la falta del sistema o del aparato administrativo. De ahí que se diga que, como en Francia*, la falta de servicio puede ser anónima e impersonal, pues no es preciso individualizar a su autor.

Debe quedar bien en claro que el concepto de responsabilidad objetiva, que se emplea al referirse a la falta de servicio, no es sinónimo de responsabilidad desligada del obrar del agente del hecho dañoso, pues la responsabilidad por falta se predica de conductas y no de resultados.

Lo que con ello se quiere significar es que, tal como lo ha expresado la Corte Suprema de Justicia, en la responsabilidad por falta de servicio no se efectúa “un juicio sobre la conducta de los agentes sino sobre la prestación del servicio”.

Pero ese juicio conlleva una valoración en concreto de la actividad desplegada por la autoridad administrativa en el caso, teniendo en cuenta la naturaleza de la actividad, los medios disponibles, las posibilidades de prever el incidente y las circunstancias de tiempo, modo y lugar.

De ahí que no baste acreditar la existencia de un perjuicio y su vínculo causal con la actuación estatal para dar lugar

al pago de una indemnización, sino el anormal o irregular funcionamiento de la Administración, cuya determinación debe realizarse sobre la base de una “apreciación en concreto que tome en cuenta la naturaleza de la actividad, los medios de que dispone la Administración, el lazo que une a la víctima con el servicio y el grado de previsibilidad del daño”.

c. Reparación plena

En los supuestos de responsabilidad extracontractual por actividad ilícita la indemnización es amplia ya que puede abarcar los daños de carácter patrimonial y extrapatrimonial, presentes y futuros, comprendiendo no sólo el daño emergente, sino también el lucro cesante (ob. cit., Perrino...).

5.1 JURISPRUDENCIA VIGENTE

Las fallas detectadas respecto de la individualización de un automotor determinan la responsabilidad extracontractual del Estado (Ed. Microjuris.com, 26 de julio de 2016).

En el caso, el elemento delictivo resulta proveniente de un tercero, sin embargo, el fallo resulta condenatorio obligando al Estado a indemnizar conforme expresas consideraciones que seguidamente se reproducen.

Partes: Sciaccaluga Norberto Edgardo c/ Estado Nacional Ministerio de Justicia y Derechos Humanos - Reg. Prop. Automotor s/ daños y perjuicios.

Tribunal: Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil y Comercial Federal, Sala/Juzgado: I

Fecha: 15-mar-2016

Cita: MJ-JU-M-98615-AR | MJJ98615 | MJJ98615

Las fallas detectadas en las funciones que le eran propias, respecto de la individualización de un automotor determina la responsabilidad extracontractual del Estado. Cuadro de rubros indemnizatorios.

Sumario:

1. Corresponde confirmar la atribución de responsabilidad al Estado Nacional por el daño causado al actor a raíz de la irregular transferencia del automotor sustentada en un error en su verificación física, pues las falsedades en las identificaciones del chasis y del motor arrojadas en la pericia y las adulteraciones señaladas en el resultado del peritaje especial debieron ser advertidas en oportunidad de realizarse la comprobación física ante la autoridad competente.
2. Toda vez que no se advierte que el organismo competente para realizar las verificaciones, habilitada por el organismo de aplicación aquí demandado, haya cumplido regularmente con su función, pues de haberlo hecho hubiera descubierto la maniobra fraudulenta que motivó el inicio de la causa, corresponde confirmar la responsabilidad endilgada al Estado Nacional.
3. Corresponde confirmar la responsabilidad del Estado Nacional y rechazar su argumento tendiente a exonerarse por la culpa de un tercero por quien no debe responder (quien cometió el ilícito), por cuanto el hecho del tercero dio ocasión a la falta de servicio objetiva del Registro y no libera la responsabilidad de la parte demandada quien percibe, además, por sus servicios una tasa o canon.
4. Se confirma la responsabilidad extracontractual del Estado en el ámbito del derecho público por haberse acreditado irregularidades en la verificación del automotor, puesto que quien contrae la obligación de prestar un servicio lo debe realizar en condiciones adecuadas para llenar el fin para el que ha sido establecido y debe afrontar las consecuencias de su incumplimiento o ejecución irregular; máxime siendo que esta idea objetiva de falta de servicio encuentra su fundamento en el art. 1.112 del C.Civ.
5. Puesto que el actor no logró adquirir su derecho de dominio sobre el automotor ni tampoco sus inherentes derechos de posesión, de disposición, uso y goce conforme a un ejercicio regular (arts. 2.506 y 2.513 del C.Civ.) debe rechazarse la pretensión de daño por privación de uso.
6. Se justifica el resarcimiento del daño moral pues el actor fue imputado en un proceso penal que se extendió durante años y que, en definitiva, el Estado debió revocar la transferencia irregular de la titularidad registral, por lo que, en tal contexto, lucen razonables las aflicciones espirituales que el actor manifestó haber sufrido, así como también, debe aceptarse la causalidad apropiada entre este daño y el irregular

cumplimiento de su función de servicio público por la parte demandada.

Fallo:

En Buenos Aires, a 15 del mes de marzo de 2016, se reúnen en Acuerdo los Jueces de la Sala I de la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil y Comercial Federal, para dictar sentencia en los autos mencionados en el epígrafe y, de conformidad con el orden del sorteo efectuado, la doctora María Susana Najurieta dijo:

1. El señor Norberto Edgardo Sciacaluga promovió demanda contra el Estado Nacional -Secretaría de Justicia de la Nación, Dirección Nacional de los Registros Nacionales de la Propiedad Automotor y de Créditos Prendarios- por los daños padecidos por la irregular transferencia de dominio del rodado Marca Toyota, Modelo Hilux 4x4 SR5, Cabina Doble, tipo Pick Up, Dominio CNB-237, en el mes de diciembre de 2000. Solicitó el pago de la suma de pesos doscientos veinte mil quinientos (\$220.500,00) o lo que en más o en menos resultara de la prueba a producirse, más los intereses y las costas del juicio (cfr. escrito de demanda de fs. 1/10, ampliación de demanda a fs. 53/55 y fs. 79/83).

Señaló que en diciembre del 2000 compró un automotor usado a una señora que dijo llamarse Zulma Abdunabi y que el Registro de la Propiedad Automotor de Pilar, luego de observar que la documentación presentada se encontraba en orden, expidió la cédula de identificación y el título de propiedad a su nombre. Sin embargo,

pasados más de dos años, el 24 de abril de 2003, su camioneta fue secuestrada en razón de una denuncia policial iniciada por la Señora Zulma Marina Abdunabi, quien, al intentar transferir su rodado Toyota, Modelo Hilux 4x4 SR5, Cabina Doble, tipo Pick Up, Patente CNB-237- en el Registro del Automotor N° 7 de Morón, tomó conocimiento de que el legajo correspondiente a su vehículo no se encontraba en dicho registro ya que había operado su transferencia y cambio de radicación al Registro de Pilar. Relató que luego de cuatro años de transcurso de la causa penal, la Cámara Federal de Apelaciones de San Martín confirmó el auto que dispuso su sobreseimiento. Aclaró que de las actuaciones labradas en sede penal se desprende que fue víctima de un ardid por adquirir un automotor "mellizo", situación que no fue advertida en su debida oportunidad por el Registro de Propiedad Automotor actuante.

Asimismo, amplió su demanda solicitando el resarcimiento del daño emergente a fs. 53/55 por cuanto, luego de iniciada la acción, el Jefe del Área de Asuntos Judiciales y Recursos del Registro Nacional de la Propiedad Automotor le comunicó que su rodado no podría inscribirse sin el documento que acreditara su origen (cfr. escrito de demanda de fs. 1/10, ampliación de demanda a fs. 53/55 y fs. 79/83).

2. La sentencia de primera instancia hizo lugar parcialmente a la demanda. En consecuencia, condenó al Estado Nacional -Ministerio de Justicia, Seguridad y Derechos Humanos- a abonar al Sr. Norberto Edgardo Sciacaluga la suma de sesenta y dos mil quinientos pesos

(\$62.500.-), con más los intereses fijados desde el 20 de diciembre de 2000 a la tasa activa que percibe el Banco de la Nación Argentina hasta la fecha de corte establecida por la normativa sobre consolidación de la deuda pública y a partir de allí a la tasa prevista en los bonos de consolidación hasta el efectivo pago. Las costas del proceso fueron impuestas a la parte demandada por resultar vencida (cfr. sentencia de fs. 160/165).

Para así decidir, el magistrado concluyó que el cambio de titularidad se había sustentado en un acto ilícito mediante el uso de firmas apócrifas por lo que la manifestación de voluntad de la Sra. Zulma Marina Abdunabi era aparente. En consecuencia, entendió que el acto jurídico a ella atribuido no pudo llegar a consolidarse por lo que era inexistente.

Por otra parte, ponderó que el visto bueno de la verificación física otorgado por la Planta Verificadora del Automotor había generado la confianza suficiente en el actor para decidir la realización de su operación de compraventa.

Ambas partes apelaron la sentencia dictada a fs. 160/165 (cfr. recursos de apelación presentados por la parte actora y demandada a fs. 169 y 171, respectivamente). El memorial de agravios de la parte demandada corre a fs. 178/182 y el de la parte actora a fs. 178/186, cuyos traslados no fueron respondidos por sus contrarias.

3. El Estado Nacional disiente con la responsabilidad endilgada. En lo sustancial, sostiene que el órgano registrador

no tuvo responsabilidad alguna en la maniobra que habría producido el supuesto daño irrogado al actor. Según su entender, los perjuicios reclamados no fueron consecuencia necesaria de la deficiente y equívoca información suministrada a base de la inscripción registral anotada sin soporte documental exhibible, sino de la conducta delictual de terceros, por lo que -sostiene- no se le debería atribuir responsabilidad alguna en la registración, ni al Registro de la Propiedad Automotor, ni al Estado Nacional.

Argumenta que debió constatar el estado de dominio del automotor mediante la solicitud del correspondiente "certificado" o "informe" de dominio.

Sus reproches pueden resumirse del siguiente modo: 1) el Señor Juez soslaya que el actor omitió verificar personalmente el automotor previamente a su adquisición limitándose a recibir una constancia de la verificación (Solicitud Tipo 12) que otra persona había realizado. Considera que esa negligencia quiebra el nexo causal entre el supuesto obrar de los órganos estatales y los daños reclamados; 2) en segundo término, señala que la admisión de la demanda ha sido con sustento en la supuesta responsabilidad de un tercero que no ha sido parte en juicio (Policía Federal Argentina), lo cual -entiende- importa una flagrante violación de la garantía constitucional de defensa en juicio; 3) en tercer lugar, considera que no puede atribuírsele responsabilidad al Verificador por las "groseras diferencias" entre los dos automotores señaladas por el perito penal por cuanto la verificación del automotor se ciñe a las codificaciones

de motor y chasis; 4) también disiente con los daños admitidos. Al respecto, considera que el daño material fue otorgado sin un sustento documental que lo acreditara y advierte que el daño moral sólo correspondería ser resarcido ante actos ilícitos sin que proceda su reparación ante los actos ilícitos estadales; 5) por último, se queja de la tasa activa fijada para el cálculo de los intereses. Según su entender, para el hipotético caso de que alguna suma debiera abonar el Estado a la parte actora debería aplicarse la tasa pasiva que informa el Banco Central de la República Argentina o la de la Caja de Ahorro Común (cfr. expresión de agravios de fs. 178/182, no contestados por su contraria).

4. Por su parte, el actor circunscribe sus agravios a la no admisión del daño por privación de uso del rodado reclamado y al monto indemnizatorio conferido en concepto de daño moral por considerarlo arbitrario e irrisorio...
5. En primer lugar, y ante la entrada en vigor del nuevo Código Civil y Comercial de la Nación (ley 26.994) me parece conveniente señalar que sus normas no son de aplicación retroactiva y, en este litigio, no hay consecuencias en curso de ejecución, siendo, por tanto, claramente inaplicable a la especie.
6. En cuanto a las cuestiones fácticas del caso, es dable destacar que en esta instancia no se encuentra controvertido que: 1) el 22/12/2000 se concretó la transferencia del automóvil dominio CNB 237 a nombre del actor Norberto Edgardo Sciacaluga y el 3/01/2001 se registró el cambio de lugar de radicación; 2) el 22/8/2001, la Sra.

Abdulnabi Zulma Marina se presentó ante el Registro de la Propiedad Automotor a fin de denunciar que la firma inserta en el formulario de transferencia 08, que se le atribuía, era apócrifa por no pertenecerle; 3) el resultado del peritaje especial realizado por la Oficina de Verificación de Pilar sobre el automotor adquirido por el actor dio como resultado que sus codificaciones se encontraban adulteradas tanto en el motor como en el chasis (cfr. fs. 34 del expte. N° 34770, cuya copia se encuentra reservada en Secretaría); 4) la planta verificadora del automotor de Morón manifestó que el 12/12/2000 expidió el certificado de verificación N° 12 que posibilitó la transferencia del rodado a nombre del actor (ver fs. 35 y 47 del expte. N° 34770, cuya copia se encuentra reservada en Secretaría); 5) constatada la maniobra fraudulenta que dio origen al cambio de titularidad a favor del actor, la transferencia de dominio fue revocada según nota AL N° 1846/04 en la que se estableció como su única titular a la Sra. Zulma Marina Abdulnabi (ver fs. 90 de la copia del Legajo B del Automotor Dominio CNB237).

Una constancia relevante es la causa caratulada "Infracción art. 292 Código Penal" (denunciante Sra. Zulma Marina Abdulnabi) tramitada ante el Juzgado Federal de Primera Instancia de Campana, Provincia de Buenos Aires, en donde las diferentes pericias confirmaron: a) la falsedad de la rúbrica atribuida a la Sra. Zulma Marina Abdulnabi (cfr. fs. 87/88 de la causa citada cuyas copias certificadas se encuentran reservadas en un sobre en Secretaría que en este acto tengo a la vista); b) que las placas de dominio CNB 237 adheridas al auto-

motor eran falsas; c) y que la identificación del chasis y del motor eran apócrifas (cfr. copia de la pericia a fs. 126/136 de la causa citada cuyas copias certificadas se encuentran reservadas en un sobre en Secretaría que en este acto tengo a la vista).

El examen de la causa penal refleja que el vehículo adquirido por el actor denominado comúnmente como "mellizo"- fue secuestrado (cfr. copia del acta de secuestro del 24/3/2003 a fs. 99/100 de la causa citada) y que el Señor Sciacaluga fue inicialmente imputado por el delito de uso de documento falsificado o adulterado -previsto y reprimido por el art. 296, en función del segundo párrafo del art. 292 del Código Penal-, pero más tarde fue sobreseído y esta decisión fue confirmada el 16/2/2006 por la Cámara Federal (cfr. copias de las resoluciones que obran a fs. 293, fs. 360/365 de la causa citada).

El incidente de entrega de automotor a favor de Norberto Sciacaluga (cuya copia certificada se encuentra glosada al final de la copia de la causa penal citada) da cuenta que el 14 de mayo de 2007 se resolvió entregar definitivamente el vehículo a los fines de regularizar su situación registral (cfr. copia a fs.35 del incidente citado). Sin embargo, el 26 de marzo de 2010, la Dirección Nacional de la Propiedad Automotor y de Créditos Prendarios le informó que un automotor no puede ser inscripto sin el documento que acredite su origen (cfr. copia de la última foja glosada al expediente administrativo N° 34770).

7. Formulada la síntesis precedente, corresponde destacar que el "Régimen Jurídico del Automotor" ha sido incorporado por el Decreto-Ley 6582/58, ratificado por la Ley N° 14.467 y modificado por otras normas entre las que se encuentra su Decreto reglamentario dictado por el Poder Ejecutivo de la Nación N° 335/88.

Tanto el art. 7 del Decreto-Ley 6582/58 como el art. 1° de su Decreto reglamentario N° 335/88 consagran a la Dirección Nacional de los Registros Nacionales de la Propiedad del Automotor y de Créditos Prendarios como el Organismo de Aplicación del Régimen Jurídico del Automotor.

En tal carácter, la Dirección Nacional de los Registros Nacionales de la Propiedad del Automotor y de Créditos Prendarios se encuentra facultada para dictar las normas necesarias "administrativas y de procedimiento" para la organización y funcionamiento del servicio registral y de los mismos Registros Seccionales (art. 2°, inc. c) del Decreto N° 335/88).

La razón de que a su cargo se encuentre el dictado de tales normas reposa no sólo en que es el Organismo que se encuentra mejor capacitado para reglamentar cuestiones que requieren de una preparación jurídica y técnica relacionadas exclusivamente con la materia del automotor, sino también en que las reglamentaciones administrativas demandan rapidez en su sanción y deben ser permanentemente actualizadas siendo los órganos administrativos quienes resultan ser los más aptos para lograr el principio de inmediatez que rige la

actividad administrativa (conf. Cassagne, Juan Carlos, "Derecho Administrativo I, Ed. Abeledo-Perrot, 2000, pág.140).

En el ejercicio de sus funciones, la Dirección Nacional de los Registros Nacionales de la Propiedad del Automotor y de Créditos Prendarios dicta las denominadas "Disposiciones Técnico Registrales" que constituyen verdaderos reglamentos externos, ya que aun cuando contienen instrucciones dirigidas a los encargados de los Registros, también reglamentan la conducta que deben observar los usuarios en los trámites, lo cual implica que su publicación es ineludible para que sean obligatorias (Sticconi, Mónica, "Régimen Registral Automotor", Editorial Juris, 2014, pág. 39).

Así, y en el marco de las facultades concedidas, la Dirección Nacional de los Registros Nacionales de la Propiedad del Automotor y de Créditos Prendarios incorporó al Digesto de Normas Técnico-Registrales del Registro Nacional de la Propiedad del Automotor una Sección dedicada a la verificación física estableciendo su obligatoriedad de manera previa a la inscripción de la transferencia de dominio de un automotor (ver Título I, capítulo VII, Sección 1°, "Obligatoriedad de la Verificación", art. 1°, inc. c, y art. 6° del Decreto N° 335/1988).

Al respecto, es de destacar que la verificación física de los automotores puede ser definida como aquella que es practicada por las autoridades debidamente habilitadas y especializadas para ello, por el cual se constata y compara los códigos alfanuméricos de identificación

grabados físicamente en las partes esenciales de un rodado -motor y chasis- provenientes de su fabricación con los códigos alfanuméricos consignados en la documentación del automotor (Sticconi Mónica, obra citada, pág. 239).

No puede soslayarse que la Dirección Nacional de la Propiedad del Automotor y de Créditos Prendarios ha sido el órgano facultado para determinar "los lugares y personas autorizadas para llevar a cabo la verificación de los automotores..." (conf. último párrafo del art. 6° del Decreto reglamentario N° 335/88) y, en tal carácter, ha delegado esa tarea en la Policía Federal Argentina.

8. En estos autos, como se vio, no se encuentra discutido que la verificación física del rodado Marca Toyota, Modelo Hilux 4x4 SR5, Cabina Doble, tipo Pick Up, Dominio CNB-237 adquirido por el actor fue realizada por la Planta Verificadora del Automotor de Morón el 12/12/2000 mediante el formulario 12 nro. 1034598 (confr. respuesta a fs. 35 del expte. N° 34770 cuya copia se encuentra reservada en Secretaría en un sobre que en este acto tengo a la vista).

De acuerdo a las constancias del presente conflicto no se advierte que la Planta Verificadora del Automotor de Morón, habilitada por el organismo de aplicación aquí demandado, haya cumplido regularmente con su función, toda vez que de haberlo hecho hubiera descubierto la maniobra fraudulenta que motivó el inicio de estos actuados.

En efecto, las falsedades en las identificaciones del chasis y del motor arrojadas en la pericia de fs. 126/136

de la causa penal (cuya copia certificada se encuentra reservada en un sobre en Secretaría que en este acto tengo a la vista) y las adulteraciones señaladas en el resultado del peritaje especial realizado por la Oficina de Verificación de Pilar (cfr. fs. 34 del expte. N° 34770 cuya copia se encuentra reservada en Secretaría) debieron ser advertidas el 12/12/2000 en oportunidad de realizarse la comprobación física ante la Planta Verificadora del Automotor de Morón.

La circunstancia de que el control físico del automotor haya sido efectuado sin observaciones por la Planta Verificadora del Automotor de Morón fue uno de los puntos que determinó al actor para decidir su adquisición.

No obsta a la conclusión precedente el hecho de que no haya sido el actor quien tramitara el formulario Tipo 12 n° 1034598, por cuanto el art. 6 del Decreto 335/88 establece que "cualquiera de las partes" puede presentarse ante la Planta Verificación de su jurisdicción solicitando la comprobación física del automotor sin distinguir entre el titular registral y el adquirente, pues lo que verdaderamente interesa es el resultado obtenido por ese acto verificadorio realizado en las plantas habilitadas por la Dirección Nacional de la Propiedad del Automotor y de Créditos Prendarios.

9. En función a todo lo expuesto, corresponde confirmar la responsabilidad endilgada al Estado Nacional -Secretaría de Justicia de la Nación, Dirección Nacional de los Registros Nacionales de la Propiedad Automotor y de Créditos Prendarios- y rechazar su argumento tendiente a exonerarse por la culpa de un tercero por quien no debe responder (quien cometió el ilícito).

Ello es así, por cuanto el hecho del tercero dio ocasión a la falta de servicio objetiva del Registro y no libera la responsabilidad de la parte demandada quien percibe, además, por sus servicios una tasa o canon (conf. doctrina de esta Sala, causa N° 1764/98 "HIDROAL SA c/ Estado Nacional Minist. de Justicia de la Nación y otros s/ Daños y Perjuicios" del 17/9/15).

Establecido ello y según la doctrina de la Corte Suprema de Justicia de la Nación, quien contrae la obligación de prestar un servicio lo debe realizar en condiciones adecuadas para llenar el fin para el que ha sido establecido y debe afrontar las consecuencias de su incumplimiento o ejecución irregular (doctrina de Fallos 315: 1892; 316: 2136; 320: 266 y otros).

Esta idea objetiva de falta de servicio encuentra su fundamento en el art. 1112 del Código Civil, en su antigua redacción aplicable al caso, y traduce una responsabilidad extracontractual del Estado en el ámbito del derecho público.

En el sub-lite, se ha verificado una falla en las funciones estatales que ha violentado la seguridad jurídica que debe presidir la individualización del automotor. Se trata de una actividad anormal y es suficiente la constatación objetiva de la violación a la obligación del servicio público (Encyclopédie Dalloz Responsabilité de la Puissance Publique, "Faute de Service", n° 176/178, por Claude Gour).

A diferencia de lo que sostiene la demandada, corresponde aclarar que aun cuando se hubiera realizado el

trámite "optativo" de solicitar un informe o certificado del estado de dominio (conf. Sticconi, Mónica, "Régimen Registral Automotor", Editorial Juris, 2014, pág. 585) la maniobra fraudulenta que posibilitó la transferencia del rodado a favor del actor no habría sido detectada. Ello es así por cuanto el informe o el certificado del estado de dominio sólo indican sobre la situación jurídica de un automotor o de las anotaciones personales que obren en aquél (Título II, Capítulo XIV, Sección 1°, y Capítulo VII, respectivamente, del Digesto de Normas Técnico Registrales). Estas constancias registrales no permiten al adquirente advertir si se trata de un auto mellizo puesto que para ello se ha establecido como obligatoria la verificación física del rodado que, en este caso, ha sido realizada irregularmente.

Concluyo, pues, que corresponde confirmar la atribución de responsabilidad al Estado Nacional por el daño causado al actor a raíz de la irregular transferencia del automotor sustentada en un error en su verificación física.

10. Daré tratamiento a los reproches relativos a los daños resarcibles.

El magistrado de la instancia anterior confirió la suma de \$22.500 en concepto de indemnización por daño material.

Considero que este resarcimiento debe ser confirmado toda vez que el informe pericial realizado a fs.132/134 por el Ingeniero en Automotores, Magíster en Seguridad Vial, da cuenta que al mes de abril de 2003 un automotor de las mismas características del que fuera objeto de la

fracasada operación de compraventa realizada por el actor se le asignaba un valor de \$41.000; ello permite tener por razonable que, a diciembre de 2000, el señor Sciaccaluga haya abonado para su adquisición el precio de \$22.500 reclamado a fs. 53/55.

El actor reclama la revocación de la sentencia, que ha desestimado su pretensión de daño por privación de uso. Sin embargo, el apelante no se hace cargo de los argumentos desarrollados por el juez a-quo, quien entendió que la revocación de la inscripción -que retrotrae sus efectos- impidió la colocación del actor como poseedor legítimo que habría sido privado injustamente el uso y goce de un bien de su propiedad.

En efecto, toda vez que la inscripción registral de un vehículo en el Registro Nacional de la Propiedad del Automotor es constitutiva de derecho real sobre el automóvil (art. 1° del Decr. Ley 6582/58), debe concluirse que el señor Sciaccaluga no logró adquirir su derecho de dominio sobre el automotor ni tampoco sus inherentes derechos de posesión, de disposición, uso y goce conforme a un ejercicio regular (arts. 2506 y 2513 del Código Civil según su antigua redacción y que resultan aplicables al caso). El magistrado de la anterior instancia ha descartado el rechazo de este rubro por considerarlo una mera frustración de derechos, pero no la privación de un uso y goce legítimos. Por lo demás, me interesa destacar que durante el proceso el actor no ha intentado siquiera aportar elemento probatorio alguno tendiente a demostrar el eventual menoscabo que dice haber sufrido en este aspecto.

11. En lo que respecta al daño moral debe recordarse que es la lesión en los sentimientos que determina dolor o sufrimientos físicos, inquietud espiritual, o agravio a las afecciones legítimas y, en general, toda clase de padecimientos insusceptibles de apreciación pecuniaria. Su traducción en dinero se debe a que no es más que el medio para enjugar, de un modo imperfecto pero entendido subjetivamente como eficaz por el reclamante, un detrimento que de otro modo quedaría sin resarcir. Siendo eso así, de lo que se trata es de reconocer una compensación pecuniaria que haga asequibles algunas satisfacciones equivalentes al dolor moral sufrido (conf. esta Cámara, Sala III, Causa N 3.387/96 del 5/7/2005).

Este rubro ha sido reconocido en la sentencia apelada y cuestionado en esta Alzada por ambas partes.

Al respecto, no debe soslayarse que el actor fue imputado en un proceso penal que se extendió por tres años y que, en definitiva, la Dirección Nacional de la Propiedad Automotor debió revocar la transferencia irregular de la titularidad registral. En este contexto, corresponde tener por razonables las aflicciones espirituales sufridas por el señor Sciaccaluga y aceptar la causalidad apropiada entre este daño y el irregular cumplimiento de su función de servicio público por la parte demandada. Ello justifica el resarcimiento del daño moral (art. 1078 del Código Civil, antigua redacción, aplicable al caso en análisis). Aceptado el principio, estimo que la suma reconocida en la sentencia que asciende a \$40.000, resulta adecuada para compensarlo (art. 166 del Código Procesal Civil y Comercial de la Nación -t.o. según ley 26.939, Digesto Jurídico Argentino-)

... Por lo expuesto, propongo al Acuerdo confirmar la sentencia de primera instancia y distribuir las costas en Alzada por su orden en atención al resultado de los recursos (art. 70, segundo párrafo, -t.o. según ley 26.939, Digesto Jurídico Argentino-).

Los doctores Francisco de las Carreras y Ricardo Víctor Guarinoni adhieren al voto que antecede.

En mérito de lo deliberado, y de las conclusiones del acuerdo precedente, el Tribunal RESUELVE: confirmar la sentencia apelada y distribuir las costas de esta Alzada por su orden.

Regístrese, notifíquese y devuélvase (Fdo.) Dres. María Susana Najurieta - Francisco de las Carreras - Ricardo Víctor Guarinoni.

6. CONCLUSIONES

Luego del análisis realizado sobre la legislación vigente, podemos concluir que el derecho actual consagra definitivamente un régimen propio de responsabilidad estatal.

La pretensión del legislador ha sido la de excluir, en la mayor medida posible, la aplicación de un sistema de normas y principios del derecho común, desdeñando de este modo, un sistema de responsabilidad que representa la síntesis de un proceso de evolución histórica milenaria.

Un sistema que nace del derecho romano, y que ha sido notablemente influido por el proceso de codificación francés. Este método ha tenido fuerza expansiva en todo el derecho continental europeo, y en Latinoamérica.

Tan valiosa herencia cultural ha sido receptada y adaptada a las necesidades de nuestro país, gracias a la labor de Vélez Sarsfield y todo un grupo notable de juristas que con gran rigor científico han aportado valiosos esquemas de interpretación para resolver, cada vez con mayor precisión, uno de los conflictos que más han proliferado en nuestros tribunales.

El derecho, como objeto de la cultura, se enriquece más con el transcurso del tiempo, con esa labor permanente de aplicación/interpretación y creación dentro de la subsunción que se produce cada vez que nos enfrentamos con la necesidad de resolver un conflicto jurídico, armonizando las aspiraciones posibles con un sentido de justicia.

En cambio, se desconocen cuerpos legislativos de derecho público que traten el proceso de responsabilidad con herramientas suficientes para sustituir las que aporta el derecho común.

Nos atrevemos a afirmar, por lo tanto, que la autonomía del régimen administrativo es meramente voluntarista, y el tratamiento dado por el legislador solo abarca algunas cuestiones puntuales que ya habían sido adelantadas por la doctrina y jurisprudencia de los tribunales. El sistema de responsabilidad del Estado en la Ley 26.944 resulta claramente insuficiente para abordar toda la problemática del derecho de daños y su particular implicancia en torno al sistema registral del automotor vigente.

No debemos olvidar que el régimen de responsabilidad civil se apoya en varios centenares de normas contenidas en la teoría de las obligaciones y en la teoría general del derecho civil. Estas disciplinas aportan valiosas herramientas a los jueces para resolver innumerables cuestiones que se suscitan en los procesos judiciales. Avizoramos que la aplicación de las normas

de derecho común, sea por vía subsidiaria o vía analógica, (o aún con la prohibición del derecho administrativo) continuarán inspirando a los tribunales en la solución de conflictos de naturaleza patrimonial en el que el Estado sea parte.

En nuestra opinión se encuentra bastante alejada la posibilidad de que los conflictos generados puedan ser resueltos, íntegramente, por un sistema de normas y principios del derecho administrativo.

Recordando a Ihering la voluntad del funcionario y el interés del Estado pueden no ser coincidentes (fuente artículo web "El régimen jurídico de la responsabilidad del Estado", Alejandro P. De Kemneter y o.).

Un sistema de responsabilidad estatal debe, en primer lugar, ofrecer herramientas que permitan deslindar la responsabilidad del órgano del accionar del funcionario, preservando el erario público en todos aquellos casos que corresponda, arbitrando los Registros Seccionales los medios tendientes a garantizar al usuario que eventualmente resultara afectado como consecuencia de un acto dañoso derivado del ejercicio de la actividad registral a través de la contratación de un seguro por mala praxis, conforme lo exigido expresamente por la Circular DN 18 de fecha 6 de mayo de 6 de mayo de 2010.

La prestación de un servicio de calidad y eficiente es el objetivo de los Registros del Automotor, tomando día a día todas las medidas tendientes al logro del mismo, con control personal de los trámites que ingresan por parte del Encargado o Interventor, quien debe velar por la observancia irrestricta del plexo normativo vigente.



CORREO
ARGENTINO

+
¿PENSÁS EN LOGÍSTICA?
PENSÁ 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