

UNIVERSIDAD EMPRESARIAL SIGLO 21



TRABAJO FINAL DE GRADUACIÓN

PROYECTO DE INVESTIGACIÓN APLICADA

“LOS EFECTOS JURIDICOS DE LA COMUNICACIÓN DE VENTA”

ALUMNO: **ABRIGO FACUNDO EMMANUEL**

LEGAJO: **VABG23600**

FECHA: **10/12/15**

CARRERA: **ABOGACIA**

TUTOR: **CARLOS ISIDRO BUSTOS**

Agradecimientos

En esta última instancia evaluativa, ya acercándome a mi objetivo final, agradezco el gran apoyo incondicional brindado por mi compañera de vida, padres y hermanos; por la paciencia de mi hijo; agradezco a ellos también el gran sustento y contención brindada a lo largo de la carrera, sin el cual no hubiese sido posible llegar a esta instancia, menos cumplir con otros objetivos personales.

Resumen

En el presente Trabajo Final se ha pretendido investigar las distintas aristas que conciernen a la responsabilidad del titular registral y del poseedor, en base al instituto creado por el artículo 27° de la Ley 22.977, modificatoria del Decreto-Ley 6582/58, del Régimen Jurídico Automotor. La comunicación de venta es un mecanismo jurídico que permite al titular dominial de un vehículo, comunicar la entrega del rodado a otra persona en carácter de poseedor o tenedor, siempre y cuando sea una entrega real del uso y goce de la cosa originado por un acto jurídico. Esto aplica cuando no se ha realizado del acto de transferencia del automotor que implica la compra de un vehículo. Dicha situación trae aparejada ciertas cuestiones jurídicas de tipo contractual, impositiva y en lo atinente a la responsabilidad al momento en que se genera algún daño patrimonial a un tercero.

Claramente es un medio que le permite al titular registral liberarse de responsabilidad civil cuando el comprador no ha realizado la transferencia de dominio. Sin embargo se verá, efectuando un análisis del derecho de daños, que no es la única herramienta posible para lograr los mismos efectos. A la vez se hace indispensable el manejo de ciertos institutos del derecho registral y del derecho real, para poder lograr un profundo examen de la temática.

Abstract

In this final work it was intended to identify the various edges responsibility concerning the registered owner and holder, based on the institute created by Article 27 of Law 22,977, amending the Decree-Law 6582/58, the Regime Legal Automotive. Communication sale is a legal mechanism that allows the dominial holder of a vehicle, communicate delivery shot another person in character possessor or holder, as long as it is an actual delivery of the use and enjoyment of the thing caused by an act legal. This applies when you have not done the motor act transfer involving the purchase of a vehicle. This situation brings about certain legal issues of contractual, tax rate and paid on the responsibility at the time generated some property damage to a third party.

Clearly it is a medium that allows the registered owner free of liability if the buyer has not made the transfer of ownership. But you will see, making an analysis of tort law, which is not the only possible tool to achieve the same effects. While the handling of certain institutes registry law and real right is essential in order to achieve a thorough examination of the issue.

INDICE

▪ INTRODUCCIÓN

Planteamiento de la problemática	Página 7
Marco metodológico	Página 10

▪ CAPITULO I

El automotor	Página 12
Orígenes	Página 13
Régimen jurídico automotor	Página 14
Regulación legal	Página 16
El Registro de la Propiedad Automotor	Página 17
Principios registrables	Página 21
Inscripción registral	Página 25

• CAPITULO 2

La responsabilidad civil por el daño causado con las cosas_.....	Página 32
Regulación legal	Página 32
Eximentes	Página 41

- **CAPITULO 3**

La comunicación de venta Página 44

Situación jurídica anterior a su creación Página 44

Su introducción legislativa Página 48

Presupuestos necesarios para que opere como eximente Página 50

Efectos Página 50

Alternativas del titular registral Página 60

- **CAPITULO 4**

Nuevo Código Civil y Comercial..... Página 66

Modificaciones introducidas Página 66

- **CONCLUSIONES FINALES Página 71**

- **BIBLIOGRAFIA**

Doctrina Página 78

Jurisprudencia Página 79

Legislación Página 79

Publicaciones Página 80

INTRODUCCIÓN

Planteamiento problemática

Desde tiempos inmemoriales, el ser humano, ha demostrado una preocupación acerca de las fuentes de daños y de la postura que debía tomar al respecto, ante tal situación. En las comunidades primitivas, el daño causado a otro o a sus bienes, despertaba el sentimiento de venganza, surgido por un involuntario instinto de devolver el dolor causado en su persona. Ya la “lex talionis” (Ley del Talión), buscaba equiparar el daño causado con un castigo de similar relevancia, alcanzando un principio de reciprocidad y equivalencia entre el daño principal y el daño como castigo a aquel, colocándole un límite a la venganza, muy común en la edad antigua. También, la “Ley de las XII Tablas” de los Romanos sancionaba, además de los delitos privados de injuria y robo, aquellos actos que atentaban contra los bienes ajenos. (Bustamante Alsina, 1997)

Con el desarrollo de las instituciones políticas a lo largo de la historia, fue necesario lograr la convivencia ordenada de la sociedad. En este punto fue imprescindible fijar un sistema legal de reparación del daño, con el objetivo de lograr dicha armonía. Va a ser el Estado el único con el poder de castigar al ofensor, dejando en manos de la víctima la posibilidad de reclamar la reparación del daño causado. El Derecho Romano proclamó en este sentido un principio fundamental en la materia: “*alterum non laedere*” (no dañar al otro), reconociendo la presencia de un “otro”, sin el cual difícilmente podamos hablar de sociedad. El mismo es una regla explícita y universal, presente en casi la totalidad de los sistemas jurídicos. Este principio implica una presunción iuris tantum de que todo daño causado es antijurídico, salvo que exista una causa de justificación. Gracias a la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia de la Nación en causas como “*Santa Coloma*”, “*Gunther*” y

“*Aquino*”, entre otros, se considera a este principio de carácter constitucional. (Pizarro y Vallespinos, 1999).

La noción de responsabilidad civil es un concepto clave para el presente análisis ya que implica la obligación de indemnizar todo daño injustamente causado a otro.

A diario estamos inmersos en situaciones con potencialidad de causar daño, ya sea por prácticas propias o de terceros. Una de ellas es la conducción de un vehículo, que a pesar de que su conductor tome la mayor cantidad de precauciones, de igual manera es posible que acontezca un accidente de tránsito, generando el deber de reparar el daño, mediante la sanción resarcitoria, estamentos consagrados en el artículo 1113° del Código Civil Argentino con base en el artículo 19° de nuestra Constitución.

Dada la celeridad de los actos lucrativos y la flexibilidad de los contratos comerciales en los tiempos que corren, incluso por desconocimiento de alguno de los contratantes o por las significativas erogaciones que se generan al momento de adquirir un vehículo, es cada vez más frecuente la falta de perfeccionamiento del acto jurídico de compra y venta vehicular, debido a la falta inscripción de la transferencia automotor en el registro correspondiente como lo ordena el Régimen Jurídico Automotor, fijado por el Decreto-Ley 6582/58. He aquí el eje de la cuestión, ya que originado el evento dañoso causante del deber de reparar el daño, entra en juego los distintos ordenamientos jurídicos, interpretaciones jurisprudenciales y exámenes doctrinarios, que incentivan a realizar la presente investigación, haciendo énfasis en la comunicación de venta regulada por el artículo 27° del Régimen Jurídico Automotor, esfera que en principio vendría a dar solución a dicha problemática, y que con el paso del tiempo ha sido muchas veces cuestionado por Tribunales en su aplicación, y analizada por juristas en base al carácter constitutivo de la inscripción de la transferencia para perfeccionar el derecho real de dominio. En base a estas divergencias, entra en contienda la responsabilidad civil frente al hecho dañoso, por parte del titular registral o el del poseedor, del bien mueble.

También se torna indispensable el análisis del nuevo Código Civil y Comercial, el cual ha entrado en vigencia el pasado 1° de Agosto del corriente año, sus modificaciones en relación a la responsabilidad civil y si puede llegar a alterar el régimen automotor en la presente problemática.

Hasta el momento no existe sobre la materia que se plantea como base de investigación, un trabajo que recopile sistemáticamente la legislación, jurisprudencia y doctrina relacionada, por lo que se considera que este Trabajo puede ser un interesante y novedoso aporte, intentando llegar a una posible solución o acuerdo, en caso de que lo estudio lo amerite.

En el año 1968, a través de la Ley 17.711, se reformó entre otros, el artículo 1113° del Código Civil, consagrando la responsabilidad del dueño o guardián por los daños que ocasionare el riesgo o vicio de una cosa, y se establecieron las eximentes que puede liberarlo de responsabilidad. Esta norma es el quid de la cuestión, dentro del sistema jurídico argentino, para determinar quienes son las personas responsables frente a un daño. Su escritura originó algunos problemas tanto a la Doctrina como a la Jurisprudencia, fundamentalmente en lo que se refiere a si la responsabilidad del guardián y el dueño eran alternativas o concurrentes. Este articulado es uno de los puntos de análisis del presente trabajo, en relación al tipo de responsabilidad que consagra y sus eximentes. Aquí precisamente, se busca plantear que alternativas se pueden presentar como eximentes, si no se ha realizado la comunicación de venta correspondiente, es decir si esta es el único medio jurídico aceptado por la Jurisprudencia.

El automotor es una cosa mueble y, hasta la sanción del Decreto-Ley 6582/58, estuvo sometido al régimen general del Código Civil, cuyo artículo 2412° regula la propiedad de las cosas muebles. El contexto cambió a partir del mencionado decreto, que establece para los

automotores un sistema de publicidad registral constitutiva, en virtud del cual no se considera propietario al poseedor de la cosa, sino al titular registral.

La comunicación de venta, conocida en la jerga como “denuncia de venta”, es un mecanismo jurídico que permite al titular dominial de un vehículo, comunicar la entrega del rodado a otra persona en carácter de poseedor o tenedor, siempre y cuando sea una entrega real del uso y goce de la cosa originado por un acto jurídico, como puede ser la compraventa mercantil.

Dicho procedimiento a sido cuestionado, por juristas en el sentido de que si el mismo influye o afecta en el carácter constitutivo o no del acto traslativo de dominio realizado en el Registro Automotor correspondiente. En este sentido, ha dado a interpretaciones doctrinales, que van desde una negación a su recepción legislativa hasta una justificada y necesaria aceptación, debido a la practicidad referente al tráfico comercial de bienes en la actualidad.

Marco metodológico

La finalidad del presente trabajo es analizar y profundizar sobre la responsabilidad por daños causados con automotores, teniendo presente los preceptos del Régimen Jurídico Automotor, fundamentalmente el instituto de la comunicación de venta y sus efectos. Además se indagará sobre la legislación pertinente en lo relacionado a la transferencia de dominio automotor, y la incidencia de la comunicación de venta en el carácter constitutivo de la inscripción registral. También se relacionara la comunicación de venta con los preceptos del artículo 1113° del Código Civil, en cuanto a su consideración como eximente de la responsabilidad civil, y determinar el tipo de responsabilidad civil que le cabe al poseedor y al titular registral, en casa de que haya solicitado o no la comunicación de venta en el registro correspondiente, como también la situación impositiva frente a estas circunstancias.

Asimismo se identificará los presupuestos necesarios e indispensables para la diligencia del instituto en cuestión y se examinará acerca de las alternativas posibles, en caso de no haberse realizado, para la eximición de la responsabilidad civil. También se pretende examinar las reformas introducidas por el nuevo Código Civil y Comercial, en relación a la presente temática.

El tipo de investigación a emplear es la descriptiva, ya que consistirá recoger información sobre la problemática y luego realizar una descripción sobre el tema, buscando especificar las propiedades más importantes del instituto sometido a análisis, midiendo, o evaluando sus diversos aspectos y dimensiones. No solo se identificará las características de la cuestión estudiada, sino que además, se analizarán los supuestos de su funcionamiento, los requisitos para su utilización, las dificultades interpretativas que presenta su regulación, entre otras cosas, brindando una información lo más completa posible sobre el tema.

La estrategia metodológica estará dirigida a la exploración, descripción y entendimiento de la temática elegida. Se procederá a recabar datos e información sobre la asunto de estudio, sobre diferentes perspectivas y puntos de vista sin efectuar ninguna medición numérica o análisis estadístico en particular, con el solo objeto de comprender el instituto de la comunicación de venta. Se utilizará principalmente la técnica de observación de datos y documentos, analizando fuentes primarias y secundarias mencionadas que permitirán interpretar adecuadamente las condiciones previstas por la legislación, la jurisprudencia y la doctrina relacionada.

En cuanto a la delimitación temporal del presente trabajo, se tomará como punto de partida la situación jurídica previa al año 1958, momento en el cual se da origen al Registro de la Propiedad Automotor, a través del Decreto-Ley 6582/58. De manera tal que la investigación abarcará el período comprendido desde ese momento hasta la actualidad, tomando como base el Código Civil Argentino.

CAPITULO I:

El automotor

El crecimiento del parque automotor ha sido exponencial en las últimas décadas. En la actualidad no es un bien que se utiliza solamente para esparcimiento de su usuario, sino que sus usos han ido mutando, destinados a usos comerciales, industriales y profesionales. Inclusive ómnibus, colectivos y camiones desplazaron al ferrocarril como transporte de cargas, fundamental en el siglo XX. Ha adquirido tanta relevancia en estos tiempos, inclusive hasta para los tribunales de justicia. Se han dado casos en que un vehículo utilizado como taxi ha sido considerado inembargables, por considerarlo elemento indispensable para que el propietario puede ejercer su profesión u oficio.

Dichas cuestiones han traído aparejadas ciertas problemáticas, principalmente a lo relacionados a su circulación en la vía pública, cumpliendo su destino, generando riesgos cotidianamente. A modo de ejemplo, según datos estadísticos, de la Asociación Civil Luchemos Por La Vida, en el pasado año se registró un promedio diario de 21 muertes por día en accidentes de tránsito, en todo el territorio de la Argentina (Fuente: “Muertos en Argentina durante 2014”. Luchemos Por la Vida Asociación Civil. Recuperado el 02/10/15 de: www.luchemos.org.ar/es/estadisticas/muertosanuales/muertos2014). Sumado esto a que el parque automotor creció a más del doble en la última década pasando de 5 millones a 12 millones de unidades en el país. (Fuente: “El parque automotor creció más del doble en la última década y hay un vehículo cada 3,5 habitantes”. 12/06/14. Recuperado el 02/10/15 de: www.telam.com.ar/notas/201406/67046-argentina-parque-automotor.html).

Dadas estas circunstancias es notario la necesidad de una legislación competente, a la altura de las transformaciones constantes y que brinde seguridad al propietario, a los terceros

interesados en el tráfico jurídico, y logre una sensible disminución en el número de accidentes, otorgando al mismo tiempo adecuada amparo a las víctimas.

En el análisis de esta problemática es indispensable el estudio del carácter de la inscripción en materia de automotores, es decir si la misma es considerada de tipo constitutiva o de tipo declarativa, ya que desde una u otra perspectiva, van a nacer distintas consecuencias. Por eso, es substancial el examen de interpretaciones de la jurisprudencia y la doctrina presente, para lograr llegar a un resultado uniforme, en dicho tema.

Además, para el desarrollo del ordenamiento jurídico que concierne al Régimen Jurídico Automotor, se hace necesario desarrollar ciertos institutos de la materia relacionados con los derechos subjetivos, para un mayor entendimiento de dicha codificación.

Orígenes

La revolución industrial, iniciada en la segunda mitad del siglo XVIII, fue una época fundamental para el desarrollo de la humanidad debido a los grandes avances en los conocimientos aplicados a la técnica. Este siglo se caracterizó por la aparición de nuevos y revolucionarios inventos sumado al sistema de producción en serie; en los primeros años del siglo XX, apareció el automóvil con características similares a los que hoy lo conocemos. Su uso se impuso primero entre las clases altas, y luego, a medida que se abarataban los costos, justamente merced a su industrialización en serie, fue ganando popularidad de manera tal que llegó a penetrar también en la vida cotidiana de las clases medias, como un fenómeno social, “la revolución del automóvil”, que lo hizo merecedor de ser considerado el avance tecnológico más característico del siglo XX1.

Si bien se sostiene que Cugnot, inventor francés, previo a la revolución francesa, fue un innovador al crear una máquina propulsada a vapor con fines bélicos, no hay que

desconocer los grandes avances realizados por el alemán Carl Benz en el año 1885, que crea un automóvil propulsado por un motor a explosión interna, el Benz Patent-Motorwagen, el cual patenta y comienza a producir en año 1888. (Fuente: “La Historia del automóvil”. Recuperado el 02/10/15 de: https://es.wikipedia.org/wiki/Historia_del_autom%C3%B3vil)

La aparición de estos vehículos más veloces que los carruajes, originaron molestias y peligros, por los cuales eran indispensables una legislación pertinente. Así es como en Quebec, Canadá, en el año 1904 se dicta un cuerpo normativo sobre la responsabilidad por daños causados con automotores, entre los que podemos destacar límites a la velocidad, empadronamiento de vehículos y licencia de conducir (Moisset de Espanés, 1992).

Régimen Jurídico Automotor

En lo que respecta a los derechos subjetivos, se sostiene que es la potestad o la facultad que derecho otorga a la persona respecto de otras personas o sobre bienes. Con respecto a las personas, se está frente una relación jurídica que une o vincula a dos o más personas y que dan origen a las obligaciones, entendida esta como una “relación jurídica en virtud de la cual un sujeto activo llamado acreedor tiene un derecho subjetivo a exigir de otro sujeto pasivo llamado deudor el cumplimiento de una determinada prestación patrimonialmente valorable, orientada a satisfacer un interés lícito, y ante el incumplimiento, a obtener forzosamente la satisfacción de dicho interés, sea en especie o de manera equivalente” (Pizarro y Vallespinos, 1999. Página 50).

Por otra parte, cuando se hace referencia a un derecho subjetivo como potestad sobre una cosa, estamos frente a un derechos real, entendido este como “un derecho absoluto, de contenido patrimonial, cuyas normas sustancialmente de orden público, establecen entre una persona (sujeto activo) y una cosa (objeto) una relación inmediata, que previa publicidad

obliga a la sociedad (sujeto pasivo) a abstenerse de realizar cualquier acto contrario al mismo (obligación negativa), naciendo para el caso de violación una acción real y que otorga a sus titulares las ventajas inherentes al ius persecuendi y al ius praeferendi.” (Mariani de Vidal, 2004. Página 23).

Se puede diferir entonces que el derecho personal establece una relación mediata entre el sujeto y la cosa objeto de la obligación, mientras que el derecho real supone una reciprocidad inmediata entre el sujeto y la cosa, sin requerir de la interposición de otra persona para obtener provecho de ella. Por otra parte en la nota al artículo 497° del Código Civil donde se funda que “a todo derecho personal corresponde una obligación personal. No hay obligación que corresponda a derechos reales.”, el codificador quiere afirmar que existe una obligación en los derechos reales, la cual es respetar dicho derecho, en la cual se tiene a toda la sociedad como sujeto pasivo de la misma. Es el carácter de oposición erga omnes, distintivo de los derechos reales.

Hechas estas diferencias, es claro que el ámbito relacionado con los automotores, es el del derecho real de dominio. Este, es el que más facultades le otorga a quien lo detenta y ejerce poniendo a su titular en una situación de señorío sobre el objeto. El mismo se encuentra regulado en el artículo 2506° del Código Civil, que afirma que “el dominio es el derecho real en virtud del cual una cosa se encuentra sometida a la voluntad y acción de una persona”. Sin embargo, hay que tener en cuenta que es posible que pueda existir sobre un automotor un derecho real de condominio, regulado por artículo 2673° que dice que es el “derecho real de propiedad que pertenece a varias personas, por una parte indivisa sobre una cosa mueble o inmueble”. Es válido hacer una aclaración didáctica al respecto, de que durante el desarrollo del presente capítulo se utilizará al derecho real de dominio, cabiendo la posibilidad por supuesto de que lo analizado para tal, pueda ser aplicado para el derecho real de condominio.

Como se deduce de lo descrito en los párrafos anteriores, vemos que si bien el derecho real de dominio puede alcanzar a bienes inmuebles, solo se relacionara para con los bienes muebles, precisamente los automotores.

Regulación legal

Como se vio previamente, el automotor es una cosa mueble y, hasta la sanción del Decreto-Ley 6582/58 que crea el Registro de la Propiedad Automotor, estuvo sometida al régimen general del Código Civil, cuyo artículo 2412° regula la propiedad de las cosas muebles y afirma que “la posesión de buena fe de una cosa mueble, crea a favor del poseedor la presunción de tener la propiedad de ella, y el poder de repeler cualquier acción de reivindicación, si la cosa no hubiese sido robada o perdida”. Así se requerían como requisitos de dominio sobre la cosa, la posesión y buena fe, admitiendo prueba en contrario, pudiendo rechazar cualquier acción de reivindicación. El principio rector en materia de muebles en el Código de Vélez, era considerar como título la posesión. En efecto, en este derecho encontramos una síntesis histórica de la evolución del principio “en materia de muebles la posesión vale título”, “en fait de meubles la possession vaut titre”. Asimismo, el propietario tenía acciones contra el actual poseedor de una cosa mueble, salvo, cuando está en poder de alguien que la había obtenido, a su vez, del depositario o acreedor prendario. Es decir que hasta el año 1958 existía un sistema basado en la publicidad posesoria en la cual la posesión vale título, para lograr esa oponibilidad erga omnes. Para adquirir el dominio bastaba solamente la tradición de la cosa entendida como un acto jurídico bilateral por el cual una persona entrega a la otra la posesión de una cosa y ésta voluntariamente la recibe.

Sin embargo, este sistema empezaba a mostrar ciertas falencias; por lo que en algunos municipios se fueron creando registros en los cuales se asentaban constancias de propiedad

sobre el vehículo, pero sin modificar el régimen legal impuesto hasta el momento, de similar funcionamiento a los registros de marcas y señales vigente en la actualidad, cuyo fin era arraigar la presunción de buena fe.

Luego de sancionado el Decreto-Ley 6582/58 por el Poder Ejecutivo, motivados por la insuficiencia del sistema del artículo 2412° y por los caracteres especiales que poseía este tipo de bienes, el régimen jurídico se transforma, sustrayéndolo del ordenamiento ordinario de las cosas muebles del Código Civil, para someterlo a un sistema de inscripción basado en la publicidad registral. Es así como se crea el Registro Nacional de Automotores, que se reemplaza a la tradición como elemento constitutivo de derecho real de dominio por el de la inscripción registral. Así en su artículo 1° se alega que “La transmisión del dominio de los automotores deberá formalizarse por instrumento público o privado y solo producirá efectos entre las partes y con relación a terceros desde la fecha de su inscripción en el Registro Nacional de la Propiedad del Automotor”. Además se aclara en el artículo 2° la presunción de buena fe consagrada en el Código Civil, esgrimida para todos los bienes muebles.

El Registro de la Propiedad Automotor

Anteriormente, se indicó que el Decreto-Ley 6582/58, crea el Registro de la Propiedad Automotor, quedando los automotores sometidos a un régimen especial con normas y metodologías determinadas, algunas propias del derecho registral general, otras específicas para estos bienes, que tienden a brindar ciertos beneficios al tráfico comercial.

En principio, en el Derecho Registral se habla de un doble ámbito: uno tutelar la llamada “seguridad estática”, que permite al propietario excusar la acreditación de la causa de adquisición o título en sentido formal, cuando se cuestiona su derecho de dominio sobre el mueble, pues la sola posesión de la cosa demuestra su causa; de esta manera es “la seguridad

que debe tener el titular de un derecho de que este no se podrá extinguir o sufrir menoscabo si él no lo renuncia, transmite o restringe mediante un acto jurídico que reúna todos los requisitos, de fondo y forma, exigidos para operar alguno de los efectos” (Musto, 2000. Página 393); y otra que le permite al adquirente una contratación segura, sea adquisición, modificación o gravamen sobre la cosa. Se tutela así la denominada “seguridad dinámica” relacionada al tráfico jurídico que impide a un propietario anterior pretender el recupero de la cosa adquirida, cuando el tercero posee de buena fe, a título oneroso, y el propietario primitivo se desprendió de ella voluntariamente, al no ser cosa robada ni perdida. Por ende lo que se procura lograr es brindar protección a las partes involucradas en la circulación como bien económico, tanto “para los acreedores del enajenante, que contaban con el patrimonio de ese sujeto como garantía de sus créditos y no deben verse burlados por enajenaciones fraudulentas, y los adquirentes, que no deben estar expuestos a la sorpresa de que el bien que se les transmite se encuentre gravado o embargado” (Moisset de Espanés, 2003. Página 19). Aquí es donde toma relevancia la publicidad registral como medio idóneo para favorecer a la seguridad del tráfico, otorgándole a cualquier interesado la posibilidad de conocer el estado jurídico de dicho bien.

Pero que se entiende por publicidad registral. En principio la publicidad es una actividad cuyo fin es lograr la cognoscibilidad de algún hecho, a través de un conjunto de medios que se emplean para divulgarlo. Desde un punto de vista jurídico se puede decir que la publicidad es la exteriorización o difusión de una situación que interesa al derecho, para que su conocimiento sea accesible a todos los integrantes de la comunidad que tengan o puedan tener un interés determinado. A lo largo del tiempo se ha ido entendiendo que la publicidad posesoria, regulada por el código de Vélez, que solo consagro la publicidad registral en materia de hipotecas, la cual se basaba en la tradición de la cosa, es insuficiente y generadora de distintas inexactitudes. Vélez Sarsfield en una nota del artículo 3203^o, explica

las razones por las cuales no se inclinó a admitir la publicidad registral, las cuales eran “las dificultades de un territorio excesivamente dilatado, de la falta de personas con capacidad de hacerse cargo del Registro, de la inexistencia de un catastro parcelario que pudiera servir para la individualización de las fincas” (Moisset de Espanés, 2003. Página 86), cuestiones coyunturales históricas que lo llevaron a negar la misma. Con el paso del tiempo, se entendió que este tipo de publicidad posesoria no era la adecuada para los automotores, ya que en la mayoría de los casos se producían cambios en la titularidad sin que dicho cambio se reflejase en una exterioridad posesoria. A través de la publicidad registral, entendida esta como “aquella publicidad jurídica que se obtiene por medio de un órgano específico denominado registro” (Cornejo, 1994. Página 6), se logra garantizar esa la seguridad jurídica protegiendo el interés general, creando el estado un ente adecuado para que la sociedad pueda conocer determinadas situaciones jurídicas. La ley 17.801 fue precursora en el derecho local, ya que fue la que dio inicio a la materia registral creando el Registro de la Propiedad Inmueble en el año 1968.

Cabe aclarar que el objeto al cual se aplica el Régimen Jurídico Automotor está dado por el artículo 5°, por el cual se efectúa una enumeración con vocación de taxatividad, para perfilar la idea de lo que debe considerarse “automotor”. En efecto, en la norma aparecen enumerados: Automóviles, camiones, inclusive los llamados tractores para semirremolque, camionetas, rurales, jeeps, furgones de reparto, ómnibus, micro-ómnibus y colectivos, sus respectivos remolques y acoplados, todos ellos aun cuando no estuvieren carrozados, las maquinarias agrícolas incluidas tractores, cosechadoras, grúas, maquinarias viales. La enumeración finaliza con una expresión genérica que podría cuestionarse: “todas aquellas que se auto-propulsen”. Se ha previsto la posibilidad de inventar nuevos tipos de vehículos, conforme a las necesidades industriales y las posibilidades tecnológicas, dejando en manos del Poder Ejecutivo, por vía reglamentaria, incluir otros automotores en el presente régimen.

Ahora bien, un automotor es el resultado de un proceso industrial o artesanal, los cuales pueden ser armados dentro o fuera del país. Por lo general, las empresas que fabrican las partes son las que ensamblan, pero también existen empresas que compran partes a otras fábricas y las ensamblan. Por lo que hay que aclarar que la existencia de un automóvil como tal, comienza cuando las partes han sido acopladas dándole una existencia autónoma, distintas a las partes que lo componen. Pero dicha invención todavía no posee vida registral. Esto se debe en un primer momento, a que el régimen automotor es claro al especificar la inscripción solo corresponde para los vehículos que “circulen”, lo que es obvio que estando en la fábrica, esta posibilidad está descartada. Inclusive un fallo de la Cámara 8° Civil y Comercial de Córdoba, ha resuelto que tratándose de vehículos nuevos, estando en poder de la concesionaria no es necesaria la inscripción en el Registro de la Propiedad Automotor ni a nombre de la empresa fabricante ni de la empresa vendedora (Cám. 8° C. y C. de Córdoba, “Campos Carlos L c/ Lutteral Nobile y otra”.1982. E.D. 108-200), por lo que es evidente que ni el fabricante, ni el importador, ni los concesionarios o intermediarios están obligados a inscribir, por lo cual no están sometidas al régimen especial. Hasta que estos transfieran el vehículo al usuario, no existirá obligación de incorporarlo al parque automotor, quedando sometido al régimen general de cosas muebles. A su vez “el fabricante puede enajenarlo a intermediarios, a comerciantes, a concesionarios y ese contrato de venta y la transmisión de la propiedad que en virtud de él debe efectuarse, también es sometidos al régimen del artículo 2412°” (Moisset de Espanés, 1992. Página 41).

Así mismo en el artículo 28° se expone la forma de cancelar la matricula del automotor, lo cual produce la extinción de la vida registral del mismo, ya sea porque se desarme o porque se reitre definitivamente de su uso. De esta manera tanto el vehículo integro o sus partes volverán a estar regidas por el régimen general del código en materia de bienes muebles.

En cuanto a la organización de los registros, la legislación prevé en artículo 7° que el organismo de aplicación en todo lo referente en materia registral automotor, sea la Dirección Nacional de los Registros Nacionales de la Propiedad del Automotor y de Créditos Prendarios, cuya actuación en tal sentido, está regida por el propio Decreto-Ley 6582/58. A su vez dicha dependencia se encuentra bajo la órbita de la Secretaría de Asuntos Registrales del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos de la Nación. Además El Poder Ejecutivo se encuentra facultado para crear secciones, con distinta competencia territorial y material. En ejercicio de estas atribuciones nacen los llamados “Registros Seccionales” que, a su vez, pueden desdoblarse según el objeto registrable, en Registros de Automotores, de Motovehículos, etc. Según el Decreto 335/88 de Créditos Prendarios, es facultad de la dirección nacional de los Registros del automotor proponer la creación, modificación, unificación o eliminación de registros seccionales y designación de sus encargados. La descentralización de los registros mediante una división territorial, es de suma eficiencia ya que agiliza el funcionamiento del trámite inscriptorio, a diferencia de los registros de la propiedad inmueble, que en su mayoría poseen una oficina centralizada en las Capitales de Provincia.

Principios registrables

Existen una serie de nociones supremas, las cuales tutelan a todo el derecho, como el de la buena fe, la moral y las buenas costumbres, presentes en todo cuerpo normativo. Su función primordial es la de auxiliar a la interpretación de las leyes, aunque pueden generar distintas elucidaciones según el caso concreto o los intereses de las partes. La disciplina registral, como toda otra rama del derecho, cuenta con una serie de principios específicos de dicha rama. Como señala Mariani de Vidal “es el resultado de la sistematización o coordinación técnica del ordenamiento jurídico registral, en una serie sistemática de bases

fundamentales, orientaciones capitales o líneas directrices del sistema” (Mariani de Vidal, 2004. Página 480). Es decir que establecen memorias técnicas que ayudan a la indagación científica de los efectos buscados por el sistema jurídico registral, facilitando a la interpretación y sanción de las nuevas leyes que regulen los contextos registrales.

En materia de automotores, estos principios no aparecen en el Decreto Ley 6582/58, enumerados de manera sistemática, sino extendidos en diversas normas, sin método alguno, carácter fundamental al momento de estudiar derecho registral. Es por eso, que se torna necesario hacer un breve análisis de los principios registrables que rigen el sistema jurídico de los automotores.

Principio de rogación

Tanto para lograr el asiento inicial, cambios en la titularidad registral, como para inscribir medidas cautelares o gravámenes sobre el vehículo, es indispensable la solicitud de la parte interesada. Así la intervención del registro siempre será a “ruego” o a instancia de parte. Sin embargo hay que diferenciarlo de los procedimientos judiciales, ya que en materia registral no es exigible que todo el proceso inscriptorio sea instado por la parte, es suficiente con el primer impulso. Y luego se desarrolla normalmente sin continuadas solicitudes. Este primer impulso se logra a través de la solicitud tipo 01 para vehículos nuevos, y cualquier mutación de la relación jurídica real de vehículos ya registrados, se inicia con el formulario tipo 08. El resto de las peticiones pueden realizarse a través del formulario tipo 02, desde una anotación de embargo, inhibiciones, informes, etc., hasta la cancelación de dichas medidas.

Principio de inscripción:

La palabra inscripción hace referencia a los distintos asientos registrables que se efectúan con el objetivo de publicitar una situación jurídica. El acto de inscripción comienza con la petición del interesado (principio de rogación), presentando los documentos que

verifiquen el derecho a publicitar. Cabe recordar que el artículo 6° del Decreto-Ley, estipula como obligatoria la inscripción de los automotores comprendidos en el régimen. El proceso inscriptorio será desarrollado en otro punto.

Principio de especialidad

Es indispensable para lograr la tutela jurídica del derecho, en una relación jurídica, que el objeto tenga elementos con cierto grado de determinación. Sobre todo cuando se procura publicitar derechos reales, dichas exigencias de determinación suelen ser mayores. Aquí el objeto a determinar según el artículo 5° son los automotores, dando una enumeración taxativa. Sin embargo, no se incluye en la enumeración a las maquinarias y viales que suelen circular por los caminos de manera habitual, y si están incluidos remolques y acoplados, que carecen de movilidad propia pero el legislador los ha sometido al régimen especial. Como se mencionó, es potestad del Poder Ejecutivo la inclusión de otros vehículos. (Moisset de Espanés, 1992)

De la Resolución 586/88 de la Secretaria de Justicia se incorporan a los ciclomotores, motocicletas, motonetas, motocarros, triciclos y cuadríciclos al régimen, básicamente por su valor comercial y la necesidad de individualizarlos, aunque en la mayoría de los casos el bajo valor dificulte el ingreso al régimen, en relación a los costos de los tramites inscriptorios en motovehículos de baja cilindrada.

Siguiendo con los preceptos del principio de especialidad, en el Decreto-Ley, en su artículo 20°, se detallan los requisitos del título del automotor, enumerando allí elemento que facilitan a la individualización del objeto; así como elementos de especificación constan en el inciso c de dicha norma la “marca de fábrica, modelo, numero de chasis y/o motor, tipo de combustible empleado, numero de ejes, distancia entre los mismos, numero de ruedas en cada eje, potencia en caballos de fuerza, tipo de tracción, peso del vehículo vacío, tipo de

carrocería, capacidad portante”, además de los determinados por la reglamentación. Se suma también, la exigencia para circular de la placa que contiene la codificación a la que alude el artículo 24° del Decreto-Ley, constituida por letras y números. También este principio es indispensable para los derechos reales de garantía o en las medidas cautelares, por lo cual es exigible determinación del importe del crédito garantizado o el monto a asegurar por la medida precautorio.

Sin embargo existe una excepción a dicho principio, que es la caducidad de dichos asientos, los cuales pierden eficacia por el solo transcurso del tiempo sin que se haya renovado por la parte interesada. Una de las características fundamentales de la caducidad es que es automática y no exige solicitud ni invocación de ningún interesado. Tampoco se requiere la redacción de ningún asiento o actuación concreta por parte del registro.

Principio de prioridad

Es uno de los principios que si bien se formula en el derecho registral, el mismo está presente en todas las ramas del derecho positivo, consagrado en la frase “prior tempore, potior iure”, primero en el tiempo, primero en el derecho. El mismo tiene su eficacia cuando entran discrepancia dos derechos que se pretenden ejercitar sobre una misma cosa, dándole preferencia a unos sobre otro en relación al tiempo: “la prioridad de los derechos se establece según el orden de su inscripción siguiendo la máxima de *qui prior est tempore, potior est iure*: tiene prioridad el derecho que primero se inscribe” (Mariani de Vidal, 2004. Página 483). En síntesis la prioridad registral, es la adjudicación automática de preferencia de un derecho respecto de otro, conforme al tiempo de sus respectivos ingresos a un registro correspondiente, independientemente de la fecha del título que da origen a dicho inscripción.

En el art. 16° del Decreto-Ley 6582/58 se encuentra regulada la llamada reserva de prioridad, la cual funciona mediante la expedición de un certificado registral cuya solicitud

solo puede realizarse el titular dominial o de la autoridad judicial; también se le permite a los contratantes de gravámenes, usufructuarios, usuarios y acreedores prendarios. La expedición del certificado genera una reserva de prioridad que garantiza, durante quince días hábiles, la inmutabilidad de la situación registral a favor del acto para el que se lo solicitó.

Principio de legalidad

En el ámbito automotor el principio de legalidad puede definirse como la necesidad de que todo el proceso inscriptorio cumpla, tanto en lo sustancial como en lo formal, con las exigencias que las leyes imponen como requisito de validez. Es lo que se denomina la “fe pública registral”, basada en la calificación a la que es sometido cada acto registral. Así la calificación registral “es el conjunto de facultades que tiene, en cumplimiento del denominado principio de legalidad, para analizar los documentos que se presentan para su inscripción y aceptarlos, observarlos o rechazarlo” (Moisset de Espanés, 1992. Página 338). En el artículo 15° del Decreto-Ley, da esta facultad al encargado del registro, el cual deberá ante la solicitud de inscripción de una transferencia verificar que las constancias del título concuerden con las anotaciones existentes en el Registro, verificando los requisitos formales para tal solicitud, las coincidencias con los asientos y la complementación con otros documentos legitimantes.

Inscripción registral

Como se analizó con anterioridad, el principio inscriptorio tiene como finalidad que publicitar un derecho o una situación jurídica. El acto de inscribir es la etapa final de un proceso que se inicia con la solicitud del interesado acreditando el derecho que se desea publicar, que previo examen del registrador, el mismo procede a darle ingreso al registro. Así la etapa final de dicho proceso, consta en un documento escrito denominado asiento registral.

Como los automotores son cosas, se genera a su respecto un otro concepto que es el de radicación. En principio el lugar de radicación es el del domicilio del titular o el de la guarda habitual según el artículo 11° del Decreto-Ley; pero existiendo la posibilidad de que este vaya cambiando, se prevé equivalentemente que la radicación también presente modificaciones, acompañando el domicilio del dueño o el del lugar de la guarda habitual.

La primera inscripción se denomina “inscripción inicial” o “matriculación”, y antes de que ella se produzca el automotor no está en condiciones de circular. “En las inscripciones del dominio de automotores nuevos, el registro debe protocolizar con la solicitud respectiva la documentación o certificado de origen, si se trata de un automotor fabricado en el país, o el certificado aduanero, si se tratara de un vehículo importado” (Musto, 2000. Página 484). La matriculación hace ingresar el automotor al régimen de la propiedad automotor. Esta primera inscripción se hace mediante la presentación de la solicitud tipo “01”, dando origen a la creación de un “folio real”, identificado con el número de patente asignado, el cual identificara al vehículo durante toda su existencia. En todos los casos deberá acreditarse ante el Registro que el automotor se encuentra con todas las exigencias de seguridad activa y pasiva para circular en la forma que lo determinen las reglamentaciones viales. En efecto, el art. 22° del Decreto-Ley determina que “La cédula, la licencia para conducir y el comprobante de pago de patente son los únicos documentos exigibles para circular con el automotor...”.

Como se mencionó en puntos anteriores, mientras no esté registrado el automóvil, no puede ser considerado un automotor en relación a lo estipulado por la ley. Dicha circunstancia trae aparejado la prohibición de circular como sanción a la norma de carácter obligatoria.

Sin embargo en el artículo 32° que dice que “los automotores nuevos, sean importados o fabricados en el país, mientras se hallen en poder de los importadores,

fabricantes o concesionarios, solamente podrán circular antes de su comercialización munidos de una placa provisoria. También podrán hacerlo cuando se hallen en poder de los adquirentes, durante el periodo de inscripción”. De esta manera se consagra una excepción al principio de registración de todos los vehículos que “circulen”, situación criticable, ya que de alguna manera se flexibiliza el sistema inscriptorio, a la vez de que produce cierta incertidumbre frente a la responsabilidad civil.

Por otra parte, a cada automotor se le asignará un documento individualizante que se denomina “Título del Automotor” que será requerido para cualquier trámite de transferencia o modificación de la inscripción inicial. El mismo tendrá carácter de instrumento público respecto de la individualización del automotor y de la existencia en el registro correspondiente.

En base a la inscripción inicial, una vez generado el folio identificatorio correspondiente, se podrán anotar los distintos cambios de radicación, transmisiones de dominio, modificaciones, extinciones y gravámenes que se vayan dando durante toda la vida de la unidad.

La inscripción registral posee distintos efectos que dependen de cada sistema jurídico. Así pueden existir sistemas declarativos, cuyo objetivo es meramente hacer oponibles el derecho real a terceros; y el sistema constitutivo, indispensables para que nazca o se transfiera un derecho real, que imponen la obligatoriedad de la inscripción de tal circunstancia, previendo distintas sanciones para el caso de incumplimiento de este deber jurídico.

El 30 de abril de 1958 el Decreto Ley 6582/58, se determina la inscripción obligatoria en el Registro de la Propiedad del automotor, en su artículo 1º, sosteniendo que “La transmisión del dominio de los automotores deberá formalizarse por instrumento público o

privado y solo producirá efectos entre las partes y con relación a terceros desde la fecha de su inscripción en el Registro Nacional de la Propiedad del Automotor”. He aquí la justificación legal al carácter constitutivo de la registración de la transferencia automotor, ya que es necesaria la inscripción de la transferencia para que nazca el dominio del nuevo propietario, desvinculándolo así del régimen ordinario general de cosas muebles.

Es de suma importancia dejar en claro ciertas cuestiones fácticas y jurídicas para poder entender este peculiar régimen inscriptorio. Anteriormente se dejó en claro que hasta que no allá inscripción inicial del automotor, este no existe como tal, en termino jurídicos. Dicha matriculación lo incorporaba al régimen especial, dando origen al derecho real de dominio. Ahora bien, que sucede con la transmisión de tal dominio. El cambio de titularidad puede producirse por una sucesión “mortis causa” o por actos entre vivos. En esta última cuestión el modo jurídico idóneo es llamado “título y modo”. Así cuando el propietario de una cosa desea traspasársela a otro, crean un contrato que origina la obligación de entregar la cosa. Este contrato es el “título de la transmisión es el negocio jurídico: venta, donación, permuta, etc., que podrá estar instrumentado, o no, y ser hecho en instrumento público o privado; y el modo constitutivo, en lugar de ser la tradición como respecto de las demás cosas, es la inscripción registral.” (Musto, 2000. Página 488). Así la inscripción registral desempeña el papel que le corresponde a la “traditio”, de modo que el derecho real no existe para nadie sobre el automotor, independientemente de los derechos personales que pudieran derivar del acto de adquisición, si la transferencia al adquirente no ha sido inscripta, aun cuando se haya hecho a aquél tradición del vehículo.

La cuestión de la tradición tal vez ha sido el tema más cuestionado. En base al artículo 1º, Mariani de Vidal sostiene que la “traditio rei” o entrega efectiva de la cosa, impuesta por el artículo 577º del código civil, no ha sido derogado por el Decreto-ley 6582/85, sosteniendo que indispensable para la conformación del derecho real de que el

nuevo adquirente tenga posesión sobre el automotor, siguiendo además lo regulado por Vélez en materia de bienes muebles (Mariani de Vidal, 2000). De esta manera además del título y de la inscripción, es indispensable también la tradición de la cosa. Esto también ha sido confirmado en fallos como “Prestipino c/ Marel”, argumentando que si bien la inscripción es constitutiva, es un requisito indispensable que haya existido tradición, aplicando los artículos 577°, 2377°, 2378° del Código Civil. (Tribunal N° 1 de la Ciudad de Santa Fe, “Prestipino C.A. c/ Marel J.R. 08/11/82)

Siguiendo la línea de análisis de Moisset de Espanés, el cual es contundente, afirma que la tradición de la cosa, no es un requisito indispensable para la constitución del derecho en el régimen constitutivo. Sin embargo, le asigna a la tradición otra función y otro objetivo. Sostiene que la entrega de la cosa es solo el cumplimiento de la obligación de dar y no es transmisiva de dominio. Así la posesión y el derecho real se transmiten por el consentimiento, por ende en los regímenes de inscripción constitutiva, la transmisión de la propiedad se efectiviza con lo que él denomina la “traditio inscriptoria” (Moisset de Espanés, 1992).

No debe confundirse la obligatoriedad de un registro con su carácter constitutivo. A la obligatoriedad responde una amenaza de una sanción, una secuela negativa acaecida al incumplidor de la obligación de inscribir cuyo efecto sancionador pretende ser un mecanismo de pauta para la conducta que el sistema pretende, la cual es encausar la diligencia de los sujetos involucrados en la operación hacia la inscripción. En un registro obligatorio se exige una sanción preventiva y directa del sistema a quien no registra. Mientras que en un registro constitutivo la inscripción es necesaria para el nacimiento del derecho entre las partes.

Entonces el adquiridor está obligado a registrar su situación; pero más que para evitar una sanción, para lograr la titularidad real del bien, dado que antes de dicha registración no tendrá derecho alguno sobre el mismo. Así la punición referida no radica en la ineficacia del acto, porque no se referiría a su obligatoriedad, sino a los efectos constitutivos del acto.

Hay que remarcar que en el registro automotor, a diferencia del inmobiliario, el cual no determina el deber de la inscripción sino de una manera indirecta, el artículo 6° del Decreto-Ley 6582/58 categóricamente la exige cuando enuncia que “Será obligatoria la inscripción del dominio en el Registro Nacional de la Propiedad del Automotor”. Por ende la obligatoriedad esta decretada de manera directa por la ley misma.

Resumiendo, el legislador tuvo en mente lograr la seguridad al comercio jurídico, debido al alto valor de los vehículos y la posibilidad de individualizarlos, con el objetivo de combatir los robos, activar los créditos para compra de estos bienes a la vez de que se individualizada al propietario, haciéndolo responsable por el daño causado con las cosas.

Como se analizó, dada circunstancias especiales, como son la movilidad propia que posee el automotor, la posibilidad de su individualización, el riesgo de ocasionar daños y su elevado costo, se advierte la necesidad de sustraer el régimen de automotores de la regulación dominial general de las cosas muebles, sometidas al principio del artículo 2412° del Código, de “la posesión vale título”. Se trata de un sistema en el que el derecho nace en el Registro mismo, y en cuya dinámica la posesión, o más concretamente, la entrega de la cosa, nada aporta al nacimiento del derecho sobre la misma.

Este nuevo régimen ha dado lugar a ciertas confusiones generadas por el intento de querer asimilarlo al el Régimen de la Propiedad Inmueble, o de Buques y Aeronaves. Precisamente en estos, la inscripción tiene efectos declarativos, cuyo fin es la oponibilidad a terceros, pero entre las partes es válido el original sistema de Código, que exige la tradición para que se origine la transmisión del derecho real. Entonces por una errónea agrupación de ideas, se piense que el régimen automotor es de similar transcendencia. A pesar que han pasado décadas desde la sanción del Decreto-Ley, en la actualidad hay personas que continúan ignorando sus efectos, principalmente a los relacionados con la responsabilidad civil del titular registral que ha enajenado su automotor y no se ha realizado el acto de

transferencia, que como se vio es de suma importancia para el perfeccionamiento del derecho real de dominio.

CAPITULO 2:

La responsabilidad civil por el daño causado con las cosas

Para el análisis pormenorizado del instituto de la comunicación de venta, resulta indispensable comenzar a tratar una de las principales fuentes de las obligaciones como es la responsabilidad civil. Dentro de este capítulo, no se quiere llegar a un estudio integral de dicha temática, ya que no es la cuestión central de la investigación, pero es necesario contar con dicho marco que complete el estudio del tópico principal. Es así como se analizará si la responsabilidad emergente de un hecho dañoso producido con el automotor, es de tipo contractual o extracontractual, subjetiva u objetiva. Se investigará además la legislación sobre la problemática, jurisprudencia y doctrina.

Regulación legal

El derecho de daños es una materia que ha ido evolucionado a lo largo de la historia. La “ley del talión”, configuraba la premisa en el derecho romano, por medio de la cual se respondía por los daños causados al otro, por medio del “ojo por ojo” y el “diente por diente”. Visto de otra manera, la venganza era la única forma de resarcir el daño generado.

Con un avance de las conductas humanas, se logra ir dejando atrás este método, para reemplazarlo por una pena civil-económica, por medio de la cual el agente se comprometía a entregar una cantidad de dinero, acordada entre ambos, al individuo perjudicado, equivalente a los daños causados.

Afianzadas las instituciones políticas, el método deja de lado la voluntad de las partes, atribuyendo la composición legal o forzosa como imperio del Estado, cuyo fin primordial era

garantizar la paz social, condición necesaria para lograr la convivencia en sociedad. “Era el estado quien fijaba una determinada suma de dinero para cada delito, que el ofensor compulsivamente debía pagar y el ofendido aceptar” (Pizarro y Vallespinos, 1999. Página 450). Hay que aclarar que el quantum fijado, representaba una pena-sanción y no poseía carácter resarcitorio del daño. Las “XII Tablas”, fueron un principio de legislación en el tema, que regulaba las potestades del estado para castigar las transgresiones.

Siglos más adelante con la revolución Francesa, “el Código civil francés consagro un sistema de responsabilidad (probada o presumida). Conforme al mismo, el individuo solo debía responder por el daño causado a otro, cuando hubiera obrado con dolo o culpabilidad” (Pizarro y Vallespinos, 1999. Página 453). El tipo de responsabilidad era netamente subjetiva, el agente debía actuar con dolo o culpabilidad para que su conducta hubiese sido reprochable. Si bien fue un gran avance en la materia, en preciso aclarar que quedaban sin amparo legal los daños producidos sin culpabilidad del agente, cuyos daños debían ser soportados por la víctima. Va a ser la revolución industrial y la aparición de la sociedad de masas, las que provoquen una mutación en el derecho de daños, complementando la responsabilidad tipo objetiva, además de la responsabilidad subjetiva. La aparición de las maquinas como factor de producción, trajo a colación la producción de daños para los obreros. Aquí ya no era válido el sistema de responsabilidad subjetiva, ya que era totalmente injusto que el damnificado tuviese que probar el dolo o la culpa del propietario del ingenio, lo cual negaba el resarcimiento correspondiente. Fue también en estos tiempos donde aparecieron los automóviles. Los mismos eran una de las principales causales de accidentes y mortandad de la época, elemento clave del presente trabajo. Entonces existían quienes producían riesgos y aquellos que debían soportarlos. Bajo esta situación “varió la concepción dominante de estado, que dejo de lado aquel rol meramente pasivo que le había asignado la revolución

Francesa, y asumió otro, más intervencionista y solidario, en procura de paliar las fuertes desigualdades existentes” (Pizarro y Vallespinos, 1999. Página 445).

El derecho de daños en la legislación argentina, ha ido evolucionando sistemáticamente en los últimos tiempos, Principio universales como el caso de “*Naeminem Laedere*” (No dañar a otro), de origen en el Derecho Romano, ha sido considerado por la jurisprudencia de la Corte suprema de justicia de la nación, de carácter constitucional, con la importante relevancia que ello implica. Los fallos “*Santa Coloma*”, “*Aquino*” y “*Gunther*”, han sentado las bases de este importantísimo principio, por el cual se presume *iuris tantum* de que todo daño es antijurídico, excepto que exista causa de justificación, esgrimiendo como argumento el artículo 19° de la Constitución Nacional “Las acciones privadas de los hombres que de ningún modo ofendan al orden y a la moral pública, ni perjudiquen a un tercero, están sólo reservadas a Dios, y exentas de la autoridad de los magistrados. Ningún habitante de la Nación será obligado a hacer lo que no manda la ley, ni privado de lo que ella no prohíbe”. Ahora bien, hecho esta breve reseña se puede afirmar que la responsabilidad civil es la obligación de un sujeto que surge frente a un daño causado injustamente a otro. El comportamiento humano, ya sea por omisión o comisión, produce en su entorno ciertos efectos jurídicos, inclusive sin que el agente tenga voluntad al momento de que se genere el mismo. Dada esta circunstancia estaremos frente a un ilícito civil, el cual podemos definirlo como “toda acción contraria al ordenamiento jurídico integralmente considerado, que causa un daño y que resulta imputable subjetiva u objetivamente a una persona” (Pizarro y Vallespinos, 1999. Página 198). Para que se configure dicho ilícito penal son necesarios los cuatros elementos característicos: daño resarcible, antijuricidad, nexo causal y el factor de atribución. Tal circunstancia configura la causa de la obligación de reparar el perjuicio injustamente causado.

Es pertinente efectuar, con fines didácticos, la distinción de los tipos de responsabilidades vigente en nuestro derecho. El Código Civil Argentino, en su libro segundo, sección primera, consagra un doble régimen de responsabilidad. Por un lado tenemos la responsabilidad contractual y por el otro la responsabilidad extracontractual o aquiliana.

La responsabilidad contractual se origina cuando la conducta del agente viola un deber jurídico impuesto por una obligación preexistente, independientemente de su fuente generadora. No solamente puede derivar de un contrato, sino que puede originarse en una obligación legal, por lo que la doctrina concuerda en que es conveniente referirse a ella como responsabilidad obligacional. Su regulación se encuentra en los 505° a 514°, 519° a 522° del Código Civil. Por otra parte la obligación extracontractual o aquilina, de carácter residual, tiene origen en la violación al deber universal de “no dañar a otro”, cuya extensión del resarcimiento a la víctima es más amplio que el de la responsabilidad contractual. Su aceptación se encuentra en los artículos 901 y s.s. y 1066 y s.s. del código civil. (Pizarro y Vallespinos, 1999)

Ahora bien, en relación al objeto de estudio del presente, cabe identificar y diferenciar que tipo de responsabilidad correspondería al poseedor y al titular registral del vehículo surge cuando no se realiza la transferencia del automotor que obliga a realizar el régimen jurídico correspondiente. Este análisis será de utilidad a lo largo del desarrollo del trabajo, facilitando el proceso de conclusiones. Aquí es necesario distinguir dos posibilidades: el incumplimiento de la transferencia automotor correspondiente y el daño causado por el comprador a un tercero.

Frente al incumplimiento de la transferencia traslativa de dominio, se puede decir que si bien la inscripción puede ser solicitada tanto por el vendedor como el comprador, lo habitual es que por los usos y costumbres de los contratos de compraventa de automotores, la

misma sea solicitada por este último. Además el artículo 15° del Decreto-Ley N° 6582/58 afirma que “el adquirente asume la obligación de solicitarla dentro de los diez días de celebrado el acto”, situación que coloca al comprador como deudor obligacional, y llegado el caso de incumplimiento de su parte, se configuraría un responsabilidad del tipo contractual, por incumplimiento obligacional de un contrato entre partes o por incumplimiento legal, impuesto por la norma anteriormente citada, según el caso concreto. Aquí el deudor estaría incurriendo en una conducta antijurídica que configura un acto ilícito. “El acto lícito consiste en una infracción a la ley que causa daño a otro y que obliga a la reparación a quien resulta responsable en virtud de imputación o atribución legal del perjuicio” (Bustamante Alsina, 1997. Página 109). Cabe aclarar, que este concepto no abarca solamente la infracción a la ley, sino también la infracción del deber impuesto por la voluntad de las partes en un contrato, la cual es ley para los contratantes. Allí la responsabilidad se sustituye por la alteración del objeto de la prestación o se adjunta a la obligación originaria.

El otro de los casos es que el adquirente, en ocasión de uso del vehículo, causare un daño a un tercero. La responsabilidad civil no estará ligada a una relación contractual como la que se hacía referencia anteriormente, sino que entra en el régimen de la responsabilidad, de carácter residual, conocida como la responsabilidad extracontractual o aquiliana. Aquí la obligación se origina por la violación al deber universal de no dañar al otro, tratado previamente, creando una relación jurídica entre el damnificado y el agente, cuyo fin será la reparación plena e integral del menoscabo sufrido por el tercero, logrando el desmembramiento del ilícito penal. De esta manera “si el deber genérico de no dañar e indeterminado en cuanto los sujetos pasivos de ese deber, la violación queda en el ámbito extracontractual o delictual que es regla en materia de responsabilidad civil” (Pizarro y Vallespinos, 1999. Página 469).

Si bien en la responsabilidad contractual y aquiliana el factor de responsabilidad es subjetivo y consiste en la imputabilidad con culpa o dolo del deudor en la inejecución del contrato o en el ejecutar del hecho, también existen otros casos de responsabilidad que tienen un fundamento diferente, constituyendo factores objetivos de atribución. Se sostiene que en esta responsabilidad del tipo objetiva, que proviene del riesgo o vicio de las cosas, no se advierte la presencia de antijuricidad. Es lo que Pizarro, Vallespinos y Borda, llaman la responsabilidad por actos lícitos, debido a que en la actualidad existen cosas, (ej. Vehículos) y actividades (manejar un vehículo) que generan una potencialidad de daño, y consumado el mismo, por más de que no haya intención o culpa del autor, la ley los ampara.

Retomando el tema el del factor de atribución “constituye el elemento axiológico o valorativo, en virtud del cual el ordenamiento jurídico dispone la imputación de las consecuencias dañosas del incumplimiento obligacional o de un hecho ilícito stricto sensu a una determinada persona” (Pizarro y Vallespinos, 1999. Página 575). A la vez estos factores se pueden clasificar en subjetivos, la culpa y el dolo, y como objetivos, el deber de seguridad, la equidad y el riesgo creado.

Ahora bien, dilucidadas estas cuestiones se hace necesario indagar con respecto a qué tipo de responsabilidad correspondería cuando el daño se produce con un vehículo. La responsabilidad por el hecho de las cosas, ha sido regulada por artículo 1113° del Código Civil y afirma que “La obligación del que ha causado un daño se extiende a los daños que causaren los que están bajo su dependencia, o por las cosas de que se sirve, o que tiene a su cuidado”. El daño causado con un vehículo, sea por su propio dinamismo o por la acción de fuerzas externas, escapa al control material de su guardián. Este artículo modificado por la Ley 17.711, ha introducido en nuestro ordenamiento jurídico la teoría del riesgo, que venía siendo aceptada jurisprudencialmente, la cual alega que la persona que introduce en la sociedad un factor de riesgo, responde objetivamente por el daño causado, se beneficie o no

con el mismo. Es imperante que “el ámbito de esa responsabilidad objetiva se limita a la Ley 17.711 a los daños causados por las cosas inanimadas que tienen riesgos, o sea que son peligrosa o susceptibles de dañar. Con lo que el sistema queda circunscripto y resulta excepcional en relación a la culpa, que sigue siendo el factor genérico determinante de la responsabilidad civil” (Bustamante Alsina, 1997. Página 409). De mas esta decir que un vehículo es una cosa que por su naturaleza o modo de empleo produce riesgos potenciales a terceros y se debe responder por los daños que ellas ocasionen, es decir que “la responsabilidad del dueño o guardián del automóvil no se funda ya en una culpa presumida sino es en la responsabilidad objetiva por el riesgo de esos vehículos, sin perjuicio del diferente régimen de responsabilidad del conductor que no sea dueño o guardián” (Bustamante Alsina, 1997. Página 423). Aquí se hace necesario diferenciar que cuando no se es dueño o guardián, el régimen de responsabilidad no es el del artículo 1113°, sino que estamos frente a un supuesto de culpa por el hecho propio del artículo 1109° del mismo cuerpo legislativo. Hay que aclarar que cuando hay una intervención actividad de una cosa, la autoría será imputada directamente a su dueño o guardián y a además “dichos sujetos deben responder de manera directa porque el daño es causado por ellos a través de la intervención activa que tiene su dominio o guarda” (Pizarro y Vallespinos, 1999. Página 210).

Esta más que claro que en estas situaciones será siempre la aplicación de la teoría del riesgo, ya sea por vicio de la cosa, caso de defecto de fabricación o conservación, o por el riesgo o peligrosidad potencial cuando están en movimiento bajo la conducción de alguien. Pero hay que diferenciar, siguiendo los preceptos del artículo 1113°, que si ha existido culpa de la víctima, la misma funcionara como eximente de responsabilidad del dueño o guardián de la cosa, por interrupción del nexo casual, debido a que ni el vicio ni el riesgo de la cosa han sido la causa generadora del daño. Pero llegado al caso de culpa concurrente del conductor y de la víctima, en la cual la eximente de responsabilidad sería en forma parcial,

correspondería la división del daño entre las partes, según la influencia respectiva de cada uno en la producción del daño. (Bustamante Alsina, 1997).

Otro punto de importante trascendencia son los casos de daños provocados entre dos vehículos, ya que ambos son considerados cosas peligrosas y el riesgo creado por ellos es de similar relevancia.

Al coexistir responsabilidades recíprocas, las mismas deberían neutralizarse cuando los riesgos sean equivalentes, obligando a cada damnificado a probar la culpa del otro conforme al régimen de responsabilidad subjetiva. Sin embargo la jurisprudencia que ha tratado esta temática, sostiene que existiendo riesgo recíproco coexiste una presunción concurrente de causalidad y solo la prueba de la culpa de cada damnificado, destruiría dicha presunción. Si ninguna parte prueba la culpa de la otra, cada uno cargará con su daño. Además de que si el riesgo creado por las cosas es equiparable no corresponde la aplicación del artículo 1113°, sino el régimen de culpa dispuesto por artículo 1109°. Sintetizando, se afirma que la responsabilidad del dueño o guardián en los casos de accidentes de tránsito en los cuales existan pluralidad de colisiones, los mismos caerán en la órbita del artículo 1113°, admitiendo la responsabilidad objetiva, pero si ninguno de los conductores tuviese culpa, la responsabilidad se repartirá proporcionalmente al riesgo creado por cada vehículo, y en caso de duda se considerara de manera igualitaria para ambas (Bustamante Alsina, 1997).

Siguiendo con el análisis del segundo párrafo del artículo 1113°, que apunta que “En los supuestos de daños causados con las cosas, el dueño o guardián, para eximirse de responsabilidad, deberá demostrar que de su parte no hubo culpa; pero si el daño hubiere sido causado por el riesgo o vicio de la cosa, sólo se eximirá total o parcialmente de responsabilidad acreditando la culpa de la víctima o de un tercero por quien no debe responder”, el cual ha sido criticado en su redacción por la falta de precisión que a la vez ha dado origen a discusiones sobre su alcance, se pueden diferenciar dos supuestos: el daño

causado con las cosas y los daños causados por el riesgo o vicio de las cosas. En el primero de ellos, existen distintos grados de participación de las cosas en el origen de los daños, desde su ausencia total, hasta intervención exclusiva de la cosa que causa el daño. En este panorama existen situaciones intermedias que van desde la actuación del hombre que utiliza una cosa riesgosa hasta la intervención de una cosa peligrosa que supera la acción del hombre y la cual no puede controlar. Por lo que se afirma que en estos supuestos causados con las cosas, el propietario o guardián, deberá demostrar que por su parte no hubo culpa, para eximirlo de responsabilidad.

Distinto es el daño causado con el vicio o riesgo de las cosas, que como se trató anteriormente es el supuesto en cual estaría contenida la cuestión del presente trabajo. Como se viene sosteniendo el automóvil es considerado como una cosa peligrosa, que conlleva en sí mismo riesgos, y que el peligro puede provenir de un vicio en el vehículo o de su uso. En caso de un vicio, el cual puede estar originado por falta de mantenimiento adecuado o por fallas en la fabricación del mismo, el responsable siempre va a ser el dueño o guardián, sin incumbencia del origen del vicio, debido a que la víctima no está en condiciones de probar el origen de dicho vicio, situación que sería injusta por la carga de la prueba. A pesar de eso, la víctima podría optar por ejercer la acción resarcitoria a la fábrica directamente y siendo el dueño o guardián el demandado, este podría accionar contra el fabricante de la misma forma, debido a que el “dueño o guardián no responde como garante de la culpa de otro, sino sencillamente porque la cosa que emplea es en sí misma peligrosa a causa del vicio de fabricación o conservación” (Bustamante Alsina, 1997. Página g 417). Aquí rige plenamente la responsabilidad por hecho propio del artículo 1109°, de esta modo el demandado podrá reclamar el daño sufrido por el vicio en la construcción de la cosa. Sin embargo, el dueño o guardián que haya indemnizado a la víctima no va a poder reclamar al fabricante la restitución de lo pagado, ya que no hay norma alguna que lo autorice; pero si va a poder

reclamar en el ámbito contractual por los daños emergente de acuerdo a dicha convención, teniendo en cuenta que solo se podrá demandar las consecuencias inmediatas.

Eximentes

Con respecto a las eximentes en el ámbito de la responsabilidad objetivas se caracterizan por la existencia de presunciones las cuales son eliminadas mediante la ruptura del nexo causal por parte del responsable. La víctima del hecho es favorecida por dichas presunciones ya que no va a tener que demostrar la culpa del agente, sino probar que el daño provino de la intervención de la cosa riesgosa o viciosa. El conductor para desvirtuar dicha presunción va a tener que probar la ruptura del nexo causal entre el factor objetivo de atribución y el daño, que puede ser mediante el hecho de la víctima, caso fortuito o el hecho de un tercero por quien no debe responder.

A lo largo de lo desarrollado ut-supra, se ha hecho referencia en reiteras oportunidades al termino dueño o guardián, por lo que es interesante realizar un breve desarrollo de estos conceptos. El artículo 1113° es el que hace referencia a estos términos. La palabra dueño hace referencia a la propiedad sobre una cosa, es decir al derecho de real de dominio según el artículo 2506° del Código Civil. La regla es que el que tenga la propiedad de una cosa, ejerce a la vez la guardia de la cosa. Pero en muchos casos ambas cuestiones se separan, por ejemplo es guardián el locatario, el depositario, el usufructuario, y también el poseedor animus dominio, es decir con ánimo de dominio, sobre un bien inmueble o un bien mueble, como es el caso de un automotor. Es pertinente aclarar que si existe un préstamo por un tiempo prolongado, existe también desplazamiento de la guardia. Distinto el caso de que se haga un préstamo transitorio como puede ser el préstamo del vehículo a un amigo o se le cede el volante, o se dan lecciones de conducción. (Borda, 1998)

Se cree conveniente los argumentos establecidos por Bustamante Alsina, que rechaza esta distinción, y dice que el guardián es “quien ejerce de hecho o de derecho un poder de mando, gobierno, dirección o control sobre la cosa” (Bustamante Alsina, 1997. Página 419), conocida como la guardia intelectual. De esta manera los poseedores ilegítimos y los viciosos (ladrón o usurpador), tenedores con facultad de uso y goce, el dueño de la cosa sino se ha desprendido voluntariamente de la tenencia, son considerados guardianes. Más no las personas que sirven al propietario y que tienen la cosa bajo su poder en ocasión de servicio o por dependencia, como un chofer, el mecánico, los cuales no son considerados guardianes. Aquí es necesario a ser una aclaración. Suponiendo que el propietario de un automotor lo deja en el taller o un garaje, para su reparación o cuidado, y el encargado del taller o garaje, o alguno de sus empleados, lo usa contra la voluntad expresa o tácita del dueño o guardián, produciendo un daño. El propietario o guardián, colocó el vehículo en posición de poder ocasionar daños a terceros, el que provoca que el vehículo genere riesgo es el mecánico o garajista, que lo hizo circular. Esto no sucede cuando el mecánico tuviese autorización para llevar el auto hasta la casa de su cliente o que fuera necesario circular para ponerlo a prueba.

Analizado esto, cabe preguntarse si la responsabilidad del propietario y guardián, es conjunta o alternativa. Al no ser una responsabilidad por culpa del dueño o guardián, sino una responsabilidad por riesgo creado, se está frente a un supuesto de responsabilidad alternativa. “en el riesgo, la responsabilidad es del dueño o guardián, de uno u otro alternativamente, pero no en forma subsidiaria o excluyente” (Bustamante Alsina, 1997. Página 320). Entonces el damnificado puede accionar contra el dueño o contra el guardián indistintamente. Adherimos a la postura de Bustamante Alsina, al considerar que la responsabilidad es alternativa al decir que en la redacción del artículo se emplea una conjunción disyuntiva “o” y no una copulativa “y”. Además en el caso de que fuesen diversos los dueños o guardianes de la cosa riesgosa, responderán solidariamente.

En suma, es dable hablar de responsabilidad civil tanto cuando está presente la culpabilidad, como cuando se halla ausente y se haga la imputación a mérito del presupuesto positivo riesgo creado por el propietario o guardián, en uno y otro caso se debe responder de los propios actos dañosos. Principio que no es absoluto respecto del titular registral, en los supuestos en que el mismo se ha visto privado de la posesión del rodado, perdiendo por ello su custodia, con causa en un hecho contrario a su voluntad, por alguien que a su respecto resulta ser un tercero por quien el propietario o el guardián no debe responder. Entonces que se debe interpretar como guardián de la cosa esto ha dado lugar a distintas interpretaciones. Una de ellas es que el guardián es quien tiene la cosa bajo su poder, su guarda material. Contrario a esto, también se ha sostenido que el guardián es quien tiene un derecho sobre la cosa, su guarda jurídica, por medio de la cual no es necesario ejercer la guarda material, ya que puede ser ejercida por un tercero. Concluyendo, la responsabilidad por los daños causado con un vehículo, será siempre extracontractual y objetiva cuyo factor de atribución será el riesgo creado. De esta manera los responsables serán el dueño o guardián de la cosa, alternativamente, teniendo la posibilidad de eximirse cada uno de su carga probando la culpa de la víctima, la pérdida real de la guarda material contra su voluntad, o el hecho de un tercero por el cual no debe responder.

CAPITULO 3:

La comunicación de venta

En capítulos anteriores, se señaló el carácter constitutivo de la inscripción en materia de automotores, que coloca a estos bienes registrables fuera del régimen general del artículo 2412° del Código Civil, además de las consecuencias que acarrea la falta de inscripción de esas transferencias, tanto al vendedor como al comprador, en razón de que mientras no se concrete la registración, aunque haya mediado entrega del vehículo, continúa siendo el enajenante que figura como titular registral. De esta forma, se han dado distintas interpretaciones doctrinarias y jurisprudenciales, que han llevado al intento de darle una solución a la temática de la responsabilidad civil del titular registral que ha enajenado su vehículo.

Además el artículo 1113° prevé distintas hipótesis en las cuales el dueño puede eximirse de responsabilidad, cuestión que la doctrina y jurisprudencia han procurado precisar la manera en que actúan esas eximentes en el caso de los automotores, punto en el cual no ha habido acuerdo sobre el alcance que ellas tienen, pese a que el legislador ha procurado establecer un mecanismo para regular su funcionamiento: la comunicación de venta.

Situación jurídica anterior a su creación

Como se analizó, previo a la creación del Régimen Automotor, los automotores eran considerados bienes muebles en base al artículo 2412° del Código Civil, por lo que con tan solo la posesión de buena fe de la cosa, que no ha sido robado o perdida, bastaba para presumir la propiedad de ella, además de conferir la responsabilidad directa por los daños

causados con la cosa que está bajo la dependencia de su dueño, de que se sirve o tiene a su cuidado.

Este era básicamente el sistema operante hasta la entrada en vigencia del Decreto-Ley del año 1958, creando un régimen de carácter constitutivo de la inscripción en materia de automotores, que ha colocado a estos bienes registrables fuera del régimen general del artículo 2412° del Código Civil, con consecuencias para la falta de inscripción de esas transferencias, tanto para el vendedor como para el comprador, en razón de que mientras no se concrete la registración, aunque haya mediado entrega del vehículo, continúa siendo dueño el enajenante que figura como titular en el registro pertinente. De esta forma es necesario insistir es que el propietario del automotor no es quien tiene su posesión, sino el “titular inscripto”, es decir la individuo que aparece registrado como tal.

Durante largo tiempo no se comprendió el cambio de régimen, y aunque se afirmaba que la inscripción del automotor era constitutiva, se sostenía que si se había entregado la cosa, el titular registral era un “nudo propietario” y que de la inscripción registral surgía una presunción iuris tantum de propiedad, que podía ser destruida por prueba en contrario. No obstante, paulatinamente se fue comprendiendo, tanto por los tribunales como por los juristas, el carácter de estas inscripciones. (Moisset de Espanés, 1992). El antiguo artículo 26° del Decreto-Ley sostenía que la falta de inscripción de la transferencia del dominio de los automotores “presumía” la responsabilidad de la persona a cuyo nombre figure inscripto el vehículo. Cabe aclarar que dicha presunción era iuris tantum, la cual era perfectamente desvirtuarle por prueba en contrario. Así los aspectos a considerar con respecto a la responsabilidad del titular inscripto por los daños causados con el automotor eran dos: el propietario del vehículo y en qué situación se encuentra frente a la víctima de un daño causado con el automotor, por un lado, y además establecer qué relaciones existen entre el titular inscripto registral (dueño) y el poseedor del vehículo en el momento del accidente

(guardián), para determinar en qué proporción debe concurrir cada uno de ellos a la reparación del daño. Los principios generales consagrados por nuestro Código Civil en materia de responsabilidad, ponen a cargo del propietario la indemnización de los daños ocasionados por las cosas que le pertenecen, en base al artículo 1113°.

El régimen de automotores sancionado debía respetar estos lineamientos y, con el propósito de destacar que el propietario es quien figura apuntado como titular y evitar que se sustentase la existencia de una transmisión sin la correspondiente inscripción, dispuso en el artículo 26° que “La falta de inscripción de la transferencia del dominio de los automotores de acuerdo con las prescripciones del presente decreto-ley presumirá la responsabilidad de la persona a cuyo nombre figure inscripto el vehículo”. Aquí es importante destacar que en la presunción configurada en esta norma, se reafirma que el titular registral es el verdadero propietario del vehículo, y por lo cual debe responder por los daños que la cosa cause. De ninguna manera es una presunción de propiedad, sino que establece una “presunción de responsabilidad” a cargo del propietario (Moisset de Espanés, 1992).

Frente a estas circunstancias, cabe preguntar que podía esgrimir el titular registral como eximente, ya que el hecho de que haya convenido a través de un acuerdo de partes efectuar la transferencia y entregado la posesión del vehículo, no era suficiente para liberarse. Todavía está a su cargo la obligación de “registrar la transmisión”, y la ley pone en sus manos los resortes para cumplirla, ya que puede petitionar ante el Registro del Automotor la inscripción de la transferencia, acompañando el contrato del que surge esta obligación.

El artículo 26° al expresar la subsistencia de una “presunción” análoga a la que pesa sobre cualquier propietario de una cosa, y con los mismos alcances que el viejo artículo 1113°, concedía a esa presunción, indicando que quien debe responder como propietario es el titular inscripto, y no otra persona.

La cuestión que ha dado lugar a distintas discusiones comenzaron a surgir en torno a si el dueño, entendido como el titular registral, era o no responsable por los daños ocasionados con el vehículo en los casos en que lo había entregado al comprador sin efectuar la transferencia registral. Esto dio lugar a dos posiciones concretas. Una de ellas sostenía la persona a cuyo nombre figura inscripto el automotor en el Registro, puede eximirse de responsabilidad frente a la víctima si ha comprometido la transferencia del automotor, y ha hecho entrega del vehículo al adquirente. Básicamente se fundamentaban en que los daños causados con vehículos encuadraban dentro de lo que era los daños provocados por los vicios o riesgos de la cosa, así el régimen de exoneración de la responsabilidad objetiva configuraba como eximentes a la culpa de la víctima, la culpa de un tercero por quien no se debe responder o caso fortuito o de fuerza mayor. Se consideraba que era injusto que el dueño registral sea el afectado por las consecuencias de los daños ocasionados con un automotor, cuando existía prueba suficiente de que ya se había desprendido de la guarda, transmitiendo la propiedad al nuevo adquirente. Si bien los adherentes a estas conclusiones admitían que eran contraria a derecho, sostenían que la solución que brindaban una solución adecuada y justa. (Moisset de Espanés, 1992)

La otra de las corrientes sostenía que el titular registral no se exonera de responsabilidad por el hecho de haber entregado la posesión del automotor al adquirente, sosteniendo que los daños producidos con automotores encuadran en lo que se denomina daños causados con las cosas. Esta tesis interpretaba de mejor manera el carácter constitutivo del régimen automotor, ya que no basaba sus fundamentos en el tipo de presunción del artículo 26°, sino en el artículo 1°, el cual imputaba la propiedad del vehículo a su titular registral. Por lo que era inapropiado sostener que el adquirente era un tercero por quien no se debía responder, ya que es imposible que este utilice la cosa contra la voluntad del enajenante, ya que el destino natural de un vehículo es la circulación y quien cede su posesión no puede

alegar de que el fin era que permaneciera guardada o depositada mientras no se efectuaba la transmisión correspondiente. La norma del artículo 1113° tiene como fin primordial mayor protección a la víctima, por lo que era impensable que el damnificado deba saber quién es el poseedor con ánimo de dominio, contando con un sistema constitutivo que reflejaba en sus registros la titularidad correspondiente. (Moisset de Espanés, 1992).

A su vez la jurisprudencia también contaba con sus fundamentos, afirmando que el titular inscripto que había enajenado su vehículo, entregando la posesión, ya no tenía la guarda del automóvil, por lo que podía ser eximido de responsabilidad. Sostenían que la responsabilidad del titular registral, podía ser excluida siempre y cuando este probare en un proceso judicial que lo hubiese enajenado y entregado la posesión con anterioridad al momento del hecho dañoso. De esta manera, se cercioraría de que dicho titular estaba imposibilitado de ejercer sobre el vehículo un poder efectivo e independiente de dirección, por haber traspasado también su condición de guardián, asignándole toda la responsabilidad al guardián por cuestiones de justicia y razonabilidad. (Cam. Esp. En lo Civil y Com. De Bs. As., 18/08/ 1980, "Morrazo, Norberto R. y otro c/ Villarreal, Isaac y otros". Recuperado el 10/10/15 de: www.planetaius.com.ar/fallos/jurisprudencia-m/caso-Morrazo-Norberto-R-y-otro-c-Villarreal-Isaac-y-otros.htm).

Su introducción legislativa

Intentando dar soluciones a las distintas líneas de pensamiento existente en la época, en el año 1983, a través de la ley 22.977, se realizan varias modificaciones, entre ellas las de la artículo 26°, "el artículo, en una redacción defectuosa e inarmónica, tendía a evitar que se diera la posesión del automotor sin gestionar la transferencia, lo que ocurría frecuentemente debido en parte al elevado monto del impuesto que gravaba la transferencia de los

automóviles usados. La amenaza de continuar siendo responsable, o de tener la presunción de serlo, no fue suficientes para regularizar las situaciones” (Musto, 2000. Página 490). En un principio se tomó una medida fiscal cuyo objetivo era desgravar la transferencia de automotores usados. Además se realizó una reforma en el artículo anteriormente citado, que en el nuevo texto corresponde al artículo 27°, realizando un agregado, que insiste en responsabilizar al titular registral que hace entrega del coche, mientras no se inscriba la transferencia, afirmando que “Hasta tanto se inscriba la transferencia el transmitente será civilmente responsable por los daños y perjuicios que se produzcan con el automotor, en su carácter de dueño de la cosa”. Sin embargo a fijado, tomando y asimilando las distintas soluciones deliberadas por tribunales y doctrinarios, una causa de eximición del titular registral, tratando alcanzar una solución más justa y flexible, adaptándose a las necesidades sociales y jurídicas de la época. En dicho artículo fija un mecanismo de comunicación de venta, conocido en la jerga como “denuncia de venta”: “si con anterioridad al hecho que motive su responsabilidad, el transmitente hubiere comunicado al Registro que hizo tradición del automotor, se reputará que el adquirente o quienes de este último hubiesen recibido el uso, la tenencia o la posesión de aquel, revisten con relación al transmitente el carácter de terceros por quienes él no debe responder, y que el automotor fue usado en contra de su voluntad”. A través de este artilugio jurídico, “se ha previsto la posibilidad de comunicar al registro la venta, como una forma de exonerarse de responsabilidad por los posibles accidentes que ocurriesen con posterioridad a esa denuncia (Moisset de Espanés, 1992. Página 119). Si bien se puede creer que a través de este mecanismo se ha creado una nueva causal de eximición que puede llegar a desvirtuar el régimen de responsabilidad que la ley impone al propietario, hay que aclarar que esto no es así. Simplemente es una regulación de las eximentes del artículo 1113° del Código Civil

Presupuestos necesarios para que opere como eximente

Es muy común, siguiendo solo la lectura del artículo 27°, afirmar que con el solo cumplimiento del recaudo fijado allí, es decir la comunicación al registro correspondiente de la venta realizada, es condición suficiente para que el titular registral quede exceptuado de toda responsabilidad civil. Por lo que es importante aclarar que esto no es apto para que el titular sea eximido por los daños. Precisamente para que el adquirente sea considerado como tercero por quien no se deba responder, el titular registral deberá acreditar haber firmado y entregado al adquirente la documentación que prevén los artículos 13° y 14°. La buena fe contractual y el cumplimiento diligente de las obligaciones, presentes en cualquier acuerdo de partes, son requisitos indispensables para que el transmitente pueda ampararse en la causal de eximición del artículo 27°. También es indispensable haber efectuado la comunicación de la venta ante el Registro correspondiente previo al hecho dañoso, la cual se realiza por medio del formulario 11, en el cual el titular deberá indicar los datos del adquirente, lugar de celebración del acto, fecha de entrega del vehículo o fecha aproximada sino la recuerda y abonar los aranceles correspondientes. Además deberá haber entregado la posesión del vehículo. Si el titular registral ha tomado estos recaudos en tiempo y forma, quedará exonerado de su responsabilidad como dueño del vehículo, por ser el guardián un tercero por el cual no se debe responder, cargando este último con todo los efectos a causa de los daños generados, y en caso de duda en el cumplimiento de alguno de los recaudos, se estará siempre a favor de la víctima, ya que su resarcimiento integral y pleno, es incondicional.

Efectos

Como se notó, uno de los resultados está proclamado en el artículo 27°, que indica que “Hasta tanto se inscriba la transferencia el transmitente será civilmente responsable por los daños y perjuicios que se produzcan con el automotor, en su carácter de dueño de la cosa.”. Es evidente que la nueva redacción normativa viene a revalidar lo dispuesto por el antiguo

artículo 26° sobre la responsabilidad del titular inscripto aun cuando haya transferido la posesión del vehículo a un tercero. Al insistir con este punto, los legisladores trataron de contrarrestar la confusión generada por las distintas interpretaciones de la doctrina y jurisprudencia, que se analizaron anteriormente, que sostenían que si el dueño se había desprendido de la “guarda”, entregándosela al adquirente del vehículo, ya no debía responder.

El principio general que sienta el artículo 1° del Decreto-Ley 6582/58 permite sostener que la denuncia de venta produce sus efectos desde la fecha de inscripción y hacia el futuro, tanto para las partes como para los terceros, por lo cual tiene valor constitutivo y no declarativo; mal puede sostenerse que la denuncia de venta tiene efectos retroactivos, en tanto ni siquiera los produce la propia toma de razón de la transferencia en el registro.

Para comenzar con la interpretación de los efectos del presente dispositivo, es loable aclarar que el mecanismo debe sistematizarse con los presupuestos contenidas en el artículo 15°, que luego de enunciar que la solicitud de inscripción de la transferencia de un automotor puede ser efectuado por cualquiera de las partes contratantes, es decir tanto por el vendedor como por el comprador, también complementa que “No obstante, el adquirente asume la obligación de solicitarla dentro de los diez días de celebrado el acto, mediante la presentación de la solicitud prescripta en los artículos 13° y 14°”. Aquí se infiere claramente que el nuevo artículo 15°, también modificado por la ley 22.975, concede un plazo de diez días desde la celebración del acto jurídico para su registración, por lo que queda deducido que el adquirente tiene permitido durante ese haga uso del automotor, ya sea porque el enajenante lo autorice expresamente o porque que lo haga tácitamente entregándole la tarjeta verde, documento necesario par a poder circular. Por lo que se puede afirmar una vez realizada la venta y entregado el vehículo, mientras el comprador dentro de los diez días estipulados por el artículo 15°, no realice la inscripción correspondiente, es decir que todavía no se a transformado en propietario registral, el mismo debe ser considerado como un tercer por

quien el todavía titular registral no debe responder. Pasado dicho plazo, sin que el acto inscriptorio no se allá llevado a cabo, el vendedor será responsable, siempre y cuando no haya tomado las diligencias correspondientes, es decir haber peticionando por su parte la transferencia o bien realizado la denuncia de venta. Si bien la ley no estable de manera expresa quien es responsable durante el plazo de diez días, se puede inferir que la norma ha fijado este plazo como una etapa inscriptoria, ya que el dueño no responde por los daños del otro contratante, a quien entregó el vehículo para cumplir con las obligaciones que surgen del acuerdo celebrado. Sería totalmente injusto, que el contratante que ha sido diligente en su actuar cargue con la responsabilidad. (Moisset de Espanés, 1992)

Cabe aclarar que la comunicación de venta solo operará la revocación de la autorización para circular con el automotor, si el titular la hubiese otorgado, una vez transcurrido el término fijado en el artículo 15° sin que la inscripción se hubiere peticionado. Si bien también es potestad del vendedor peticionar la transferencia, es claro y evidente que en la práctica los formularios firmados quedan en poder del adquirente por lo que nada puede presentar el

Otro de los efectos fundamentales es que una vez realizada la denuncia de venta, se produce una revocación de la autorización para circular con vehículo, sumado a que pasado 30 días sin que la inscripción se hubiese solicitado, importará un pedido de secuestro de bien. Si el domicilio es desconocido, el registro debe disponer directamente la prohibición de circular y el secuestro del vehículo. “El sistema de la ley, aunque parezca excesivo, tiene su motivación en la necesidad de mantener constantemente actualizado el registro, de tal modo que se pueda individualizar sin dilación al responsable.” (Musto, 2000. Página 487).

Si bien el Decreto-Ley fija el secuestro del automotor como medida a la falta de realización de la transferencia pertinente, en la práctica dicha situación no ocurre. En el tercer párrafo del nombrado artículo se estipula que “El automotor secuestrado quedará bajo

depósito, en custodia del organismo de Aplicación, quien lo entregará al adquirente cuando acredite haber realizado la inscripción y previo pago del arancel de rehabilitación para circular y de los gastos de estadía que hubiere ocasionado”. Como se difiere la ley le da la facultad para secuestrar el vehículo a la autoridad de aplicación, cuestión que jurídicamente no puede llevarse a cabo sin la intervención de la justicia por medio de juez competente. Esta tipo de delegación de facultades a un organismo administrativo es considerada inconstitucional. (Moisset de Espanés, 1992).

Para el secuestro del vehículo, la autoridad de aplicación, es decir Dirección Nacional de los Registros Nacionales de la Propiedad del Automotor y de Créditos Prendarios, por si misma no cuenta con la potestad para secuestrar vehículos por si sola. Sumado a esto la autoridad de aplicación no posee los medios para la ubicación del vehículo a secuestrar, ni de lugares físicos aptos para su custodia.

Es interesante en este tema un fallo, en la cual el tribunal condena al titular registral, pese a haber realizado la correspondiente denuncia de venta, por considerar que era inaplicable la eximente del artículo 27°, sosteniendo que la autoridad de aplicación no había secuestrado el vehículo, como lo exige la norma, y consideró que la revocación de la autorización para circular no es oponible a terceros, menos a la víctima. (C. Civ. Com. Y Trabajo Villa María, 23/09/88. Autos “Gil, Roberto c/ Ferrario, Enrique”). De esta manera, criticando esta postura, el secuestro de un bien no es facultad que deba dejarse a la autoridad de aplicación. Dicha medida debe ser arrogada por el tribunal competente. Inclusive en base a este deber que la ley la asigna, los particulares podrían llegar a demandar al registro o a la autoridad de aplicación por no haber realizado el secuestro correspondiente. La Cámara responsabilizó al titular que cumplimento con los requisitos en tiempo y forma, por una omisión del registro que a la vez no puede secuestrar el automotor por carecer de los medios específicos. (Moisset de Espanés, 1992).

Otro punto no menos importante y de escasa investigación, es la cuestión que se presenta en torno a los impuestos y tasas que gravan el automotor, frente a la transferencia del mismo. Está claro que una vez realizado el acto inscriptorio de la transferencia, no surge ninguna cuestión, ya que se produce la mutación del obligado al pago de los mismos. Caso contrario, es cuando surgen las problemáticas del caso. Primero se hace indispensable aclarar que los impuestos y tasas, ya sean municipales, provinciales o nacionales, son obligaciones reales, más conocidas como “propter rem”, cuya existencia se da en razón o con motivo de una relación de dominio o posesión sobre una cosa. Así el vínculo de la obligación con la titularidad del derecho real o la posesión de una cosa es requisito primero para que la obligación pueda generarse. “no es el derecho real o la relación posesoria sobre un objeto lo que estrictamente da nacimiento a la obligación propter rem, sino que ésta se genera en virtud de un evento adicional, que sumado a dicha situación de señorío, es considerado por la norma jurídica como el presupuesto de hecho apto para hacer nacer la obligación” (Pizarro y Vallespinos, 1999. Página 80).

Por otra parte son dos los caracteres que identifican a este tipo de obligaciones: la ambulatoriedad y la facultad de abandono de la cosa. En cuanto al primero se afirma que la calidad de acreedor o de deudor se funda sobre una relación de dominio o de posesión sobre una cosa, por lo que al transmitirse la propiedad o posesión de la cosa a un tercero también se transfiere la calidad de acreedor o de deudor. “La obligación nace, de tal modo, con sujetos perfectamente determinados pero éstos pueden ambular hasta el momento en que opere su extinción como consecuencia de las sucesivas transmisiones del dominio o de la posesión que puedan producirse hasta entonces” (Pizarro y Vallespinos, 1999. Página 81)

Por otra parte, la facultad de abandono es el otro carácter tipificante, por la cual el deudor se libera de la obligación haciendo abandono de la cosa, ya sea porque la transfiere o porque otro toma posesión de la cosa, o porque se pierda o se destruya. Sin embargo esta

autoridad no está presente en todos los supuestos de obligaciones reales. Cabe recordar que el artículo 2607° del Código Civil, cuando trata la extinción del dominio, sostiene que “se pierde desde que se abandone la cosa, aunque otro aún no se le hubiese apropiado”. Sin bien esta norma es aplicable a los bienes muebles, la misma no es viable en materia automotores, debido a que con el sistema de inscripción constitutiva el titular registral mantendrá su derecho de propiedad, por lo que el mero abandono del bien no liberará al titular registral de las obligaciones ambulatorias. Sin embargo el Decreto-Ley regula en los artículos 28° y 29°, la posibilidad de que el propietario de dar de baja el vehículo por retirarlo del uso o por desarme del mismo, en base al principio de especialidad tratado en capítulos anteriores. Sin embargo, este procedimiento se realiza registralmente, por lo que se le va a exigir para poder realizar dicho acto, el pago de las obligaciones adeudadas hasta el momento.

Frente a esta problemática impositiva, fue que el año 1999 fue sancionada la ley 25.232, cuyo objeto fue la modificación del artículo 27° de la ley 22.977, la cual incorpora en el último párrafo que “Además los registros seccionales del lugar de radicación del vehículo notificarán a las distintas reparticiones oficiales provinciales y/o municipales la denuncia de la tradición del automotor, a fin de que procedan a la sustitución del sujeto obligado al tributo (patente, impuestos, multas, etcétera) desde la fecha de la denuncia, desligando a partir de la misma al titular transmitente.”. Claramente dicho agregado avanza más allá de la responsabilidad civil por los daños causados con el automotor. En consecuencia, le otorga también a la denuncia de venta la potestad de sustituir al titular transmitente de su responsabilidad tributaria, inclusive citando parcialmente a las distintas cargas (impuestos, multas, etc).

Si bien el objetivo del legislador fue claro al momento de su redacción, esto ha generado desconciertos con el derecho tributario. Por un lado según lo expresado en el artículo 265° del Código Tributario de la Provincia de Córdoba sostiene que “Son

contribuyentes del Impuesto los titulares de dominio ante el respectivo Registro Nacional de la Propiedad Automotor, de los vehículos automotores y acoplados y los usufructuarios de los que fueran cedidos por el Estado para el desarrollo de actividades primarias, industriales, comerciales o de servicios que, al momento establecido para el nacimiento del hecho imponible, se encuentren radicados en la Provincia de Córdoba.

Son responsables solidarios del pago del impuesto: 1) Los poseedores o tenedores de los vehículos sujetos al impuesto; 2) Los vendedores o consignatarios de vehículos automotores y acoplados nuevos o usados”. Aquí se identifica claramente a terceros como responsables solidarios del pago del tributo, ya sean poseedores o tenedores. Sin embargo en el artículo 262° afirma que “El hecho imponible cesa, en forma definitiva: a) Ante la transferencia del dominio del vehículo considerado...” el cual opera a partir de la inscripción de dicho acto, y que “La denuncia de venta no produce los efectos previstos en el presente artículo”.

En un primer análisis se evidencia que ambos ordenamientos determinan al sujeto obligado al tributo a través de la titularidad registral, surgida de las inscripciones en los Registro de la propiedad automotor, entrando en una colisión con lo normado por la ley 25.232. Si bien se podría decir que esta última legislación altera principios generales en materia de potestad tributaria, ya que, en común acuerdo con el artículo 75°, inciso 2° de la Constitución Nacional, las provincias se reservan todo el poder no delegado a la nación, siendo la materia impositiva una de las no delegadas, por lo que, provincias y municipios, poseen la facultad de crear o modificar contribuciones directas, en ejercicio de su autonomía.

Sin embargo los órganos jurisdiccionales, han tomado un criterio razonable y equitativo. La jurisprudencia ha mantenido un criterio mayoritario que habilita a quien se desprende de la posesión de un automotor, eximirse, no solo de su responsabilidad civil, sino también de ser legitimado pasivo de un apremio por patentes adeudadas de dicho bien. Así

fue como se ha declarado la inconstitucionalidad de la normativa del Código Tributario de la Provincia de Córdoba, que asevera que la denuncia de venta regulada por el régimen automotor, efectuada por el titular registral, no lo libera de las cargas impositivas, fundándose en que se confronta con lo regulado por una ley federal, violando un principio constitucional como es el de la supremacía de las leyes. De esta manera se desestimó la demanda del fisco provincial, por considerar inconstitucional el precepto de la norma impositiva que sostiene que para el cese del hecho imponible, la denuncia de venta no es motivo suficiente. Entre sus argumentos, uno de los principales para el quid de la cuestión, se sostuvo en que si bien la provincia conserva la potestad de legislar sobre a la determinación del impuestos automotor, sus intereses, cobro y demás, queda excluido todo lo referente al dominio en sí mismo, su extinción y transformaciones, además de la regulación específica que rige sobre la denuncia de venta y sus efectos, lo cual es materia legislativa atinente al Congreso. (Fuente: “Inconstitucionalidad de cargas fiscales por venta de rodados”. 03/03/08. Recuperado de: <http://comercioyjusticia.info/blog/justicia/inconstitucionalidad-de-cargas-fiscales-por-venta-de-rodados/>). Inclusive en otra provincias, en las cuales sus códigos tributarios son similar al local en su contenido, han tenido criterio similar, aduciendo así, que “si la denuncia de venta pone de manifiesto mediante acto registral con fecha cierta, que el titular registral puede exonerar su responsabilidad civil como dueño, con menos razón se lo podría responsabilizar por el pago del tributo adeudado cuando el vehículo es usado contra su voluntad” (S.T.J.R.N. “Dirección General de Rentas c/ V., C. A. s/ Ejecutivo s/ Casación” Expte. N° 24778/10. Recuperado el 18/10/15 de: <http://www.jusrionegro.gov.ar/inicio/jurisprudencia/ver.jurisprudencia.php?id=37064&voces=capitalizacion+de+intereses&texto=&caratula=&sumarios=&referencias=&sentencias>)

Como se induce claramente, dentro del sistema deficitario de transferencia del automotor, no es justo hacer caer toda la responsabilidad por la no sustitución del obligado al

tributo, al transmitente del vehículo, cuando es el propio organismo de aplicación, con sus omisiones e incumplimientos normativos, es quien contribuye a que se desencadenen los problemas impositivos en las operaciones con automotores que no formalizan su registración, el cual debe tener como fin primordial dar certeza de las inscripciones obrantes. “la Ley pone en cabeza del registro automotor el deber jurídico de notificar la denuncia de tradición del automotor al ente fiscal del lugar de radicación del mismo, así que, pues, al contribuyente le basta con efectuar esa denuncia ante el registro para quedar liberado de la calidad de sujeto pasivo del tributo, sin perjuicio, claro, de la responsabilidad que pudiera caber al organismo registral y/o a sus funcionarios por haber infringido ese deber” (Cám. De Apel. En lo C., C., L. y de M.. 07/04/2009. “Municipalidad de Plottier C/ Garrido Pablo Adrian S/ Apremio”)

Por otra parte la demanda ejecutiva intentada por un tributo sobre un automotor, incoada con posterioridad a la denuncia de venta, no luce viable a derecho por inexistencia de causa que legitime la obligación, puesto que a la fecha de devengado el tributo con motivo de la ejecución, el accionado había perdido la guarda material y jurídica del bien. Consecuentemente, la persona que denuncia la venta de su automotor, queda eximida de las obligaciones que surgen con motivo de la titularidad del rodado (patentes, impuestos, multas, etc.), máxime cuando se ha perdido la guarda material y jurídica (C. C. y C. de Córdoba “Municipalidad de Córdoba c/ Pera de Perazolo, Rosa B.”. 11/08/2005).

“Con la incorporación del último párrafo al art. 27 del decreto ley 6582/58- no se avanzó sobre potestades privativas de las Provincias, sino que se reguló una materia delegada a la Nación (art. 75 inc. 12 CN) por ser de derecho común (éste es el régimen de propiedad automotor), donde, luego de la enunciación que la ley engloba como “tributos” (patentes, impuestos, multas, etcétera) impone la obligación a la autoridad de aplicación y Registros seccionales de poner en conocimiento de las autoridades provinciales y/o municipales la

sustitución del obligado tributario.” (Cám. De Apel. En lo Cont. Adm. “Fisco de la Provincia de Buenos aires C/ Chari Hilda S/ Apremio”, expte. Nº 12/2006. 20/03/2007)

Es tan la relevancia y el imperio de la ley 22.575, que se han presentado situaciones en las cuales se ha solicitado la falta de personería pasiva en las demandas ejecutivas, por parte del titular registral que ha realizado previamente la denuncia de venta, desmembrando en cierta forma el carácter abstracto de los títulos de deuda emitidos por municipalidades o dirección de rentas y al principio general la improcedencia del análisis de la causa de la obligación en cuanto tal examen resulta incompatible con el reducido margen cognoscitivo de una demanda ejecutiva. Reiterada doctrina y jurisprudencia son coincidentes en sostener que, en el proceso de ejecución, no son admisibles las controversias basadas sobre el origen del crédito, que la discusión se limita a las formas extrínsecas del título, pero que tal rigorismo formal cede cuando de las propias constancias de la causa se desprende en forma manifiesta y sin que requiera de mayores demostraciones, que la deuda cuyo cobro se pretende, es inexistente. Así se ha argumentado que “la procedencia de la excepción de falta de legitimación pasiva —defensa, en realidad, de naturaleza causal— cuando palmariamente surge de las actuaciones la inexistencia del hecho imponible, entre ellos caso de apremios por falta de pago de patentes del automotor y de multas fijadas, cuando se concernieran al periodo posterior a la denuncia de venta en el Registro de la Propiedad Automotor” (Cám. De Apel. En lo C., C., L. y de M.. 07/04/2009). Además Existen antecedentes del más Alto Tribunal de Justicia de la Nación que han flexibilizado el rigor de los principios del derecho tributario y han permitido soslayar la prohibición de adentrarse en la legitimidad de la causa de la obligación cuando, de la aplicación extrema del rigor formal, se menoscaban derechos constitucionales. (CSJN, Causa D. 461 XXII, “DGI c/ Ángel Paolo”; “Fallos”, 317:1400 y 318:1151)

En cuantos efectos procesales, podría decirse que el damnificado, si bien podrá dirigir su reclamo judicial, al titular como dueño y al adquirente como guardián, en concordancia con el apartado 1113° del Código Civil, el propietario registral podrá oponer en el proceso judicial la denuncia de venta correctamente formulado en el Registro, por lo que deberá ser desestimado como responsable.

Alternativas del titular registral

Luego de haber realizado un detalle pormenorizado de los efectos de la comunicación de venta, se hace necesario indagar acerca de algunas situaciones que se le presentarían al titular registral, en caso acaecido de un hechos dañoso generado por el adquirente del vehículo del cual ya no tiene su guarda material, y sumado a esto, no ha realizado la denuncia de venta.

La negligencia del titular inscripto, que tenía en sus manos los resortes para instar la mutación registral, lo perjudica a él mismo, y no debe ser soportada por la víctima del hecho dañoso. La víctima podrá dirigir su acción contra el que conducía el vehículo, basado en la propia culpa del conductor, es decir en su responsabilidad directa del artículo 1109° del Código Civil, contra el poseedor actual en el caso de que sea una persona diferente a la del conductor, que actúa como guardián de la cosa y también contra el titular inscripto, que es su propietario, conforme al artículo 1113° del mismo cuerpo normativo.

Suele suceder con frecuencia que en los contratos por los que se promete la transferencia de un automotor se expresa que el adquirente toma a su cargo el resarcimiento de los daños que se causen con el automotor, a partir del momento en que se le entregue la posesión del vehículo. Este tipo de acuerdos es totalmente valido, pero solo frente las partes, no para las víctimas. De esta manera, si el titular inscripto es condenado y se ve obligado a

pagar los daños, podrá luego dirigirse contra el adquirente, y reclamar íntegramente la restitución de lo que tuvo que desembolsar. Por otro lado, suponiendo que no exista un hecho dañoso, el vendedor podría solicitar por vía judicial la inscripción a nombre de la demandada, o también podría el actor resolver el contrato y exigir el pago de daños y perjuicios contra la devolución del vehículo. Hay que decir que estas opciones no son muy comunes en la práctica por los gastos que implicaría un proceso judicial.

También se intentando equiparar los efectos de una denuncia policial de venta con la comunicación de venta registral. Hay que aclarar que la exposición policial tiene por objeto dejar constancia de una declaración unilateral al igual que la denuncia de venta, pero no existe norma alguna que le atribuya las consecuencias asignadas por ley a la denuncia hecha en el Registro. Las exposiciones policiales son simples manifestaciones de una de las partes efectuadas sin posibilidad de contralor por la contraria y, esencialmente sin comprobación por la autoridad que la recepta, de manera que mientras ellas no encierren la comisión de un delito quien expone puede formular lo que le parezca ya que no existirá comprobación ni inmediata ni mediata por la autoridad. “La exposición policial, aunque haya sido hecha ante el oficial de policía y asentada en acta labrada en los libros de la comisaría no puede tenerse por exacta en juicio, no hace fe contra terceros y solo puede invocarse, a título de confesión extrajudicial contra el propio exponente” (Cám. Civ. De La Plata. “Arcidiacono, Juan Ramón C/ Cufre, Mónica Patricia S/ Daños y Perjuicios”. 10/12/1991). Como conclusión se puede sostener que la denuncia efectuada ante la policía no puede, por sí misma, conllevar similares efectos a la denuncia de venta prevista en el sistema registral automotor, por lo que en consecuencia, no la sustituye.

Ahora bien, un punto de importante relevancia es analizar que posibilidades le cabe argumentar al titular registral que no ha realizado la denuncia de venta previa al hecho dañoso. La víctima al presentarse a la jurisdicción, con el objeto de obtener la reparación de

los daños sufridos por un accidente vehicular. Intentada la acción contra el propietario del vehículo como obligado a la reparación de daños y perjuicios derivados de un accidente de tránsito, que lo tuviera como protagonista responsable en su carácter de dueño de la cosa, corresponde preguntarse si resulta viable eximirlo de responsabilidad si no efectuó la comunicación de venta con anterioridad al hecho. El titular del dominio que ha efectuado ante el registro la denuncia de haber hecho tradición del vehículo se reputará que el adquirente o quienes de este último hubiesen recibido el uso, la tenencia o posesión de aquél, revisten con relación al transmitente el carácter de terceros por quienes él no debe responder y que el automotor fue usado en contra de su voluntad. La eficacia legal de tal medio se dirige, esencialmente, a relevar a quien el registro indica como propietario de la necesidad de demostrar que ha perdido la disponibilidad material del automotor con motivo de su venta, al haberlo entregado a terceros. Este principio de responsabilidad del titular registral, no es absoluto, y acepta la posibilidad de prueba en contrario. El titular de un vehículo que fue vendido a un tercero, puede exonerarse de responsabilidad si realizó la denuncia de venta ante el Registro de la Propiedad Automotor o si prueba fehacientemente haber perdido la guarda del mismo antes de que acaeciera el hecho ilícito.

Los efectos que la ley 22.977 atribuye a la denuncia no excluyen la posibilidad de acreditar en el juicio de manera fehaciente que el titular registral ha perdido la guarda del vehículo con anterioridad al suceso que genera su responsabilidad y permiten que se evalúe en un proceso concreto si subsiste la responsabilidad que le atribuye la primera parte del apartado 27°. En una interpretación de la ley es proteger al vendedor frente a la omisión negligente del comprador en efectuar la transferencia de dominio. En tal sentido debe destacarse que, si la ley exonera de responsabilidad a quien efectúa una denuncia unilateral de venta, cuya sinceridad no es objeto de comprobación, no cabe privar del mismo efecto a quien demuestra efectivamente que se encuentra en idéntica situación, es decir que no

dispone del vehículo por haberlo enajenado y hallarse el automotor en poder del adquirente o de terceros que de éste hubiesen recibido el, uso, tenencia o posesión. Esa solución se corrobora si se advierte que la ley no establece una presunción iuris et de jure de que el propietario que no denunció haber vendido y entregado el automotor, conserva su guarda, por lo que configuraría un exceso ritual privar al titular registral de la posibilidad de demostrar si concurre tal extremo. (C. S. J. N. “Camargo, Martina y otros c/ San Luis, Provincia de y otra”. 21/05/2002. Recuperado el 20/10/15 de: <http://www.oocities.org/ar/arbitelli/cscamargo.htm>). En síntesis, a la luz del artículo 1113° 2da parte del Código Civil, quien figura como titular registral de un vehículo vendido a un tercero puede exonerarse de responsabilidad si realiza la denuncia en el Registro de la Propiedad Automotor o si se prueba fehacientemente haber perdido la guarda del mismo antes de que acaeciera el hecho dañoso (culpa de un tercero por quien no debe responder). De esta manera, se configuraría como excepción la falta de legitimación para obrar opuesta por el propietario registral, valorando la prueba producida en el caso concreto, cuya finalidad será comprobar el desprendimiento de la guarda y posesión del vehículo con anterioridad al hecho ilícito, como eximente de su responsabilidad civil. Si la ley exonera de responsabilidad a quien efectúa la denuncia unilateral de venta, no cabe privar del mismo efecto a quien demuestra efectivamente que se encuentra en idéntica situación, es decir que no dispone del vehículo por haberlo enajenado y hallarse el automotor en poder del adquirente o de terceros que de éste hubiesen recibido el uso, tenencia o posesión.

Se importante aclarar que la sola prueba testimonial no será suficiente para lograr la configuración de la eximente. Así, a modo de ejemplo, se puede citar algunos elementos probatorios que pueden considerarse elementales: la existencia de un boleto de compraventa del que surja la entrega del automotor a un tercero, anterior al hecho ilícito que diera lugar al accidente; la presencia del formulario 08 de uso y práctica por el Registro Nacional de la

Propiedad Automotor a los fines de instrumentar su transferencia, con firmas debidamente certificadas; la entrega del automotor a una agencia habilitada para la compraventa-consignación de automotores.; constancias de una causa penal de las que se desprende la indagatoria del autor del hecho, quien denuncia como propietario a un tercero ajeno a la inscripción registral. (Cám. C. y C. de Mar del Plata “Lara irma c/ Velasquez Marcos y otros s/ daños y perjuicios”. 15/4/04).

Ahora bien, esto lleva también a indagar qué responsabilidad por daños cabe al adquirente “denunciado” que no tenía el poder sobre la cosa, ni se servía de ella al momento del hecho ilícito, situación muy común en la actualidad, que surge cuando se dan sucesivas ventas sin que se llegue a la inscripción registral. El dueño, titular registral, se libera con la denuncia de venta, pero nada se indica en forma expresa que el denunciado pase a detentar la condición de “dueño” a los efectos de la responsabilidad, sólo que este o quienes de este último hubiesen recibido el uso, la tenencia o la posesión, se reputan, con relación al transmitente, el carácter de terceros por quienes él no debe responder y que el automotor fue usado en contra de su voluntad. La norma no permite afirmar que sea el adquirente-denunciado quien pasa a ocupar la posición jurídica de propietario, sino más bien que el titular registral deja de ser responsable, con lo cual dicha responsabilidad se traslada al guardián. Y si bien puede sostenerse que sea el denunciado quien detenta ese carácter como poseedor de la cosa, ello es sólo una presunción desvirtuable por prueba en contrario, por cuanto no existe disposición legal que así lo impida. Si tales reparos son válidos para eximir al titular inscripto, nada impide que resulten aplicables al adquirente denunciado, desde la ley no lo sindicada como dueño, resultando entonces excesivo imputar responsabilidad civil a quien puede acreditar fehacientemente que se ha desprendido de la guarda. (S. C. Mendoza “Uriarte de Rodríguez, María c/ Díaz Alegre Mauricio y otro”. 09/05/1996. Recuperado el 20/10/15

de: <http://www.planetaius.com.ar/fallos/jurisprudencia-u/caso-Uriarte-de-Rodriguez-Maria-c-Diaz-Alegre-Mauricio-y-otro.htm>)

Se puede concluir que antes de las modificaciones introducidas por la ley 22.977, un importante sector de la doctrina y jurisprudencia nacionales tendía a distinguir la responsabilidad de su “dueño”, de la del “guardián”, eximiendo al primero cuando había entregado el vehículo a fin de transmitir la propiedad, aunque no se hubiese producido la transferencia, por no haberse practicado la correspondiente inscripción. Dicha controversia ha quedado superada por la insistencia del nuevo texto del artículo 27° en responsabilizar al propietario registral, aunque haya entregado el vehículo, mientras la transferencia del dominio no se haya concretado. Así, si vencen los plazos legales sin que se peticione la inscripción el titular registral seguirá siendo responsable, salvo que pruebe por vía registral o en un proceso judicial de manera certera y fehaciente el uso contra su voluntad, causal de eximición prevista en el artículo 1113° del Código Civil. Sin embargo, la ley en un principio no legislo sobre las cuestiones impositivas relacionadas a la problemática, cuestión que si bien la jurisprudencia trato de resolver, expandiendo los efectos civiles a los impositivos, situación que con la sanción de la ley 22.575 recibió la aceptación normativa. De esta manera a partir de la fecha de la denuncia, el titular transmitente queda desligado de su obligación de pagar los tributos municipales y provinciales y los impuestos nacionales referidos al automotor vendido. Dicha circunstancia también fue foco de críticas por parte del derecho tributario de distintas provincias, situación que como se analizó, triunfa el principio de superioridad de las leyes, aunque en la práctica, sea necesario el estudio del caso concreto.

CAPITULO 4:

Nuevo Código Civil y Comercial de la Nación

Este nuevo cuerpo normativo introduce varias modificaciones importantes sobre el régimen vigente en materia de responsabilidad civil, con el objetivo principal de asimilar reglas y soluciones. El fin aquí no es analizarlas pormenorizadamente ya que escapa al objetivo de la investigación, pero si amerita mínimas consideraciones, en relación a la problemática planteada.

Modificaciones introducidas

En base al proyecto del nuevo Código Civil y Comercial, el cual entró en vigencia el 1° de Agosto de 2015, se ha reemplazando el artículo 1113° por el artículo 1757° que expresa que “Toda persona responde por el daño causado por el riesgo o vicio de las cosas, o de las actividades que sean riesgosas o peligrosas por su naturaleza, por los medios empleados o por las circunstancias de su realización. La responsabilidad es objetiva. No son eximentes la autorización administrativa para el uso de la cosa o la realización de la actividad, ni el cumplimiento de las técnicas de prevención.”. En el mismo vemos que se ha suprimido el daño “causado con las cosas”. En dicho articulado del Código Civil y Comercial, se reduce a estipular, de la misma manera que en la segunda parte del segundo párrafo del artículo 1113° del presente Código Civil, el régimen de responsabilidad civil derivada del daño causado por el riesgo o vicio de una cosa.

Si bien es cierto, que en el nuevo articulado no enumera las eximentes de la responsabilidad, tenemos el artículo 1758° que dice que “El dueño y el guardián son

responsables concurrentes del daño causado por las cosas. Se considera guardián a quien ejerce, por sí o por terceros, el uso, la dirección y el control de la cosa, o a quien obtiene un provecho de ella. El dueño y el guardián no responden si prueban que la cosa fue usada en contra de su voluntad expresa o presunta”. Aquí se infiere que la nueva redacción ha dejado de lado las posibles interpretaciones que surgían a la responsabilidad concurrente o excluyente del dueño o guardián, consagrando una responsabilidad conjunta. Por otra parte, los accidentes de automotores, cualquiera sea la forma y modo en que se produzcan, caen bajo la órbita de los estos articulados, además de que ello surge también de lo establecido por el artículo 1769° que de manera expresa asigna dicho régimen sosteniendo que “Los artículos referidos a la responsabilidad derivada de la intervención de cosas se aplican a los daños causados por la circulación de vehículos”.

En caso de actividad riesgosa o peligrosa responde quien la realiza, se sirve u obtiene provecho de ella, por sí o por terceros, excepto lo dispuesto por la legislación especial sostiene que frente al factor objetivo de responsabilidad el agente se libera demostrando la causa ajena, de un tercero o de la víctima. A la vez, para eximirse de responsabilidad, total o parcialmente, el hecho de un tercero por quien no se debe responder debe reunir los caracteres del caso fortuito o fuerza mayor, términos utilizados en el nuevo código como sinónimos. También se dispensan de responsabilidad el dueño y el guardián de la cosa riesgosa cuando esta fue usada en contra de su voluntad expresa o presunta, situación similar estipulada en el anterior código civil.

Según Anteproyecto de Código Civil y Comercial de la Nación en los fundamentos del proyecto del Nuevo Código Civil y Comercial, se ha decidido estudiar en forma conjunta a la responsabilidad contractual y la extracontractual, lo que tendrá impacto directo en varios aspectos que hasta el momento tenían soluciones diferentes. En materia del daño se mantiene la categorización tradicional de patrimonial o extrapatrimonial, y se incorpora la pérdida de

chance, la cual no tenía tratamiento legislativo. También se extiende la lista de los legitimados activos para reclamar daño moral. Si bien se mantiene en gran medida el principio tradicional sobre la carga de la prueba, resulta interesante la incorporación de la facultad de los jueces de distribuir la carga de la prueba entre las partes del proceso. El plazo de prescripción único y aplicable a todas las hipótesis de reclamos de daños y perjuicios es de tres años.

También, el nuevo Código regula de forma diferenciada y pormenorizada distintas situaciones que de modo expreso quedarán regidas por la responsabilidad objetiva (responsabilidad por actividad riesgosa, por incumplimiento de una obligación de resultado, por daños causados en forma grupal, etc.), e incorpora normas de derecho internacional privado sobre jurisdicción y ley aplicable para casos de responsabilidad civil. (Lorenzetti, Highton de Nolasco y Kemelmajer de Carlucci, S.F.)

Es importante señalar, la introducción del denominado riesgo circunstancial de la actividad desarrollada. Este riesgo circunstancial es significativamente más extenso que el derivado de la naturaleza de los medios empleados, ya que estos son tan sólo una de las circunstancias que pueden tornar riesgosa a una actividad. Además, existen otras circunstancias, de tiempo, modo y lugar, que no son precisamente instrumentales y que razonablemente no pueden ser excluidas o tratadas de manera diferente.

Por lo que en base a la nueva legislación, se puede sostener que una actividad es riesgosa cuando por su propia naturaleza, por los medios utilizados, o por los contextos de su realización concibe una significativa probabilidad de riesgo o peligro para terceros, ponderable conforme a lo que regularmente sucede según el curso normal y ordinario de las cosas. Se trata de actividades que por lo general son consentidas por la utilidad social que representan, pero que devienen dañosas para terceros. Así, el carácter riesgoso de la actividad

deviene de su relevante peligrosidad intrínseca o extrínsecas, instrumentales, de persona, tiempo y lugar.

De esta forma, se ha ampliado el espectro de lo atinente a la teoría del riesgo creado, dándole mayor jerarquía a la responsabilidad objetiva. En un análisis particularizado puede alegar que las actividades riesgosas por su naturaleza van a ser aquellas que conforme al curso normal y ordinario de las cosas resultan intrínsecamente peligrosas por sí mismas, cualesquiera sean las circunstancias bajo las cuáles se realizan. Las actividades peligrosas por las circunstancias de su realización serán aquellas que pese a no revestir un peligro regular o constante, las modalidades de tiempo, modo y lugar la tornan especialmente peligrosa. Y finalmente la actividad es riesgosa por los medios empleados cuando normalmente es inofensiva, pero adquiere tal peligrosidad relevante por la utilización o empleo que una persona hace de mecanismos, instrumentos, aparatos o sustancias que son peligrosas por la velocidad que desarrollan, por su naturaleza explosiva o inflamable, por la energía que dominan, por el lugar extraño en que se encuentran o por otras causas análogas. (Pizzaro, 2015)

Otro punto al cual hace referencia el nuevo Código Civil y Comercial es en relación al modo constitutivo en relación a los bienes registrables. El artículo 1892°, prescribe que “La inscripción registral es modo suficiente para transmitir o constituir derechos reales sobre cosas registrables en los casos legalmente previsto”. Si bien se ha hecho referencia al modo de adquisición de derechos reales con régimen inscriptorio, “dicha redacción es insuficiente, ya que aunque genéricamente pareciera remitir al régimen automotor, no precisa con claridad meridiana el carácter constitutivo y obligatorio de la inscripción del dominio en materia de automotores, que se materializa en el registro y que antes de la inscripción, el negocio jurídico no produce efecto de cambio de titularidad del derecho real, ni entre las partes ni tampoco para los distintos terceros” (Los automotores en el nuevo Código Civil y Comercial

y otras cuestiones. 17/07/15. Recuperado el 25/10/15 de: <http://www.ceid.org.ar/#!Los-automotores-en-el-nuevo-C%C3%B3digo-Civil-y-Comercial-y-otras-cuestiones/cfj3/55a9425d0cf25b8bf7ebc012>).

En síntesis se puede sostener que en relación a los distintos principios registrales ninguno de ellos sufre modificación alguna, debido a que el régimen automotor no es modificado por el nuevo Código. El mismo no lo altera, por el contrario lo consolida. Pero en nuestras distintas apreciaciones, hemos observado como si existen distintas normas, que en su aplicación en trámites registrales del automotor, deben ser tenidas en consideración, por cuanto, no inciden en cuestiones generales, pero si en particular en el trámite que se trate. Aunque el nuevo cuerpo normativo no ha modificado expresamente el régimen automotor, sí ha incorporado normas, que inciden en el tráfico comercial y la registración de automotores, y que deben ser consideradas por los actores del sistema registral (Encargados, empleados de Registros, Funcionarios de la Dirección Nacional, abogados, escribanos, contadores, mandatarios, comerciantes) en cuanto a su aplicación. En cuanto a la responsabilidad civil, se apuntala la responsabilidad objetiva por el riesgo creado, sin someter a modificación a las exigencias del dueño o guardián, por lo cual la comunicación de venta sigue cumpliendo con su función registral e impositiva.

Conclusiones Finales

En la actualidad la responsabilidad civil es admitida como un instrumento jurídico tendiente a proteger a la víctima del daño. El objeto de la responsabilidad civil hoy se ubica en la prevención y en la reparación del daño; no exactamente en la punición del responsable. Interesa sobre todo, la persona del ofendido, y se intenta a través de la responsabilidad brindarle la debida tutela jurídica. El punto interés se ha trasladado al daño y desde él se derivan las soluciones pertinentes, debiendo repararse todo daño sufrido injustamente.

En este sentido una de las inquietudes notables ha sido la de aligerar la carga probatoria del lesionado en su patrimonio con el fin de restituir un equilibrio afectado por la masividad y la producción anónima de daños.

Los factores de atribución objetivos predominantes son el riesgo creado, la garantía y la equidad, cuya característica es fundar la responsabilidad civil sobre parámetros de esa naturaleza, con total abstracción y exclusión de la idea de culpabilidad. Dicha visión favorece enfáticamente la posición de la víctima, puesto que no debe probar la culpa del comprometido para ser indemnizada.

La responsabilidad prevista por el art. 1113° centra su justificación axiológica en un factor de atribución objetivo, cuando el daño ha sido causado por el riesgo o vicio de la cosa. En la actualidad, existe unanimidad de criterio en sostener que la atribución de responsabilidad con sustento en el riesgo creado resulta una herramienta técnica adecuada en los casos previstos por el artículo 1113°, 2° párrafo del Código Civil.

Cuando un daño se ocasiona como realización del riesgo proveniente de una cosa, es justo que se prescinda de la culpa y se atienda exclusivamente al riesgo creado para asignar el deber de resarcir. Las circunstancias sociales imponen a las personas la necesidad de tolerar el peligro derivado de muchas cosas que son fuente de riesgos, careciéndose de medios de

defensa frente a los mismos, por lo que es razonable que cuando el daño se produce y se funda a la vez de tal riesgo, la responsabilidad frente a la víctima que lo sufre incurra en quien ha creado dicho riesgo.

Aquí no importa la conducta del dueño o del guardián de la cosa, sino que el responsable lo es nada más que por incorporar al medio una cosa apta para concebir peligros, sea por su propia naturaleza o por la forma de su utilización. Si bien en nuestro derecho han coexistido interpretaciones disímiles, en la actualidad se ha afianzado la opinión que entiende que el perjuicio provocado por un automotor en circulación queda comprendido dentro del ámbito de la 2° parte del 2° párrafo del artículo 1113° del Código Civil. Es un supuesto representativo de daño causado por la cosa, o por su vicio o riesgo, que es indiscutible los vehículos en marcha se tornan cosas peligrosas, generadoras de riesgo o por lo menos de un riesgo potencial. Por esto, se ha señalado que el artículo 1113° fue considerado en los automotores, ya que éstos no son nunca meros instrumentos en manos del hombre debido a no se puede ejercer un control absoluto, salvo que exista intención, por lo que la responsabilidad por los daños causados con ellos deba tener siempre una plataforma objetiva.

Por otra parte la ley atribuye la responsabilidad a dos sujetos: al dueño de la cosa y a su guardián. Por lo que la víctima podrá demandar la reparación total del daño a uno o a otro, como también puede accionar contra ambos a la vez. De manera tal que dueño y guardián responden por el daño causado por el riesgo o vicio de la cosa, aunque por diverso título o causa jurídica, configurándose así un supuesto de obligaciones concurrentes, perjuicio de las acciones regresivas que puedan interponerse entre los responsables. De esta manera el dueño es responsable por ser titular registral del dominio independientemente de su eventual posición de guardián. Aquí se responde por el riesgo creado, o sea por la incorporación al medio social de una cosa con aptitud para generar un peligro de daño, no siendo lo relevante

el hecho que se la aproveche o que se beneficie con ella. Por lo cual, mientras se mantenga en la titularidad de la cosa, el derecho impone al dueño una suerte de garantía frente a las eventuales víctimas de daños causados por la cosa fundada en el riesgo creado. Por otra parte, también será responsable el guardián, si dicho carácter no lo posee el propio dueño. Pues el ejercicio de manera autónoma, aun de hecho, de un poder efectivo de gobierno, vigilancia y control y sobre la cosa justifica atribuirle igualmente a quien lo ostenta, el riesgo creado por ella. Básicamente se podrá responder como guardián de la cosa, sin ser propietario, y también como dueño, sin ser guardián.

Por otra parte, ambos tienen la posibilidad de exonerarse de responsabilidad si demuestran que ha habido una ruptura del nexo causal, demostrando que ha sido una causa extraña a la cosa la que en realidad ha producido el perjuicio, excluyendo la presunción de responsabilidad que pesa sobre ellos. Con respecto a la otra eximente se deberá demostrar la culpa de un tercero por quien no se debe responder. Aquí la causa del daño se mantiene dentro de la esfera de riesgos de la cosa, que torna responsable al dueño o guardián, por lo que sólo puede considerarse tercero por quien no se debe responder a quien la utilice contra la voluntad expresa o presunta del dueño o guardián. Estos deberán probar que la cosa ha sido usada contra su voluntad expresa o presunta, en juicio de que, si el riesgo de la cosa ha sido puesto en acción contra dicha voluntad, no cabe responsabilizarlos. Esta utilización contra la voluntad implica no sólo falta de autorización sino la justificación de que tal uso se ha llevado a cabo existiendo oposición expresa o tácita del dueño o del guardián de la cosa. Sin embargo, es loable aclarar que cuando el dueño o guardián hubieran transmitido voluntariamente la cosa a un tercero debe presumirse que ha autorizado o consentido el uso de la cosa por parte del tercero, o sea que ha sido usada conforme a su voluntad. Por lo que la prueba en contrario pesará sobre aquellos, y deberá ser valorada restrictivamente, por cuanto quien se desprende de la cosa debe extremar los recaudos para que no sea utilizada contra su

voluntad, adoptando en su caso las medidas pertinentes, ya que si existe culpa o negligencia de este, no podrá ampararse en esta eximente.

En esta línea protectoria y garante de los derechos del damnificado fue que originariamente el artículo 26° del Decreto-Ley 6582/58, establecía la presunción de responsabilidad del titular registral, que jurisprudencialmente había sido considerada como *iuris tantum*, aun cuando la norma no establecía alguna de eximirse de ella. Dicho enfoque jurisprudencial fue receptado por la reforma introducida por la Ley 22.977, al contener una presunción no ya de responsabilidad, sino de exención de responsabilidad, ante la comprobación de la realización de la denuncia de venta.

El Decreto-Ley 6582/58 creó el Registro Nacional de la Propiedad Automotor e introdujo una modificación sustancial al sistema del Código Civil en lo relativo a la constitución o transmisión del dominio en este tipo de cosas. Así fue que se creó un régimen de inscripción constitutiva del dominio. Aquí la tradición ha sido desplazada como modo de transmisión del derecho real de dominio, de manera tal que aun mediando entrega de la posesión, sin esta inscripción constitutiva no se produce la transmisión de la propiedad.

Dicho régimen de inscripción constitutiva impera para la transmisión del dominio de los automotores, y en materia de responsabilidad civil derivada de la utilización de los mismos, establece que el titular registral continúa siendo el dueño del automotor aunque haya celebrado un contrato de transferencia y lo haya entregado al adquirente, hasta tanto se inscriba la transferencia, y consecuentemente permanece como responsable en su carácter de dueño de la cosa. El titular registral que se ha desprendido de la guarda, al haber hecho tradición posesoria al adquirente, no tendrá responsabilidad supeditada a su eventual condición de guardián; todo lo contrario, para el caso de tradición del vehículo a otro *animus domini* la norma corrobora que el dueño responde por el mero hecho de ser titular del

dominio de la cosa que produjo el daño, con independencia de su condición de guardián, carácter que ya no tiene.

El mecanismo de denuncia de venta diseñado por la ley 22.977, si bien brinda una solución expresa, a través de un texto claro, y armonizado con las disposiciones del Decreto-Ley y con el actual régimen de responsabilidad por las cosas del artículo 1113°, su introducción frustra el propósito de incentivar la inscripción registral para lograr el perfeccionamiento del derecho real. Este artilugio le permitirá al titular eximirse de tal responsabilidad a quien aún permanece como titular registral pese haber vendido y entregado el automotor al adquirente, si con anterioridad al hecho dañoso el titular registral realiza la comunicación al Registro de la Propiedad Automotor. Ésta operará la revocación de la autorización para circular con el automotor e importará su pedido de secuestro, situación esta última, imposible de ser efectivizada ya que ni la autoridad de aplicación ni los registros poseen las aptitudes para cumplirlas.

En síntesis, hay que enfatizar la excepcionalidad del mecanismo, ya que es la única vía prevista por la ley para liberar al titular registral que ha celebrado un contrato de transmisión del automotor y lo ha entregado al adquirente sin que se haya realizado la inscripción registral, y por tanto permanece aún como dueño del mismo. Este dispositivo solo operará como eximentes si se dan tres presupuestos: 1) que se haya ejecutado la comunicación al Registro antes del hecho dañosos, 2) que se haya entregado efectivamente la posesión del automotor al adquirente, 3) que el transmitente haya firmado y entregado al adquirente la documentación de los artículos 13° y 14° del Decreto-Ley . Cumplimentado estas exigencias se configuraría el uso contra la voluntad expresa del dueño, y el adquirente se convertirá en un tercero por quien no debe aquél responder.

Ahora bien, no realizado esto, el titular registral también podrá desligarse de la responsabilidad, frente a un proceso judicial. Distintos tribunales del país, inclusive hasta el

más alto órgano jurisdiccional, han considerado esta posibilidad. Será indispensable que el dueño, pruebe de manera fehaciente, que ha entregado la posesión del vehículo y que ya no ejerce la guarda material del mismo, con anterioridad al hecho dañoso. La prueba producida deberá ser incisiva en demostrar dicha cuestión. El sostén jurisprudencial se funda en una interpretación del artículo 27°, el cual es proteger al transmitente frente a la omisión negligente del adquirente en efectuar la transferencia de dominio. La eficacia legal de dicho artilugio, se dirige a exonerar a quien el registro indica como propietario de la necesidad de demostrar que ha perdido la disponibilidad material del automotor con motivo de su venta, al haberlo entregado a terceros. El principio de responsabilidad del titular registral, no es absoluto, y acepta la posibilidad de prueba en contrario. De esta manera, si la ley absuelve de responsabilidad a quien efectúa una comunicación unilateral de venta, no cabe privar del mismo efecto a quien demuestra efectivamente que se encuentra en idéntica situación, es decir que no dispone del vehículo por haberlo enajenado y hallarse el automotor en poder del adquirente o de terceros que de éste hubiesen recibido el, uso, tenencia o posesión. Las presunciones tanto del artículo 1113° del Código Civil y las del artículo 27° del Régimen Jurídico Automotor, son presunciones de responsabilidad, mas no de propiedad.

Por otra parte, en lo que hace al pago de los tributos que recaen sobre los automotores, cuestión que un principio se resolvió por la aplicación análoga de la denuncia de venta, dotando de similares efectos e la materia impositiva. Luego el legislador a los efectos de dar solución a tal problemática incorporó a través de la Ley 25232 , como último párrafo del artículo 27° de la Ley 22977, una excepción a la responsabilidad tributaria del titular registral transmitente del vehículo, desligándolo de tal obligación a partir de la fecha de la denuncia de venta. Cuestión que también ha ocasionado contienda con el derecho tributario de las provincias y municipios, materia también resuelta por la jurisprudencia en casos concretos, dándole prioridad a lo regulado por la ley nacional. Sin embargo, esta

denuncia impositiva, en la práctica se hace inviable ya que frente a esta dicotomía jurídica generada entre leyes nacionales y provinciales, el titular registral seguirá figurando como el sujeto obligado en las distintas reparticiones. Por lo que llegado a una demanda del fisco contra el todavía titular registral, este último deberá demandar la inconstitucionalidad de la norma provincial y la falta de legitimación pasiva para revalidar su dispensa arancelaria.

Vemos que el sistema introducido por la Ley 22.977, es en extremo complejo y de ninguna manera incentiva la registración de las nuevas transferencias, sino que, por el contrario, trae diversos problemas. Se puede afirmar que la titularidad del dominio automotor en función del carácter constitutivo de la inscripción, pasaría a ser una ficción legal relevante a los fines publicitarios en lo relativo a la seguridad jurídica de las transacciones. El mecanismo legislado no es el más conveniente, lo que genera discusiones que han fragmentado doctrina y jurisprudencia, no contribuyendo a integrar la realidad fáctica-comercial con la realidad registral. Frente a una posición crítica, se puede argumentar que si bien es necesario un régimen constitutivo registral por las características especiales de los bienes automotores, en la praxis comercial no se ve reflejado por la no realización de los actos registrales por parte de los contratantes en muchos de los casos, provocando una incertidumbre la cual la ley no puede obviar, ya que debe estar a la altura de las actuales circunstancias. Tal vez, sería conveniente una legislación cuyo fin sea lograr la efectiva constitución del derecho real de dominio, haciendo hincapié en el principio de rogación del derecho registral y dotar al enajenante de las herramientas necesarias que posibiliten instar al registro de la propiedad automotor a la ejecución del acto traslativo de dominio, con cargos contra el adquirente. O instituir la posibilidad de que el Registro Automotor en base a la comunicación de venta presentada por el enajenante, tenga la atribución de realizar la modificación de la situación dominial, teniendo como fin supremo lograr la seguridad jurídica de los actos.

BIBLIOGRAFIA

Doctrina

- Borda G. A. (1998). *Tratado de derecho civil: obligaciones. Tomo II*. Buenos Aires. Abeledo-Perrot.
- Bustamante Alsina J. (1997). *Teoría general de la responsabilidad civil*. (9ª Ed.). Buenos Aires. Abeledo-Perrot.
- Cornejo A. A. (1994) *Derecho Registral*. Buenos Aires. Astrea.
- Lorenzetti, Highton de Nolasco y Kemelmajer de Carlucci. (2004). Fundamentos del anteproyecto del Código Civil y Comercial de la Nación. *Sitio de consulta y debate sobre el Código Civil y Comercial de la Nación, elaborado por la comisión redactora de la reforma presidida por el Dr. Ricardo Lorenzetti*. Recuperado de <http://www.nuevocodigocivil.com/wp-content/uploads/2015/02/5-Fundamentos-del-Proyecto.pdf>
- Mariani de Vidal M. (2004) *Derechos reales. Tomo I y III*. (7ª Ed.) Buenos Aires. Zabalía.
- Moisset de Espanés L. (1992) *Automotores y Motovehículos – Dominio*. Buenos Aires. Zabalía.
- Moisset de Espanés L. (2003). *Publicidad Registral*. (3ª Ed.). Buenos Aires. Zabalía.
- Musto N. (2000). *Derechos reales. Tomo II*. Buenos Aires. Astrea.
- Pizarro D. y Vallespinos C. (1999). *Instituciones de derecho privado: obligaciones. Tomo I, II, III, IV*. Buenos Aires. Hammurabi.
- Pizarro, Ramón D. (2015) *Responsabilidad civil por actividades riesgosas o peligrosas en el nuevo Código*. Buenos Aires. La Ley.

Jurisprudencia

- C. C. y C. de Córdoba “Municipalidad de Córdoba c/ Pera de Perazolo, Rosa B.”. (2005)
- C. Civ. Com. Y Trabajo Villa María. Autos “Gil, Roberto c/ Ferrario, Enrique” (1988)
- C. S. J. N. “Camargo, Martina y otros c/ San Luis, Provincia de y otra” (2002).
- Cám. 8° C. y C. de Córdoba, “Campos Carlos L c/ Lutteral Nobile y otra”. E.D. 108-200. (1982)
- Cám. C. y C. de Mar del Plata “Lara Irma c/ Velasquez Marcos y otros s/ daños y perjuicios”. (2004)
- Cám. Civ. de La Plata. “Arcidiacono, Juan Ramón C/ Cufre, Mónica Patricia S/ Daños y Perjuicios”. 10/12/1991
- Cám. de Apel. en lo C., C., L. y de M.. "Municipalidad de Plottier C/ Garrido Pablo Adrian S/ Apremio". (2009)
- Cám. de Apel. en lo Cont. Adm. “Fisco de la Provincia de Buenos aires C/ Chari Hilda S/ Apremio”, expte. n° 12/2006. (2007).
- Cam. Esp. en lo Civil y Com. De Bs. As., 18/08/ 1980, "Morrado, Norberto R. y otro c/ Villarreal, Isaac y otros". (1980)
- CSJN, Causa D. 461 XXII, "DGI c/ Ángel Paolo"; "Fallos", 317:1400 y 318:1151
- S. C. Mendoza “Uriarte de Rodríguez, María c/ Díaz Alegre Mauricio y otro”. (1996).
- S.T.J.R.N. “Dirección General de Rentas c/ V., C. A. s/ Ejecutivo s/ Casación” Expte. N° 24778. (2010).
- Tribunal N° 1 de la Ciudad de Santa Fe, “Prestipino C.A. c/ Marel J.R.”. (1982)

Legislación

- Decreto 335/88 de Créditos Prendarios

- Decreto-Ley 6582/58. Régimen Jurídico Automotor.
- Ley 22.977. Modificación del Decreto-Ley 6582/58
- Ley 25.232. Modificación Ley 22.977
- Ley 26.994. Nuevo Código Civil y Comercial de la Nación.
- Ley 340. Código Civil de la Nación.
- Ley 6.006. Código Tributario de la Provincia de Córdoba.

Publicaciones

- El parque automotor creció más del doble en la última década y hay un vehículo cada 3,5 habitantes.12/06/14. Recuperado el 02/10/15 de: www.telam.com.ar/notas/201406/67046-argentina-parque-automotor.html
- Inconstitucionalidad de cargas fiscales por venta de rodados. 03/03/08. Recuperado de: <http://comercioyjusticia.info/blog/justicia/inconstitucionalidad-de-cargas-fiscales-por-venta-de-rodados/>
- La Historia del automóvil. Recuperado el 09/09/15 de: https://es.wikipedia.org/wiki/Historia_del_autom%C3%B3vil
- Los automotores en el nuevo Código Civil y Comercial y otras cuestiones. 17/07/15. Recuperado el 25/10/15 de: <http://www.ceid.org.ar/#!Los-automotores-en-el-nuevo-C%C3%B3digo-Civil-y-Comercial-y-otras-cuestiones/cfj3/55a9425d0cf25b8bf7ebc012>
- Muertos en Argentina durante 2014. Luchemos Por la Vida Asociación Civil. Recuperado el 02/10/15 de: www.luchemos.org.ar/es/estadisticas/muertosanuales/muertos2014

**AUTORIZACIÓN PARA PUBLICAR Y DIFUNDIR TESIS DE POSGRADO O
GRADO A LA UNIVERIDAD SIGLO 21**

Por la presente, autorizo a la Universidad Siglo21 a difundir en su página web o bien a través de su campus virtual mi trabajo de Tesis según los datos que detallo a continuación, a los fines que la misma pueda ser leída por los visitantes de dicha página web y/o el cuerpo docente y/o alumnos de la Institución:

Autor-tesista <i>(apellido/s y nombre/s completos)</i>	Abrigo Facundo Emmanuel
DNI <i>(del autor-tesista)</i>	33.315.508
Título y subtítulo <i>(completos de la Tesis)</i>	“LOS EFECTOS JURIDICOS DE LA COMUNICACIÓN DE VENTA”
Correo electrónico <i>(del autor-tesista)</i>	facu_abrigo@hotmail.com
Unidad Académica <i>(donde se presentó la obra)</i>	Universidad Siglo 21
Datos de edición: <i>Lugar, editor, fecha e ISBN (para el caso de tesis ya publicadas), depósito en el Registro Nacional de Propiedad Intelectual y autorización de la Editorial (en el caso que corresponda).</i>	

Otorgo expreso consentimiento para que la copia electrónica de mi Tesis sea publicada en la página web y/o el campus virtual de la Universidad Siglo 21 según el siguiente detalle:

Texto completo de la Tesis <i>(Marcar SI/NO)^[1]</i>	SI
Publicación parcial <i>(Informar que capítulos se publicarán)</i>	

Otorgo expreso consentimiento para que la versión electrónica de este libro sea publicada en la en la página web y/o el campus virtual de la Universidad Siglo 21.

Lugar y fecha: Villa Carlos Paz, 10 de Diciembre de 2015

Firma autor-tesista

Aclaración autor-tesista

Esta Secretaría/Departamento de Grado/Posgrado de la Unidad Académica:
_____certifica
que la tesis adjunta es la aprobada y registrada en esta dependencia.

Firma Autoridad

Aclaración Autoridad

Sello de la Secretaría/Departamento de Posgrado