

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

CURSO SOBRE "LA INTERVENCIÓN NOTARIAL EN LA TRANSFERENCIA DE AUTOMOTORES(*) (707)

ALBERTO MARIO AZPEITÍA

TEMARIO: I. Régimen jurídico del automotor; ley 22977, análisis crítico. II. La intervención notarial en la nueva ley y su prospectiva en la reforma.

REUNIÓN DEL 7 DE AGOSTO DE 1984

- Presenta al disertante y a los funcionarios nacionales el señor Presidente del Colegio, escribano Julio A. Aznárez Jáuregui.

Dr. Azpeitía. - Agradezco las palabras de introducción del señor Presidente del Colegio y sobre todo la presencia de ustedes, escribanos, y cumpla en expresar que es para mí un alto honor ocupar por primera vez esta tribuna,

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

en la cual han desfilado hombres de derecho muy calificados, del conocimiento de los presentes.

Y agradezco sobremanera la presencia del director y del subdirector del Registro Nacional de la Propiedad del Automotor, que por un lado me cohiben y por el otro me liberan al mismo tiempo, aunque parezca paradójico. Me cohiben, por cuanto desde mi punto de vista intelectual y doctrinario voy a hacer el análisis crítico de la actual legislación, sin concesiones, es decir, una crítica levantada en orden a lo jurídico porque la legislación se viene arrastrando desde hace veinticinco años, sin autor responsable, manifiesto. A la vez, me siento liberado por la presencia de ellos porque no se tergiversará lo que yo diga.

Esta clase debió dictarse a principios de junio pasado, tal como señalaba la notificación que ustedes recibieron oportunamente, pero la huelga de Correos motivó su postergación hasta hoy. De cualquier manera, no hubo tiempo para conformar un texto más o menos amalgamado de todas las disposiciones pertinentes. Por eso en el pizarrón he anotado el decreto - ley 6582/58 que tiene un texto ordenado en el año 1973, por decreto n° 4560.

A ese decreto - ley deben sumársele, según mis conocimientos, lo que es enmendado por las autoridades del Registro Nacional del Automotor, mediante disposiciones normativas la ley 22019, que reformó el artículo 8°, que a su vez fue modificado por la ley 22977, y la ley 22130, que incluyó un párrafo al artículo 10, que no está tocado por la ley 22977.

La ley 22977 modifica los artículos 4°, 6°, 7°, 8°, 9°, 12, 13, 14, 15, 16, 23 y 27 del decreto - ley 6582/58 e incluye tres artículos que van sin número al final de la ley y que también vamos a comentar.

En mi exposición me voy a referir a algunas DN, que yo sugerí a los funcionarios presentes las transformaran en disposiciones normativas a imagen y semejanza de las Disposiciones Técnico - Registrales de la Propiedad Inmueble. Ellos me dicen que DN quiere significar Dirección Nacional, pero de todas maneras es una norma de menor jerarquía que la propia ley y el propio decreto. Algunas de estas DN se refieren a la ley y otras al decreto. Las referidas a la ley y que yo tomé en cuenta están anotadas en el pizarrón y son varias, además de muchas otras que pueden estar vigentes y de otras que pueden estar derogadas. La cita la haré en el curso de la clase porque tienen importancia regulatoria, sobre todo respecto de la ley 22977, ya que se han dictado a posteriori de la sanción de esta ley. En la disposición legal de esta jerarquía de leyes o decretos - leyes existían algunas normas penales que la ley 20509 derogó, y aparecen sanciones penales en un artículo final de la ley 22977, que luego vamos a comentar.

El decreto - ley 6582/82, como correspondía, tuvo su decreto reglamentario - está anotado en el pizarrón -, con algunos decretos sucesivos que fueron así agregados o enmendados y algunas DN correspondientes a este decreto reglamentario, que tienen cierta importancia. En la parte más baja del pizarrón figura el decreto 384/82 - podría ser que en este momento en el Registro haya algunas disposiciones que lo modificaron -, que se refiere al formulario "04", que es el que considera una serie de situaciones fácticas, como la baja del vehículo, la baja del motor o su reemplazo, sustitución de la

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

carrocería, como ya comentaremos.

Hago esta enunciación al pasar porque la mecánica a utilizar en esta reunión, dado la presencia de ambos directores, es la de exponer sobre determinados artículos de la ley, que son los más conflictivos. A posteriori de un breve intervalo, ustedes van a tener la oportunidad de consultar o pedir aclaraciones sobre esos mismos artículos o sobre cualquier otro tema que quieran consultar a ambos funcionarios, quienes gustosa y claramente responderán a sus inquietudes.

No me gusta leer cuando doy las clases, pero como en este tema la certeza de los dichos puede ser traicionada por la memoria, prefiero proceder de esta manera.

Como ustedes deben saber, he sido convocado por el escribano Alberto Conforti, actual escribano general de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, cuya presencia agradezco, para dictar este cursillo - así lo considero - sobre el régimen jurídico del automotor, y he decidido enfocar especialmente todos aquellos aspectos de interés notarial, puesto que los escribanos deben ser participantes activos del quehacer del Registro de la Propiedad Automotor en su carácter de profesionales del derecho investidos por el Estado de la potestad de la fe pública.

Pero asimismo me referiré, aunque someramente, a aquellos aspectos normativos que puedan interesarle al escribano, ya como propietario de un automotor, o como integrante de la comunidad que puede verse afectado por dicha cosa mueble registrable, según la moderna clasificación de las cosas. Además, y esencialmente, el escribano es un intérprete de la legislación y de su aplicación, y no puede estar ausente de su análisis crítico con preocupación reformadora.

En la Revista del Notariado n° 785, en su artículo editorial "El notariado: la seguridad jurídica y el ámbito profesional" leemos Se advierte, empero, en las últimas décadas una tendencia legislativa simplista, que dejando de lado el contexto general del ordenamiento jurídico, a través de leyes de segunda categoría, por no calificarlas de subalternas, cuando no de decretos reglamentarios o meras circulares administrativas, van perturbando, alterando y violando el principio de unidad no escindible del derecho..."

Y el régimen jurídico del automotor, desde hace 25 años, es acreedor a ese categórico concepto. El cuadro que tienen frente a ustedes es un pálido reflejo de esta situación.

Es bien sabido que el 30 de abril de 1958 se dicta el decreto - ley 6582 copiando parte del articulado de la ley sobre navegación aérea dictada en Francia en el año 1924, creando el Registro Nacional de la Propiedad del Automotor de carácter constitutivo en razón, según la exposición de motivos, de la movilidad propia y la posibilidad de su individualización y por su elevado valor económico. No obstante, a través de todos estos años, sólo se creó otro registro de carácter constitutivo y para cosas muebles con movilidad propia: ley n° 20378 del 15/5/73, de equinos de pura sangre.

Si lo comparamos con las aeronaves y los buques, cuyos registros son de carácter declarativo, comprenderemos lo errado del decreto - ley 6582/58 en este aspecto.

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

Pero además, dicha normativa, a pesar de sus continuas reformas y legislación complementaria, no ha cumplido con sus propósitos de otorgar seguridad jurídica y económica a la cosa mueble automotor, no pudiendo así erradicar el robo de vehículos y su tráfico ilícito. Leemos a diario noticias como éstas: "Una banda robaba automóviles nuevos para venderlos en Paraguay y Brasil; se hicieron responsables de la sustracción de 71 rodados" (La Prensa 31/7/80). "El Intendente (Capital Federal) denunció la existencia de vehículos con chapas falsificadas" (La Prensa 16/1/80). "Por la falsificación de documentos para la transferencia de autos hay cuatro detenidos; falsificaban firmas y protocolos notariales... poseían una gestoría en pleno centro metropolitano" (La Razón 18/4/84). "Cayeron ladrones de autos" (Clarín 5/5/84). Ya en el año 1959, Eduardo Alberto Quián Solari, en el n° 722 de la Revista Notarial decía: "La crónica policial de los distintos periódicos de nuestra Capital Federal, registra diariamente una cantidad por demás crecida de robos y hurtos, de automotores diversos..."

Del análisis particular de las normas, que más adelante haremos, se destaca la deficiente técnica legislativa y la equivocada enunciación u omisión de conceptos jurídicos tradicionalmente arraigados en nuestro Código Civil, muchos de ellos pacíficamente aceptados, por la doctrina autoral y judicial, en la transmisión de derechos reales.

Es por demás conocido todo lo abundantemente escrito en este cuarto de siglo respecto del tema en análisis; y es unánime la opinión de los autores sobre las falencias, en variados aspectos, de esa legislación, y de los resultados de su aplicación, incluyendo la opinión de los propios funcionarios oficiales.

"...se ha creado un Registro superdotado, que todo lo crea y todo lo da..." (Eso lo dijo Natalio Pedro Etchegaray, actual Escribano General de Gobierno, en la Revista Notarial n° 824). "Es imposible volcar en un formulario impreso tipo «Todas las situaciones que puedan presentarse», como lo pretende el decreto - ley. La escritura pública tiene un autor serio y responsable, a cuyo cargo está el juzgamiento de la capacidad de las partes y la perfecta identificación del automotor y de su propietario. En el documento privado, en cambio, el autor es ignorado y por lo general, ignorante" (Raúl A. Moneta, n° 734 de la Revista Notarial). "Con bases tan endeble y con la legitimación que hace a bienes mal habidos, es natural que el Registro... no combata el robo, sino que lo fomenta..." (Raúl R. García Coni, Revista Notarial n° 739). En la Revista del Notariado n° 764 se publica una disertación del entonces Director del Registro Automotor en 1978, y entre otras admisiones dice: "...tienen que tener en cuenta que, lamentablemente, la ley de automotores fue hecha prácticamente, para beneficio del comprador y se olvidó del vendedor...". Y nosotros decimos que la ley se olvidó de ambos, porque ambos se perjudican con la actual legislación...

Claro que el Estado, a través de los funcionarios de turno, ha tratado de satisfacer las críticas: "Hay en el país unos dos millones de vehículos cuya pertenencia figura a nombre de personas que no son sus reales poseedores... estas consecuencias ocurren porque los recaudos para la

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

transferencia son sumamente complicados y exigen el llenado de 25 formularios... serán reducidos a cuatro formularios..." (La Prensa 16/1/80 transcribiendo declaraciones del entonces Director del Registro). Se dictan a partir de allí nuevas normas que ya detallaremos, que luego son derogadas por otras normas, habiendo habido anteriormente otras, y así en una procepción legislativa interminable, pero sin resultados positivos.

Tanto es así que, ya veremos, la ley 22977, que analizaremos, no ha dado solución a todo lo criticado y sufrido durante 25 años; y ello no lo decimos solamente nosotros, sino que lo dice el actual secretario de Justicia, el doctor Odriozola, en resolución del 23/5/84, por la que crea una comisión que tendrá por misión, en un término no superior a 60 días, expedirse sobre la necesidad de ejecutar reformas a la ley 22977. Tal resolución, señalase, fue adoptada en virtud de los - dice el secretario de Justicia - "numerosos inconvenientes" que se han advertido en su aplicación. Pero desde ya disentimos con lo expresado por la resolución ministerial puesto que no hay que "ejecutar reformas", sino dictar una nueva legislación, como lo hemos preconizado en el III Congreso Nacional de Derecho Registral, celebrado en Mar del Plata en 1979, al propiciar una "Ley Nacional del Automotor". El doctor Radaelli, aquí presente, formaba parte de esa Comisión - a la que me referiré mañana -, que, presidida por el doctor García Coni, también presente, estaba integrada por el doctor Jorge Alterini, maestro del derecho, el doctor Rotondaro, en ese momento director de Buques, y otros que no tengo presente en este momento, pero todos tan destacables como los que he nombrado.

Las normas dictadas a lo largo de los 25 años de existencia del Registro Nacional del Automotor son tan innúmeras, y de distinta jerarquía legislativa, y sobre temas parciales y desconectados en muchos casos, que resultan abrumadoras para los propios funcionarios del Registro. Tanto es así que hubo proyectos, algunos realizados, pero que al poco tiempo quedaron desactualizados, para conformar un texto ordenado; no obstante, la proliferación de disposiciones técnico - registrales denominadas DN - luego el doctor Radaelli lo aclarará - impide llevar a cabo una limpieza normativa. Preguntado un funcionario del Registro cuáles normas están vigentes nos contestó que era imposible dar una lista categórica y cierta.

Es así como la larga serie se inicia con el decreto - ley 6582 del año 1958, ratificado por ley 14467, y en el año 1973 se dicta el decreto n° 4560 ordenando el texto legal, incluyendo y excluyendo muchas leyes y decretos. Sin embargo, al poco tiempo se dicta la ley 22019 y la 22130 con reformas parciales, y a todo ello se agregan infinidad de disposiciones técnico - registrales. Dice Moisset de Espanés, en una obra que mencionaré en varias oportunidades denominada Dominio de automotores y publicidad registral, que "estas disposiciones internas forman una masa impresionante, no siempre bien conocida ni siquiera por los propios registradores, y en más de una oportunidad exceden los límites propios de su esfera de facultades, llegando a establecer exigencias que están en pugna con las leyes de fondo..."

Así llegamos, el 16 de noviembre de 1983, al dictado de la ley 22977

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

cuando ya conocíamos las autoridades legítimamente elegidas, y sin decir cuáles normas seguían vigentes; inmediatamente se dictan algunas DN en gran número que reglamentan o derogan las normas de fondo, o derogan otras disposiciones; a las que se suman circulares y nuevas disposiciones en el presente año, en que me consta hasta la número 252/84 por haber recibido el Boletín del Colegio en el que se publica su texto, pero debe haber muchas más.

Pero ¡atención! que estas son disposiciones referidas a la ley.

También en el año 1960 se dicta el decreto reglamentario de la ley n° 9722, al que se agregan sucesivas reformas por decreto hasta el 1759/83, pero a su vez se dictan disposiciones referidas al decreto reglamentario y sus reformas, entre ellas las números 326/80 y 5/80 que ya comentaremos, la 384/82 que deroga la 372/81 referida al formulario "04", la 469/83 de verificación de automotores, etcétera.

De ahí que, para el análisis crítico de la normativa que nos preocupa, debiéramos realizar un curso que se extendiera a lo largo de un año calendario, y quizás el tema no quedaría agotado, ni pudiéramos decir que conocemos todas las normas aplicables...

Por ello nos atendremos a la última ley dictada, la 22977, y a algunas y determinadas disposiciones técnico - registrales, buscando lo esencial que nos permita comprender la problemática y sus posibles soluciones, y en medio de todo ello cuál es la tarea a la que está llamado el escribano por la legislación vigente y cuál será la prospectiva, según sea la reforma que se avecina.

En primer lugar analizaremos los fundamentos de la ley 22977, que en su primer párrafo dice que el decreto - ley 6582/58 "...ha tenido por objeto organizar un Registro de la Propiedad Automotor con el fin de brindar seguridad jurídica a sus titulares, a los adquirentes de dichos vehículos, a los terceros interesados, y a la comunidad en general". Debemos decir un rotundo NO porque ello no fue logrado como arriba queda dicho.

Dice más adelante que los automotores son de naturaleza riesgosa, pero también lo son los buques y artefactos navales y las aeronaves y no obstante sus legislaciones ofrecen otra pureza jurídica, como también ya dijimos, y más adelante analizaremos.

En los párrafos siguientes de la fundamentación se destacan algunas premisas que se tuvieron en cuenta al sancionar la ley: 1) identificar al titular de dominio como responsable de daños; 2) sistema eficaz para la localización de los "usuarios" en razón de los delitos que se cometen; 3) la defensa nacional por cualquier plan de movilización. Pero vemos que no se menciona el aspecto más primordial, esto es, el aspecto patrimonial, el o los derechos reales sobre un automotor. Sólo luce en el legislador un afán registral; sólo registro y registro. Y cuando éste, en definitiva, no deja de ser una técnica de publicidad y el legislador debe preocuparse fundamentalmente por el derecho de propiedad genéricamente hablando, no obstante lo constitutivo del registro a ese fin.

Ustedes observan que se habla de "titular" del automotor y luego de "usuario" del automotor. ¿Cuál es su distinción jurídica? No sé. Por otra

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

parte, la ley no dice que ambos se registren...

Un párrafo siguiente dice que "la experiencia de un cuarto de siglo... ha permitido detectar fallas al sistema...", y luego expresa ..la principal falla del sistema radica en la no concordancia plena entre las constancias registrales y la realidad...". Nosotros acotaríamos que la principal falla está en la propia ley in totum; y tanto es así, que no se tiene en cuenta la abrumadora doctrina autoral y judicial para su modificación.

El propio legislador reconoce que "...las modificaciones... tienden... al cumplimiento de los objetivos básicos del régimen registral en materia automotor...". Yo afirmo: ¡sólo lo registral!

Pasamos a analizar el texto de la ley 22977 sin seguir el orden numérico de su articulado, sino tomando los artículos que revisten cierta importancia, y en la reunión de mañana retomaremos la exposición siguiendo con los restantes artículos que hoy no veremos.

Dado que la ley 22977 sólo sustituye algunos artículos, se debe completar el análisis con el texto ordenado por el decreto 4560/73 más la ley 22130. En cada caso, además, diremos qué disposiciones técnico - registrales hay que tener en cuenta por su importancia.

El artículo 5° habla del objeto automotor. Tal como está plasmada su redacción, define la cosa mueble automotor, pero no ha sido tocado por la reforma, y es así que no aparecen incluidas las motocicletas - que según Moisset de Espanés deben estar - ni la maquinaria agrícola que, avanzando un poco en lo que vamos a tocar, el anteproyecto del doctor García Coni, quien ha tenido la gentileza de hacérmelo llegar y que le ha sido requerido por el Consejo Federal del Notariado Argentino, incluye. La maquinaria agrícola, cuando se desplaza por la vía pública, es autorizada por la autoridad local, pero es inexplicable su no inclusión. Asegurarla es un verdadero problema, y he tenido clientes que con su maquinaria agrícola han ocasionado destrozos y hasta muertes.

El artículo 7° nos habla de la organización del Registro. No presenta aspectos de importancia desde el punto de vista jurídico y simplemente enuncia el organigrama del Registro con un llamado "Organismo de Aplicación" (llamémosle Registro Central) y Registro Seccional, donde se halla radicado el automotor y se cumple toda la tarea inscriptiva. La Dirección Nacional abarca también el Registro de Créditos Prendarios, y sabemos que al dictarse el decreto 6582/58 se utilizaron las seccionales que en todo el país tenía este último; a la fecha aproximadamente 300, a cargo de un encargado titular y otro suplente designados y removidos por el Ministerio de Justicia de la Nación. (El decreto n° 1759/83 modifica los artículos 5°, 15 y 18 de la DN 326/80) El encargado de la Seccional está facultado para percibir los aranceles correspondientes y retener un porcentaje con el cual atiende a las necesidades de personal y muebles y útiles, así como el inmueble donde desarrolla sus tareas. Si bien tiene cierta similitud con los registradores inmobiliarios e hipotecarios de España, éstos, para acceder al cargo, tienen que pasar previamente por una prueba de oposición bastante rigurosa. Por empezar son profesionales del derecho, y aquí debo decir que tengo entendido que actualmente hay en

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

nuestro país muchos jefes seccionales que son profesionales del derecho. Este tema en España está tratado legislativamente en los artículos 504 y siguientes del Reglamento Hipotecario y en un decreto especial, el 393/59. Se trata de una gravosa prueba de oposición, con exposiciones verbales de una hora, intervalo, luego se propone otro tema con exposición verbal también de una hora, interrogatorio y hasta se piden soluciones prácticas de problemas registrales.

El artículo 8° sigue en alguna medida el tema de la organización. En su primer párrafo se refiere al doble archivo de documentación que llevan el organismo central y las seccionales. En su segundo párrafo habla de la microfilmación de instrumentos y los respectivos antecedentes, y si bien hasta la fecha no se llevan a cabo, tengo entendido que ello estaría programado para el organismo central. De todas maneras debemos reparar en que se habla de la autenticación de los microfilmes y que tendrán a misma validez que los originales, y aquí puede originarse un problema respecto de tal validez: la microfilmación valdrá en tanto se conserven los documentos originales como respaldo de los mismos. Yo los remito a un interesante artículo del doctor García Coni, publicado en el n° 1 de la revista Dictamen sobre el tema de la microfilmación.

En cuanto al art. 9°, el primero y segundo párrafo se refiere al pago de aranceles, y a que por ninguna otra norma administrativa ajena a los aranceles puede impedirse la inscripción. La DN 671/83 fija los nuevos aranceles, pero tengo entendido que ya se han modificado nuevamente.

Más importancia por varias razones, además de la novedad, tienen los párrafos tercero y cuarto del artículo, puesto que se refieren a los "comerciantes habituales" que tienen la obligación de inscribir a su nombre en el Registro los automotores usados que adquieran. Además deberán inscribirse como comerciantes habituales. Surge la duda acerca de si esa inscripción de los automotores implica la titularidad del dominio y la responsabilidad del artículo 27, aunque el lapso de inscripción sea breve; entiendo que así debe ser, La DN 728/83 que deroga la 654/83, a la que se agrega la DN 252/84, se ocupan de los requisitos que deben cumplir los comerciantes habituales para inscribirse como tales en el Registro: tener local habilitado, estar matriculado como comerciante y asumir obligaciones que se enuncian en el art. 3° de la DN: a) peticionar ante el Registro Seccional la inscripción de los automotores que adquieran, b) llevar un libro rubricado con los datos de identificación de los automotores que tengan en venta, ya sean de su propiedad o entregados en consignación; c) autorización del propietario para vender cuando sea en consignación. Además deben comunicar al Registro Seccional la radicación de los automóviles vendidos en plazo perentorio, ya sea por cuenta propia o como mandatarios; comunicar las ventas al Registro dentro de los 10 días de realizadas; llevar un libro y una inscripción por cada local. El Registro Nacional Automotor llevará un "registro centralizado" de las inscripciones de comerciantes habituales y controlará el cumplimiento de sus obligaciones y las anotaciones en los libros rubricados. Como puede apreciarse, el Registro se hace cargo de una pesada tarea que trastornará su burocracia y

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

que pretende salvar las falencias que la propia ley ha creado: ¡control más control! Ello lleva a que, hasta la fecha, según tengo entendido, el número de comerciantes inscriptos no pasa de 20 - piénsese en la cantidad de revendedores de autos que hay en toda la República -, y que además denuncian e inscriben pocos automotores. Hay un problema contable financiero que el doctor Moisset de Espanés, en un artículo titulado "Las ventas de automóviles usados y las agencias intermediarias" aparecido en El Derecho el 8 de febrero de 1984, denuncia: "...la mayor parte de las transferencias de automóviles usados pasan por manos de agencias de ese tipo... el intermediario nunca aparece como dueño del vehículo y oculta su titularidad bajo la forma de «mandatos» de venta o «consignaciones», exigiendo al enajenante que deje los papeles firmados, con el nombre del adquirente en blanco, para completarse el día que el vehículo se revenda... quizá la verdadera resistencia de los concesionarios se encuentra en que, si se registra la titularidad de todos ellos, sería muy fácil a la DGI verificar el movimiento de la empresa, su volumen exacto de ventas, y poner coto a la evasión del impuesto y al manejo del dinero negro... La norma, tal como ha sido concebida, en lugar de alentar a los comerciantes a cumplir la ley, puede impulsarlos a buscar artificios para burlarla..."

El artículo 12 se refiere a las personas legitimadas para solicitar el cambio de radicación del automotor. Tal como está redactado no necesita mayores comentarios.

El artículo 13 nos habla de "solicitudes tipo" en un extenso texto al que deben agregarse en el análisis la circular n° 1/84, las DN 652/83 y 729/83 y las DN 2/84 y 3/84. Trata, como dije, de las "solicitudes tipo" para pedir la inscripción, esto es, los famosos "08", con los cuales únicamente podrá efectuarse, puesto que la norma dice en su primer párrafo: "sólo". Sin esta "solicitud tipo" nada puede hacerse en el Registro ya que hace al principio de rogación ante él, que se completa con los artículos 14 y 15 de la ley que estamos comentando y las DN 326/80 y DN 5/81, salvo algunas otras que puedan haber modificado su contenido.

Por ello en este punto analizaremos el formulario "08", solicitud tipo en vigencia, en sus aspectos más destacables.

Pido disculpas a los funcionarios presentes porque quizá no es correcto mi análisis del formulario, pero por cierto van a ratificar o rectificar todo lo que estoy diciendo.

Este formulario debe llenarse por triplicado quedando el original en el Registro Seccional, el duplicado en el Registro Central y el triplicado para "uso administrativo"(?) y por lo tanto no se da ninguna al adquirente y nuevo titular inscripto.

En su parte superior se lo denomina "Contrato de transferencia". ¿Puede llamarse jurídicamente así a ese instrumento? Las objeciones son varias, pero sobre todo en lo que hace al cumplimiento del principio de especialidad en cuanto a los sujetos, esto es, sus datos personales no pueden limitarse a los casilleros impresos; por ejemplo, si es divorciado, ¿dónde se consignan los datos de la sentencia respectiva? ¿Y si es casado, separado de hecho desde hace tiempo sin voluntad de unirse? ¿Y

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

si compra con bienes propios y es casado, cómo se detalla la precedencia de los mismos? Si es ciego o sordomudo, o con impedimento físico momentáneo, o no sabe leer ni escribir, ¿cómo se consigna todo ello?, ¿y el firmante a ruego? Si compra con apoderado, ¿cómo se aclara ello cuando vende? Si comparece un apoderado, ¿cómo se consigna el poder y su constancia? No es posible creer que los "casilleritos dibujados" - prefiero ser un poco peyorativo en el término - suplirán a un verdadero instrumento o contratación de transferencia.

Habría que preguntar al legislador qué diferencia hay entre comprador o adquirente y entre vendedor y transmitente. ¿Será que una expresión se usará cuando lo es a título oneroso y otra a título gratuito? Y si en vez de inscribir dominio quiero inscribir otro derecho real, ¿cómo se procede? Es que no puede dejar de usarse el "08".

El certificante se suscribe a una frase impresa que dice: "el firmante acreditó suficiente personería". ¿Sobre qué base se la considera suficiente?

Para las deudas y gravámenes el procedimiento es singular: el vendedor debe enviar carta - documento o telegramas a los acreedores y luego las copias se acompañan al "08".

El formulario, además de admitir apoderados, admite "autorizados a retirar el trámite, sin mayores recaudos para esa "autorización" para una persona que se llevará el título del automotor y la cédula de identificación correspondiente; ambos elementos para poder circular. Esto favorece cualquier maniobra delictiva. El "curso" que el registrador da al "08" - en la parte inferior del formulario dice que el registrador debe darle curso al mismo - queda en la intimidad del Registro al no entregarse una copia al adquirente con la constancia de su inscripción, si bien en forma indirecta se lo hace al entregar el título y la cédula que para nosotros son sólo documentos para circular y no para justificar el dominio directamente, lo cual sí se puede hacer solicitando el pertinente "certificado de dominio" por el artículo 16 que ya veremos.

La DN 326/80 ya citada, si no ha sufrido modificaciones, en su artículo 30 se refiere a la transferencia por escritura pública (me remito al modelo de escritura y guía de trámites publicado en la circular nº 1421 del Colegio) y se debe presentar junto con el testimonio y copia autenticada, el formulario "08" que en este caso hace las veces de "minuta de inscripción". La DN 5/81 dirigida a los encargados seccionales en aquel momento aprueba el modelo referido de escritura pública (el modelo del Colegio), y dice que el testimonio original irá al Legajo B y la copia autenticada se devolverá al usuario - nuevamente nos encontramos con el "usuario" - con constancia de la inscripción del trámite. Aquí sí las cosas se encarrilan; por lo menos el "usuario" tendrá una constancia del trámite.

El segundo párrafo del artículo 13 se refiere a la certificación de firmas en el "08" cuando no se suscribiere ante el Encargado del Registro. Y la DN 729/83 determina las personas que pueden certificar: escribano público, juez, secretario, prosecretario u otra autoridad judicial con facultad certificante, o por institución bancaria oficial.

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

Como esta DN deroga la 653/83, ya no está habilitada para certificar cualquier institución bancaria, sino sólo la oficial: este cambio no mejora en nada el acto puesto que no se dice cuál es la persona que certifica, no es la institución que no es depositaria de la fe pública. Además se ha derogado que pueda hacerlo la autoridad policial. El artículo 2º de la DN que comentamos impone que la certificación manifieste que la firma ha sido puesta en presencia del certificante: sabemos bien que en los bancos no se da el caso y sin embargo se certifica.

Este aspecto hace al principio de legalidad en materia registral, y la certificación de firmas, cuando la realice un escribano, debe implicar "fe de conocimiento" de los firmantes, pero no calificación notarial del instrumento, en este caso el "08".

El artículo 4º de la DN 729/83 que analizamos preceptúa el recaudo que las firmas de escribanos certificantes sean legalizadas por el respectivo Colegio, según la jurisdicción en que se utilice el documento. Pero nada dice sobre legalización de las certificaciones judiciales ni tampoco cuando el certificante sea un banco oficial. Este tiene más entidad que la firma de un notario.

El artículo 7º de la DN 729/83 trae una inusitada cadena de legalización de firmas si se trata de solicitudes tipo de inscripción inicial: la firma del adquirente podrá estar certificada por persona habilitada para ello por la concesionaria oficial... siempre que dicha certificación esté convalidada por el representante legal de la concesionaria, y que esta última se encuentre inscripta como comerciante habitual ante la Dirección.

En el artículo 8º de la citada DN 729/83 se dice que el Registro estará eximido de pedir la documentación que acredite personería, cuando ya obrare en su poder copia por haber realizado actos anteriormente. Y aquí preguntamos: ¿y si varió la personería, y si no se halla vigente? ¿Cómo se armoniza con el último párrafo del artículo 13 de la ley que comentamos que nos habla de que a los 90 días caducan?

Continuando con el análisis del artículo 13 de la ley, en él se habla de la entrega de las solicitudes tipo y que tendrán un plazo de validez y perderán su eficacia a los 90 días de expedidas, salvo cuando instrumentaren el otorgamiento de derechos, en cuyo caso, mediante el pago de un recargo arancelario, se prorrogará su validez y eficacia sine die y por lo tanto el plazo de certificación se extenderá también. En esta cuestión hay que tener en cuenta lo normado por la DN 652/83, que fija pautas para la entrega y recepción de solicitudes tipo para inscripción de transferencia de dominio, con determinadas precauciones, pero en definitiva se le entrega a quien exhiba el título del automotor o la cédula de identificación: esto es, sólo exhibir, no interesa de quién se trate. Entonces, ¿por qué razón anteriormente se consigna que debe ser el titular o el apoderado? Y por último dice que cuando se trate de la solicitud tipo para comunicar la venta o entrega del automotor, se dará gratuitamente a cualquiera que la peticionare, esto es, a cualquiera. Además, ¿puede ser que alguien comunique la "entrega" del automotor sin venderlo?

Los Registros Seccionales "podrán" llevar un libro foliado para anotar

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

diariamente las solicitudes tipo que entregan y en el cual consignan la fecha de vencimiento. ¿Esto es para controlar si al transcurrir los 90 días no se usaron y perdieron validez? Sin embargo, el llevarlo es facultativo, y por otro lado ya vimos que las solicitudes se prorrogan con pago de recargo arancelario y además se pueden presentar en distinta seccional en que se pidió oportunamente.

Por ello la circular 1/84 dice: "3. La circunstancia de haber retirado del Registro un formulario, no impide al usuario retirar gratuitamente otros, sin que deba para ello devolver el o los anteriores, ni acreditar hecho alguno. ¿Para qué, entonces, llevar un libro de control? También permite que se inscriba la transferencia a persona distinta que la denunciada por el vendedor(?).

Por último, la DN 3/84 nos habla del procedimiento al que deberán ajustarse aquellas personas que habiendo adquirido automotores no cuenten en su poder con la documentación necesaria para inscribir la transferencia del mismo a su nombre. (Esta sería una solución.) Comienza disponiendo que en la presentación se acompañará constancia de "posee el automotor expedida por escribano público". Aquí habría que establecer qué recaudos debe tomar el escribano público para dar constancia de que determinada persona "posee" el automotor.

Ustedes pueden apreciar que las imprecisiones y obscuridades en el lenguaje utilizado por el legislador son abundantes, a lo que se suman los errores jurídicos, todo lo cual a veces no tiene encadenamiento temporal, ni armonizan entre sí las normas, hay falta de coordinación y muchas veces hay colisión.

Todo ello lleva no sólo a la inseguridad jurídica y económica de los derechos en juego, sino que favorece los ilícitos en alto grado.

El artículo 14 de la ley en análisis establece que las disposiciones de esta norma se refieren a las distintas transferencias, ya sea por instrumento privado, por instrumento público, judicial o administrativo, las que también se reglamentan en la DN 326/80 arriba comentada. En todos los casos se debe acompañar la solicitud tipo - condición sine qua non - y el título de propiedad del automotor (esto es para actualizarlo).

El artículo 15 debe analizarse juntamente con la DN 326/80 ya citada, la 727/83 modificatoria de la DN 651/83, la DN 2/83, la DN 3/84 y circular 1/84. Trata de la inscripción de la transferencia - "08" - y quiénes pueden rogar la misma. En su primer párrafo describe el mecanismo para lograr que se inscriban las transferencias: obligación a cargo del adquirente - 10 días después de celebrado el acto -; la fecha cierta para contar este plazo no dice cómo surge; en caso de incumplimiento del comprador (no explica cómo se entera) el vendedor puede revocar la autorización para circular comunicando ello al Registro. Idéntico derecho tendrá el propietario de un automotor que "por cualquier título" hubiese entregado su "posesión o tenencia"; y aquí la ley no aclara de qué títulos habla; ¿es por cualquier derecho real y/o personal? ¿Se refiere también al caso bastante frecuente de leasing? Tampoco se aclara a qué categoría de posesión o tenencia se refiere.

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

Todo esto no logra aclararlo la DN 727/83, que modificó la DN 651/83, porque se refería a "tradición", y este término jurídico "razones de buena técnica - dice la DN - aconsejan proceder a su derogación..." y ser reemplazado por la expresión "entrega del automotor", la cual otorgó una gran tranquilidad intelectual al legislador que así se despreocupó de ese extraordinario instituto jurídico llamado "tradición" y de sus efectos en esta ley, puesto que al ser constitutivo el Registro, el modo suficiente para adquirir el derecho real no lo es la tradición ni la posesión consecuente, sino la inscripción registral. La DN. 727/83 que comentamos trae un largo desarrollo en sus siete artículos diciendo que es facultativo del vendedor notificar la entrega del automotor, pero si denuncia el domicilio del comprador, el Registro le comunicará que se ha dispuesto la prohibición de circular y el secuestro del automotor si dentro del plazo de 30 días no hubiese petitionado la inscripción de la transferencia. El artículo 6° de dicha DN nos sorprende todavía más: se confunde al "comprador" asimilándolo indistintamente al "poseedor" o "tenedor".

La circular DN 1/84 también hace referencia a la situación anterior en "Comunicación de venta" - "Secuestro de automotores" mezclado con normas sobre "Solicitudes tipo" - "Caducidad de los mandatos" (90 días excepto los contenidos en poderes generales) - "Falta de sellado" y "Falta de documentación", esto último también en la DN 3/84, que curiosamente nos habla de una "constancia de poseer el automotor" expedida por escribano público, lo cual sería análogo exhibiendo el automotor en una Planta de Verificación. No se aclara qué debe entenderse por "posee", como dice la norma, y mucho menos se entiende cuando el inciso siguiente del artículo 2° de la DN dice: "...quién le otorgó la posesión y fecha de tradición...", y aquí aparece otra vez el término "tradición" derogado por la DN 727/83.

¿Cómo debe entenderse la posesión y la tradición en un Registro constitutivo? Para ello repetimos aquí palabras del doctor Moisset de Espanés en la obra citada: "...problema poco estudiado por la doctrina nacional, lo que suele provocar desorientación en abogados y jueces...".

Ustedes aprecian que se habla de institutos jurídicos como tradición, posesión, tenencia, sin medir el alcance de su verdadera esencia; de lo contrario no hubiese necesitado la doctrina judicial acudir al subterfugio de llamar "guardador" al que realmente era dueño porque había comprado, pagado el precio y tenía en su poder el automotor, pero no podía dársele otra denominación para atribuirle la responsabilidad del artículo 1113 del Código Civil conforme al artículo 27 del decreto - ley 6582/58, que la atribuye al titular inscripto. (Aquí podemos ver votos del doctor Jorge Horacio Alterini en los fallos "Mayor, Jorge L. c/Ayala, Héctor N. s/daños y perjuicios", La Ley, t. 1977 - D, pág. 357; "Bruno, Juan C. c/Saravia, Pablo y otros s/daños y perjuicios", íd. íd., pág. 513; "Transportadores Unidos Coop. Ltda. de Seguros c/Cruz, Emilio y otro", Revista del Notariado n° 752, pág. 412.

El juez aquí debe realizar un verdadero artilugio doctrinario y terminológico y buscar analogías y demás para, en definitiva, atribuirle la responsabilidad al

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

verdadero dueño del automotor, a aquel que compró, pagó el precio y tiene el automotor y con éste ocasionó daños y perjuicios, y no al titular inscripto como dice el artículo 27 de la ley. Pero como el Registro es constitutivo, las nociones que tenemos de que pueden darse a otros tipos de cosas, no se pueden aplicar. En consecuencia, se atribuye la responsabilidad por el artículo 1113 del Código Civil al guardador de la cosa porque es el titular para el Registro: le di la guarda a efectos de que realizara la transferencia, no la efectuó y nada más que para eso tenía el automotor en ese momento ergo resulta culpable. Saco la culpa al titular inscripto y se la traslado al que realmente sabemos con certeza es el responsable del ilícito.

Siguiendo con este artículo 15, su tercer párrafo, y en lo que hace al principio registral de legalidad, trata sobre lo que podríamos denominar "calificación registral" y un implícito cumplimiento del tracto sucesivo.

Pasamos a analizar el artículo 16. En el primer párrafo de este extenso artículo la ley se refiere a la "buena fe" de que nos habla en los artículos 2º, 3º y 4º, aunque en los dos primeros se refiere a "inscripción de buena fe" y en el último a la "posesión de buena fe"; esa calidad de la inscripción o de la posesión se vincula a una no titulada fe pública registral" - no lo dice exactamente - -, pues la ley presume que el interesado conoce las constancias registrales aún cuando no se haya pedido certificado de dominio" que más adelante este artículo trata. Y aquí surgen dos preguntas: una ¿la buena fe que se enuncia es de carácter registral o extrarregistral, simplemente objetiva o también subjetiva?: ello trae consecuencias muy disimiles según sea el caso; otra, ¿por qué en todo los casos no se exige el pedido de certificado de dominio?

El segundo y tercer párrafo de este artículo 16 tratan del certificado de dominio, su validez y del "cierre o bloqueo registral" por reserva de prioridad.

Es facultativo su pedido y sólo se otorgará al titular o a la autoridad judicial; no se menciona al escribano, y si analizamos el artículo 30 de la DN 326/80 ya citado, no se exige con la documentación que debe presentar el escribano en las transferencias por escritura pública. Parecería que tampoco se habilita a un tercero con interés legítimo para pedirlo y ni siquiera al adquirente.

Dicho certificado tiene un plazo de validez de 15 días durante el cual los embargos y demás anotaciones que se soliciten con respecto al automotor tendrán carácter condicional, esto es una reserva de prioridad indirecta pero no de retroprioridad. El plazo se mide desde su emisión, lo cual puede dar lugar a problemas o presuntos fraudes que se eliminarían si valdría desde la fecha de su pedido, de conformidad con la ley 17801.

De todas maneras, debe destacarse, como lo ha hecho el doctor Molinario en más de una oportunidad, incluso en esta misma tribuna, que el instituto de la emisión de certificado con reserva de prioridad que jerarquiza a la ley registral argentina, tiene su antecedente en este artículo de la ley que ha precedido a la ley 17801.

Aquí también debe mencionarse el artículo 17 del decreto reglamentario nº 9722/60 que dice que: "El Registro tendrá carácter público, al solo efecto

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

del estudio de los títulos del dominio, por parte de profesionales habilitados. No están permitidas revisiones ni informaciones generales, las que sólo podrán ser autorizadas cuando motivos pertinentes las hagan indispensables." Si bien es restrictivo en su enunciado, otorga la "posibilidad de conocimiento". Ello hace al principio registral de publicidad. En el artículo 19, si bien no ha sido modificado por la ley 22977, la actual organización de la Dirección Nacional, que abarca los Registros del Automotor y de Créditos Prendarios, a través de las DN ha armonizado la inscripción de prendas de automotores. Claro que, si el Registro tuviera otra normativa y se hubiese creado el "folio real" para el automotor, allí quedarían reflejados los gravámenes con más claridad que en el actual "legajo". En el llamado "título del automotor" se anotan también dichos gravámenes.

Vayamos al famoso artículo 27, que es clave en el tema de la responsabilidad civil por daños y perjuicios producidos por la cosa automotor atribuibles ab initio al titular inscripto en el Registro.

Este largo artículo ha tratado de dar solución a los problemas que generó un registro constitutivo y al incumplimiento de la inscripción de transferencias de dominio, y que sometió a dura prueba a los jueces para tratar de dictar sentencias justas y equitativas que atribuyeran la obligación de resarcir al verdadero responsable "dueño", en la realidad extrarregistral del automotor, pero que jurídicamente fue asimilado al "guardador" del artículo 1113 del Código Civil, que no cumplió con el mandato de efectuar la transferencia registral.

Esta cuestión está claramente tratada por los doctores Roque Fortunato Garrido y su esposa Cordobera de Garrido en el capítulo IX de su obra *Compraventa*, página 217 y siguientes, donde se refieren a la responsabilidad civil del propietario que ha transferido la detentación material del automotor y la jurisprudencia contradictoria hasta el plenario de la Cámara Nacional de Apelaciones Especial en lo Civil y Comercial del 18/8/80 in re "Morrazzo, Norberto y otra c/Villareal y otros", del que destacan inteligentemente los doctores Garrido los siguientes aspectos: Posesión y propiedad - Carácter de la posesión Traspaso de la guarda jurídica - La exoneración de responsabilidad del propietario - Efecto de la entrega del automotor, entre otros.

La Cámara fue convocada para resolver: "Si subsiste la responsabilidad del propietario del vehículo con el que se causó el daño cuando lo enajena, pero no inscribe la transferencia en el Registro Nacional de la Propiedad del Automotor." En la parte resolutive del plenario "Morrazzo" se ha dispuesto: "Que no subsiste la responsabilidad de quien figura en el Registro Nacional de la Propiedad del Automotor como titular del dominio del vehículo causante del daño, cuando lo hubiere enajenado y entregado al comprador con anterioridad a la época del siniestro, si esta circunstancia resulta debidamente comprobada por el proceso."

Los referidos autores señalan que no comparten este plenario por cuanto debió acreditarse el negocio causal de "fecha cierta"; la decisión mayoritaria no lo requiere, por lo cual permite, en una interpretación extensiva, invocar un contrato verbal y probar la denominada entrega al

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

comprador, con el abuso de la prueba testimonial.

En el análisis del artículo 27 debemos agregar las DN 727/83, que violando la jerarquía normativa deroga la expresión del artículo "tradición del automotor" - cuestión ya analizada al tratar el artículo 15 - y además la DN circular n° 1/84 y DN 2/84, que se refieren al secuestro del automotor cuando se denunció su "entrega del automotor" al comprador.

No obstante que la actual norma permite desobligarse denunciando la entrega del automotor, hasta tanto la situación no quede firme por cumplimiento de los plazos (10 días y 30 días), el transmitente será civilmente responsable por los daños y perjuicios que se produzcan con el automotor; en su carácter de dueño de la cosa...

Tomamos ahora un descanso de diez minutos, y cuando retornemos ustedes pueden formular preguntas sobre lo tratado e inclusive sobre lo no tratado, aprovechando la presencia y la experiencia de los funcionarios titulares del Registro Nacional del Automotor.

- Luego de un breve receso dice el Dr. Azpeitía. - Continuamos la reunión. Pueden formular todas las preguntas que deseen hacer sobre el tema que hemos expuesto.

Participante. - Quisiera que se aclarara un punto de su exposición en cuanto señaló que el escribano no da fe de conocimiento de los firmantes...

Dr. Azpeitía. - No, yo dije que la certificación de la firma por parte del notario debe implicar fe de conocimiento de los firmantes. He leído un poco rápido mis apuntes y quizá no haya sido bien interpretado.

No obstante, en esa apreciación me solidarizo con lo que el doctor Moisset de Espanés expresa en su libro, porque ustedes saben que el tema de la fe de conocimiento dada por el escribano constituye un problema contradictorio y controvertido.

En este momento las certificaciones se están haciendo en otra forma porque he visto que se acompañan las actas notariales. Pero, ¿hasta qué punto la simple certificación de firmas presupone el conocimiento del escribano de quienes la estampan? A su vez, si no se tiene ese conocimiento, el acto se integra con dos testigos que sean del conocimiento del escribano y también de esos firmantes.

Sabemos que esta mecánica no se integra, y la observación que formula el doctor Moisset de Espanés es que en esta estandarización de certificaciones, actúa debidamente el escribano correcto. En la reunión de mañana vamos a hablar de casos penales, patológicos digamos. Y en cualquier profesión, la patología es una excrecencia que debe ser señalada para lograr su eliminación. En la rutina de estas certificaciones que se vienen haciendo desde hace veinticinco años, no se da el acto propiamente dicho de fe de conocimiento integrativo y con unidad del acto como debe ser, porque no se puede cerrar los ojos a la realidad. Se firma el "08", va navegando firmado y un día aparece certificado por arte de magia.

Varios participantes. - NO, no...

Dr. Azpeitía. - Me gustan las reacciones, a las que siempre presto la máxima atención. Yo estoy hablando de la patología del caso, que ha llevado a los grandes fraudes que están a la orden del día.

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

Todos los escribanos que cumplen su labor correctamente dentro de su profesión, dan fe de conocimiento tal cual debe efectuarse.

Participante. - La fe de conocimiento que da el escribano para la certificación de firmas es la misma que da en la escritura protocolar.

Dr. Azpeitia. - Para mí tiene que ser así en el acto perfectamente realizado. Si al escribano le llevan el "08" en blanco, van a tener que estar presentes vendedor y comprador para firmar ante él. Ese es el verdadero acto. Así proceden quienes actúan correctamente. Pero no podemos decir que no existe la patología que no es minúscula, aunque nos toque diariamente a los profesionales del derecho. Aunque soy abogado y escribano, no tengo la matrícula notarial, y esto me permite hablar con total libertad, lo cual no implica que lleve una carga sectorial. Pero el problema existe, y en gran escala, y lo saben los funcionarios del Registro.

El escribano que cumple bien sabe cuál es su labor y lógicamente tendrá tranquila su conciencia. Pero lamentablemente hay malos en todos los sectores, en el de los abogados, en el de los ingenieros, en el de los médicos, en el de los arquitectos, etcétera, y en el de los escribanos también se padece esta patología.

La vemos en la realidad del tráfico automotor, en los cientos de gitanos ubicados en terrenos vendiendo automotores diariamente, y en todas esas situaciones fácticas aparece el "08" firmado como por arte de magia. Por eso voy a traer a colación un fallo del que surge alguien certificando la firma de un muerto. Esta patología no obsta para que el buen profesional cumpla como corresponde con la fe de conocimiento, pero esa patología ha cobrado tal dimensión, que trastornó todo el régimen del automotor.

Participante. - En la certificación de firmas, el escribano no tiene que dar fe de conocimiento.

Dr. Azpeitia. - Así es, y me rectifico si fui mal entendido, quizá, reitero, por la rapidez que imprimí a la lectura de mis apuntes que tendía a ganar tiempo porque creo que nos quedamos cortos al haber dispuesto efectuar dos reuniones solamente.

En la certificación de firmas el escribano da fe de conocimiento tal como acaba de decirse hace unos momentos, como en una escritura protocolar.

Moisset de Espanés expresa su observación entre comillas como denunciando que esa fe de conocimiento en muchos casos no es tal.

Pido disculpas a aquellos que no hayan interpretado lo que quise decir. Está fuera de mi ánimo poner en la picota el trabajo de los escribanos no sólo de la Capital sino de todo el país. Como tengo una trayectoria que todos ustedes conocen, puedo hablar con toda tranquilidad y sé perfectamente dónde estoy ubicado. Esto no quita que traiga las cosas a colación como corresponde, como estoy haciendo en el problema suscitado con los agrimensores respecto de la ley catastral y en cualquier tema en el que haya que poner el acento en lo que está mal. Dentro del cuerpo profesional debo tratar de eliminar todo aquello que no cumple con las normas y las incumbencias profesionales como corresponde. El no cumplimiento por alguien, hace que el lodo nos manche a todos, porque lamentablemente es así. Yo ejerzo la profesión de abogado, que también,

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

como dije, tiene su patología y así como hay abogados que en una sucesión se quedan con la casa de la "viejita", mucha gente cree que todos los abogados actúan de la misma manera. La situación es así de peyorativa.

Participante. - Quisiera redondear el tema referido a la certificación de firmas, para lo cual me constreñiré a señalar que el legislador llegó al extremo de equiparar la certificación emanada de un cuerpo profesional del derecho con la certificación extendida por cualquier entidad bancaria, que se da no por la entidad sino por un funcionario o empleado de ésta. Ningún funcionario o empleado puede dar validez a la certificación que sólo el escribano público puede dar. Eso es lamentable y es lo que habría que defender para que se entienda de una vez por todas que únicamente los escribanos podemos dar esa certificación.

A nosotros el trabajo no nos lo quita la comunidad; por el contrario, la comunidad se siente muy respaldada por lo que nosotros hacemos. A nosotros el trabajo nos lo quita la ideología del legislador, que sin conocimiento cabal de las cosas nos ha llevado a esta situación de caos en esta materia, como lo ha hecho en muchas otras.

Dr. Azpeitia. - Ya manifesté cómo los bancos hacen certificaciones de firmas: cualquier empleado, incluso el que está detrás de la ventanilla la da y aparece así una fe de conocimiento que nada tiene que ver con la realizada por el notario, integrante de un cuerpo profesional que tiene la potestad de esa fe de conocimiento.

En cuanto a lo que usted dice respecto de la defensa del escribano, tuve el gusto de dictaminar, junto con notables maestros del derecho, en la ley 22510, en cuyo articulado se hablaba de "sin intervención notarial". Pongo el acento en esta cuestión, no para que simpaticen conmigo, sino para destacar que en las clases que dicto en el interior del país encomendado por la Universidad Notarial Argentina, digo a los - abogados y escribanos que todos son hombres de derecho y todos deben defenderse. Aquí no es cuestión de incumbencias notariales, sino de que si el Estado ha creado un cuerpo profesional que se llama notariado público, que le da la potestad de la fe pública para cumplir su misión, es para dar seguridad jurídica a las personas. Creo que si se ha creado un cuerpo profesional de escribanos, que está en el Código Civil, es para ser utilizado, respetado y enaltecido. Cuando el Estado considere que debe cambiar este cuerpo profesional, nos atenderemos al cuerpo profesional correspondiente.

Yo suelo mencionar a mis alumnos este valor tríptico: primero, la honestidad; segundo, la responsabilidad, y tercero, la idoneidad. Se puede ser sumamente idóneo, pero si no se es honesto y responsable, el resultado será malo.

REUNIÓN DEL 8 DE AGOSTO DE 1984

- Acompañan al disertante los escribanos
Alberto D. Mac Lean y Alberto A. C. Conforti.

Dr. Azpeitia. - El artículo 1º de la ley 22977 no ha sido reformado, lo que quiere decir que viene prácticamente desde 1958. Esta es verdad sabida,

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

pero debemos repetirla porque parecería que en automotores todavía no se ha tomado nota de nuestro sabio y permanente hasta hoy Código Civil, que la reforma de 1968 en la práctica no lo ha modificado. Según Borda, este es un nuevo Código Civil, y según Molinario, que contestó en El Derecho, habría que borrarla. Las dos opiniones son dispares, pero inalmente se elogiaron mutuamente.

De todas maneras, Vélez siempre está presente; pero respecto del tema automotores, cuando veamos usucapión, yo digo que los integrantes de la Comisión Reformadora de 1968 parecería que concurren a caballo a legislar y no tenían automotores, si no se hubieran enterado de que ya existía la ley del Registro Automotor, que hablaba de una usucapión tabular de tres años. Por eso insisto: ninguno de ellos tenía automotores. Vélez, en 1869, cuando los barquitos se iban a pique, tenía toda la legislación, toda la doctrina y conocía todo lo que es del momento. Por la nota a la ley de hipoteca de 1855 se advierte que ya la conocía, como conocía la ley registral francesa, lo que surge de la nota al artículo 577.

En la cuestión registral, los escribanos nunca deben olvidar la nota final al término del título de la hipoteca, que para algunos autores está en el artículo 3198 y para otros en el 3203. Moisset de Espanés lo analizó en una publicación y consideró que es una nota totalmente aparte, ubicada en ese lugar como la nota de la lesión enorme; es una nota completamente independiente.

Sea como fuere, en esta larga nota hay modernidad en el análisis de Vélez y algunos conceptos extraordinarios en materia de derecho registral, que tienen vigencia permanente.

El título y el modo para adquirir derechos lo implantó Vélez, y el artículo 2412 unifica ambos términos: la posesión vale título, mientras las cosas no sean robadas o perdidas, a lo que debe agregarse la onerosidad del artículo 2767, es decir, además de la buena fe, de la posesión vale título, la adquisición debe haber sido onerosa, si no la reivindicación puede progresar.

Por este artículo 1º del decreto - ley 6582/58, sólo se adquiere el derecho real de dominio, desde la fecha de la inscripción en el Registro de la Propiedad del Automotor, en que producirá efecto entre las mismas partes y con relación a terceros. Se reemplaza el modo tradición del artículo 577 por la inscripción.

Esto fue peligroso en su momento, y lo sigue siendo en la actualidad, porque por ahí se quiere imitar y tal como dijo públicamente el doctor Alterini en una Jornada de Derecho Civil llevada a cabo en La Plata, hay constitutivistas abiertos y constitutivistas encubiertos, que son aquellos que proclaman el Registro declarativo, pero en lo íntimo de su pensamiento quieren el Registro constitutivo, lo que los lleva a reemplazar la tradición por la inscripción y puede llevarnos a ingresar en el sistema Torrens e, insensiblemente, a la desaparición de la profesión que todos conocemos. Lamentablemente es así. Anoche estuvimos discutiendo en otro lugar una cuestión sobre informática, y uno de los puntos que tratará el VI Congreso de Derecho Registral, a celebrarse en Madrid en octubre próximo, es el del

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

derecho como condicionante de la informática.

El derecho debe colocar a la informática en un punto determinado. No sé si la medicina, la física, la arquitectura y demás ramas de la ciencia tendrían que ponerle un punto a la informática, pero una cosa es la técnica al servicio del derecho y otra cosa que el derecho se vea avasallado en último término por la técnica.

El hombre nunca podrá ser reemplazado por la máquina, pero algunos conceptos vertidos en congresos y jornadas parecerían tender a sustituir todo lo que sea documentación, como la conocemos, por la computación correspondiente. Este tema no hay que perderlo de vista porque hace mucho a la profesión notarial.

En cuanto al título, en lo que atañe a las formalidades de este art. 1º puede serlo por instrumento público o privado. Vemos así que puede darse el caso de que alguien transfiera el dominio sin que en la realidad haya entregado el automotor, y que otro alguien puede entregar el automotor, pero no ha transferido el dominio; esta situación está analizada por los autores hasta el cansancio, sin embargo no se le ha dado solución.

Moisset de Espanés, que no ejerce como escribano ni como abogado, porque está dedicado full time a la enseñanza y a la doctrina por eso lo cito a menudo, ya que el sustraerse del ejercicio profesional le da objetividad - demuestra palmariamente cómo tiene que ser la transmisión del derecho de propiedad del automotor.

Nos habla el artículo de "transmisión del dominio" y ello lleva a preguntarse: ¿y los demás derechos reales?, puesto que el automotor puede ser objeto de condominio, usufructo, uso, prenda, prenda anticrética; en una palabra, que la ley debió referirse a la transmisión de cualquier derecho real sobre la cosa mueble automotor. Si bien nos habla de los aspectos formales de la transmisión y de sus efectos entre las partes y respecto de terceros, nada nos dice sobre las condiciones de fondo o esenciales de dicha transmisión (capacidad de las partes, legitimación, determinación de los sujetos y del objeto, etcétera), si bien en artículos subsiguientes y desperdigados podemos encontrar algunas referencias al respecto.

Por ello, es aquí donde el escribano está llamado por la ley a intervenir para configurar el negocio de transferencia de un automotor, puesto que si bien el instrumento puede ser privado, también lo puede ser por escritura pública. La ley dice "instrumento público", y aquí la formalidad sería la escritura pública. Consultado el Registro, manifiesta que son muy escasas las escrituras públicas que llegan a inscribir transferencia de automotores.

Cuando el escribano Conforti me pidió que diera este curso, me dijo que pusiera énfasis en este aspecto: prácticamente, casi no entran escrituras públicas en el Registro.

Ustedes están llamados a trabajar por la ley de automotores. Entonces, aquí hay una cuestión sectorial, en el sentido del quehacer profesional, de esa potestad que el Estado les ha dado a los escribanos.

Por lo tanto, ¿cómo hacemos si no es obligatoria la escritura en estos casos? En cambio, intervienen gestores con total irresponsabilidad; no todos, lo aclaro, pero sí la mayoría de ellos reemplazando las tareas que

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

puede hacer el escribano.

¿Qué hacer?: es una cuestión de docencia. Hay que ir machacando continuamente, "vendiendo el producto" porque cada escribano tiene sus clientes. A ellos hay que preguntarles: ¿por qué en lugar de concurrir a la gestoría no van a la escribanía para formalizar la compraventa de un automotor? Quizás le contesten que es por una cuestión de honorarios... Ustedes tendrían que publicar una estadística y actualizarla permanentemente acerca de cuánto están cobrando los gestores en cada tramitación que realizan.

A mí no me interesa el negocio del escribano ni el del gestor. Pero, trabajemos con la realidad. Cuando me combaten, contesto con números en la mano.

Afirmo que son gravosas las sumas que perciben los gestores por una labor completamente irresponsable y jurídicamente mal hecha, favorecida por la imperfección del Registro.

Además, hay que decir y mostrar al cliente que el escribano puede analizar los antecedentes en la compraventa del automotor. Ahora dicen que van a pedir el certificado de dominio. Desde 1958 se pide, pero no lo solicita ningún gestor.

Asimismo hay que mostrar cómo se puede realizar el acto por escritura pública: Usted quiere comprar un automotor, ¿cuánto va a invertir? ¿Quiere que le resguarde el capital que va a poner en la operación? Hago un boleto de compraventa, no interesa si la ley lo menciona o no; convenidas las condiciones entre comprador y vendedor, el escribano, como se hace con un inmueble, pide antecedentes del dominio que no constan en el título ni en la cédula. La cédula, como se señaló ayer, sólo sirve para circular. El título es el título del vehículo, pero no es el título jurídico que manifiesta la propiedad porque ese título da constancia de lo que figura en el legajo hasta la fecha en que se emite el título, y si no entró en el Registro puede estar desactualizado uno, dos o más años.

El verdadero antecedente del dominio está en el legajo, el cual es esta modernidad registral del Registro de la Propiedad, es una carpeta de papeles sueltos. Ese es el moderno Registro de la Propiedad del Automotor; es un sistema registral legajado, lo más atrasado que puede haber. Ahí consta el dominio del automotor que parecería estar resguardado con la duplicación que hay entre las seccionales y el Registro central, lo que impide muchas veces la pérdida de antecedentes.

El escribano accede a los antecedentes, mueve su prerrogativa, e incluso va personalmente, y si le dicen: mire, ahí están los gestores, pregunten qué dice la ley. Los funcionarios tienen que saber cuáles son las facultades del escribano, que brinda servicios permitidos por la ley y hace correctamente un negocio jurídico.

El escribano debe hacer docencia, orientando, no buscando. La escasez de escrituras sobre automotores deja campo libre a los gestores. Esta es la verdad, y disculpen si soy un poco crudo.

No estoy fijando una posición en favor personal de los escribanos, sino fundamentalmente de la seguridad jurídica de la sociedad. En el tema del

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

automotor hay una escala prioritaria: antes que nada está la sociedad, no lo sectorial ni los gestores que están privilegiados ahora por la norma, ni el sector de escribanos. La sociedad es la que está arriba, y como dice Vélez en la nota al artículo 2508, primero el interés social y luego el interés individual.

¿Por qué el interés social? Porque el automotor es una cosa valiosa, hace al patrimonio y puede producir daños. Incluso está en Juego la defensa nacional.

En segundo término está interesado el particular, el propietario, el titular del derecho real, el titular de esa propiedad.

Después están interesados los terceros. ¿Qué terceros? Todos aquellos que pueden sufrir o tener algo que ver con el automotor. Los acreedores, los de la prenda común, los terceros en el caso de que sufran daños producidos por los automotores.

Finalmente, los intereses sectoriales.

Con una escala en esta forma, no queda más remedio que tener un Registro a imagen y semejanza del Registro de la Propiedad Inmueble, que tendrá que ser así con el correr del tiempo, y no buscando los intereses sectoriales sino los de la sociedad.

Esta no intervención notarial ha permitido desde un principio, y a pesar de que las partes pudieran ir al Registro y entonces interviene directamente el registrador, a que "...se ha creado alrededor de los registros una red de tramitadores y gestorías que por lo general están a cargo de personas sin conocimientos legales, ni solvencia económica, y, por ende, carentes de responsabilidad, que encarecen y dilatan los trámites inscriptorios... Nos parece necesario insistir una vez más en que debería ponerse a cargo del funcionario que certifica las firmas de las partes - por lo menos en esta etapa - la obligación de instar el trámite de la registración, con la consiguiente responsabilidad profesional en caso de incumplimiento de ese deber legal..." Así opina en esta cuestión Luis Moisset de Espanés con una medida mínima dentro de lo que es la actual legislación.

Como queda bien en claro, el escribano sería el único que puede acceder al Registro, aún como está, y hacer la tramitación. Se responsabiliza, sí, pero está en su verdadera función y no sustituido por otra persona que no tiene la capacidad correspondiente.

El artículo 2º nos habla de la "inscripción de buena fe", y ello es de difícil interpretación puesto que: ¿se debe considerar la inscripción de buena fe? Y si en realidad la ley nada dice de la posesión, ¿qué debe entenderse por la inscripción de buena fe? Llevando al absurdo el análisis pudiéramos decir: ¿la buena fe debe estar en el inscriptor (habitualmente gestor), es decir, en quien realiza el acto de inscribir, o la buena fe debe estar en el titular que surgirá luego de dicha inscripción? ¿Existe buena fe en aquel comprador que admite que quien le vende no sea el titular inscripto y que por toda documentación, cuando le entrega el automotor, le entregue también un formulario "08" con una firma que dice ser de la persona que figura con el derecho real inscripto y a la cual nadie ha todavía certificado, que luego "por arte de magia", aparecerá certificada?

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

Ayer se fastidiaron algunos escribanos cuando dije que "por arte de magia" aparecían certificadas. No lo digo yo, sino otros autores, y esto no va en detrimento de los notarios. Sabemos que por arte de magia aparecen certificados, no por el escribano que cumple legalmente con su labor. Tengo en mi poder fallos que señalan la aparición de certificados - lo dijo ayer el doctor Radaeli - por escribanos inexistentes o que le falsificaron su firma, su sello, la foja de actuación.

Si el comprador no admitiera el "08" en blanco con una firma cualquiera, no podría darse después el fraude. Así jamás habría problemas; en caso contrario, nunca se puede alegar la buena fe.

En la realidad se dan innumerables variantes, en las cuales nos encontramos con las figuras de la posesión, tenencia o guarda, pero dado lo constitutivo de la adquisición del derecho real de dominio, su gravitación es casi nula y sólo la jurisprudencia lo ha tenido en cuenta para resolver en casos de duda. En el artículo 16 modificado por la ley 22977 se ha tratado de aclarar este problema de la buena fe, pero ha creado otros interrogantes.

Ayer dijimos que todo eso de posesión legítima o ilegítima o de buena o de mala fe, o fe maliciosa, y lo que es tenencia, etcétera, desaparece. No se puede utilizar como se quiere usar en la reforma del proyecto, porque esta inscripción constitutiva borra por completo la cuestión.

En el mismo artículo se dice que la citada inscripción de buena fe "confiere", es decir, adjudica, otorga al titular de la inscripción un doble derecho: por un lado la "propiedad" - término éste que debemos interpretar con sentido jurídico específico y traducirlo como derecho real de dominio - concordando con el artículo 1°, y así debió expresarlo la ley. El otro derecho o facultad que "confiere" la inscripción de buena fe es el "poder de repeler" cualquier acción de reivindicación, siempre y cuando el automotor no sea robado o hurtado. Este concepto ahora lo han reformado: para hacerlo coincidir totalmente con el artículo 4016 bis se habla de cosas robadas o perdidas.

Debe entenderse que aún cuando el automotor no sea robado o hurtado alguien puede pretender otra clase de derecho real o personal sobre el automotor: la ley debió contemplarlo o bien remitirse al Código Civil.

La acción de reivindicación preceptuada por el artículo 2758 y concordantes del Código Civil, frente a este artículo y el siguiente de la ley que tratamos, presenta muchos interrogantes en las distintas hipótesis.

Artículo 3º: aquí también es de aplicación el artículo nuevo 16 sobre la buena fe. Para este registro constitutivo siempre habrá un solo propietario: el que está inscripto. Por eso este artículo nos enfrenta con un instituto novedoso, el de la doble inscripción - aunque en la propiedad inmueble tiene cierta frecuencia, su registro es declarativo, no convalidante -.

¿Cómo pueden coexistir dos titulares de dominio o dos titulares inscriptos?
¿A quién se atribuye la responsabilidad por daños conforme con el artículo 27? Quizá la ley lo previó para la primera inscripción al crearse el registro; entonces sí podía darse el caso de un verdadero propietario extrarregistral y el propietario por la primera inscripción. Pero habiendo ya un titular inscripto, ¿cómo puede inscribirse otro si no es porque le haya transferido a éste? Ello se da en la realidad por la imperfección de la ley y la "corruptela"

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

que ha generado con el famoso "08 firmado" por un supuesto titular inscripto, en blanco y sin certificación de firma. Esto no ha cambiado a pesar de los nuevos recaudos sobre la solicitud tipo y su plazo de vencimiento - los noventa días de que hablamos ayer - desde su entrega. Por ejemplo, el automotor es robado y se fabrica el "08", nadie da fe que el verdadero propietario lo haya firmado (o sí), y así se logra la nueva inscripción; pero el propietario verdadero a quien le han robado su auto, ¿debe resarcir para recuperar su automotor? La ley dice que sí siempre que el inscriptor sea de buena fe; ¿qué buena fe? ¿Debo considerar de buena fe a quien compra un auto y el vendedor le entrega un formulario "08" en blanco, con una firma sin certificar y luego el comprador se lo entrega a un "gestor" que completa el mismo y logra una inscripción de buena fe?

En verdad, en muchos de los casos es difícil decir que la inscripción es de buena fe, teniendo en cuenta que el comprador incurre en un error de derecho: artículo 923 del Código Civil, según el cual: "La ignorancia de las leyes, o el error de derecho en ningún caso impedirá los efectos legales de los actos lícitos, ni excusará la responsabilidad por los actos ilícitos." Y el artículo 4009 del Código Civil establece que: "El vicio de forma en el título de adquisición, hace presumir mala fe en el poseedor." Para que el reivindicante debiera resarcir, esto es "recomprarse su automotor", dicha inscripción de buena fe del reivindicado, como pide la ley, debiera ir unida a una posesión de buena fe, y ella no puede darse nunca en el comprador reivindicado puesto que el error debiera ser de hecho (arts. 2356 y 929 del Código Civil) y no lo es.

Ustedes se dan cuenta que este artículo ocasiona verdaderos problemas, porque alguien puede decir: bueno, pero mientras tanto se inscriben los automotores. Sí, pero mientras tanto está lo que dijimos: Mire, señor, éstos son los papeles, pero ése no es el automotor. Lamentablemente es así. Y en este momento la verificación es facultativa, lo cual empeora las cosas. Antes, con una verificación obligatoria aparecían los automotores robados.

Artículo 4º: Este artículo presenta también un caso de reivindicación: para poder repelerla debe tenerse inscripto el automotor a su nombre - antes decía "inscripto de buena fe", ahora no -, que por cierto es hurtado o robado, durante el lapso de dos años, poseído de buena fe y en forma continua. En esta forma se quiso concordar con lo preceptuado por el artículo 4016 bis del Código Civil.

Respecto de la "buena fe" valen las argumentaciones anteriores, así como lo preceptuado por el artículo 16 de la ley automotor. Esta es una forma de usucapión tabular esgrimida como excepción ante la reivindicación. Lamentablemente la ley quiso sanear el mercado automotor al dictarse, dado el gran número de coches robados o hurtados que circulaban a esa fecha, pero no contempló ni contempla otras situaciones, como ser la usucapión con posesión de buena fe, para el caso que al comprador le resulte imposible obtener la transferencia del verdadero titular, siendo que el automotor no es robado ni hurtado; tampoco se dio lugar a la usucapión con posesión de mala fe.

Los autores dicen que podría aplicarse el plazo de la prescripción de la

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

acción penal.

La reforma agrega un segundo párrafo, cuya oscuridad lo hace de difícil interpretación; habla del caso de un automotor adquirido antes de la vigencia de la ley 22977 y parece que el reivindicante triunfante, por no haber transcurrido el lapso de usucapión tabular, deberá resarcir al poseedor de buena fe: parecería que la inscripción de buena fe ya no basta. ¿Será porque no se sabía que era inscripción de buena fe? De todas maneras quedó vigente para los artículos 2° y 3°; pero además presenta al análisis dos acciones que tendría el verdadero dueño del automotor robado o hurtado: una, de reivindicación contra el titular inscripto para recuperar el automotor y en ese caso debe recomprarse el automotor si el demandado es poseedor de buena fe; y otra acción contra el vendedor del automotor robado o hurtado para repetir lo pagado, si el mismo es de mala fe. ¿Y si es de buena fe? Nada dice.

Como pueden apreciar, las reformas, que han querido aclarar la ley, oscurecieron más la cuestión... Según información obtenida en el Registro, los casos de reivindicación no serían numerosos. Pero sí entienden que deben existir muchas situaciones pasibles de usucapión de automotores ni robados ni hurtados, por dificultades de transferencia; imposibilidad de ubicar al titular inscripto, destrucción de documentación, etcétera.

El artículo 5° nos habla de que la inscripción es obligatoria en lo que se refiere al derecho real de dominio, no así con respecto a otros derechos reales que omite. Esa inscripción obligatoria ha llevado a una cifra de 5.400.000 automotores en el Registro Nacional de la Propiedad del Automotor, lo cual muestra bien a las claras la importancia del problema a resolver frente a la modificación de la normativa vigente.

Evidentemente, hay que modificar la ley porque no sólo hay que estimar el valor de los 5.400.000 automotores, sino también su número; son cosas que circulan que van haciendo daño y traen problemas.

Hay que tener en cuenta - y yo lo sigo teniendo en cuenta porque hice expresamente una consulta al Director del Registro y todavía no me contestó - la DN 326/80 y 5/81 - reitero que ellos dicen que es Disposición Nacional, y yo la transformo en Disposición Normativa, porque en realidad es así, es una disposición técnico - registral como las que conocemos en el Registro de la Propiedad Inmueble - en lo pertinente a la inscripción, juntamente con el artículo 13 que más adelante analizaremos, y la intervención que le compete a los escribanos.

En el segundo párrafo de este artículo se habla de la primera inscripción y la reglamentación de la matriculación de los automotores, esto es, grabando en determinados lugares del vehículo un número de matrícula, que es el de dominio. Pero ello no lleva a la apertura de un folio real como sería lo aconsejable conforme los modernos principios y técnicas registrales, sino que se hace la apertura de un legajo esto es, una simple carpeta dentro de la cual se acumula la documentación, por ello el sistema registral sería el de emegajamiento y no el de toma de razón. Ese legajo es la documentación que habilita para disponer Jurídicamente del automotor.

En cambio hay también una documentación para circular: documento

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

individualizante del automotor denominado "título del automotor" que tendrá, según lo preceptuado en este artículo, carácter de instrumento público (art. 979, inc. 2° del Código Civil) y sólo acreditará las condiciones del dominio y de los gravámenes hasta la fecha en que se hizo la última anotación. La ley no dice si periódicamente debe renovarse su validez, y por lo tanto al quedar desactualizado sólo sirve para circular, pero no para dar constancia fehaciente de la actual situación registral. Por eso la denominación es exacta, pues es el título del automotor, pero no debe interpretarse que tiene el carácter de título de propiedad por lo que queda dicho. El verdadero título de propiedad es el legajo que está en el Registro original en la seccional de radicación del automotor y duplicado en el "Organismo de Aplicación" - Registro Central -, el cual es actualizado con una periodicidad quincenal aproximadamente y según las distancias, puesto que hasta la fecha, a pesar de los anuncios y proyectos, el Registro no tiene ninguna clase de apoyo electrónico. Es decir, las distintas seccionales, según las distancias a que están del Registro Central, le van mandando novedades a un promedio de cada quince días, y el Registro las remite al correspondiente legajo.

Artículo 10: Este artículo, en su primer párrafo, texto sin modificar del decreto 6582/58, y el segundo, agregado por ley 22130, se refiere a la inscripción de automotores nuevos y dice que el Registro deberá "protocolizar" la documentación con la solicitud respectiva.

Ya sabemos que la única protocolización, en la acepción jurídica del término, es la ordenada por el juez conforme con lo dispuesto por el artículo 1003 del Código Civil; pero en este caso tampoco se refiere a que haya intervención notarial a efectos de dar fecha cierta o algo similar. Es una simple actuación administrativa.

Trata también el caso de los automotores con armado individual fuera de fábrica, en que deberá justificarse fehacientemente el origen de los elementos y verificarse los mismos por el Registro; esta es una buena medida porque impide el "rearmado" con elementos de coches robados, y en este sentido hemos tomado conocimiento de algunos casos en que el Registro detectó intentos de maniobras delictivas. En este punto es bueno referir el caso de la venta de "chatarra" por la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires según ordenanza 27562/73 por la que en todos aquellos casos en que haya vehículos abandonados y no reclamados por sus dueños a pesar de las publicaciones, se considerará (que han sido abandonados en favor de la Municipalidad a cuyo patrimonio se incorporará. En esta ordenanza no se ha tenido en cuenta el Registro Automotor.

Luego dice la ordenanza que en los remates se hará constar que la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires no proporcionará la documentación necesaria para que el vehículo pueda circular, y esto último hace que, lamentablemente no tenga solución de inscripción en el Registro el comprador de vehículos que todavía estaban en condiciones de ser reincorporados al parque automotor.

Para solucionar lo antedicho, se agregó el segundo párrafo por ley 22130, el que dice que para los vehículos abandonados o perdidos el organismo público enajenante proporcionará certificado para inscribir el adquirente;

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

pero ya vimos que la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires no lo hace.

Artículo 11: nos habla del lugar de radicación del vehículo; el del domicilio del titular del dominio o el de su guarda (léase comprador). En el formulario "08" se reservan dos casilleros para marcar la opción.

Artículo 17: este artículo se refiere a la caducidad de la anotación de embargo en el Registro, que caducará a los tres años, a diferencia del Registro Inmobiliario que se extiende hasta los cinco años (art. 37, inc. b, ley 17801).

Artículo 18: trata de la responsabilidad del Estado por los errores o inexactitudes registrales.

El artículo 20 habla del contenido del llamado "Título del Automotor", al que nos referimos en el artículo 7° de la ley. Los datos que contiene hacen al cumplimiento del principio de especialidad registral, pero con validez sólo hasta la fecha de su expedición, pudiendo variar sus datos en el verdadero título de propiedad o legajo existente en el Registro.

Deberán consignarse las constancias de dominio y su transferencia; la prenda (gravamen, derecho real) o la locación (derecho personal); toda inscripción que afecte al dominio, posesión o uso del automotor; y aquí debiéramos detenernos en el análisis de "afectaciones de dominio" (¿otros derechos reales?), "posesión" (¿usucapión o como manifestación de un derecho real?, ¿legítima, ilegítima, de buena o mala fe, viciosa o no?) y "uso" (¿derecho real de uso o simple guarda?) .

Hay que tener también en cuenta los artículos 26 y 27 del decreto reglamentario 9722/60, que trata de la expedición de duplicados de título del automotor y del caso de desarme o retiro de circulación del vehículo, para lo cual debe llenarse el formulario "04" conforme DN 384/82, que más adelante analizaremos.

Artículo 21: en consonancia con el artículo 26 del decreto reglamentario comentado, este artículo se refiere al caso de pérdida o destrucción del título del automotor.

Artículo 22: se refiere a la expedición de la "cédula" con los datos respecto del automotor y de su propietario. En cada ocasión de enajenación debe ser devuelta al Registro, el que expedirá una nueva para el adquirente. Su tenencia acreditará derecho o autorización para usar el automotor. Y esto ha llevado a la mala práctica de que no se devuelve al Registro al vender el automotor, sino que se entrega al adquirente puesto que con ella se presume autorizado para circular.

El texto del artículo es bien claro, en el sentido de que "la cédula, la licencia para conducir y el comprobante de pago de patente son los únicos elementos exigibles para circular con el automotor, y las autoridades... no podrán establecer otros requisitos... no podrán ser retenidos...". Y esta normativa no ha sido derogada ni sustituida. Como se ve, el Título del Automotor no integra la exigencia documental para circular.

Artículo 23: completa la normativa respecto de la "cédula de automotor" y la negativa a su exhibición a la autoridad competente será sancionada con multa equivalente al precio de la nafta común (de 10 a 200 litros).

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

Artículo 24: este artículo se complementa con los artículos veinticinco y veintiséis de la misma ley, que tratan de la identificación de los automotores mediante una codificación de dominio formada por letras y números; esto deberíamos asimilarlo a a matriculación de inmuebles con las debidas reservas del caso. Se trata de las llamadas comúnmente "chapas patente" y el decreto reglamentario se refiere a ellas en los artículos 28 y 29. En varios simposios se ha tratado sobre la mejor forma de identificar a los automotores y del grabado en diversas partes del vehículo de la referida identificación de identidad.

Fabricaciones Militares y algunos otros organismos se han ofrecido para ayudar en esta identificación o matriculación del automotor, grabando en sus partes vitales una matrícula que incluso habría de grabarla dándole el número de dominio a las fábricas de automotores. Con el armado, nace el automotor, que ya está produciendo daño como automotor en la propia fábrica, de manera que en las partes vitales habría que identificar grabando o perforando el número correspondiente. Siempre sería el mismo número de la chapa - patente en cada uno de los demás elementos vitales del vehículo.

En el simposio en que esos organismos hicieron su ofrecimiento estuvo presente el doctor García Coni y otros profesionales.

En La Plata, la certificación de la firma de los funcionarios judiciales en la Cámara Civil se hace con un sello que perfora, y el Registro de la Propiedad, cuando lo recibe en La Plata, verifica que el documento sea auténtico por la perforación de los sellos.

El Registro conoce el secreto para la verificación, es una doble escala de seguridad hecha por Fabricaciones Militares. Ellos saben cómo hacerlo y ofrecen soluciones similares para los automotores.

Artículos 28 y 29: tratan de lo que se llama "baja del automotor" por destrucción, siniestro, desarme, desgaste o envejecimiento. En todos estos casos existe la obligación, muy pocas veces cumplida, de comunicarlo al Registro mediante el formulario "04"

Corresponde aquí analizar dicho formulario, denominado "para trámites varios y declaración de deudas y gravámenes". Entre los trámites varios están: Solicitud de cambio de carrocería - Denuncia de robo o hurto - Denuncia de recupero - Solicitud de baja del automotor - Solicitud de baja de motor solamente - Solicitud de alta de motor - Solicitud de cambio de domicilio del titular que fija el lugar de radicación del automotor - Sigue en el anverso con los datos del automotor y un lugar reservado para el trámite de verificación, y en el reverso, las deudas y gravámenes declarados por el titular, las firmas de acreedores prendarios y sus datos personales, asimismo los del propietario o de condóminos de la propiedad.

Las críticas que se hicieron al formulario "08" son válidas para el "04", en cuanto a querer "encasillar" la instrumentación, en lo que hace a las certificaciones, apoderados y autorizados. También como aquel se suscribe en tres ejemplares: uno para el legajo B, otro para el legajo A y otro para el Registro, sin constancias instrumentales para el interesado.

En el triplicado, se recorta un talón para constancia de la planta de

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

verificación. Respecto de esta verificación debe aplicarse la DN 469/82, la que indica en qué casos es exigible la verificación, pudiendo hacerse voluntariamente en todos los demás. En fecha 14 de abril de 1984, la Policía Federal advierte que a pesar de no ser obligatoria la verificación en la adquisición de automotores usados, aconseja a la población hacerlo para desalentar con ello la venta fraudulenta y asegurar la legitimidad de la operación concretada: "La Policía Federal - expresa este organismo - absorbió sistemáticamente toda la responsabilidad en la materia, quedando como único faro encendido para advertencia y seguridad de los ciudadanos, brindando un servicio gratuito, eficiente, que significa poca pérdida de tiempo y excelente seguridad en la posesión de un vehículo adquirido." Además hay que tener en cuenta el decreto 1759/83.

Asimismo se debe tener presente la DN 38, de 1982, referente a las normas para la realización de los trámites tratados en el formulario "04", y en un anexo de 62 artículos se ocupa de los distintos casos.

Artículos 30 a 33: se ocupan sucesivamente de la exportación de vehículos, importación, automotores nuevos y su identificación provisoria y finalmente los informes periódicos que los registros seccionales deberán remitir al Registro Nacional y a la Policía Federal.

Artículo 38: habiéndose derogado los artículos 34 a 37 y el 39 por disposición del artículo 6° de la ley 22977, este artículo 38 dice que todos los términos establecidos en el presente decreto - ley se computarán en días hábiles.

Artículo 40: derogado por el decreto 1759/83, que dispone sobre los jefes de registros seccionales o bien lo reglamenta. Al no mencionarlo la ley 22977, debemos decir que sigue vigente y reglamentado por dicho decreto. Pero según me ha informado el doctor Radaelli, parece que está modificado.

En el día de ayer algunos escribanos me significaron su interés por conocer las pruebas de oposición a que son sometidos los registradores españoles. Señalo que el artículo 504 y siguientes del Reglamento Hipotecario determinan la forma del ingreso de esos funcionarios.

Así, el artículo 507 dispone que los registros de oposición serán cuatro, y especifica en qué consisten.

Traigo a colación este tema porque es importante que en una futura reforma integre uno de los capítulos de la ley nacional del automotor.

La ley 22977 trae tres artículos nuevos, sin números, que figuran en el artículo 2° de la norma legal, y son los siguientes:

I. Recursos. Establece que las decisiones de los encargados de Registro podrán ser recurridas ante la Cámara Federal de Apelaciones con competencia territorial pertinente.

No resulta claro qué significa para la ley: "de las decisiones del Organismo de Aplicación (Registro Central) relativas a conflictos o casos de carácter individual". En el mismo artículo se establece el mecanismo recursivo y a pesar que dice que el Poder Ejecutivo reglamentará los procedimientos y plazos, establece el de 60 días para dictar sentencia y en el último párrafo

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

también establece aspectos procesales bastante contradictorios. No se explica por qué razón si en un párrafo se dice que el Poder Ejecutivo reglamentará, por otros se incurre en reglamentación procesal.

II. Acciones de nulidad de inscripciones. Se ocupa este artículo de la legitimación del organismo de aplicación para iniciar acciones para obtener declaraciones de nulidad de las inscripciones registrales o de los documentos que las acrediten, pero no explica en qué casos: ¿cuándo se equivocó el Registro?, o ¿cuándo hubo fraudes u otras circunstancias?

III. Sanciones penales. La figura delictiva sería "insertar o hacer incorporar, en las solicitudes tipo o comunicaciones presentadas, declaraciones falsas concernientes a hechos o circunstancias que tales documentos deban probar".

Quizá el delito pueda darse en las certificaciones de firmas por el propio escribano, funcionario bancario o autoridad judicial; también declaraciones falsas del inscriptor, ya sea el propio adquirente, o su apoderado o su gestor. Este artículo quizás debió tener más desarrollo normativo.

Lamentablemente, la tarea de certificación notarial de los formularios del Registro Automotor ha favorecido la comisión de ilícitos por profesionales irresponsables, o su negligencia ha permitido que otros lo cometieran. Si la intervención notarial en la transferencia de automotores tuviera la preponderancia que correspondería, solamente los profesionales correctos y responsables serían los hacedores de la instrumentación.

Al respecto, traemos a colación un fallo publicado en La Ley 22/11/83 - Cám. Nac. Crim. y Correcc., Sala I, 22/12/82 con nota a fallo de María de las Mercedes Suárez - : "El dolo de la acusada por cierto que no es menester que abarque el perjuicio que pudiera sufrir eventualmente la persona particularmente damnificada; basta el conocimiento y la voluntad idónea para perjudicar a un tercero... su conducta harto negligente evidencia una culpa grave en el desempeño de sus funciones... Si a la luz de la reglamentación para certificación notarial de firmas, plasmada en la circular 68 del Colegio de Escribanos, entre las irregularidades cometidas por la escribana se encuentran: 1º) Las firmas que certificaba y las estampadas en las actas no eran puestas coetáneamente en su presencia (art. 10, inc. h); 2º) como secuela de tal funcionamiento se sacaba el libro de su asiento obligatorio - el domicilio profesional de la encausada - sin salvar los casos de excepción (art. 7º in limine, inc. d y último párrafo); 3º) daba fe de conocimiento sin que éste existiera y, de no existir, tampoco lo suplía de la manera prevista (art. 13, inc. d y párrafo final). Y se desprende de los dichos de la encartada y del resto de la prueba reunida que ello era su conducta corriente..."

Otro fallo publicado en El Derecho del 17/7/84 - Cám. Nac. Crim. y Correc., Sala II del 30/4/84 - : "...en el caso de certificación de firmas de una persona fallecida, en los formularios de transferencia de un automotor, no sólo la fe pública se ve lesionada por el actuar infiel de la escribana, sino también se ha burlado el derecho del adquirente del rodado, quien ve frustrada la legal

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

transferencia de la propiedad del automotor - que lo excluye de su carácter de propietario frente a terceros y frente al fisco - hasta que la situación se regularice..."

He traído estos desgraciados antecedentes jurisprudenciales para marcar que cuando la falta la comete un escribano en la certificación pertinente, esto toma estado público y todos los profesionales nos sentimos tocados por el hecho; pero existen otras certificaciones que suelen hacer los bancos y policías, donde el ilícito es de difícil atribución y en consecuencia ni se resiente la labor de los bancos ni la de la propia Policía.

Por ello, debe destacarse que la referida certificación en los formularios del Registro Automotor por su misma esencia ha conducido a las situaciones antedichas.

El escribano como profesional y el notariado como institución, depositarios de la fe pública por imperio del Estado, están llamados a una tarea mucho más importante de asesoramiento y configuración del negocio jurídico sobre la cosa mueble automotor, que la simple y rutinaria de certificación de firmas en formularios tipo. En consecuencia debe retomar las facultades de intervención notarial que la actual legislación preceptúa, y a pesar de las críticas y aún por ellas mismas, hacer docencia e insistir en el beneficio de su intervención; en la seguridad jurídica que otorga la escritura pública juntamente con el certificado de dominio responsabilizándose de la inscripción en la forma y tiempo oportuno conforme la ley.

Asimismo, propender a la constitución de otros derechos reales sobre el automotor y su inscripción registral facilita no sólo una tarea adicional al cuerpo notarial, sino también intensificará el sano tráfico automotor.

El llamado leasing, negocio jurídico no legislado en el país y que se aplica a automotores, presenta un campo interesante para los escribanos. pues este Colegio proyectará una legislación al respecto sobre muebles e inmuebles y en lo que hace al automotor no se encuentra contemplado en la actual normativa.

Hay que desvirtuar la falacia respecto del costo de la intervención notarial en la transferencia de automotores; basta hacer un replanteo realista de la cuestión y se comprobará que el costo de las llamadas "gestorías de automotores" sobrepasa siempre, y a veces en mucho, a los honorarios profesionales, con el agregado de que la seguridad jurídica estará siempre ausente mientras no intervenga un profesional del derecho.

Mientras no se modifique la actual legislación, el escribano debe compenetrarse de ella y saber así cuándo es autorizada su intervención, cuáles prerrogativas le acuerda la ley y el respeto con que debe ser considerada su intervención por los funcionarios del Registro. Estos últimos deberían sentirse satisfechos de que en una transferencia intervenga un escribano; ello conlleva a la sanidad del negocio y la limpieza instrumental y jurídica del mismo.

A esta tarea clarificadora estamos llamados los hombres de derecho y en ella insistiremos, porque sólo nos guía el afán jurídico y la perfección legislativa que conduzca a la seguridad en el tráfico de automotores.

DN n° 326/80. Transferencia de automotores por escritura pública: esta

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

disposición normativa entendemos que se halla vigente; no obstante si ha sido reemplazada por otra análoga deberá contener las disposiciones que en su artículo 30 dice: "Transferencia por escritura pública." Se presentará:

a) Testimonio de escritura pública junto con una copia o fotocopia de la misma autenticada por escribano público.

b) Formulario "contrato de transferencia - inscripción de dominio 08" con la verificación cumplida, totalmente completado y con el impuesto de sellos abonado, si correspondiere, firmado por el comprador o el escribano otorgante.

c) Título de propiedad del automotor.

d) Cédula de identificación del automotor.

e) Comprobante original, si correspondiere, del pago del impuesto a las transferencias de automotores, impuesto al valor agregado o certificado de la Dirección General Impositiva. En todos los casos se acompañará además una fotocopia.

f) Comprobante original, si correspondiere, del pago del impuesto nacional de emergencia sobre automotores ley 21409, con una fotocopia. Este comprobante dejará de exigirse a partir del 1°/1/1981.

g) Constancia de pago de arancel.

Toda circunstancia de que dé fe el escribano interviniente en el cuerpo de la escritura, se tendrá por válida en el Registro.

Salvadas las modificaciones tributarias que han cambiado a la fecha, se deberá tener en cuenta que por circular n° 1421 el Colegio de Escribanos proyectó un modelo de escritura y guía de trámites.

La DN 326/80 en su artículo 30 transcrito se completa con la DN 5/81 que dirigida a los encargados de registro dice: "...con relación a la transferencia de dominio por escritura pública. Sobre el particular adjunto a la presente se remite para su conocimiento el modelo que circularizó el Colegio de Escribanos de la Capital Federal para su jurisdicción. Con relación al procesamiento interno del testimonio de la escritura pública, deberá tenerse en cuenta: a) El original se agregará al legajo 'B' conjuntamente con la demás documentación exigida por la reglamentación vigente para este tipo de transferencia.

b) La copia o fotocopia se devolverá al usuario con constancia de la inscripción. Saludo a usted atentamente. (fdo.): Dr. Gerardo R. Lo Prete, Director Nacional."

El método de procesamiento interno es propio de un registro por emegajamiento. Por otra parte se devuelve la copia que en realidad es el "traslado", pues la copia es el testimonio que quedó agregado (art. 1006 y nota al art. 997, Código Civil).

¿Qué debe entenderse jurídicamente por "usuario"? ¿Es sinónimo de titular de derecho real de dominio sobre automotor o titular de derecho real de uso, o simplemente es un titular de derecho personal?

Para poder proyectar una reforma de la legislación vigente, y pretender su incorporación al Código Civil, hay que analizar lo legislado y aplicado durante 25 años y considerar honradamente cuáles fueron las fallas jurídicas y técnicas en consideración a la realidad social: sociedad, costumbres,

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

valor del automotor, cumplimiento de normas, profesionales del derecho, etcétera. Se deberá tener en cuenta la facilidad del desapoderamiento de la cosa mueble automotor y su destrucción; los daños que provoca a terceros; la conveniencia de bajar los costos de aseguramiento. Conforme la nota al art. 2508 del Código Civil en la prospectiva legislativa contará en primer término el interés público, esto es la sociedad; luego el titular de derechos reales sobre el automotor; y en último término los intereses sectoriales.

Al comienzo de estas clases anticipamos nuestra opinión sobre el dictado de una Ley Nacional del Automotor y no simplemente una reforma del Registro, pero sobre ello nos extenderemos luego. Queremos en este punto destacar lo expresado por el eminente jurista doctor Luis Moisset de Espanés en su obra Dominio de automotores y publicidad registral en sus párrafos 3 y 4 de págs. 186/188, que nos habla del "fracaso del sistema registral en materia de transferencia" y "posibles remedios": "...el sistema adoptado debe ser perfeccionado, ya que se producen graves discordancias entre la realidad extrarregistral y las situaciones jurídicas asentadas en los libros... Una medida de carácter práctico sería transformar la inscripción constitutiva en un régimen de inscripción declarativa, similar al que se aplica para los inmuebles, de modo de unificar los sistemas registrales vigentes en nuestro país... y poner el trámite inscriptorio en manos de profesionales del derecho..."

Lo transcrito es bien sencillo y claro pero es muy importante y trascendente el concepto por provenir de un estudioso del derecho de proyección internacional.

Hace tiempo que nos venimos ocupando del tema y ya en el año 1979, en la VIII Convención de este Colegio, tuvimos el honor de participar en la Comisión Redactora que trató sobre el tema, en compañía de varios estudiosos del derecho aquí presentes como el doctor Raúl García Coni entre otros, y allí, luego de un amplio debate en comisión, con la presencia de funcionarios del Registro Automotor y del Ministerio de Justicia, se dijo: "Dada la particular característica del automotor, que lo aparta del concepto tradicional de cosa mueble, debe ser objeto de legislación especial en forma similar a lo sucedido con los buques y aeronaves, inclusive en lo que atañe a la hipoteca inmobiliaria ...Es necesario reconocer la tradición jurídica latina y la idiosincrasia propia del país. Los principios documentales y registrales del tráfico inmobiliario argentino son modelo en el mundo entero siendo aplicables perfectamente al régimen legal del automotor... Tal registro debe ser declarativo para que la transmisión del automotor se realice en base a la concepción romanista del título y modo. .. Los derechos reales, gravámenes y sucesivas transferencias se efectuarán mediante documentos auténticos extrarregistrales. Debiendo desecharse la instrumentación privada y la intervención notarial extraprotocolar... La registración debe basarse en documento público judicial notarial o administrativo (únicamente en los casos de donaciones del Estado), debiendo el notario asumir su función de asesor, configurador del documento público y de responsable de la registración así como agente de retención..."

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

En el III Congreso Nacional de Derecho Registral realizado en Mar del Plata en 1979, en el cual presentamos nuestro trabajo sobre Ley Nacional del Automotor, nuevamente tuve la satisfacción de integrar la comisión redactora del despacho único junto a un maestro del derecho, como lo es el doctor Jorge Horacio Alterini que fue el relator en el plenario, el doctor Raúl R. García Coni, que presidió la Comisión con su habitual inteligencia y bonhomía poniendo al servicio del debate su eminente experiencia registral; el doctor Domingo Nicolás Rotondaro, director del Registro de Buques y hacedor de su normativa; entre otros importantes hombres y mujeres del derecho de destacada actuación en todo el país, recuerdo la participación activa del extraordinario jurista y especialista chileno en derecho registral doctor Fernando Fueyo Laneri, y de funcionarios del Registro Automotor y Ministerio de Justicia, y directores de Registro de todo el país, hallándose entre la nutrida concurrencia representantes de revendedores y concesionarios de automotores y gestores de transferencias. Relato todo ello como antecedente por la importancia del despacho que transcribiré íntegramente:

- I. Se recomienda la sanción de un nuevo régimen jurídico de la cosa registrable automotor que introduzca modificaciones sustanciales con relación al sistema vigente.
- II. Tal régimen debe contemplar una inscripción registral con alcances declarativos, no convalidantes, y sólo a los efectos de la oponibilidad de la mutación jurídica real a los terceros interesados de buena fe.
- III. La única documentación idónea a los fines de las inscripciones o anotaciones registrales es la auténtica, consistente en instrumentos públicos de origen notarial, judicial o administrativo.
- IV. La forma instrumental del artículo 1134 del Código Civil será de aplicación para la cosa registrable automotor.
- V. En materia de adquisiciones derivadas por actos entre vivos el modo suficiente para la mutación real será la tradición.
- VI. En la nueva legislación que se dicte se determinará si su organización, funcionamiento y reglamentación será nacional o provincial.
- VII. El Registro se organizará sobre la base de la técnica del folio real, complementada con índices de acceso.
- VIII. Los principios registrales enunciados por la Carta de Puerto Rico, deberán ser incorporados a la reforma legislativa propuesta
- IX. Deberá adoptarse la certificación con reserva de prioridad para el negocio en gestación y para el derecho real que tenga como causa a aquél, previéndose un plazo a los efectos inscriptivos durante el cual también se mantendrá el bloqueo registral. La certificación registral informará las inhibiciones existentes.
- X. Instituir la hipoteca mobiliaria como un derecho real de garantía adecuado al automotor."

Teniendo en cuenta la crítica de la actual legislación, arriba expresada, no sólo por nosotros, sino por la doctrina unánimemente, tanto autoral como judicial, resulta improcedente tratar de adecuar la misma aportando algunas

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

enmiendas parciales para mejorarla o reformarla, puesto que en este caso se confirmaría el aforismo de que es peor el remedio que la enfermedad. Las incongruencias jurídicas se acentuarían y la inseguridad jurídica y económica subsistirían, con el aditamento de que público y autoridades harían distintas interpretaciones ante la obscuridad, ambigüedad e imprecisión de las normas que seguramente se obtendrían por resultado; no porque la labor de los adecuadores o reformadores no fuere idónea y responsable, sino porque el continente resultaría inadecuado por no tratarse de un cuerpo orgánico de normas. Esto lo decíamos en 1979 y las sucesivas enmiendas o reformas conocidas hasta la fecha nos han dado la razón.

Consejo Federal del Notariado Argentino

Anteproyecto de Ley sobre Registro de Automotores:

El doctor Raúl R. García Coni ha tenido la gentileza de hacerme llegar el referido anteproyecto preparado recientemente ante la consulta de la Comisión designada por el señor Secretario de Justicia.

Resulta en verdad un anteproyecto interesante con destacados aciertos registrales y por todo ello constituye un avance legislativo digno de ser tenido en cuenta ante la próxima reforma.

No obstante y a pedido del propio doctor García Coni, me permito puntualizar algunas observaciones:

- 1) El objetivo debió ser más amplio y no ceñirse como lo hace la actual normativa solamente a legislar sobre registro de automotores, si bien hay un título I sobre bienes comprendidos y un título II sobre propiedad del automotor.
- 2) En su exposición de motivos destaca muy bien que "...cuyo principal y casi único objetivo (organización del Registro en el año 1958) fue el de combatir el robo de estos vehículos, que había proliferado..." "...estamos convencidos de que corresponde abandonar cuanto antes la sistemática vigente para su reemplazo por normas racionales que se basen en la valiosa experiencia argentina en materia de registración inmobiliaria y los modernos conceptos sobre el derecho documental...".
- 3) Destacamos también el acierto de incorporar la hipoteca mobiliaria y propiciar el uso del fideicomiso para determinadas situaciones fácticas de comercialización.
- 4) No estamos de acuerdo cuando se dice "... para que haya inscripción se requiere también un mínimo de formalidad instrumental... De esta manera el Registro de Automotores será declarativo para la escritura pública y seguirá siendo constitutivo para el instrumento privado...". El propiciar esta duplicidad registral traerá más trastornos que beneficios, puesto que se mantiene la prerrogativa del registrador en cuanto a la inscripción del

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

instrumento privado y los problemas de su autenticación. Si bien existen antecedentes en legislación extranjera (ver artículo Dr. García Coni en La Ley 14/6/84), rechazamos su implantación. Debemos ser categóricos en la modificación de la actual legislación; el contemporizar con el actual sistema y querer obtener reformas graduales no solucionará los problemas que ya hemos analizado.

5) Tampoco nos parece propicio la institución del Bien de Familia para el automotor en un país con un tremendo déficit habitacional.

6) En cuanto al anteproyecto en sí nos parece muy bien la ampliación del objeto: que se haya extendido a la maquinaria agrícola y en "general vehículos terrestres o anfibios de tracción mecánica y sus acoplados...". La inclusión del término "bienes" jurídicamente no es procedente pues la clasificación es de "cosas" (art. 2311, Cód. Civil), y en este caso "cosa mueble registrable".

7) Respecto del título "Propiedad del Automotor" corresponderían algunas precisiones respecto del nacimiento del derecho real mediante "título y modo" pero ello nos llevará a extendernos en estas genéricas apreciaciones del Anteproyecto.

8) Es muy loable la labor legislativa del anteproyecto en el título III "Registro Nacional del Automotor" y sus capítulos "Efectos, plazos y procedimientos" - "Matriculación" - "Tracto Sucesivo. Prioridades" - "Publicidad, certificación e informe" - "Registros preventivos, provisionales y aclaratorios" - "Rectificación de asiento" "Cancelaciones y caducidades" entre otros, cuya sola enunciación nos muestran que se ha seguido la moderna doctrina y principios registrales sistematizándolos y adecuándolos a la "cosa mueble automotor".

El registro sería no convalidante. Se puede disentir con este criterio, pero el análisis del tema llevaría una clase.

Ustedes saben que para las aeronaves rige la ley 17285, del Código Aeronáutico, y el decreto 4S07/73, que se ocupa de la reglamentación del registro pertinente.

En una conversación que en el día de ayer mantuve con el escribano Maffi, que ha trabajado bastante en el tema, me advirtió que lo de declarativo habría que tomarlo con pinzas y tendríamos que analizar en profundidad la legislación para determinar hasta qué punto se arrima a un registro de tipo constitutivo. Así, de salida, no podemos ahondar en el estudio. Yo me inclino por el registro declarativo, pero esa es una materia a discutir en amplitud con los notarios.

No estamos haciendo ahora un análisis de las aeronaves, sino que nos limitamos a señalar que dentro de una ley especial para las aeronaves, paralela al automotor, su título IV, referido a la aeronave, trae el concepto, su clasificación, su inscripción, su matriculación; y en su capítulo 4 de este título, trae el Registro Nacional de Aeronaves, que es reglamentado por el

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

decreto 4907/73: habla de la propiedad de la cosa mueble, de la hipoteca, dice que las aeronaves son cosas muebles registrables y que se instrumentará por documento público o privado debidamente autenticado; aquí la ley agrega la palabra "autenticado".

De todas maneras, la intervención notarial es optativa, pero ustedes conocen bien que los escribanos hacen lo suyo, trabajan perfectamente y hacen las escrituras como corresponde. El registro es de tipo declarativo.

Se establece la inscripción para la oponibilidad a terceros.

El artículo 51 dice que los actos y contratos realizados en el extranjero y destinados a producir efectos en la República Argentina deberán - aquí es obligatorio - ser hechos por escritura pública o ante autoridad consular.

Hay un capítulo de privilegios. Les digo esto para que adviertan cómo está instrumentada la ley respecto de una cosa mueble que circula.

Hay un capítulo sobre embargos; otro sobre abandono de aeronaves; habla de las aeronaves comerciales; en el título X habla de los seguros; en el XII de fiscalización y procedimientos; en el XIII de faltas y delitos, y en el XIV, de prescripción.

Como vemos, no necesitamos ir a la legislación extranjera para dictar una ley nacional sobre automotores, e incluso podemos basarnos en la experiencia de esos mismos organismos registrales manejándonos dentro de lo Jurídico.

Pienso que estos antecedentes habría que tenerlos en cuenta en el supuesto de una nueva legislación.

Participante. -, Me permite una interrupción, doctor Azpeitia?

Dr. Azpeitia. - Cómo no.

Participante. - Quisiera completar su pensamiento respecto a automotores por un problema que veo muy claro y que debería contemplarse en su oportunidad.

Hay aquí un problema fáctico superior al legal.

En materia de aeronaves y buques no se cuestiona la escrituración. El problema nuestro es el de que hay que adaptar la infraestructura existente, tanto en la parte informativa registral previa a la escrituraria cuanto en la inscripción posterior; pero es más importante la primera que la segunda, porque una vez que se firma la escritura, lo que sale para registrar no interesa tanto.

Nuestro problema, nuestro drama está en una mala costumbre. Hubo un aluvión de automotores que salieron de las fábricas y luego, como es habitual, hubo que buscar arreglar las cosas. Y ahí se crea este sistema que no es nada, ni una cosa ni otra, por lo que hay que cubrir una serie de cosas para tener un control.

El Estado comienza a controlar, pero no se actualiza porque en la gente se va generando la idea, que es costumbre, de que la cosa es rápida. Por eso los campamentos de gitanos que usted mencionó ayer, que se dan porque se lo permite la autoridad de contralor.

La autoridad de contralor que pretenda hacer un control, lo pierde, y la comunidad pierde la seguridad jurídica en función de la mala actuación del Registro y de la indolencia de cierto tipo de estamentos.

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

El drama no está en la agilidad del negocio automotor...

Dr. Azpeitia. - Yo iría a una experiencia personal.

Hace poco vendí un pequeño departamento en Wilde. Era la época en que el doctor Sigaut era el ministro de Economía de turno. Dije al comprador que no firmáramos el boleto, y en 48 horas hicimos la escritura. La velocidad la cubro también, pero ustedes están en mejores condiciones que yo para hacerlo.

Durante este curso me he referido a la informática, a la computación, y dije que el derecho debe ponerle condiciones para que no avance, pero bienvenida sea en muchos aspectos. En el registral, puede avanzar bastante en la cuestión del automotor, y si se reforma la legislación puede dar una gran apoyatura a la sociedad.

En 1979 hablé con el escribano Lo Prete, quien me dijo que en poco tiempo tendría computadoras facilitadas por el Ministerio de Economía... Días pasados, el doctor Radaelli me dijo que seguían exactamente igual que entonces, sin ningún tipo de apoyo.

Los legajos de las provincias, cuando hay un cambio de radicación, pareciera que lo trajeran en carreta...

Participante. - Si logramos el objetivo de asegurar una información rápida, el servicio notarial no va a tener problemas.

Inclusive esto implica un problema de tipo crematístico en el notario, porque muchos no aceptan trabajar en este tema porque no les reporta ganancias en proporción al trabajo realizado. Y habría que aprovechar esa fuente de trabajo.

Dr. Azpeitia. - El escribano Conforti tiene la idea, que esperamos se cristalice, de fijar en un decálogo las ventajas de la transferencia de automotores por escritura pública. El Colegio lo podría imprimir y enviar a las escribanías; no sé cómo sería la mecánica a implementar, pero significaría una de las tantas formas de hacer docencia.

La referencia a aeronaves y buques, tiene la temática señalada por el escribano que habló hace unos momentos.

Parecería que no son tantos los buques ni tantas las aeronaves y quizá el tráfico no es tan fluido. Hay diferencias con el automotor, pero de todas maneras constituiría una gran apoyatura legislativa.

En la ley de navegación, que comprende el Libro Tercero del Código de Comercio, nos encontramos con algo parecido.

El artículo 29 de la ley 19170 dice que el buque es un artefacto naval, y en otras cláusulas trae normas administrativas, habla de bienes, de los daños que provocan esos bienes, del régimen administrativo del buque, el registro de inscripción, su reglamentación, los recursos, la documentación del buque, la propiedad

En uno de sus artículos habla de escritura pública o documento privado autenticado, y en otro establece que los documentos mencionados pueden ser inscriptos: a) por escritura pública autorizada por escribano de marina o escribano con jurisdicción de la Capital Federal o provincias que componen la Nación; b) por resolución judicial o administrativa... y d) para 109 casos en que corresponda ser inscriptos los citados instrumentos privados, las

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

firmas de los otorgantes deberán estar certificadas.

En esta ley registral el escribano tiene la preponderancia que le corresponde y el documento privado se ubica en último término para los casos que se consideren necesarios.

La ley dice que el registro es declarativo y habla de los privilegios, de la prescripción adquisitiva, de la copropiedad, de los riesgos, de los seguros, del crédito naval, de la hipoteca naval, de la prenda naval si son buques de menos de 10 toneladas, formalidades de la hipoteca naval, escritura pública y documentos privados autenticados.

Algunas disposiciones que tienen que ser incluidas en la ley de automotores se pueden extraer de otras normas legislativas. La ley 22934 nacional de tránsito, suspendida o derogada actualmente, habla de la licencia del conductor - norma que tiene que figurar en la ley del automotor -, de los requisitos de seguridad del vehículo, de los accidentes y del seguro obligatorio.

La vieja ley de tránsito 13893, de 1949, establecía los requisitos de los vehículos, de la propiedad, del permiso de tránsito, de la licencia de los conductores y de los accidentes...

La ley 5800 de la provincia de Buenos Aires se refiere a los requisitos de los vehículos, de la propiedad e identificación, de los conductores, del registro provincial y accidentes.

Se plantea la cuestión de si tiene que haber un Registro Nacional, como existe ahora o registros locales. En la revista Cider, n° 8, Miguel Angel Herrerías Albarado habla de la necesidad de centralizar la información y descentralizar el servicio, que es un poco lo que tiene el Registro Automotor, por medio de la computación electrónica y más específicamente mediante el proceso remoto de información; es decir, operación descentralizada con una centralización de información.

Participante. - - Quisiera hacer una aclaración porque pareciera que hay un malentendido.

El artículo 15 de la ley obliga al encargado del registro a inscribir la transferencia dentro de las 24 horas.

Creo que de ahora en más el usuario no va a tener que efectuar la transferencia tres, cuatro o seis meses después, que es lo que está pasando.

En la Capital se inscribe normalmente en 15 días, pero los gestores se encargan de difundir la noticia de que el Registro demora muchísimo. Como digo, de ahora en más en Buenos Aires la transferencia se hace en 24 horas; así lo exige obligatoriamente la ley, que en este aspecto es mucho más severa que la del Registro de la Propiedad Inmueble.

Dr. Azpeitia. - Efectivamente, la ley está pensada para que las partes vayan frente al registrador, quien certifica la firma y toma el trámite en su totalidad.

Participante. - Ahora me vengo a enterar que ese plazo de 3 o 6 meses es totalmente "indexado" y bien aprovechado por los gestores.

Dr. Azpeitia. - Con respecto al tema registral a nivel administrativo, José Canasi, en un trabajo publicado en 1966, habla de la policía registral, que sin duda no va a gustar mucho a los funcionarios del Registro Automotor.

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

Una cosa es el registro, burocracia pura, y otra cosa es el derecho y la legislación correspondiente, en este caso, a la cosa mueble. Dice que cuando están en juego determinados derechos y el control fiscal correspondiente, el Estado ha creado los registros pertinentes, que él llama policía registral. Y hablando de la propiedad del automotor, el autor señala que se trata de un Registro Nacional descentralizado, lo cual parecería no disgustarle.

Con respecto a los daños que producen los automotores, en las Primeras Jornadas Australes de Derecho Civil, llevadas a cabo en 1980, se dice que es necesario que se regule en forma específica sobre los daños ocasionados por la circulación de automotores, estableciendo una presunción de responsabilidad con el conductor, con solidaridad del dueño, complementándose el sistema con la implementación de un seguro obligatorio de responsabilidad.

Piensen en la posibilidad de un hombre de campo que manejando un automóvil viejo, atropella y mata a una persona, padre de numerosos hijos. La viuda le entabla juicio y no logra prácticamente nada porque ese señor vive de un salario bajo. Con un seguro obligatorio no puede circular, si no lo tiene, como no circula en Europa, donde al cruzar la frontera tiene que renovarlo.

Cerrando la clase, digo que en la propiciada "Ley del automotor" habría que definir la "cosa mueble automotor" como objeto de derechos reales, aplicándole los institutos clásicos del Código Civil, en lo que fueren compatibles con la singularidad del objeto. En este aspecto, la ley debe ser complementaria y ampliatoria del Código Civil y guardar la concordancia debida. Así, deberá legislarse qué derechos reales se pueden transmitir sobre la cosa mueble automotor, cómo han de constituirse, estableciendo las condiciones de forma a través del documento notarial - escritura pública - para los actos inter vivos, o el documento judicial; y las condiciones de fondo que, juntamente con las de forma, nos conduzcan al "título suficiente". que unido al "modo suficiente", por excelencia la tradición, publicitada por la posesión conforme el derecho real extrarregistral válido y oponible entre las partes del negocio jurídico, sus partícipes y sucesores, y que con la posterior registración, sea oponible a terceros

Se ha de tener en cuenta la posesión en todas sus calidades así como el justo título para usucapir en tiempo breve o sin título en tiempo largo unido a la posesión, por lo que deberá legislarse expresamente modificando en lo que corresponda el artículo 4016 bis del Código Civil, como hemos detallado. También deberá adecuarse la reforma del artículo 1051 del Código Civil a la cosa mueble automotor teniendo en cuenta no sólo la buena fe objetiva o subjetiva, lo que tendría que ser bien aclarado.

Para mí, debe crearse el Registro Nacional de la cosa mueble automotor, con carácter declarativo tal como está legislado para la propiedad inmueble por la ley 17801, regido por los mismos principios registrales y la implantación del folio real adecuando el instituto a la especificidad del objeto, propiciamos la asignación de una matrícula a cada automotor, la que será única e inmodificable para todo el país y será grabada en las partes

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

vitales del automotor y se reproducirá en la chapa patente, que también será única en el país.

El Registro a crearse deberá también tener un Registro de Inhibiciones e Inhabilitaciones de sistema personal. Se ha discutido en muchos congresos y jornadas la conveniencia o no de registros locales de inhibiciones frente a un Registro Nacional de inhibiciones. Hay quienes sostienen una u otra posición. Yo estoy a favor del Registro Nacional porque se utilizaría la infraestructura que ya tiene el Registro, complementándolo con computación, que abarque a todo el país y pueda centralizar la información.

El Registro deberá llevar, también con carácter nacional, un registro de inhabilitados para conducir por cumplimiento de penas impuestas en causas penales, evitando así que quien haya sido condenado burle la sentencia obteniendo registro de conductor en extraña jurisdicción. Para esto tenemos en cuenta las conclusiones del Primer Congreso Intermunicipal de Exámenes de Conductores de Automóviles realizado en 1979.

Asimismo, entiendo que hay que instituir la hipoteca mobiliaria en reemplazo de la actual prenda con registro. lo que a semejanza de la hipoteca naval y aeronáutica permitirá los negocios sobre el rango y una mejor garantía que posibilitará una más ágil financiación en el comercio automotor.

La Ley Nacional del Automotor deberá incluir normas sobre la responsabilidad de los titulares de derechos reales por los daños producidos por la cosa mueble automotor, teniendo en cuenta en un derecho justo no sólo a los responsables, sino a las víctimas para que el resarcimiento sea rápido y adecuado.

Igualmente será necesario legislar sobre los seguros que cubran la responsabilidad citada, los que deberán ser de contratación obligatoria, con primas accesibles teniendo en cuenta la mayor seguridad jurídica que otorgaría la nueva legislación.

Por último, un capítulo deberá dedicarse al conductor de la cosa mueble automotor y al otorgamiento de la licencia habilitante para conducir automotores, considerando la importancia de ello por las consecuencias que genera la "cosa peligrosa" llamada automotor, a la comunidad, debiendo ser estas normas y las referentes a seguros eminentemente de orden público.

Participante. - Cuando se estaba por crear el Registro Automotor en 1958, se trató de sanear el parque automotor...

Dr. Azpeitia. - Eso fue proforma.

Participante. - Entonces se hacían declaraciones juradas. Se presentaba un señor y había que pedir el libre deuda de patente y el certificado de dominio se agregaba a la declaración. Se presentaba un señor que decía que era dueño de un automotor marca tal y el escribano tenía que ir a verificar el número del motor. ¿Se acuerda?

Dr. Azpeitia. - Lo recuerdo perfectamente. Ustedes trabajaron...

Participante. - Trabajamos muchísimo.

Ayer el director del Registro dijo que era un problema encontrar a los

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

vendedores, y yo creo que la solución estaría en hacer lo que se hizo en el 58, en que las actas de manifestación de las personas se hacían ante el escribano.

Dr. Azpeitia. - El dictado de una nueva ley posiblemente sanee las titulaciones correspondientes, lo cual servirá para poner en fuga a los delincuentes. Se sanearía todo el parque automotor, las unidades quedarían inscriptas y el escribano intervendría activamente. En principio habría un cúmulo de trabajo engorroso, pero pasado el primer momento se trabajaría bien.

Participante. - Ayer un colega se quejaba de que tenemos que salvar, cuando el Registro devuelve las actuaciones, y yo he estado pensando en eso y creo, por el contrario, que sería mejor que lo salvara el escribano, porque él sabe lo que hace. De otra forma lo dejaría en manos de los gestores...

Dr. Azpeitia. - Volvemos a lo que dijimos al principio: dada la imperfección legislativa, la situación registral y de transferencia, los escribanos tienen que hacer relucir sus prerrogativas profesionales, eliminar las vallas que existen remarcando la necesidad de la intervención notarial. Incluso ayer, en alguna medida, lo dijeron los propios funcionarios del Registro. Háganse valer ante los jefes de las Seccionales, y podrán posibilitar el trabajo de ustedes. El escribano es un profesional del derecho, no es un gestor.

Participante. - Haría falta una nueva reglamentación que esté de acuerdo con la reglamentación nuestra.

Dr. Azpeitia. - Si se quiere hacer las cosas bien, hagamos una nueva legislación, como se dijo en Mar del Plata en 1979, con la presencia de magistrados judiciales, abogados, escribanos, registradores. Ahí se dijo que era menester una nueva legislación.

Participante. - Creo que sería conveniente crear por el mismo Registro de la Propiedad del Automotor dos registros, uno de los cuales sería de gestores, que tendrían que estar matriculados y con controles y demostrar solvencia patrimonial, con domicilio declarado, etcétera.

Dr. Azpeitia. - Precisamente, parecería que se proyecta un control de gestores, que tendrán que estar matriculados.

Participante. - Incluso se podría fijar una garantía. Y el otro registro sería el de comerciantes habituales, o sea, de los propietarios de agencias de ventas de automotores, al que se refirió el director del Registro, quien dijo que está creado.

Dr. Azpeitia. - Sí, pero en ese registro se inscribieron solamente veinte comerciantes.

Participante. - A quienes no se inscribieran habría que sancionarlos con el cierre del comercio.

Respecto de los automotores que se encontraran en una agencia de venta, deberían tener su "08", con la firma del vendedor a certificar en el momento de concretar la operación, o bien el poder de venta.

Dr. Azpeitia. - Ayer no quise interrumpir a los funcionarios del Registro, y en este aspecto de la cuestión yo le diría que los que quieran lucrar en el negocio del automotor - donde los hay buenos y malos, como en todos los

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

sectores -, deben ajustarse a cumplir determinadas pautas.

Se quejaban los funcionarios del Registro por las situaciones que se presentan, porque el que toma el vehículo usado como parte de pago y lo vuelve a vender, gana dos veces, y aparentemente la DGI aparecería cobrando dos veces, y no es así. Como el regociante gana dos veces, Impositiva quiere cobrar dos veces. Y aquél gana más con un usado que con la venta de un cero kilómetro, porque en este último caso hay que mantener la concesión, el número de vehículos nuevos a vender, etcétera.

No me meto con ellos; que cada uno haga su negocio. Me meto sí con la cuestión propiedad. Vale mucho un automotor y yo, escribano, tengo que dar seguridad jurídica al que compra, al que lo vende, al que sufre las consecuencias del automotor y a los terceros. Y ahí se acaba mi gestión; todo lo demás entra en el comercio.

Con los inmuebles pasaba lo mismo que sucede ahora con los "08": los boletos de compraventa pasaban de mano en mano; se endosaban y cuando llegaba al que escrituraba tenían tres, cuatro o más endosos. Esto ocurría allá por 1951.

Participante. - Antes del dictado de la ley 17801, cuando el Registro Inmobiliario estaba en Tribunales, las propiedades se vendían cuatro o cinco veces, sin inscribirse, porque no era obligatorio.

Dr. Azpeitía. - Cuando brego en favor de la ley es por una razón de seguridad jurídica. No me interesa si ganan o no ganan los que venden automotores. Si no les reditúa, sabrán qué rumbo tomar.

La Policía Federal hace una tarea de saneamiento que pasa inadvertida: los talleres mecánicos deben llevar un libro con la documentación referida a los vehículos, como número de motor, por ejemplo. El escribano Lo Prete, a cargo entonces del Registro, entró en muy amplias tratativas con la Policía Federal a fin de poder combatir el robo de automotores. Pero la Policía le pedía precisiones y claridad que el Registro no le podía suministrar, razón por la cual quería incorporar servicios de computación para llevar adelante esa lucha.

Participante. - ¿Qué opina, doctor, sobre los poderes?

El poder era irrevocable por dos años, se había cobrado el precio, dado la posesión y cumplido con todas las formalidades, pero de pronto el Registro dice que el poder no sirve más.

Esc. Mc LEAN. - Creo que el Registro está equivocado al dar validez por 90 días.

Dr. Azpeitía. - Tengo conocimiento de que en la modificación sacan los 90 días, pero dejan los poderes sin aclarar lo relativo a la disposición y administración.

La legislación vigente nos lleva a este estado de cosas. Dije ayer que una de estas disposiciones normativas (DN) va cambiando la palabra "tradicción" (artículo 27) ... Adviertan que la jerarquía de la norma se pierde ante una simple disposición emanada de una repartición nacional.

El doctor Alterini está muy alarmado porque en todos los niveles de organismos estas disposiciones normativas o técnico - registrales, etcétera, incursionan en la ley de fondo y están constituyendo un propio cuerpo legal

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

ajeno, colisionante y perturbante de la legislación de fondo.

Participante. - La legislación de fondo y su modificación corre a cargo del Congreso Nacional.

Dr. Azpeitia. - Ahora que tenemos Congreso de la Nación las cosas se van a ir aclarando y modificando.

Participante. - Dentro de las normas que integran el régimen automotor hay una disposición interesante, que es la que libera al vendedor cuando ha hecho la venta de un automotor y el adquirente no hizo la transferencia, y se mantiene en todo la responsabilidad de aquél. Pero en virtud de una nueva disposición, dictada este año, dice que ese vendedor si se presenta al Registro de Automotores...

Dr. Azpeitia. - Es lo que dijimos ayer: artículo 27, 10 días.

Participante. - El problema lo he vivido en carne propia. En marzo hice la presentación, no obstante lo cual sigo recibiendo la patente del auto que vendí.

DR. AZPETÍA. - El interrogante para mí es el de saber cómo se entera el vendedor de que el comprador hizo la transferencia. Hay que ubicar al comprador.

Participante. - Yo comunico al Registro que vendí el automóvil al señor equis, con domicilio en tal parte, donde está el automotor, y el secuestro no se produce. ¿Qué pasa con la norma?

Dr. Azpeitia. - Ese es un caso concreto.

Participante. - El mismo problema se presentó días atrás en que aparecieron formularios viejos. La compradora se presentó al Registro para que se citara al señor que había dado de baja el auto, para que firmara. El Registro lo va a citar una o dos veces; si no se presenta, va a tener que hacer un juicio escriturario.

Dr. Azpeitia. - Dentro de la legislación actual no se van a encontrar soluciones a ésta y a otras situaciones.

Participante. - El remedio estaría en aplicar aquí el régimen inmobiliario: boleto de compra de la propiedad, en este caso el automotor, y a renglón seguido la escritura pública por la transferencia del vehículo. Ahí se acaban todos los problemas.

Esc. CONFORTI. - Fue intención de la Comisión de Cursos de Postgrado llevar la inquietud a los escribanos respecto de la posibilidad - como lo ha manifestado con énfasis el doctor Azpeitia - de que podamos intervenir directamente en la transferencia de automotores mediante la escritura pública. Para ello es necesario, como también señaló el disertante, motivar a los clientes significándoles que la mejor forma de resguardar sus derechos es elevando a escritura pública la transferencia del automotor.

Sin ninguna duda, la presencia de un escribano al frente del Registro del Automotor permitirá que la nueva legislación, por lo menos, se encamine a crear la necesidad de la participación notarial en el tráfico comercial automotor. No nos es extraño que el director tiene sus límites a pesar de que preside incluso la Comisión de Automotores designada por el Ministerio de Justicia.

En nombre de la Comisión de Cursos de Posgrado agradecemos el aporte

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

hecho a este curso por el doctor Azpeitía, de quien esperamos que próximamente nos acompañe en otro similar.

SOBRE UN PROYECTO DE LEY DE CREACIÓN DEL REGISTRO NACIONAL DE TESTAMENTOS(*) (708)

FRANCISCO FERRARI CERETTI

Mala o buena mi vida está consignada en mis escritos. Si ellos son vulnerables tanto mejor para mis disidentes. No los defenderé de sus ataques; dejaré que ellos propios se defiendan, así como ellos propios chocan con las opiniones opuestas. No salvaré de ese abandono sino una sola cosa; la calificación de los motivos y de las intenciones desinteresadas de mis obras.

Juan Bautista Alberdi

SUMARIO

I. Fundamentos del proyecto II. Consideraciones sobre la obligación que la ley impone a los escribanos (Cód. Civil, arts. 3671 y 3691). III. Antecedentes relativos a la materia. IV. Antecedente argentinos. V. Proyectos de legislación argentinos. VI. Legislación existente en la República Argentina. VII. Antecedentes extranjeros. VIII. El sistema de la Constitución Nacional Argentina no admite un Registro Nacional. IX. Inviabilidad de un Registro Universal de Testamentos. X. Observaciones a los registros de testamentos. XI. Observaciones al proyecto consultado. XII. Conclusiones.

I. FUNDAMENTOS DEL PROYECTO

El Consejo Federal del Notariado Argentino tiene a estudio un proyecto de creación de un Registro Nacional de Testamentos, en base a dos premisas:

a) Las dificultades de los escribanos para dar cumplimiento a la obligación impuesta por el Cód. Civil en el art. 3671.

b) Los antecedentes doctrinarios y resoluciones de congresos internacionales y jornadas que recomiendan la creación de registros nacionales de testamentos y, en última instancia, la organización de un Registro Internacional de Actos de Última Voluntad.

II. CONSIDERACIONES SOBRE LA OBLIGACIÓN QUE LA LEY IMPONE A LOS ESCRIBANOS (CÓD. CIVIL, ARTS. 3671 Y 3691)

La obligación que el Cód. Civil (art. 3671) pone a cargo de los escribanos para hacer conocer a los beneficiarios la existencia de un testamento que haya sido pasado en su protocolo o le haya sido entregado por el disponente, cuando éste muera, bajo pena de responder de los daños y perjuicios que su omisión ocasione, ha sido motivo de diversas reflexiones. Lo mismo sucede con el art. 3691, que ordena al escribano o particular que