

# Responsabilidad del titular registral

por

Luis MOISSET de ESPANÉS

Rev. de Derecho de Daños, Accidentes de tránsito - I, p. 277-304.

---

## SUMARIO:

### I.- Introducción

- a) Responsabilidad del dueño de una cosa
- b) El dueño de los automotores
- c) Eximentes

### II.- Responsabilidad del dueño de un automotor

- a) Antecedentes
- b) Responsabilidad del titular registral
- c) Eximentes de responsabilidad por parte del titular registral
- d) El plenario "Morrazo"
- e) Responsabilidad del guardián. ¿Excluyente o concurrente?

### III.- Modificaciones introducidas por la ley 22.977

- a) Titularidad registral y eximentes
- b) El plenario "Morris"

### IV.- Segundas Jornadas Sanjuaninas de Derecho Civil

- a) El automotor como cosa riesgosa
- b) Dueño y guardián
- c) Eximentes

### V.- Nuestra opinión

- a) Consagración de la responsabilidad del titular registral
- b) La denuncia de transferencia. Sus efectos
- c) Análisis de las eximentes
- d) Autorización de uso. Revocación
- e) El secuestro del automotor
- f) Valoración crítica del mecanismo de denuncia

### VI.- Conclusiones

---

## I.- Introducción

### a) Responsabilidad del dueño de una cosa

Las reformas introducidas al artículo 1113 del Código Civil por la ley 17.711 consagraron la responsabilidad del dueño o guardián por los daños que ocasionare el riesgo o vicio de una cosa, y en el párrafo final establecieron las eximentes que puede liberarlo de responsabilidad.

Esta norma es la pieza clave, dentro del sistema jurídico argentino, para determinar quienes son las personas responsables y su redacción originó algunos problemas tanto a la doctrina como a la jurisprudencia, especialmente en lo que se refiere a si la responsabilidad del guardián y el dueño eran alternativas o concurrentes, habiendo predominado el segundo criterio, como veremos luego.

### b) El dueño de los automotores

El automotor es una cosa mueble y, hasta la sanción del decreto-ley 6582/58, estuvo sometida al régimen general del Código Civil, cuyo artículo 2412 regula la propiedad de las cosas muebles.

La situación 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.

Como los automotores son el resultado de la industria del hombre, que ensambla un conjunto de piezas o elementos hasta darles forma definitiva como vehículos en condiciones de circular, uno de los primeros problemas que se plantea es determinar el momento en que esas cosas muebles dejan de estar sometidas al régimen del artículo 2412, para ingresar al sistema de titularidad registral constitutiva, aspecto del que nos hemos ocupado publicado en el Libro Homenaje a Guillermo Borda <sup>1</sup>, y también en nuestra obra "Dominio de automotores

---

<sup>1</sup>. Ver nuestro "Cosas muebles registrables. Límites temporales de su inclusión en el Registro (matriculación y cancelación)", en "Estudios en Homenaje al Dr. Guillermo A. Borda, ed. La Ley, Buenos Aires, 1984, p. 272 a 286.

y motovehículos" <sup>2</sup>, a cuyos desarrollos remitimos, llegando a la conclusión de que su incorporación al sistema se produce con la primera venta a un usuario y concluye con la desafectación, sea por la destrucción material de la cosa, o por no estar en condiciones de uso <sup>3</sup>.

En el período que corre entre la primera inscripción y la desafectación, el dueño del automotor -jurídicamente- es la persona que figura en el Registro como titular y, como tal, deberá responder por los daños que se ocasionen con esa cosa.

c) Eximentes

Hemos dicho que el artículo 1113 prevé algunas hipótesis en las cuales el dueño puede eximirse de responsabilidad. Doctrina y jurisprudencia han procurado precisar de qué manera actúan esas eximentes en el caso de los automotores, punto en el cual no ha habido -ni existe hoy- acuerdo sobre el alcance que ellas tienen, pese a que el legislador ha procurado establecer un mecanismo para regular su funcionamiento: la denuncia de venta.

II.- Responsabilidad del dueño de un automotor

a) Antecedentes

Desde hace casi tres 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 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 dueño el enajenante que figura

---

<sup>2</sup>. Automotores y motovehículos. Dominio, ed. Zavalía, Buenos Aires, 1992, ver en especial Cap. 1, puntos 11, 12 y 13, p. 38 y ss.

<sup>3</sup>. Ver obra citada en nota anterior, p. 45, y trabajo citado en nota 1, p. 283.

como titular registral <sup>4</sup>.

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" <sup>5</sup>, o manifestaban que de la inscripción registral surgía una presunción *iuris tantum* de propiedad, que podía ser destruída por prueba en contrario <sup>6</sup>.

Sin embargo paulatinamente se fue comprendiendo, tanto por los tribunales como por los autores, el carácter de estas inscripciones; 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" <sup>7</sup>.*

El tema fue motivo de pronunciamiento en varios encuentros

<sup>4</sup>. 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 incluídos en nuestro libro "Automotores y Motovehículos. Dominio", Zavalía, Buenos Aires, 1992.

<sup>5</sup>. 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.

<sup>6</sup>. 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.

<sup>7</sup>. 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).

científicos; vemos así como en las Primeras Jornadas Australes de Derecho <sup>8</sup>, realizadas en Comodoro Rivadavia en 1980 con participación de los más destacados civilistas argentinos, se reconoció 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 del Automotor" <sup>9</sup>, y en el Séptimo Encuentro de abogados civilistas, realizado en Rosario en junio de 1993, la Comisión N° 3, en el primer punto de su despacho hizo referencia al carácter constitutivo de la inscripción registral, expresando que:

*"El decreto-ley 6582/58 reemplaza la traditio rei por la traditio inscriptoria, estableciendo un sistema de inscripción registral constitutiva por lo que resulta imprescindible no solamente respecto de terceros sino aun entre las partes".*

Luego, en el punto 2, el despacho puso de relieve que el actual artículo 27 destaca que "el dueño del automotor es el titular registral", y en el punto 5 afirmó que "el término dueño, empleado por el art. 1113, 2° apartado, 2ª parte ... en el ámbito de los automotores debe ser entendido en el sentido de titular registral".

Por su parte en las Segundas Jornadas Sanjuaninas, realizadas en 1984, desde el primer punto del Despacho de la Comisión N° 5 trasluce la conformidad unánime de los participantes respecto a que el carácter de dueño se acredita con el título expedido por el Registro.

#### b) 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,

---

<sup>8</sup>. 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).

<sup>9</sup>. Obra citada en nota anterior, punto 2 del despacho de "lege lata", p. 111.

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 <sup>10</sup>.

Quizás hayamos sido los primeros en señalar que al haberse adoptado para los automotores un régimen de inscripción constitutiva, el titular registral que celebra un contrato de compraventa y entrega el vehículo al adquirente, no deja de ser propietario del automotor mientras no efectúe la **traditio inscriptoria** que, en virtud del artículo 1º del decreto ley, es la única manera de transferir el dominio; a lo que debía agregarse la insistencia del viejo artículo 26 (ahora 27) que procuraba destacar que el titular registral, en su calidad de propietario, cargaba con la responsabilidad de los daños causados con la cosa <sup>11</sup>.

Esta solución pareció "dura", o injusta, a algunos juristas y tribunales, que buscaron diversos subterfugios para evadirla, afirmando algunos -con total desconocimiento de los efectos de la inscripción constitutiva- que continuaban aplicándose a los automotores, cosas muebles, los artículos 577 y 2412 del Código Civil, de manera que si había entregado la cosa el titular registral dejaba de ser propietario; mientras que otros, reconociendo que el régimen había cambiado, sostenían sin embargo que, al haberse transferido la "guarda", el propietario quedaba eximido de responsabilidad y la víctima debía dirigir su acción contra el guardián.

Trigo Represas, en trabajo publicado en un Libro Homenaje, ha expuesto de manera sistemática y con mucha claridad las distintas

---

<sup>10</sup>. En esta postura nos encontrábamos acompañados por civilistas del prestigio de Mosset Iturraspe, Garrido, Andorno y Kemelmajer de Carlucci.

<sup>11</sup>. Ver E.D. 48-234, y también los comentarios a fallos y artículos que citamos en nuestro libro **Dominio de automotores...**, p. 455.

opiniones emitidas por la doctrina y jurisprudencia <sup>12</sup>, y en la misma obra encontramos otros ensayos interesantes sobre el mismo tema, cuyos autores son Roque F. Garrido <sup>13</sup> y Eduardo R. Mundet <sup>14</sup>.

Por mi parte he analizado todos esos ensayos <sup>15</sup>, razón por la cual -y en homenaje a la brevedad- remito a lo dicho en esas obras.

En las Jornadas Australes de Derecho, organizadas por el Colegio de Abogados de Comodoro Rivadavia <sup>16</sup>, se incluyó como tema la **Responsabilidad del dueño o guardián en los accidentes de automotores** <sup>17</sup>, y aportaron valiosas colaboraciones Trigo Represas <sup>18</sup>, Ramella <sup>19</sup>, Borda <sup>20</sup>, Kemelmajer de Carlucci <sup>21</sup>, Mosset Iturraspe <sup>22</sup> y Garrido <sup>23</sup>, entre otros.

Hemos señalado más arriba que en los despachos elaborados

<sup>12</sup>. Ver **Dueño o guardián en la responsabilidad por el hecho de las cosas**, en Estudios de Derecho Civil, en Homenaje a L.M.E., Universidad, Buenos Aires, 1980, p. 527 y ss. (en especial ap. II, **Concepto de dueño**, p. 528 a 531).

<sup>13</sup>. **Régimen de los automotores y sus consecuencias**, en Estudios de Derecho Civil en homenaje a L.M.E., ob. cit. p. 79 a 101.

<sup>14</sup>. **Responsabilidad del titular registral de un automotor**, en Estudios de Derecho Civil en homenaje a L.M.E., ob. cit., p. 129 a 143.

<sup>15</sup>. Ver nuestro **Estudios de Derecho Civil - Cartas y polémicas**, Zavalía, Buenos Aires, 1982, en especial cartas a Garrido (p. 63), y réplica de Garrido (p. 67); a Mundet (p. 70) y a Trigo Represas (p. 75).

<sup>16</sup>. Ver **Moisset de Espanés y otros, Responsabilidad civil. Jornadas Australes**, Univ. Nacional, Córdoba, 1964 (distribuye ed. Zavalía).

<sup>17</sup>. Obra citada en nota anterior, p. 15 a 122.

<sup>18</sup>. Ponencias, p. 15 y 18 (en especial cap. IV, p. 27 a 30) y Debate, p. 89.

<sup>19</sup>. Ponencia, p. 39 y Debate, p. 71 y 74.

<sup>20</sup>. Ponencia, p. 48 y Debate, p. 75 y 121.

<sup>21</sup>. Ponencia, p. 49 y Debate, p. 79 y 83.

<sup>22</sup>. Ponencia, p. 51 y Debate, p. 84.

<sup>23</sup>. Ponencia, p. 52 y Debate, p. 86 y 118.

en ese certamen, los juristas presentes reconocieron unánimemente que el dueño "es la persona a cuyo nombre se encuentra inscripto el vehículo en el Registro Nacional de la Propiedad del Automotor" <sup>24</sup>; pero cuando se trató de determinar si el dueño 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, las opiniones se dividieron, reflejando las discrepancias existentes en nuestra doctrina y jurisprudencia.

Por una parte Borda, Jorge Horacio Alterini, Brebbia, Ramella, Trigo Represas y Compagnucci de Caso, sostuvieron que "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" <sup>25</sup>, mientras que Salas, Garrido, Kemelmajer de Carlucci, Mosset Iturraspe y el autor de estas líneas, afirmamos que "el titular registral no se libera por la sola circunstancia de haber entregado el automotor al comprador" <sup>26</sup>.

La jerarquía de quienes participaron en esas Jornadas, la calidad de las ponencias remitidas, y el nivel de los debates, convierten a esa obra en elemento casi indispensable para comprender los fundamentos en que se basan las dos posiciones contrapuestas que dividen a nuestros juristas.

c) Eximentes de responsabilidad por parte del titular registral

Desde algún tiempo atrás había comenzado 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.

---

<sup>24</sup>. Despacho, p. 111.

<sup>25</sup>. Despacho, p. 111.

<sup>26</sup>. Despacho, p. 111.



¿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, 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!

d) Plenario "Morrazo"

Otro sector de la jurisprudencia, siguiendo la opinión de Borda <sup>27</sup>, 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.

De manera casi contemporánea con la realización de las Jornadas Australes de Derecho, en una de las circunscripciones judiciales más importantes del país, la Capital Federal, el fuero especializado en locaciones y accidentes de automotores, debatió el problema en un plenario de sus Cámaras, y en él se resolvió por amplia mayoría que:

*"No subsiste la responsabilidad de quien figura en el Registro Nacional del Automotor como titular del dominio del vehículo causante del daño, cuando lo hubiere enajenado y entregado al comprador con anterioridad a la época del siniestro, si esta circunstancia resulta debidamente comprobada en el proceso"* <sup>28</sup>.

Se afirma allí que si "el dueño prueba que ha transmitido la posesión y consiguientemente está imposibilitado de ejercer sobre

---

<sup>27</sup>. Guillermo A. Borda: 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".

<sup>28</sup>. Cam. Especial en lo Civil y Com. en pleno, 18 agosto 1980, "Morrazo, Norberto R. y otro c/ Villarreal, Isaac y otros", J.A. 1981-II-271.

la cosa un poder efectivo e independiente de dirección para impedir que con ella se pueda ocasionar un daño, **puede liberarse de responsabilidad en razón de que traspasó su calidad de guardián jurídico...**"

<sup>29</sup>, y que la responsabilidad debe recaer sobre el guardián, porque "no resulta razonable ni justo mantener la responsabilidad del dueño" <sup>30</sup>.

Se agrega por alguno de los vocales que en estas circunstancias "debe ser eximido de responsabilidad, ya sea por no ser dueño, por haber dejado de ser poseedor o porque la cosa fue usada contra su voluntad" <sup>31</sup>.

En definitiva, quienes integraron la mayoría en ese plenario opinaban que no podía responsabilizarse al dueño en razón de que ya no tenía la "guarda" del vehículo, agregando que el viejo artículo 26 del decreto-ley sólo hacía referencia a una "presunción" de responsabilidad, lo que permitía al titular registral brindar prueba de que ya no tenía la guarda y con ello descartar la mencionada "presunción".

e) Responsabilidad del guardián. ¿Excluyente o concurrente?

En sentido totalmente adverso a esta postura, un docente de la cátedra de Derechos Reales de Córdoba 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" <sup>32</sup>, que es lo que importa al juez y al legislador.

---

<sup>29</sup>. Voto del Dr. Gargano en el plenario "Morrazo".

<sup>30</sup>. Voto citado en nota anterior.

<sup>31</sup>. Voto del Dr. Vitacco en el plenario "Morrazo".

<sup>32</sup>. 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

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 <sup>33</sup>, sosteniéndose en la generalidad de los casos que las responsabilidades de "dueño y guardián" no son excluyentes, sino concurrentes, para brindar de esa forma cabal protección a la víctima. Incluso, en el sistema de nuestro Código Civil, si en alguna hipótesis se opta por excluir a alguien, es al "guardián", como sucede en el artículo 1135 -en casos de tanta importancia como la locación, o el usufructo- donde el perjudicado solamente tiene acción contra el dueño <sup>34</sup>.

El artículo 1113, en cambio, cuando habla de responsabilidad del "dueño" o "guardián", no emplea esa conjunción para establecer una alternativa excluyente, sino para ampliar el campo de los sujetos responsables, y así se entendió en las Jornadas Sanjuaninas, al afirmar que "el artículo 1113 del Código Civil responsabiliza de manera conjunta al dueño y al guardián de un automotor, brindando de tal modo protección adecuada a la víctima del daño" <sup>35</sup>.

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

---

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".

<sup>33</sup>. 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).

<sup>34</sup>. Ver nuestro **Estudios de Derecho Civil - Cartas y polémicas** (citado en nota 15), N° 109 y ss., p. 75 y ss.

<sup>35</sup>. Despacho, punto 3° del apartado II-A.

sostener que su responsabilidad es subsidiaria... Tanto el dueño como el guardián son responsables por el todo..."<sup>36</sup>.

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

### III.- Modificaciones introducidas por la ley 22.977

#### a) Titularidad registral y eximentes

El panorama cambia por las modificaciones que la ley 22.977 introdujo, a fines de 1983, a varios artículos del decreto-ley de propiedad de automotores.

Se advierte, en primer lugar, que el nuevo texto del artículo 27 insiste -y ahora en forma mucho más clara- en responsabilizar al titular registral que hace entrega del vehículo, mientras no se inscriba la transferencia. La norma es expresa:

*"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 el legislador no ha hecho oídos sordos a la inquietud de aquellos juristas que impulsados por razonables sentimientos de justicia estimaban que esta solución en algunos casos podía resultar "dura", y ha considerado conveniente regular las causales de exención de responsabilidad del propietario, consagradas en el artículo 1113 del Código Civil, agregando en el mismo artículo 27:

*"... 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. La comunicación*

---

<sup>36</sup>. Guillermo A. Borda: La Reforma de 1968 al Código Civil, N° 138 c, p. 216, ed. Perrot, Buenos Aires, 1971.

*prevista en este artículo 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 petitionado, e importará su pedido de secuestro, si en un plazo de treinta (30) días el adquirente no iniciare su tramitación...".*

Aún más, para evitar que el adquirente del vehículo ocasione daños, mientras no lo inscriba a su nombre, consagra una prohibición de circular, y la posibilidad de secuestrar el automotor:

*"... el Registro notificará esa circunstancia (la revocación) al adquirente, si su domicilio fuere conocido. Una vez transcurrido el plazo mencionado, o si el domicilio resultase desconocido, dispondrá la prohibición de circular y el secuestro del automotor.*

*El automotor secuestrado quedará bajo depósito, en custodia del Organismo de aplicación...".*

Hay quienes han pensado que por esta vía se ha creado una causal de eximición "autónoma", que puede llegar a desvirtuar la responsabilidad que la ley impone al propietario del coche, de manera peligrosa e inconveniente, al permitirle -en casos de transferencia- que se libere de toda obligación de resarcir "si con anterioridad al hecho dañoso y después de vencido el plazo del artículo 15 hubiere comunicado al Registro que hizo tradición del automotor" <sup>37</sup>.

Por nuestra parte, insistimos en que no se trata de una nueva eximente, sino simplemente de la regulación de las contempladas en el artículo 1113 del Código Civil <sup>38</sup>. Sin embargo, desde el primer momento hemos sostenido que el mecanismo articulado por esta reforma es inadecuado, y la experiencia vivida desde su vigencia parece corroborar nuestra afirmación, como procuraremos ilustrarlo luego.

---

<sup>37</sup>. Posición sostenida por Pizarro, Chiapero de Bas y Mundet (punto 8º, apartado II-A del Despacho).

<sup>38</sup>. Ver lo que decimos sobre el particular en "Responsabilidad civil en materia de accidentes de automotores" (Rubinzal y Culzoni, Santa Fe, 1985), en la parte dedicada a responder las preguntas formuladas en el Seminario cordobés, p. 226.

b) El plenario "Morris"

A la sanción de la ley 22.977 se suma, en la Capital Federal, la desaparición del fuero especial en lo civil y comercial, que es absorbido en cierta manera por el fuero civil, al que pasan las causas por accidentes de automotores. Se plantea entonces, en ese ámbito, el problema de si debía continuar aplicándose la doctrina establecida por el plenario "Morrazo", punto que fue resuelto de manera discordante por distintas salas, lo que motivó la convocatoria de un nuevo plenario <sup>39</sup>, en el que la mayoría, de manera impersonal, dispuso que:

*"La doctrina establecida en el fallo plenario dictado el 18 de agosto de 1980 en la causa "Morrazo, Norberto y otro c/ Villarreal, Isaac y otros", ... .. no mantiene su vigencia luego de la sanción de la ley 22.977, modificatoria del decreto-ley 6582/58, ...".*

La principal razón esgrimida es que al cambiar la ley, "los efectos del plenario no pueden extenderse en el tiempo, sobre todo cuando, como en el supuesto de esta convocatoria, la nueva norma contiene texto expreso que difiere del anterior". A la mayoría se sumó, con una aclaración, el Dr. Greco.

Por su parte el Dr. Fermé, en disidencia, se pronunció por el mantenimiento del plenario "Morrazo", pero con la aclaración de que con posterioridad a la sanción de la ley 22.977 la única forma que tiene el titular registral de liberarse de responsabilidad es acudiendo al mecanismo de denuncia que esa ley prevé, manifestando:

*" ... en mi opinión, a partir de la vigencia de la ley 22.977 la doctrina legal obligatoria emergente del plenario "Morrazo" que consagra la liberación del titular registral que ha demostrado la enajenación y entrega del vehículo con anterioridad al accidente juzgado, ha de completarse con la acreditación de haberse efectuado al registro la comunicación prevista por el art. 27. De otro modo aquella se encontraría, a mi*

---

<sup>39</sup>. "Morris de Sotham, Nora c/ Besuzzo, Osvaldo P.", Cam. Civil de la Capital en pleno, 9 septiembre 1993, L.L. 1993-E-586 y J.A. 1994-I-601.

*juicio, en pugna con el mencionado texto, lo que a la hora de resolver obligaría a su desplazamiento, en virtud de la jerarquía legal de precepto y su ulterior sanción en el tiempo".*

Ocho de los vocales que se pronunciaron por el mantenimiento de la doctrina del plenario Morrazo, entre los cuales se contaban Cifuentes y Jorge H. Alterini, sostuvieron que esa doctrina estuvo vigente hasta la realización del nuevo plenario, debiendo aplicarse "en el futuro las normas de la ley 22.977", opinión que a nuestro criterio no resulta satisfactoria, pues ¡no puede admitirse que una "doctrina jurisprudencial" prevalezca, aunque sea temporalmente, sobre la nueva norma legal!

Gustavo Bossert, por su parte, propiciaba el mantenimiento del plenario "Morrazo" por considerar que la ley se limitaba a contemplar una hipótesis de exoneración de responsabilidad del titular registral, a la que podían sumarse todos los casos en que éste demostrara fehacientemente que "antes del siniestro había enajenado el vehículo y se había desprendido de su guarda".

Nos hemos detenido en mencionar estas opiniones para poner de relieve que las discrepancias sobre los posibles eximentes de responsabilidad del titular registral no han cesado después de la sanción del nuevo texto legal.

#### IV.- Segundas Jornadas Sanjuaninas de Derecho Civil

La importancia de las modificaciones introducidas al régimen de propiedad de automotores, y su incidencia sobre la responsabilidad del dueño, motivó que incluyéramos estos puntos en el Temario de las Segundas Jornadas Sanjuaninas de Derecho Civil <sup>40</sup>, celebradas en agosto de 1984 <sup>41</sup>; la Comisión, presidida por Roque F. Garrido <sup>42</sup>, elaboró un extenso despacho, que dedicó su apartado II a

---

<sup>40</sup>. En las mencionadas Jornadas actuamos como "Coordinador General" en la etapa de organización, y presidimos los plenarios.

<sup>41</sup>. Tema N° 5: **Responsabilidad y dominio de automotores**.

<sup>42</sup>. Actuaron como Secretarios los doctores Ventura y Zago, e integraron la Comisión Redactora: Garrido, Moisset de Espanés, Gómez

los problemas de responsabilidad, muchos de cuyos puntos fueron aprobados por unanimidad <sup>43</sup>.

El detenimiento con que se analizaron estos temas en las Jornadas Sanjuaninas, el hecho de que en ellas participaron reconocidos especialistas y que es la única oportunidad en que se han podido debatir estos puntos con posterioridad a las reformas introducidas por la ley 22.977, hace aconsejable que estudiemos el despacho formulado en ese certamen.

a) El automotor como cosa riesgosa

Los dos primeros puntos del despacho están dedicados a caracterizar al automotor como cosa riesgosa <sup>44</sup>, idea que desde hace tiempo viene predominando en la doctrina nacional. Recordemos que sólo tres años después de las reformas que la ley 17.711 introdujo al artículo 1113, en las Segundas Jornadas Sanrafaelinas de Derecho Civil <sup>45</sup>, tomando como base una ponencia del autor de estas líneas, que contó con el apoyo de Atilio Aníbal Alterini, Roque F. Garrido y Jorge Mosset Iturraspe, se votó una Recomendación que aconsejaba considerar cosa riesgosa al "automotor en movimiento".

Siguiendo el mismo camino en las Jornadas Australes de Derecho el despacho mayoritario <sup>46</sup> interpretó que "los accidentes de automotores encuadran en el artículo 1113, apartado segundo, segunda parte (riesgo o vicio de la cosa)".

De manera concordante en las Jornadas Sanjuaninas se insistió en que "los caños causados por automotores **en circulación**, cualquiera fuere la forma y modo en que se produzca, caen siempre en

---

Crovetto, Chiapero de Bas, Pizarro, Ventura, Mundet, Cima (Luis B.), Gil Iglesia, Beuck de Banchio, Oro, Echegaray y Gheresi.

<sup>43</sup>. El despacho contiene trece puntos de **lege lata** y tres de **lege ferenda**. Hubo unanimidad en los puntos 1 a 6 y 10 a 13 de **lege lata**.

<sup>44</sup>. En estos dos puntos hubo una abstención, la del Dr. Gómez Crovetto.

<sup>45</sup>. San Rafael, 1971.

<sup>46</sup>. Suscriben el despacho de mayoría Brebbia, Trigo Represas, Salas, Garrido, Kemelmajer de Carlucci, Ramella, Borda, Mosset Iturraspe y Moisset de Españés.



la órbita de aplicación del párrafo segundo, última parte, del artículo 1113 del Código Civil (daños causados por el riesgo o vicio de la cosa)" <sup>47</sup>, y que "el factor de atribución de responsabilidad civil, en tales casos, es el riesgo creado" <sup>48</sup>.

b) Dueño y guardián

Se ha visto que antes de las reformas introducidas por la ley 22.977 un importante sector de la doctrina y jurisprudencia nacionales tendía, en materia de automotores, 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 <sup>49</sup>.

Quienes participaron en las Segundas Jornadas Sanjuaninas entendieron, unánimemente, que "la responsabilidad del dueño de un automotor no está supeditada a su eventual condición de guardián" <sup>50</sup>, y que la controversia planteada sobre este punto 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 por vía de la inscripción.

Se sostuvo entonces, en una interpretación que se ajusta a la letra y al espíritu de las nuevas normas legales valoradas con sentido finalista, que "la ley determina que hasta tanto se inscriba la transferencia, el transmitente será civilmente responsable por los daños y perjuicios que produzca con el automotor, en su carácter de dueño de la cosa" <sup>51</sup>.

Por eso en las Segundas Jornadas Sanjuaninas se ha dicho

---

<sup>47</sup>. Despacho, apartado II-A, punto 1°.

<sup>48</sup>. Despacho, apartado II-A, punto 2°.

<sup>49</sup>. ver Trigo Represas, trabajo citado en nota 12, p. 530 y 531 y notas 10 a 13.

<sup>50</sup>. Despacho, punto 4° del apartado II-A.

<sup>51</sup>. Despacho, punto 6° del apartado II-A.

que "la solicitud y consiguiente expedición del certificado previsto en el artículo 16 del decreto-ley 6582/58. modificado por la ley 22.977, acompañada de la tradición del automotor y la inscripción de la venta durante el plazo de vigencia del certificado, hace civilmente responsable al adquirente por los daños y perjuicios que se produzcan con el vehículo", considerando que esto es una "consecuencia de la reserva de prioridad que consagra la mencionada norma" <sup>52</sup>.

Compartimos plenamente la afirmación, pero no por los fundamentos que se dieron en el mencionado Despacho, sino por los que expusimos más arriba, ya que no se trata de un problema de "reserva de prioridad", sino simplemente de actuación ajustada a derecho dentro de los plazos inscriptorios fijados por la ley, lo que permite funcionar la eximente de "tercero por quien no se responde".

No debe, sin embargo, considerarse que en todos los casos de entrega del vehículo a un adquirente, el dueño pueda eximirse sosteniendo que transmitió la "guarda", pues si vencen los plazos legales sin que se peticione la inscripción el titular registral seguirá siendo responsable, salvo que pruebe -por vía registral- el uso "contra su voluntad expresa" (que es otra causal de eximición prevista en el artículo 1113 del Código Civil), mediante la comunicación exigida por el artículo 15 cuando expresa que "el transmitente podrá revocar la autorización para circular con el automotor... debiendo comunicar esa circunstancia al Registro a los efectos previstos en el artículo 27".

c) Eximentes

En las Jornadas Sanjuaninas se sostuvo, de manera unánime, que cuando el titular registral entrega el coche a otra persona, "no corresponde atribuir al guardián de un automotor la condición de tercero por quien no deba responder"<sup>53</sup>. Y, sin que hubiese tampoco discrepancias, se agregó que "quien pretenda liberarse de la

---

<sup>52</sup>. Despacho, punto 7º del apartado II-A, suscripto por Ventura, Chiapero de Bas, Gómez Crovetto, Etchegaray, Cima, Oro y Moisset de Espanés.

<sup>53</sup>. Despacho, punto 11º, apartado II-A.

responsabilidad que consagra la primera parte del artículo 27, deberá acreditar:

a) haber firmado y entregado al adquirente la documentación que prevén los artículos 13 y 14. La buena fe y el cumplimiento diligente de las obligaciones a su cargo son requisitos indispensables para que el transmitente pueda ampararse en la causal de eximición del artículo 27.

b) Haber efectuado la comunicación al Registro antes del hecho dañoso.

c) Haber entregado la posesión del vehículo" <sup>54</sup>, concluyendo que "en caso de duda habrá que estar siempre en favor de la víctima - argumento artículo 1113, Código Civil- y responsabilizar al titular registral, sin perjuicio de las acciones de regreso que puedan corresponderle" <sup>55</sup>.

Estimamos que estos aportes revisten particular interés para interpretar adecuadamente los nuevos textos legales.

#### V.- Nuestra opinión

La ley 22.977 ha dado nueva forma a los artículos 15 y 27 de la ley de automotores, previendo 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...".**

De esta forma el legislador da la razón a quienes habían

---

<sup>54</sup>. Despacho, punto 12º, apartado II-A.

<sup>55</sup>. Despacho, punto 12º **in fine**, apartado II-A.

sostenido la responsabilidad del titular registral en su carácter de dueño, pero luego 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 <sup>56</sup>; 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.

El nuevo texto legal viene a corroborar lo ya dispuesto por el decreto-ley sobre la responsabilidad del titular inscripto, y procura disipar la confusión que había introducido ese sector de la doctrina y jurisprudencia que sostenía que si el dueño se había desprendido de la "guarda", entregándosela al adquirente del vehículo, ya no debía responder; pero el actual artículo 27, al tratar de las eximentes, admite que puede aplicarse la prevista en el artículo 1113 del Código (hecho del tercero por quien el dueño no debe responder), durante el breve lapso que debería durar el trámite inscriptorio.

b) La denuncia de transferencia. Sus efectos

El punto está reglado en el segundo párrafo del artículo 27, dispositivo que debe 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:

---

<sup>56</sup>. Carlos Alberto Gherzi: "Juicio de automotores", p. 211 y 213, ed. Hammurabi, 1985.

" ... 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...".

Vemos así que el actual artículo 15 otorga un plazo de diez días desde la celebración del acto para su registración, y admite que el adquirente durante ese período circule con el vehículo (sea porque el enajenante lo autorizó expresamente, sea porque lo hizo de manera tácita entregándole la tarjeta verde). Es lógico entonces que, operada la venta y cumplida una de las obligaciones que de ella emergen (la entrega del vehículo), si la otra (inscribir) se cumple dentro de los plazos que la ley concede, se acepte que el adquirente -aunque todavía no se haya transformado en dueño- es un tercero por quien el "titular registral" no debe responder.

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 <sup>57</sup>.

Hemos visto ya que poco después de entrar en vigencia estos dispositivos fueron objeto de un detenido análisis en 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. Gheresi <sup>58</sup>, donde puede ser consultado por quien desee

---

<sup>57</sup>. 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).

<sup>58</sup>. Carlos Alberto Gheresi: "Juicio de automotores", p. 199 a 202, ed. Hammurabi, 1985.

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 <sup>59</sup>.

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 <sup>60</sup>, 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

---

<sup>59</sup>. Punto 12 del despacho de "lege lata". Segundas Jornadas Sanjuaninas de Derecho Civil, aprobado por unanimidad (ver obra citada en nota anterior, p. 201).

<sup>60</sup>. 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.

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 registrarlo, 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 petitionar 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 mencionaremos a continuación.

### c) Análisis de las eximentes

Hemos advertido, sin embargo, que el legislador no fue insensible a la realidad del tráfico jurídico y, en ciertas circunstancias, exime al dueño de responsabilidad por el hecho de la cosa, aspecto que es contemplado de manera genérica por el artículo 1113 del Código Civil, cuando admite que el propietario no responda si el daño ha sido provocado por el hecho de un tercero extraño, o cuando la cosa fue usada contra la voluntad de su dueño.

Procuró, entonces, delimitar el alcance que tienen estas

eximentes cuando se aplican a los accidentes de automotores, y con tal finalidad ha incorporado -especialmente en los artículos 15 y 27- una complicada mecánica de plazos, comunicaciones, revocación de autorizaciones y secuestros, que estimamos poco práctica <sup>61</sup>.

Las modificaciones introducidas al régimen de propiedad de automotores por la ley 22.977 no crean, en realidad, nuevas eximentes de responsabilidad del propietario, sino que se limitan a regular las ya previstas por el artículo 1113 del Código Civil, que en sus párrafos finales hace referencia al hecho "de un tercero por quien no debe responder", y al uso de la cosa "contra la voluntad expresa o presunta del dueño o guardián".

Parece conveniente diferenciar las dos causales, porque la primera es genérica, y la segunda se reduce a los casos en que la cosa es usada por el tercero en contra de la voluntad del guardián.

Si el titular registral entrega el automotor al adquirente, junto con toda la documentación y una autorización para conducir el vehículo (sea expresa, o se reduzca a entregar la tarjeta verde que lo habilita para manejarlo), no puede hablarse de "uso contra la voluntad del propietario", como erróneamente se ha hecho en algunos fallos, sino que estamos frente al "hecho de un tercero", autorizado a usar la cosa, y es menester determinar -en el caso concreto- si el titular registral tiene o no que responder por el hecho de ese tercero.

Por aplicación del nuevo artículo 15 estimamos que durante los primeros diez días desde que se celebró el contrato de venta, aunque todavía no se haya tomado razón en el Registro, el enajenante, que dejará de ser propietario al inscribirse el acto, y que ya hizo entrega del automotor, no está obligado a responder por los hechos de ese tercero. Adviértase que no afirmamos que la "inscripción" -modo constitutivo del derecho real- obre retroactivamente, sino que durante ese plazo que la ley ha fijado como "etapa inscriptoria", el dueño no responde por los hecho de **ese tercero**, a quien le entregó el vehículo para cumplir una de las obligaciones que surgen del contrato

---

<sup>61</sup>. Así lo sostuvimos en una ponencia, y en el Despacho, punto 3º del apartado II-B (**lege ferenda**).



de transferencia.

Nuestro sistema jurídico acepta como válido y lógico que se efectúe la entrega del automotor, y que se autorice al adquirente a conducirlo, durante los diez días que el artículo 15 le fija como plazo para efectuar la inscripción. No sería justo, en consecuencia, que durante ese período el propietario respondiera por los hechos de ese tercero, ya que recién vencido el plazo legal puede revocarle la autorización de conducir, como expresa la norma que hemos citado: "... el adquirente asume la obligación de solicitarla (la inscripción) dentro de los diez (10) 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, aun 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".

Se ha sostenido en un trabajo de investigación realizado por un auxiliar de nuestra Cátedra <sup>62</sup> que esta causal de exención no es aplicable, pero que si se pidió el certificado previsto por el artículo 16, éste produce el efecto de anotación "provisional", a favor del futuro adquirente, que con la toma de razón se torna en "definitiva", por lo que podría considerarse desde esa fecha al adquirente como nuevo titular registral. No compartimos esas afirmaciones; el certificado de dominio solamente acuerda una "reserva de prioridad" para un acto que puede o no efectuarse, y en él no se consigna el nombre del posible adquirente, por lo que mal puede concedérsele este efecto retroactivo, que se prestaría a diversas maniobras fraudulentas.

La exención de responsabilidad del propietario basada en el "hecho de un tercero por quien no debe responder" solamente puede funcionar si ha existido venta, seguida de inscripción durante los diez días que fija la ley, y el accidente se produce en ese lapso.

---

<sup>62</sup>. Luis Alberto Quiroga: La responsabilidad civil del propietario de automotores, agosto de 1984 (monografía inédita).

Vencidos lo 10 días sin que el adquirente inscriba el dominio a su nombre, el titular registral ya no podrá continuar amparándose en el "hecho del tercero", genéricamente, si no prueba que está haciendo uso de la cosa "en contra de su voluntad expresa", por aplicación del mecanismo de "denuncia" que regula el artículo 27: "... si con anterioridad al hecho que motive su responsabilidad, el transmite 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. La comunicación prevista en este artículo, 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 petitionado, e importará un pedido de secuestro, si en un plazo de treinta (30) días el adquirente no iniciare su tramitación...".

Estamos aquí frente a la segunda causal de exención, "uso contra la voluntad", que opera desde el momento de la "comunicación de entrega", que puede efectuarse a partir de los diez días de la venta, si el adquirente no la ha hecho inscribir, y que entraña una manifestación de voluntad "contraria al uso del vehículo".

La mecánica elegida por la ley, sin embargo, es defectuosa y ha originado ya múltiples controversias.

En **resumen**, entendemos que si ha habido una transferencia efectiva deben distinguirse dos etapas: 1º) los diez días que van desde la celebración del acto de venta, previstos en el artículo 15 para que el adquirente efectúe la inscripción, período en el cual aunque todavía el vendedor sigue siendo titular registral, y ha prestado conformidad expresa o tácita para que el adquirente use el vehículo, funciona la primera causal de exención "hecho de un tercero por quien el propietario no debe responder"; 2º) vencido dicho plazo el titular sólo podrá eximirse probando, mediante la "comunicación de entrega" efectuada al Registro, que el vehículo se "usó contra su voluntad".

d) Autorización de uso. Revocación

Las costumbres imperantes en la comercialización de automotores usados imponen que el vendedor, junto con la documentación para la transferencia, entregue al adquirente la "tarjeta verde", que le confiere una autorización tácita para conducir el vehículo, a lo que suele sumarse -en algunos casos- una autorización expresa otorgada ante escribano público que le permitirá circular por cualquier parte del país, hasta tanto se haga efectiva la transferencia registral.

Actualmente la ley impone la obligación de inscribir la transferencia en un plazo de diez días, y autoriza al enajenante, en el caso de que esa obligación no se cumpliera, a revocar la autorización de uso, lo que le permitirá no responder por los daños que el adquirente ocasione, pero no lo liberará de los impuestos y patentes que gravan al vehículo...

El Registro de la Propiedad del Automotor ha preparado un formulario tipo, el N° 11, para las denuncias de venta y entrega del vehículo, reglamentando la aplicación de los artículos 15 y 27 de la ley mediante disposición N° 651, del 30 de noviembre de 1983.

En una Mesa Redonda efectuada el 20 de julio de 1985 en el Colegio de Escribanos de Santa Fe, en la que participaron como panelistas los tres encargados de los Registros seccionales de esa capital, se nos informó que suelen presentarse algunas denuncias, y cumplirse con la notificación al adquirente, pero -aunque éste no cumpla con su obligación de inscribir- no se realiza posteriormente el secuestro.

e) El secuestro del automotor

En un fallo de la Cámara Civil de Villa María, provincia de Córdoba, se hizo responsable al titular registral, pese a haber realizado la denuncia de venta con anterioridad al siniestro, dando como fundamento la "falta de secuestro" por el Organismo de Aplicación lo que nos obligó a ocuparnos del punto en un comentario

jurisprudencial <sup>63</sup>.

Hemos dicho ya que 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.

La mayoría de la Comisión no se hizo cargo de estas observaciones y se aprobó un despacho que, de lege lata, se limitaba a expresar que "La ley 22.977 impone al organismo de aplicación, por medio de los registros seccionales, el secuestro de los vehículos cuya transferencia no seas registrada en término" <sup>64</sup>. Minoritariamente se sostuvo que "lo precedente únicamente es aplicable con intervención del juez competente" <sup>65</sup>, con una acotación de Garrido y nuestra respecto a que "la delegación en órgano administrativo de la facultad de secuestrar bienes del dominio privado es inconstitucional".

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 a 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 este ensayo, 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

---

<sup>63</sup>. Ver nuestro "Denuncia de la venta de un automóvil y responsabilidad del titular registral", La Ley Córdoba, 1990, N° 6 (junio) p. 477, comentario a "Gil Roberto c/ Ferrario, Enrique C", Cam. Civil, Com. y Trab. Villa María, 23 septiembre 1988.

<sup>64</sup>. Este despacho lleva las firmas de Gheresi, Gil Iglesia, Gómez Crovetto, Mundet, Ventura, Echegaray y Pizarro.

<sup>65</sup>. Despacho suscripto por Maximiliano Oro, Chiapero de Bas, Luis B. Cima, Beuck de Banchio, Garrido y Moisset de Españés.

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 cordobesa yerra gravemente 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 automotor.

f) Valoración crítica del mecanismo de denuncia

El propósito que inspiró al legislador al introducir estas reformas al régimen de automotores es loable, pero el mecanismo elegido no parece el más acertado, por lo que puede vaticinarse que no ha de poner punto final a las discusiones que han dividido a nuestra doctrina y, lo que es más grave, no contribuirá a solucionar el divorcio que existe entre "realidad" y "registro", que es la raíz de todos los problemas.

Estamos convencidos -como lo hemos sostenido en una ponencia que presentamos a las Segundas Jornadas Sanjuaninas de Derecho Civil, conjuntamente con el profesor Luis Bernardo Cima- que es necesario modificar el artículo 27, sustituyendo la "comunicación de venta" a cargo del enajenante, por el "pedido de inscripción de la transferencia", rogación que está autorizada por el artículo 15, primer párrafo, que sería un arma mucho más efectiva. Se establecería entonces como "eximente" para el titular registral la falta de colaboración del comprador en la registración, que lo colocaría en la situación de "tercero por quien no se debe responder". En consonancia, propiciábamos suprimir el mecanismo del "secuestro" -en la actualidad inoperante e inaplicable-, que resultaría innecesario frente a la transferencia efectiva, lograda por petición del enajenante <sup>66</sup>.

---

<sup>66</sup>. Despacho de **lege ferenda**, punto 3º del apartado II-B.

Esta apreciación crítica ha sido compartida -en sus lineamientos generales- por casi toda la doctrina, afirmándose que el "sistema de liberación de responsabilidad introducido por la ley 22.977 no resulta el más satisfactorio por su atipicidad y complejidad y por no impulsar o estimular la inscripción" <sup>67</sup>, por lo que se ha considerado conveniente "sustituirlo por otro que prevea la posibilidad y los medios para que el transmitente concrete la registración sin el concurso del adquirente cuando éste no cumpliera con esa obligación" <sup>68</sup>.

## VI.- Conclusiones

La ley 22.977 establece que:

a) El titular registral es responsable, mientras no se inscriba la transmisión (primera parte, artículo 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" (artículo 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".

---

<sup>67</sup>. Segundas Jornadas Sanjuaninas de Derecho Civil, Comisión N° 5, Despacho, apartado II-B, punto 1°.

<sup>68</sup>. Despacho citado en nota anterior.