

Propiedad de automotores y responsabilidad

por
Luis Moisset de Espanés

Comercio y Justicia, Semanario Jurídico, N° 18, 7 noviembre 1977

SUMARIO:

- I.- Introducción. La inscripción constitutiva.
- II.- Dualidad de regímenes.
- III.- La jurisprudencia.
- IV.- Fundamentos del cambio.
- V.- Responsabilidad del enajenante:
 - a) Exposición.
 - b) Debate.

I.- Introducción. La inscripción constitutiva

El 26 de mayo pasado, en conferencia desarrollada en el Colegio de Abogados de Mendoza, tuvimos que ocuparnos del régimen jurídico de los automotores e insistir -una vez más- sobre el carácter especialísimo que para esos bienes tiene la inscripción registral.

Como el problema lo hemos estudiado en varios de nuestros trabajos (ver, entre otros, *Fides*, 1972, N° 16, p. 433; *Rev. del Colegio de Abogados de Rosario*, 1973, año V, N° 8, p. 69; *Boletín de la Fac. de Derecho de Córdoba*, año 1973, p. 377; y año 1974 p. 325 y 335; E. D. 48-324), no nos extenderemos ahora sobre el punto, pero resulta indispensable destacar que nuestro sistema jurídico, con relación a los demás bienes muebles, considera que la publicidad de los derechos reales está suficientemente asegurada con la posesión de la cosa y, como lógica consecuencia, admite que la posesión de buena fe equivale a título (artículo 2412), exigiendo como "modo" constitutivo del derecho la "tradicción" (artículo 577), que es el modo propio de un régimen de publicidad posesoria.

Al cambiarse el régimen de publicitario de una categoría de bienes, y adoptarse la publicidad registral. Parece lógico

sustituir el "modo-tradición", por el "modo-inscripción", y que sea este último acto el que tenga carácter constitutivo del derecho.

Ese es el paso que franqueó en nuestro sistema el decreto-ley de propiedad de automotores, N°6582/58 (ratificado por la ley 14.467), que apareció en un primer momento como la única excepción al sistema general; desde mayo de 1973 se ha producido una nueva brecha, con la ley 20.378, que se ocupa de la propiedad de equinos pura sangre de carrera, y acuerda también el carácter de "modo" constitutivo a la inscripción en los libros respectivos, de manera que si no se efectúan los asientos registrales no se producirá la transmisión de derechos sobre esos bienes (ver artículo 2, ley 20378).

II.- Dualidad de regímenes

Advertimos, en consecuencia, que en nuestro sistema jurídico existe una dualidad de trato para las distintas cosas muebles, porque para la mayoría de ellas se mantiene la regla general del artículo 2412, mientras que -con carácter de excepción- cuando se trata de automotores o de caballos pura sangre de carrera, es indispensable la inscripción registral para que se produzca la transmisión del derecho de propiedad.

La dualidad de trato se agrava, y el panorama se complica -especialmente para el lego- en razón de que no todos los automotores han accedido toda vía al Registro Nacional del Automotor, y los vehículos aún no matriculados continúan sometidos al régimen del artículo 2412. Sin duda esta divergencia de regímenes crea confusiones entre los legos, que son los que diariamente deben someterse al sistema, cada vez que enajenan los automotores de su propiedad, y al desconocer que la transmisión no tiene lugar si no se efectúa la inscripción en el Registro Nacional del Automotor se ven expuestos a serios riesgos. A ellos les resulta difícil comprender que por una sutileza de técnica jurídica en este caso particular no baste con la entrega de la cosa para desprenderse de su propiedad, como ocurre en los restantes muebles, e incluso que haya automotores que están sometidos al

régimen del artículo 2412 (los que todavía no se han inscripto), y otros en los cuáles, ¡pese a la redacción y firma del contrato de compraventa, sumado a la entrega de la cosa, ellos continúen siendo dueños!

Incluso hay profesionales que tardan en convencerse que se ha operado un cambio sustancial en el régimen de transmisión de la propiedad; ellos se habían acostumbrado, desde que iniciaron sus estudios en la Universidad, a escuchar que la "tradicción" era lo que transfería el derecho real, y han oído una y otra vez a sus maestros repetir esta afirmación, a tal punto que el concepto se les ha grabado a fuego, de manera indeleble, y no comprenden claramente el cambio que se ha operado y que para los automotores el "modo" ya no es la "tradicción", sino la inscripción"; o si lo comprenden, miran con recelo el nuevo régimen.

Lo importante es destacar que el legislador quería introducir -e introdujo- un cambio sustancial en nuestro sistema jurídico.

III.- La jurisprudencia

Aunque todo cambio de régimen -como señalábamos más arriba- provoca siempre dudas y vacilaciones, podemos decir con orgullo que casi todos los jueces argentinos supieron comprender, desde el primer momento, la transformación que se había operado, y si encontramos algunos fallos en los que se niega carácter "constitutivo" a ciertas inscripciones, ello no significa una contradicción; muy por el contrario, la jurisprudencia ha procedido con aciertos, pues en esos casos se trataba de simples anotaciones en registros administrativos, municipales o policiales, que sólo pueden servir de base para presumir la buena fe a favor del poseedor del vehículo, mientras que la única inscripción que tiene carácter "constitutivo" es la anotación de la propiedad del coche en el Registro Nacional de la Propiedad Automotor.

Por eso una Cámara de Bahía Blanca (22 de febrero de 1972, "Maranghello, en Caja Cred. Tres Arroyos c/ von Wernich" E.D. 44-613), ha expresado de manera muy clara:

"...La alusión de fs. 132 a la cantidad de doctrinas encontradas sobre la aplicación del principio contenido en el artículo 2412 del C. Civil y las reglas del régimen de la propiedad de los automotores que organiza el decreto-ley 6582/58, se funda en un error del litigante.

Ni hay doctrinas contradictorias, no hay confusión jurisprudencial. El régimen del mencionado decreto- ley se aplica a los vehículos que sucesivamente van ingresando al Registro Nacional en el que se inscriben, obteniéndose el título registral de dominio...".

Pero si el automotor no ha sido todavía inscripto, subsiste la plena aplicación del artículo 2412. Son numerosos los fallos en ese sentido, lo que nos permite concluir que la jurisprudencia dominante ha reconocido el carácter constitutivo de las inscripciones en el Registro Nacional del Automotor; a mayor abundamiento puede consultarse el ilustrado voto de Jorge H. Alterini, en los autos "Ombú c/ Fogwill" (23 de diciembre de 1976, Cám. Civil de la Capital, sala C, E.D. T. 73, caso (N°29.384).

IV.- Fundamentos del cambio de régimen

No es esta la oportunidad de hacer un balance de las bondades o defectos del sistema de inscripción constitutiva, pero debemos recordar que el legislador, para justificar los cambios que introdujo, señaló en los fundamentos del Decreto que en esos momentos se vivía una grave situación de inseguridad. Los robos de automotores eran muy frecuentes, y el adquirente de un vehículo no sabía si quien estaba en posesión del bien era realmente su dueño; ignoraba también si la cosa estaba afectada por embargos u otros gravámenes. Consideró entonces, que había llegado el momento de cambiar el régimen del Código, en lo que se refería a esos bienes cuyo valor económico es de singular importancia, y reemplazar las presunciones surgidas del artículo 2412, manifestando textualmente:

"...las disposiciones del Código Civil sobre la adquisición de la propiedad de las cosas muebles y la presunción de titularidad del dominio otorgada en favor del simple poseedor de buena fe carecen en la actualidad de valor práctico en su aplicación al régimen de los vehículos automotores, dotados de una movilidad propia que no poseen otros bienes muebles y representativos de un valor económico generalmente también superior al de aquéllos..."

Y más adelante agregaba:

*"...resulta conveniente la creación de un sistema que, al mismo tiempo que rodee de mayores garantías las operaciones comerciales en las que se involucre a los automotores, **permita una fácil individualización de éstos y de sus respectivos propietarios.*** (el subrayado es nuestro)

... es necesario reformar en lo que se refiere a los automotores el régimen consagrado por nuestra legislación vigente, sustituyendo la prueba de la propiedad mediante la posesión, por exigencia de la inscripción en un registro, y con el correlativo otorgamiento de un título de propiedad."

Para lograr estos objetivos adopta un régimen de publicidad registral de carácter constitutivo, como surge con meridiana claridad de los artículos 1º y 2º del decreto - ley 6582/58.

V.- Responsabilidad del enajenante

a) Exposición.

El enajenante de un automotor, que ha entregado la posesión, sigue siendo propietario del bien mientras no se haya inscripto la transferencia y esto puede acarrearle serios riesgos, pues aunque haya incluido en el contrato cláusulas por las cuáles el adquirente se hace cargo de la responsabilidad por los daños que se ocasionen con el vehículo, esas cláusulas sólo son válidas entre partes, y no respecto a terceros ajenos a la rela-

ción contractual que a ellos los une.

Recordemos que el Código Civil, en el artículo 1113, establece la responsabilidad del propietario por los daños causados por las cosas que le pertenecen, y que en el caso de una transferencia no inscripta el enajenante continúa siendo propietario, por lo que deberá presumirse su responsabilidad.

El decreto-ley 6582/58, en el primitivo artículo 26 (hoy 27, según el texto ordenado), dispone:

"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".

Adviértase que la norma no consagra una "presunción de propiedad", como se ha dicho en algún fallo, sino la "presunción de responsabilidad" que pesa sobre el **propietario**, que es la persona a cuyo nombre figura inscripto, aunque haya pretendido transferir el vehículo, ya que esa transferencia no produce efectos ni entre las partes, ni con relación a terceros, mientras no haya sido asentada en el Registro (artículo 1°).

Sin duda la previsión del legislador es grave para el enajenante que continúa siendo propietario, pues aunque ya no tiene ni la guarda, ni el control del vehículo, lo presume responsable frente a los terceros, por los daños que se ocasionen con ese automotor.

Aquí es donde a veces encontraremos fallos contradictorios, porque un sector de la jurisprudencia entiende que debe respetar la voluntad del legislador, que surge claramente de la literalidad de los preceptos, y aplica estrictamente las previsiones del artículo 27 del decreto ley y del artículo 1113 del Código Civil, que consagran la responsabilidad del propietario, condenando al titular registral porque continúa siendo propietario. En cambio, otro sector de la jurisprudencia esgrimiendo razones de equidad, trata de forzar los textos, afirmando que ese titular inscripto que enajenó el vehículo y entregó la posesión, ya no tiene la guarda del vehículo, y que en tal caso puede exi-

mírsele de responsabilidad. Esta última posición ha sido también sustentada por BORDA (ver "Reales", T. I, N° 359, p. 304), que sin fundarse en ningún texto legal, y sólo sobre la base de vagas alusiones a la "equidad", y a que la solución consagrada en el texto "resulta dura a la conciencia media de la gente", propicia una solución que está totalmente en pugna con la normativa vigente.

Advirtamos, sin embargo, que casi nadie se anima a sostener -frente a la claridad de las normas legales- que el enajenante haya dejado de ser propietario, y si lo es debemos aplicarle el artículo 1113, sin perjuicio que luego, si se ve obligado a indemnizar a la víctima pueda a su vez dirigirse contra la persona culpable del accidente, repitiendo lo pagado.

b) **Debate.**

Concluida la exposición, y en el debate que siguió, uno de los presentes formuló la siguiente pregunta:

"¿La presunción del artículo 27 del decreto ley 6582/58 es iuris et de iure, o simplemente iuris tantum? ¿Cómo explicaría el orador la responsabilidad indirecta del propietario del automotor por un accidente de tránsito cuando el vehículo se encuentra registrado a su nombre, pero las pruebas son contundentes acerca de la efectiva compraventa, ya que se ha entregado la posesión, y existe un contrato que ha adquirido fecha cierta? "

Dentro de la pregunta se pueden diferenciar dos problemas; en primer lugar el vinculado a la presunción consagrada en el artículo 27 del decreto ley de automotores. Creemos que la presunción coincidía totalmente con lo previsto por el artículo 1113 del Código Civil, a la época de sanción del mencionado decreto ley y, en consecuencia, se trataba de una remisión, ser considerado responsable en la medida en que el régimen general del código establece la responsabilidad de los propietarios de una cosa.

Posteriormente pueden haber variado la doctrina, o los dispositivos del Código Civil, y a raíz de ello la presunción del artículo 27 puede llegar incluso a tener una dimensión distinta, porque -insistimos- se trata de una remisión al régimen de responsabilidad de los propietarios. Por ejemplo, en la actualidad puede sostenerse que el automotor encuadra en la categoría de las cosas riesgosas, prevista en el agregado que la ley 17711 efectuó al artículo 1113, y por tanto el propietario sólo puede exonerarse de responsabilidad demostrando la falta de nexo causal, es decir la culpa de un tercero por quien no debe responder, o la culpa de la propia víctima. A nuestro entender el artículo 27, en este aspecto, se limita a conectar el problema con el régimen del Código.

Ahora bien, en lo que se refiere a la explicación de las razones que fundamentan la responsabilidad que pesa sobre el titular registral que enajena el vehículo, pero no inscribe la transferencia, creemos que el legislador ha querido imponer una sanción a la conducta del enajenante que no ha cumplido con su obligación de transferir; si no se preocupa por la inscripción de la transferencia, y continúa figurando como propietario, incurrir en una seria negligencia, y la ley castiga esa negligencia. No olvidemos que uno de los propósitos del legislador era facilitar la individualización de los respectivos propietarios (ver más arriba los fundamentos del decreto ley).

En realidad, no era necesario que el artículo 27 se ocupase de la responsabilidad del titular inscripto, pues ella surge de la coordinación de los primeros artículos del decreto ley -que consagran la inscripción constitutiva- y el régimen de responsabilidad del propietario establecido en el Código Civil; pero el legislador ha considerado necesario insistir, para que no quede ninguna duda, y lo ha hecho porque deseaba que no se desvirtuase el régimen de inscripción constitutiva; y para evitar toda discusión sobre el punto ha incluido este dispositivo, que puede parecer sobreabundante, pero que refleja fielmente los propósitos de la ley: 1) Que se individualice con facilidad al propietario del vehículo; 2) Que toda transmisión se inscriba en el registro; 3) Que el propietario registral no pueda eludir su

responsabilidad.

Quizás los efectos de este dispositivo hoy puedan parecer injustos, y éste sea uno de los inconvenientes del régimen de inscripción constitutiva, advertido con el correr del tiempo; el problema tiene su origen en el hecho de que el nuevo régimen no ha calado todavía en nuestras costumbres, y mucha gente no sabe que si no efectúa la inscripción no se opera la transmisión del dominio. Sucede, entonces, que muchas personas no prevén, al entregar el automotor que pueden verse sometidas a graves responsabilidades, que jamás se les ocurrió imaginar que pudieran recaer sobre ellas, y el desconocimiento de estos riesgos -tan generalizado- es el que puede impulsarnos a pensar que la sanción impuesta por el legislador no es siempre justa.

Es un deber de jurista permanecer atento a las realidades sociales, y ello nos obliga a preguntarnos: ¿Debería modificarse la norma? ¿Es necesario aplicar una sanción tan grave a quien omite la inscripción? ¿Debe mantenerse para los automotores el régimen de inscripción constitutiva, o sería mejor substituirlo por un régimen de inscripción declarativa, similar al que existe en materia de inmuebles, para restablecer la unidad de regímenes?

Personalmente me inclino por esta última solución: la inscripción declarativa está tan enraizada en nuestras costumbres jurídicas, sobre todo por la aplicación de ese régimen a la publicidad registral inmobiliaria, que nos parece conveniente hacerlo extensivo a la propiedad de automotores, con lo que se lograría restablecer la unidad del sistema, y se evitarían las confusiones y sorpresas.

Pero si llegamos a esta conclusión como expresión de anhelos de reforma legislativa, no podemos olvidar que la ley vigente dispone de manera terminante otra cosa; que el legislador, en materia de automotores ha optado por la inscripción constitutiva y ha procurado que el sistema se cumpla. Que, para lograrlo, ha previsto ex-profeso las consecuencias de la falta de inscripción, haciendo responsable al enajenante que continúa figurando como titular inscripto.

Por último, es conveniente recordar también la situa-

ción en que se encuentra la víctima, que está imposibilitada de saber cuáles son las verdaderas relaciones que existen entre el titular registral del bien -que afirma haberlo enajenado- y el guardián del vehículo.

La norma ha procurado, entre otras cosas, proteger a la víctima del acto dañoso, que está legitimada para dirigir su acción contra quien figura registralmente como propietario del vehículo; el legislador no ha querido someter a la víctima a la necesidad de efectuar difíciles indagaciones sobre la propiedad de la cosa, que surge fácilmente de los asientos del Registro; ha querido evitarle el que tenga que dilucidar si son ciertas o falsas las "promesas" de cambio de titularidad, porque en realidad cualquier contrato que todavía no se haya inscripto -dentro del régimen de propiedad de los automotores- no es más que una "promesa" de enajenación.