

Denuncia de la venta de un automóvil y Responsabilidad del titular registral

por

Luis MOISSET de ESPANÉS

La Ley Córdoba, 1990, N° 6 (junio) p. 477.

SUMARIO:

I.- Antecedentes.

- a) Responsabilidad del titular registral.
- b) Responsabilidad del guardián del vehículo.
- c) Eximente de responsabilidad por parte del titular registral.

II.- Las Primeras Jornadas Australes de Derecho (Comodoro Rivadavia, 1980).

III.- La ley 22.977 y el artículo 27 de la ley de automotores.

- a) Consagración de la responsabilidad del titular registral.
- b) La denuncia de transferencia. Sus efectos.

IV.- Los fallos que comentamos.

- a) Los hechos del caso.
- b) El fallo de primera instancia.
- c) El fallo de Cámara.
- d) El secuestro del automotor.

V.- Conclusiones.

VI.- Colofón.

I.- Antecedentes.

Desde hace casi dos décadas nos hemos preocupado en distintos trabajos por señalar el 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, y las consecuencias que la falta de inscripción de las transferencias puede acarrear, tanto para

vendedor como para comprador, en razón de que mientras no se concrete esa registración, aunque haya mediado entrega del vehículo, continúa siendo dueño el enajenante que figura como titular registral (1).

Durante largo tiempo hubo magistrados que no comprendían bien el cambio de régimen, y aunque afirmaban que la inscripción del automotor era constitutiva, agregaban que si se había entregado la cosa, el titular registral era un "mero nudo propietario" (2), o manifestaban que de la inscripción registral surgía una presunción iuris tantum de propiedad, que podía ser destruída por prueba en contrario (3).

Sin embargo paulatinamente se fue comprendiendo, tanto por los tribunales como por los autores, el carácter de estas inscripciones, y los efectos que ellas acarrearán; vemos así que un vocal de la Cámara Civil de la Capital, el Dr. Yáñez, decía: "La transmisión del dominio de los automotores se opera con la inscripción en el Registro de la Propiedad del Automotor; antes de ella no produce efectos entre las partes del negocio jurídico, ni tampoco para los distintos terceros. Se trata, en consecuencia, de una inscripción constitutiva" (4).

a) Responsabilidad del titular registral.

La doctrina y un amplio sector de la jurisprudencia advirtieron la conexión que debía establecerse entre el primitivo artículo 26 del decreto ley (hoy artículo 27), y el artículo 1113 del Código Civil, y que ella traía como consecuencia ineludible que el "dueño de la cosa", es decir el titular registral del automotor, respondiese por los daños que se causaban con ella, aunque la hubiese prometido en venta y entregado al adquirente, ya que mientras no se produjese el cambio de titularidad continuaba en la posición jurídica de "propietario" y, en esa condición, el artículo 27 de la ley de automotores lo presumía responsable, de manera paralela a la responsabilidad que el artículo 1113 impone a todo propietario (5).

b) Responsabilidad del guardián del vehículo.

Otro sector de la jurisprudencia, siguiendo la opinión de Borda (6), afirmaba que el titular inscripto que enajenó el vehículo e hizo "entrega de la posesión", ya no tenía la guarda del automóvil y por ello podía ser eximido de responsabilidad.

Alguno de los docentes de nuestra cátedra ha sostenido que, en tales casos, el dueño no podía tan siquiera manifestar que ya no era guardián, pues -como enseñan los hermanos Mazeaud- debe distinguirse entre "guarda jurídica" y "guarda material". Sobre la base de esta distinción, precisaba, el que entrega la cosa sin efectuar la correspondiente inscripción registral de la transferencia, aunque haya transmitido la "guarda material", conserva la "guarda jurídica" (7), que es lo que importa al juez y al legislador.

Debe agregarse a ello que, en realidad, la responsabilidad del guardián no excluye la del dueño, sino que -de acuerdo a la doctrina más autorizada- uno y otro concurren como responsables frente a la víctima del hecho dañoso (8).

Es curioso advertir que Borda, comentando las reformas introducidas por la ley 17.711 al artículo 1113, afirma enfáticamente que "concluye la vieja polémica sobre si la responsabilidad del dueño o guardián debía ser alternativa o conjunta. En él se habla de responsabilidad del dueño o guardián, vale decir ambos son responsables. No hay ninguna

norma en la ley que permita a uno de ellos sostener que su responsabilidad es subsidiaria... Tanto el dueño como el guardián son responsables por el todo..." (9).

Reducir, pues, la responsabilidad al guardián, liberando al dueño, resultaba contradictorio, salvo que se agregasen otros argumentos.

c) Eximente de responsabilidad por parte del titular registral.

Comenzó entonces a apuntar en algunos fallos la afirmación de que el adquirente del vehículo que no había registrado su compra era "un tercero por quien el dueño no debía responder", y en otros se dijo que al usar el vehículo lo estaba haciendo "contra la voluntad del dueño", afirmaciones que resultaban forzadas dentro del sistema de responsabilidad organizado por nuestro Código y la ley de automotores.

¿Cómo podía sostenerse que el adquirente del vehículo, que había sido autorizado de manera expresa a conducirlo, o a quien se le había entregado la "tarjeta verde", o cédula de identificación, que lo autorizaba implícitamente a conducirlo, era un "extraño", por quién no se debía responder? Más absurda era la afirmación de que quien había recibido esa "tarjeta verde", utilizaba el vehículo en contra de la voluntad del enajenante, pues si realmente hubiese deseado que no lo condujese, ¡bastaba con no entregarle la cédula de identificación!

II.- Las Primeras Jornadas Australes de Derecho (Comodoro Rivadavia, 1980).

No podemos, sin embargo, desconocer la realidad de la comercialización de vehículos usados, y la existencia de una gran cantidad de coches que diariamente provocan accidentes, conducidos por personas que los han adquirido, pero no son, jurídicamente, los dueños de esos vehículos.

Tampoco podemos ignorar que los "titulares registrales" que entregan el automotor a un intermediario, junto con los papeles ya firmados para que se efectúe la transferencia a nombre el adquirente, las más de las veces no saben quien los ha comprado, ni tienen armas para obtener que se efectúe la transferencia registral.

Por eso en las Jornadas Australes de Derecho, organizadas por el Colegio de Abogados de Comodoro Rivadavia (10), a pesar de reconocerse por unanimidad que el dueño del automotor "es la persona a cuyo nombre se encuentra inscripto el vehículo en el Registro Nacional de la Propiedad Automotor" (11), y que "la responsabilidad del dueño o guardián frente a la víctima es conjunta, en el sentido de que esta última puede accionar contra ambos, o contra uno de ellos, en forma simultánea o sucesiva" (12), las opiniones se dividieron al momento de considerar la situación del titular registral que había comprometido en venta el vehículo y lo había entregado, sosteniendo unos que el titular registral "puede eximirse de responsabilidad frente a la víctima si ha comprometido la transferencia del automotor y ha hecho entrega del vehículo al adquirente" (13), y otros que esa sola circunstancia no constituía un eximente de responsabilidad (14).

III.- La ley 22.977 y el art. 27 de la ley de automotores.

Con el propósito de solucionar esos problemas la ley 22.977, al dar nueva forma a los artículos 15 y 27 de la ley de automotores, ha previsto que el enajenante pueda denunciar

la existencia del contrato y la entrega del automotor, lo que se hace efectivo mediante el formulario 11.

a) Consagración de la responsabilidad del titular registral.

Parece conveniente repasar lo que disponen esos artículos. Veamos primero el 27, cuyo primer párrafo es terminante:

"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..."

Pero, luego de dar la razón a quienes habían sostenido la responsabilidad del titular registral en su carácter de dueño, el legislador decide articular un mecanismo que le permita eximirse de responsabilidad cuando ha vendido y entregado el vehículo, si actúa diligentemente y hace conocer esta circunstancia, también por vía registral.

Esto ha llevado a algún autor a sostener que se desnaturaliza totalmente el régimen de inscripción constitutiva (15); personalmente no creemos que tal cosa ocurra; simplemente el legislador ha atendido la opinión de un gran sector de la doctrina y de la jurisprudencia, al que le resultaba "injusto" que quien ya no tenía el poder de "dirección" sobre la cosa, a veces desde mucho tiempo atrás, continuase sujeto a una responsabilidad por los daños que con ella se ocasionasen y, para liberarlo le ha reclamado que obre con diligencia, haciendo conocer que se desprendió de la guardia material del automotor.

b) La denuncia de transferencia. Sus efectos.

El punto está reglado en el segundo párrafo del artículo 27, que dispone: "... No obstante, 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 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..."

Este dispositivo tiene que coordinarse con las previsiones contenidas en el artículo 15, donde luego de expresar que el pedido de inscripción de la transferencia de un automotor puede ser efectuado por cualquiera de las partes, es decir tanto por el vendedor como por el comprador, agrega:

"... 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. En caso de incumplimiento de esta obligación, el transmitente podrá revocar la autorización para circular con el automotor que, aún implícitamente mediante la entrega de la documentación a que se refiere el artículo 22, hubiere otorgado al adquirente, debiendo comunicar esa circunstancia al Registro a los efectos previstos en el artículo 27..."

La intención del legislador ha sido buena, pero el mecanismo elegido parece poco feliz y la doctrina lo ha hecho blanco de distintas críticas, la mayor parte justificadas (16).

Poco después de entrar en vigencia estos dispositivos, un certamen científico les prestó detenida atención; nos referimos a las Segundas Jornadas Sanjuaninas de Derecho Civil, realizadas en octubre de 1984, donde nuestro recordado amigo, el doctor Roque Garrido,

tuvo a su cargo presidir la Comisión encargada de estudiarlo. Se produjo allí un enjundioso despacho, que está reproducido íntegramente en un libro de Carlos A. Gherzi (17), donde puede ser consultado por quien desee conocer este valioso antecedente.

Hubo generalizada coincidencia en que para ampararse en el eximente de responsabilidad previsto por el artículo 27, el titular registral debía obrar con buena fe y cumplir con diligencia las obligaciones a su cargo, acreditando que había firmado y entregado al adquirente la documentación prevista en los artículos 13 y 14 de la ley, además de haber entregado el vehículo y efectuado la denuncia al registro antes de producirse el hecho dañoso (18).

Cumplidos estos requisitos, aunque el titular registral continúa siendo el "propietario" del vehículo, ya no debe responder por las consecuencias dañosas que la cosa genere.

Podrá compartirse la solución adoptada por el legislador, o pensarse que es inadecuada por lo que convendría modificar la ley, pero -mientras tanto- es ley vigente y debe ser aplicada.

Además, y de acuerdo al principio del efecto inmediato de las nuevas leyes (19), sentado por el Código Civil en su artículo 3º, este mecanismo de la denuncia será aplicable a partir de 1983 a cualquier venta, sea que se hubiese efectuado con anterioridad, sean las que se celebren luego, ya que se trata de "consecuencias" de una situación jurídica existente. Por tanto, los titulares registrales que hayan entregado el vehículo a un adquirente, aunque la venta sea anterior a la sanción de la ley 22.977, si han transcurrido más de 10 días desde que el acto se celebró, pueden denunciar la venta y pedir que se revoque la autorización de conducir.

Algunos habrán pensado que la nueva redacción dada al artículo 27 de la ley de automotores iba a poner punto final a las vacilaciones de la jurisprudencia, ya que, por una parte, clarificaba que el titular registral es responsable hasta tanto se inscriba la transferencia, y por otra, procuraba dar satisfacción a quienes entendían que esta solución resultaba a veces inequitativa para quien ya no tenía la guarda material del vehículo, creando una eximente que le permitía liberarse de esa responsabilidad si actuaba diligentemente.

Suponía el legislador que diez días eran más que suficientes al adquirente para obtener la mutación registral, y que si no había procedido a registrarla, era justo permitir que el vendedor se desligase de responsabilidad y revocara la autorización para conducir, dando publicidad a este hecho, para que las posibles víctimas -en caso de accidente- pudieran saber contra quien dirigían su acción.

La verdad es que los problemas no concluyen allí, pues esa denuncia unilateral puede dejar en la nebulosa la verdadera personalidad del adquirente del vehículo que, además, puede ser un insolvente y haber traspasado a terceros el poder de hecho sobre la cosa, de manera que se desconozca totalmente quien es en la actualidad la persona con pretensiones a la propiedad del automóvil.

En otras ocasiones el titular registral ha entregado el automotor a una agencia, y no sabe a quien se lo vendió este intermediario, lo que enturbia las cosas; en efecto, si el enajenante hubiese tratado directamente con el adquirente, podría haberse munido de un ejemplar del contrato ya que, como exige el Código Civil, estas convenciones bilaterales deben realizarse en doble ejemplar. De esta forma podría peticionar directamente la inscripción, en lugar de tener que recurrir a "denuncias de venta", que pueden resultar insuficientes si llega a prevalecer una jurisprudencia como la que analizaremos a continuación.

IV.- Los fallos que comentamos.

a) Los hechos del caso.

El señor O, titular registral de un vehículo, lo vende al señor R.M. y se lo entrega, sin lograr que éste cumpla con su obligación de registrarlo a su nombre. Así las cosas, y aprovechando las facultades que concede el artículo 27 de la ley de automotores en su nueva redacción, el 30 de agosto de 1984 llena los formularios respectivos, y efectúa la "denuncia de venta" en el Registro Seccional de Río Tercero.

Aunque continuaba como titular registral su diligencia en denunciar la venta lo liberaba desde ese momento de responsabilidad por los posibles daños que, en el futuro, pudiesen causarse con esa cosa, pues había publicitado adecuadamente la transmisión de la "guardia material" del vehículo al adquirente, señor R.M., y tanto éste, como las personas que de él "hubiesen recibido el uso, la tenencia o la posesión", revestían para el señor O. "el carácter de terceros por quienes no debe responder", debiendo presumirse que "el automotor ha sido usado en contra de su voluntad".

Casi un año después, el 15 de junio de 1985, el vehículo enajenado por el señor O. protagoniza un accidente, conducido por uno de esos terceros extraños.

El señor O. podría estar tranquilo, pues ya antes de que se sancionara la ley 22.977 un importante sector de la doctrina le decía que él no era responsable, y así lo entendió el fallo plenario de la Cámara Especial en lo Civil y Comercial de la Capital Federal (20); ahora ya no son los autores, ni un sector de la jurisprudencia quienes lo amparan, sino la propia ley, que él había seguido al pie de la letra. Aunque la víctima dirigió la demanda en su contra es posible que el letrado que lo asesoraba le haya dicho:

-No tenga Ud. temor. La ley es muy clara; la denuncia que efectuó hace un año lo libera de toda responsabilidad por este accidente. El juez tendrá que rechazar la demanda, con costas.

Como el señor O. es una persona diligente, no se conforma con esto, y hace una nueva denuncia en septiembre de 1985, pidiendo que el Registro cumpla la ley, secuestrando el automotor e ingresa una solicitud de que se anote la transferencia a nombre del señor R.M.

b) El fallo de primera instancia.

A todo esto, ¿qué sucede con la demanda que se ha incoado contra el señor O.? El juez de 1ª instancia, en junio de 1986, citando el viejo artículo 26 del decreto ley de automotores, cuya numeración fue primeramente alterada hace tantos años que resulta difícil recordar cuándo (21), y luego sustituida por el actualmente vigente artículo 27, sin mencionar para nada la "denuncia de venta", y basándose exclusivamente en el hecho de que el señor O. es el "dueño del vehículo", lo condena juntamente con el otro demandado que era quien lo conducía en el momento del accidente...!

Se advierten en este fallo dos graves defectos: por un lado no se han tomado en consideración hechos que resultarían decisivos para solucionarlo, y por otro, el fallo se ha dictado invocando una normativa legal que ya no tiene vigencia.

c) El fallo de Cámara.

Imaginamos que el letrado, para tranquilizar al señor O., le debe haber dicho:

-No se aflija; es frecuente que los magistrados de primera instancia, abrumados por el exceso de trabajo, se equivoquen. Pero todo tiene solución; vamos a apelar la sentencia que, sin duda, será corregida por el Tribunal de Alzada.

Y el pobre titular registral, que había sido un hombre prudente y no había omitido ninguna de las precauciones que deben tomarse en estos casos, habrá firmado el escrito de apelación alentado por la angustiada esperanza de que se reconociera su derecho.

Lo aguardaban dos años de solitaria vigilia, pues el otro codemandado no había apelado.

A fines de 1988 el tribunal de alzada da su veredicto; fija con minuciosidad y cuidado los hechos de la causa, tal como lo hemos reseñado en el punto a) de este capítulo. Afirma que las comunicaciones cursadas por el señor O. lo fueron para cumplir el artículo 27 de la ley de automotores, pero... no aplica la eximente prevista por ella!

Para apartarse de la clara previsión legal, y continuar responsabilizando al titular registral, se funda en el hecho de que el Organismo de Aplicación no había secuestrado el vehículo, por lo que entiende que la "revocación de la autorización de circular" no produce efectos frente a terceros como la víctima.

Este decisorio no presenta los mismos defectos que el anterior, ya que fija correctamente los hechos de la causa, y menciona la ley aplicable... Lástima que se reduce a invocarla, pero resuelve arbitrariamente, sin dar razón suficiente, en contra del texto legal vigente.

d) El secuestro del automotor.

La mención a la "falta de secuestro" por el organismo de aplicación nos obliga a ocuparnos brevemente de este punto.

Oportunamente, en ponencia enviada -juntamente con el Profesor adjunto de nuestra Cátedra de Derechos Reales, don Luis Bernardo Cima- a las Segundas Jornadas Sanjuaninas de Derecho Civil, criticamos este dispositivo, por estimar que el secuestro de un bien no es facultad que deba dejarse en manos de una autoridad administrativa, sino que corresponde adoptarla con intervención de la justicia.

Señalamos también, en la Comisión que debatió este tema, las "responsabilidades" que podían seguirse tanto del hecho de que el secuestro se hiciera efectivo, como de la omisión de cumplir el pedido.

En el primer caso: ¿Cómo iba proveer el registrador al cuidado de los vehículos secuestrados?; en el segundo, ¿la omisión de la autoridad de aplicación, podía pesar sobre el titular registral?, ¿o creaba alguna responsabilidad para el registrador?

La temática es demasiado extensa para tratarla en esta nota, pero podemos advertir que, tal como lo anticipábamos, la autoridad de aplicación no secuestra los vehículos, para evitarse el problema de su custodia, y se escuda en la dificultad de ubicar dónde se encuentran, y el hecho de que no cuenta con medios auxiliares para adoptar la medida policial del secuestro, que requeriría una organización especial.

Tampoco se ha advertido, hasta el presente, que ninguna víctima de un hecho dañoso demande al Registro, por no haber hecho efectivo el secuestro de un vehículo.

Finalmente, pensamos que la Cámara yerra al poner el peso de la responsabilidad, por una omisión del Registro, en las espaldas del propietario del coche, que efectuó la denuncia, pero -si el propio Registro carece de medios para secuestrar la unidad- no puede realizar por sí mismo el secuestro del coche.

V.- Conclusiones.

La ley 22.977 aclara varios puntos, a saber:

- a) El titular registral es responsable, mientras no se inscriba la transmisión (primera parte, art. 27);
- b) Si vende el vehículo y entrega su posesión, el comprador tiene diez días para registrar la venta.
- c) Si el comprador no anota su adquisición, el vendedor puede, transcurrido el plazo de diez días, "denunciar la venta" (art. 27).
- d) La denuncia de venta actúa como eximente de responsabilidad respecto a los daños que el vehículo produjese con posterioridad.
- e) El comprador, o las personas a quienes éste transmitió la guarda del coche, son considerados terceros "por quienes el titular registral no debe responder".

VI.- Colofón.

Flaco consuelo para el señor O., a quien su abogado le dirá:

-Mire este artículo. Usted tenía razón, la Cámara se equivocó al condenarlo como responsable, e imponerle las costas de ambas instancias.

No; casi es preferible que no lea estas líneas, pues pensará con amargura:

-No basta con acatar la ley, ni con cumplir diligentemente lo que prescribe, ya que con frecuencia la ley no es lo que ella dice, sino lo que los Tribunales le hacen decir.

NOTAS:

1. Ver entre otros nuestros trabajos titulados: La responsabilidad del titular inscripto por los daños que causa un automotor, E.D. 48-324; La propiedad de los automotores y la inscripción registral, Bol. Fac. Der. y Ciencias Sociales de Córdoba, 1973, año XXXVII, p. 377; La propiedad de los automotores (en colaboración con Lloveras Cossio), J.A. 1973-558; Obligaciones que surgen del contrato de compraventa de un automotor, Bol. Fac. Der. y Ciencias Sociales de Córdoba, 1974, año XXXVIII, p. 325; Responsabilidad del titular registral por los daños causados por automotores, Rev. Col. Abogados de Rosario, N° 8, 1973, p. 69.

Algunos de ellos, junto con un desarrollo más extenso de estos problemas han sido incluidos en nuestro libro "Dominio de Automotores y Publicidad Registral", Hammurabi, Buenos Aires, 1981.

2. Ver "Prestipino, C.A. c/ Marel J.R. y otra", Tribunal Colegiado N° 1 Santa Fe, 8 noviembre 1982, Zeus, T. 32, J-51 y siguientes.

3. Ver voto del Dr. Speroni en "La Nación Cia. de Seguros c/ Paludi", Cámara Civil de la Capital, sala A, J.A. 1979-II-571,

4. Voto del Dr. Yáñez en el caso citado en nota anterior, donde menciona fallos de otras salas de la Cámara Civil de la Capital (E.D. 48-328 y J.A. 17-1973, índice p. 51): de la Cámara Comercial, sala A (E.D. 75-238 y J.A. 1978-III-91); de la Cámara Especial Civil y Comercial de la Capital (E.D., Repertorio General 11, p. 361, N° 23).

Con relación a la opinión de los más destacados civilistas argentinos, ver la Recomendación aprobada por unanimidad en las Primeras Jornadas Australes de Derecho,

Comodoro Rivadavia, 1980, en "Responsabilidad civil", obra coordinada por el autor de estas líneas, p. 111 (distribuye ed. Zavalía).

5. En esta postura nos encontrábamos acompañados por civilistas del prestigio de Mosset Iturraspe, Garrido, Andorno y Kemelmajer de Carlucci.

6. Borda, Guillermo A.: Derechos Reales, T. i, N° 359, p. 304, ed. Perrot, Buenos Aires, 1975.

En realidad esta interpretación no encuentra sustento en ningún texto legal, y se emite sobre la base de vagas consideraciones de equidad, porque la solución consagrada en el texto "resulta dura a la conciencia media de la gente".

7. Eduardo R. Mundet: "Responsabilidad del titular registral de un automotor", en Estudios de Derecho Civil en homenaje a L.M.E., p. 129 y ss. (en especial p. 136), ed. Universidad, Buenos Aires, 1980.

En sentido similar se expide el Dr. Yáñez en "La Nación Cia. de Seguros c/ Paludi" (J.A. 1979-II-571), donde afirma que "la autorización de uso de un automotor no significa en modo alguno que el propietario sea desplazado de su guarda jurídica, por lo que si no se ha probado que el rodado hubiera sido usado en contra de su voluntad expresa o presunta, no puede eximirse de la responsabilidad que la regulación legal le impone".

8. Ver Félix A. Trigo Represas: Dueño y guardián en la responsabilidad por el hecho de las cosas, en Estudios de Derecho Civil en homenaje a L.M.E., p. 527 y ss. (en especial p. 545 y 546), ed. Universidad, Buenos Aires, 1980.

Comparten esta posición numerosos autores, como Llambías, Borda, Garrido, Andorno, Mosset Iturraspe, Spota, Alterini (ver nota 67 del trabajo de Trigo Represas, p. 546).

9. Guillermo A. Borda: La Reforma de 1968 al Código Civil, N° 138 c, p. 216, ed. Perrot, Buenos Aires, 1971.

10. Ver "Responsabilidad Civil (Jornadas Australes de Derecho)", obra coordinada por Luis Moisset de Espanés, Dirección General de Publicaciones, Univ. Nacional, Córdoba, 1984 (distribuye ed. Zavalía).

11. Obra citada en nota anterior, punto 2 del despacho de "lege lata", p. 111.

12. Obra citada en nota 10, punto 4 del despacho, p. 112.

13. Obra citada en nota 10, punto II-A, p. 111 (suscripto por Borda, Jorge H. Alterini, Brebbia, Ramella, Trigo Represas y Compagnucci de Caso).

14. Obra citada en nota 10. punto 2-B, p. 112 (suscripto por Kemelmajer de Carlucci, Garrido, Salas, Mosset Iturraspe y Moisset de Espanés).

15. Carlos Alberto Ghersi: "Juicio de automotores", p. 211 y 213, ed. Hammurabi, 1985.

16. Apuntamos, de paso, la falta de coordinación entre el plazo de validez del certificado previsto por el artículo 16, que en la práctica casi no se emplea (quince días a contar de su expedición), y el plazo establecido en el artículo 15 para "anotar" por el comprador (diez días desde que se celebró el acto).

17. Obra citada en nota 15, p. 199 a 202.

18. Punto 12 del despacho de "lege lata". Segundas Jornadas Sanjuaninas de Derecho Civil, aprobado por unanimidad (ver obra citada en nota 15, p. 201).

19. Ver nuestro "Irretroactividad de la ley y el nuevo artículo 3 del Código Civil", Córdoba, 1976 (distribuye ed. Zavalía), en especial Capítulo 1, p. 13 a 19.

20. "Morrazo, Norberto R. y otro c/ Villarreal, Isaac y otros", Cam. Especial Civil y Com. de la Capital en pleno, 18 agosto 1980, L.L. 1981-B-96; J.A. 1981-II-371 y E.D.

21. Hace algo más de una docena de años apareció en una conocida revista jurisprudencial una nota que era un burdo plagio de un artículo que habíamos publicado en *El Derecho*; tan torpe era el plagio, como lo hicimos notar en carta dirigida a la Dirección de la revista, que continuaba mencionando el "art. 26", que era la numeración que llevaba la norma vinculada con la falta de inscripción de las transferencias cuando escribimos el trabajo copiado, pero que a partir del texto ordenado de 1973 había sido sustituida por un "art. 27", aunque con previsiones diferentes a las que ahora tiene ese dispositivo, a partir de 1983.