



Universidad Católica
San Pablo

DEPARTAMENTO DE DERECHO Y CIENCIA POLÍTICA

ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO

**NUEVOS MEDIOS DE TRANSPORTE, SU INTEGRACIÓN AL REGISTRO DE PROPIEDAD
VEHICULAR EN EL ESTADO PERUANO Y SU INCIDENCIA EN LA SEGURIDAD JURÍDICA**

Tesis presentada por la Bachiller en Derecho:

NELL PAOLA LLANOS CIEZA

Para optar el título profesional de Abogado

Asesor: Mtr. Alvaro Fernando Farfán Butrón

Arequipa, 2022

RESUMEN

El presente trabajo de investigación está destinado desarrollar en el Sistema Registral del Estado Peruano, un avance y ampliación de sus directrices y bases administrativas en razón al eminente progreso tecnológico que tendrá gran repercusión en los medios de transporte actuales, a fin de que la fuerza del dinamismo económico global no represente un golpe contundente a la falta de actualización y estancamiento de la estructura actual del Registro en cuanto a materia vehicular concierne. Se espera a consecuencia del desarrollo de esta investigación que se ayude a programar los cambios necesarios en el Registro o al menos simular una circunstancia administrativa de los próximos años; y que, la implementación del proyecto propuesto sea un punto de apoyo fuerte para con el dinamismo mercantil que está teniendo mayor auge en relación a las nuevas tendencias en medios de transporte. Sin una regulación congruente, lógica y delimitante, toda circunstancia jurídica tropezará por su propio peso al encontrarse en el camino con vacíos o deficiencias legales.

Finalmente, considero que el presente trabajo representa un valioso aporte al ámbito del Derecho, a la organización administrativa con la que se rige el Sistema Registral y a la organización económica-social intrínseca al Estado Peruano.

PALABRAS CLAVE: Dron, Vehículo Personal, Regulación, Registros Públicos

TABLA DE CONTENIDOS

CAPÍTULO I: CUERPO DE LA INVESTIGACIÓN	
1.1. Nociones previas	1
1.2. Antecedentes técnicos de la investigación	3
1.2.1. Los vehículos categorizados	5
1.2.2. Avance Tecnológico	5
1.2.3. Nuevos Medios de Transporte	6
1.2.4. Limitantes	11
1.3. El Registro	12
1.3.1. Seguridad Jurídica	12
1.3.2. Principio de Legitimación	14
1.3.3. Principio de Tracto Sucesivo	15
1.3.4. La Partida Registral	18
1.3.5. El título Archivado	20
1.3.6. Los Índices Registrales	22
1.3.7. La inscripción registral – administrativa	23
1.3.8. Congruencia con la Ley 26366	26
1.4. La transferencia de dominio	28
1.5. Decreto Legislativo N ^o 1272	30
1.6 Aplicación del Test de Proporcionalidad	32
1.7 Otras consideraciones	36

CAPÍTULO II:	
LA INCLUSIÓN EN EL REGISTRO DE NUEVOS VEHÍCULOS CONSECUENTES A NUEVOS MEDIOS DE TRANSPORTE	
2.1. Inclusión en el Reglamento de Inscripción del Registro	40
2.2. Cambios Propuestos Objetivamente	44
CAPÍTULO III:	
RECURSOS Y CONCLUSIONES	
3.1. Análisis Y Síntesis De Resultados	46
3.2. Conclusiones	47
3.2.1. Conclusiones Generales	47
3.2.2. Conclusiones específicas	49
3.2.3. Conclusiones alusivas a la hipótesis	52
3.3. Recomendaciones	53
BIBLIOGRAFÍA	

LISTA DE CUADROS

• Cuadro Nº 1. Número de traslados de dominio en el RPV en las principales provincias, año 2017-2021	2
• Cuadro Nº 2. Mínima regulación legal a la inclusión de los vehículos propuestos al Registro	44

LISTA DE ANEXOS

- ANEXO N° 1 Artículos del código civil susceptibles al Registro
- ANEXO N° 2: Propuesta de Inscripción de Nuevos Vehículos
- ANEXO N° 3: Modificación a Res. 320-2010-SUNARP/SN
- ANEXO N° 4: Acápites propuestos al Reglamento de Propiedad Vehicular
- ANEXO N° 5: Modificaciones propuestas a artículos del Reglamento de Propiedad Vehicular
- ANEXO N° 6: Modificaciones propuestas a artículos del Reglamento del Registro de Aeronaves
- ANEXO N° 7: Acápites propuestos al Reglamento del Registro de Aeronaves
- ANEXO N° 8: Legislación Comparada

INTRODUCCIÓN

1.1 Acercamiento al Problema

➤ Tema de Investigación: la incidencia de nuevos medios de transporte en el derecho registral y su relación con el principio de Seguridad Jurídica.

➤ Área Temática: el derecho administrativo, derecho registral y el derecho real.

Planteamiento de la problemática: La falta de regulación registral de las nuevas tendencias globales en medios de transporte, y la no adecuación a una versión que mínimamente insinúe la inclusión de estos casos.

Objetivo de la investigación: De manera general este trabajo de investigación intenta determinar en qué medida afecta al Registro de propiedad vehicular del Estado Peruano y a la institución del Derecho respecto a la seguridad jurídica, la inclusión de nuevos medios de transporte al sistema jurídico registral

Para lograr ello, a su vez se ha planteado los siguientes objetivos específicos:

➤ Analizar de qué manera la no inclusión de nuevos medios de transporte al sistema registral, incide en la vulneración del orden público y a los intereses del Registro

➤ Estudiar cómo la presencia de nuevos medios de transporte en el Registro, incide en la no vulneración de los derechos de los administrados

➤ Demostrar a qué se debe actualmente que los nuevos medios de transporte no sean incluidos en el Registro de propiedad vehicular.

➤ Demostrar cómo se está ejerciendo actualmente la identificación de la relación propietario-vehículo respecto de estos nuevos medios de transporte

➤ Encontrar cuáles serían los beneficios de la inclusión de nuevos medios de transporte al Registro de Propiedad Vehicular

1.2. Justificación: razón primera y última de la investigación

Teórica: La presente investigación se desarrolla mayoritariamente en un marco teórico –ya que no es posible del todo realizar un estudio fáctico en el Perú al ser algo relativamente nuevo- que ha de integrar bases del Derecho Registral, las garantías que devienen del Derecho administrativo y aquellas otras garantías que derivan de la figura del Derecho como es la publicidad jurídica.

Práctica: La Línea de Investigación presente, intenta satisfacer la problemática consecuente a la falta de regulación respecto de estos nuevos medios de transporte, así como de asignar responsabilidad a una entidad específica del aparato estatal respecto del registro de titularidad de los mismos.

Metodológica: Esta investigación, formula un nuevo método para generar conocimiento legal y certero sobre los nuevos medios de transporte en el estado Peruano. También servirá de base para el desarrollo de próximas investigaciones.

Social: Si se tiene en cuenta que cada acto registrado no solo se hace en débito al ejercicio de los derechos del usuario o administrado que así lo solicite, sino que también se hace en débito a toda la comunidad, encontraremos que el hacer llevadero un Registro respecto de medios de transporte enteramente nuevos para el contexto social del país, facilitará la interacción dentro de una comunidad.

1.3. Parámetros

La limitación de este trabajo en el ámbito geográfico es el estado peruano y el límite temporal ninguno, ya que se tomará en cuenta la evolución del Registro de Propiedad Vehicular en los años recientes para intentar formular un estudio certero del mismo en los años venideros. Ahora bien, es cierto que el ámbito vehicular no viene siendo regido únicamente por la Superintendencia de los Registros Públicos, sin embargo, por el ámbito de especialidad al que intenta satisfacer el presente trabajo de investigación, es que se ha tomado como principal referencia a dicha

institución, para hacer un estudio focalizado de la incidencia de la aparición de los nuevos vehículos para el Registro.

1.4. Hipótesis

Se estima que, muy probablemente:

- Los nuevos medios de transporte, deben ser incluidos en el acervo Registral según los parámetros ofrecidos por la institución correspondiente.
- Se contribuirá a la cultura Registral y a los parámetros de la garantía de Publicidad Jurídica.
- Se ha de formular nuevos criterios de calificación y aceptación de solicitudes para el Registro respecto a los vehículos tratados en el presente trabajo de investigación.
- La normativa a plantearse debe ser inclusiva y abierta, a fin de que próximos avances tecnológicos no queden excluidos en los próximos años, frente a la normativa registral.
- Debe mejorarse la interacción interinstitucional de entidades estatales, a fin de que se pueda tomar la iniciativa como política de estado y así lograr el fortalecimiento ante problemas venideros previsibles.

1.5. Metodología de Investigación

Respecto del presente trabajo de investigación, se ha optado por un tipo de investigación cualitativa, puesto que, se ha centrado el análisis de los problemas planteados a través de recopilación de información textual (escritos relacionados al tema y aproximaciones a otras legislaciones). Consecuentemente, bajo un matiz exploratorio, se ha hecho un estudio orientado al campo teórico, y no cuantitativo de los problemas presentados.

En concordancia, para la recolección de datos se habría preferido el método de estudio de documentos y registros, y de estudios de caso.

CAPÍTULO I: CUERPO DE LA INVESTIGACIÓN

1.1. Nociones previas

Según el economista Norman V. Loayza, a partir de los estudios realizados respecto al crecimiento económico del Perú, realizado por el Grupo de investigación de desarrollo económico del Banco Mundial, el país está sujeto a un crecimiento constante a través de los últimos años, que a pesar de no ser el más óptimo o el de más resalte en la región, ha tenido varios picos que dan una buena señal de alza.¹

Al respecto, podemos dar cuenta que parte de este crecimiento es también el traslado de dominio de bienes, que es cada vez mayor conforme pasan los años y que este a su vez, es evolutivo y cada vez más dinámico, ya que confluyen varios factores como es el desarrollo tecnológico, la creciente densidad demográfica y la correlativa necesidad de mejora de los medios de transporte. También debemos considerar que están proponiéndose constantemente nuevos métodos en que un vehículo ejerce su función de transportar, los cuales se ven afectados por varios factores como son la infraestructura vial, la economía del ciudadano promedio, grandes corrientes de moda y el *e-commerce*.

Actualmente, el Registro de Propiedad Vehicular mediante el reglamento expuesto en su portal web nos dice expresamente: “El presente Reglamento se aplica a todo vehículo destinado a circular por la red vial que pertenezca al Sistema Nacional de Transporte Terrestre (SNTT)”. Empero, como bien se hizo referencia en el párrafo anterior, las formas de transporte cambiarán, así como también las necesidades de las personas, dejando de este modo este

¹ N. Loayza, “El crecimiento económico en el Perú”, Departamento de investigación del Banco Mundial, 2008. Consulta: 11 de Julio del 2020 en:
https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwi95cDH3_7sAhXbDbkGHRXEafEQfjAAegQIBhAC&url=http%3A%2F%2Frevistas.pucp.edu.pe%2Findex.php%2Feconomia%2Farticle%2Fdownload%2F477%2F468%2F0&usg=AOvVaw1W1K9s8NmA3WI-wwdzigEe

concepto desfasado y obsoleto en algunos lustros, sobretodo en cuanto al término “terrestre”.

Entonces, si tomamos la mutabilidad como ciencia del Derecho, tenemos que conforme la situación social, económica y tecnológica avance, él deberá adecuarse a tal avance a fin de regular las relaciones jurídicas que de éste devengan. Luego, surge como objeto y tema de estudio e investigación el por qué y cómo el Registro, al ser una entidad que deviene del Derecho Administrativo, de un Estado de Derecho, y como ente relevante en cuanto a la publicidad y seguridad jurídica, debe adecuar sus parámetros a los cambios venideros.

El Registro ha ostentado una formidable labor a través de la última década, posicionándose como una de las mejores entidades estatales en cuanto a funcionamiento y el ofrecimiento de los servicios que conforman su razón de ser. Para respaldar ello, se inserta la siguiente información:

Cuadro N°1

Número de traslados de dominio en el RPV en las principales provincias, año 2017-2021

AÑO 2017		AÑO 2021	
292,773	LIMA	904,857	LIMA
32,821	AREQUIPA	104,026	AREQUIPA
17,635	CUSCO	83,202	LAMBAYEQUE
16,311	LIBERTAD	77,230	LIBERTAD
14,117	LAMBAYEQUE	66,440	CUSCO
13,421	JUNIN	60,108	PIURA
12,340	PUNO	55,780	JUNIN

- ✓ Tómese la palabra “principales”, como la que hace referencia a un elevado número de traslados de dominio en una zona geográfica, que son mayores 10,000 transacciones
- ✓ Fuente: datos tomados del Área de Estadísticas de Sunarp

Siendo así, los números de atenciones se hacen más grandes conforme pasan los años, debido a la anteriormente referida necesidad de transporte creciente en el país. Luego, se conforma una constante lógica y estadística, en la que la capacidad del Registro en cuanto a su archivo y a la cantidad de títulos que se califican anualmente crecen, siendo respaldada tal información por los boletines de progresos que tiene la Sunarp como institución. Teniendo en cuenta estas circunstancias y otras a analizar en el trabajo de investigación, es que considero que el Registro se halla en la capacidad suficiente para lidiar con un registro más extenso como es el que se insinuó anteriormente. Sumado a ello, están las presunciones legales relativas a la publicidad jurídica que esta entidad defiende, y que de hecho conforma su base y razón de ser, debiendo ser motor suficiente para que el Registro acoja la iniciativa propuesta cuanquiera de manera progresiva.

Finalmente, aclaro que el registro actual de vehículos es bastante complejo en tanto necesita de varios elementos y parámetros para asegurar a los administrados que la información brindada es totalmente exacta, y que mi propuesta no apunta necesariamente a la mejora de ellos o reemplazarlos al declararlos obsoletos, sino a que efectivamente se establezcan otros parámetros -complementarios- pero que obedezcan a la proporción de complejidad que merecen vehículos como los que se propondrá.

1.2. Antecedentes técnicos de la investigación

El portal web de BGreen expresa lo siguiente: “A partir de la crisis petrolera de 1973 comienzan a aparecer las primeras ideas para desincentivar el uso del automóvil y promover medios de transporte más eficientes. En el año 2000 se constituye como una iniciativa europea

por la Comisión Europea. El mismo año se toma como día mundial y se implementa en Europa extendiéndose las actividades por una semana: Semana de la movilidad”².

Ahora bien, el hecho de que sean vehículos distintos o atípicos no implica que no deban ser regulados. En el caso de Perú, ya se está planteando políticas administrativas para impulsar esa variación, pero en realidad se está en los primeros pasos hacia la completa eficiencia. Por ejemplo, se ha implementado lenta y progresivamente ciclo vías a nivel nacional, se ha promulgado leyes que promueven el uso de bicicletas como la Ley 30936 (en el sector laboral público se da un beneficio de un día libre por cada 60 asistencias en bicicleta), se está promoviendo la formalización del negocio de alquiler de *scooters* motorizados, entre otros.

Por su parte, el reglamento de inscripción del registro de propiedad vehicular nos dice que solamente serán susceptibles de inscripción aquellos vehículos que estén destinados a transitar por el sistema nacional de transportes terrestres. Ello se debería a que históricamente la administración del registro de vehículos vendría de las municipalidades y del ministerio de transporte y comunicaciones, siendo que por razones de mala gestión y corrupción, tendrían que haberse trasladado a la Superintendencia Nacional de los Registros Públicos de manera forzosa y urgente, teniendo éste que lidiar con los problemas de la administración pasada e implementar un propio sistema que pueda dar abasto a todo el cúmulo de vehículos que circulaban a nivel nacional en la década del 90, década en la cual se habría generado el traslado de la administración, y fecha estimada desde la que se habría hecho poco hasta hoy para prever la inclusión de nuevos medios de transporte conforme al avance acelerado de las nuevas tecnologías. Además, es de considerar que no todas las nuevas tendencias en vehículos son terrestres. En otras palabras, estamos frente a una creciente necesidad de nuevos medios de transporte y un registro jurídico que no está preparado para atender tal necesidad.

² Bgreen (2019), Artículo “Día mundial sin auto, por una movilidad sostenible”. Perú. Descargado en Julio 20 del 2019 de: <https://b-green.pe/category/transporte-sostenible/>

1.2.1. Los vehículos categorizados

Específicamente, en el Perú se habría realizado una clasificación vehicular y una estandarización de características registrables vehiculares mediando la Directiva N° 002-2006-MTC/15 del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la cual está vigente a la fecha y que por lo tanto es en parte directriz para el criterio legal optado por el Registro. De este modo, los vehículos automotores terrestres se habrían clasificado en cuatro categorías:

- Categoría L: vehículos automotores con menos de cuatro ruedas
- Categoría M: vehículos automotores de cuatro ruedas o más diseñados y contruidos para el transporte de pasajeros
- Categoría N: vehículos automotores de cuatro ruedas o más diseñados y contruidos para el transporte de mercancías
- Categoría O: remolques (incluidos semiremolques)

Esta clasificación cuenta con sub clasificaciones que hacen más específica la identificación de un tipo de vehículo, lo cual a su vez permite brindar una tratativa legal especializada. Para un adecuado avance, se tomará en cuenta esta categorización para tratar con los distintos modelos de transporte a incorporarse al Registro.

Se vio por conveniente por ello, proponer una directriz a la inclusión de tipos de vehículos la cual debería estar regido por el criterio social, el legal y los fines del registro. Para ello debe formularse un parámetro inclusivo –de nuevas tecnologías- y a la vez limitante –resguardando la seguridad del operador del vehículo y usuarios-, cuya fórmula no se agote en los próximos años.

1.2.2. Avance Tecnológico

En este punto, deseo afianzar lo último mencionado en el párrafo anterior. Para ello se cita a los siguientes puntos esperados en cuanto a tendencias tecnológicas del Perú en el

2030, desarrollado en la exposición de Escenarios de futuro para el Perú³ (el resalte el propio):

- Incremento de la interconectividad a través del internet de las cosas (IdC)
- Continuo desarrollo de la inteligencia artificial (IA)
- Incremento de la adopción de la automatización de los trabajos
- Incremento de los mercados de fabricación por adición (FA)
- Acelerado desarrollo de las aplicaciones de la biología sintética
- **Maduración de las tecnologías avanzadas de almacenamiento energético**
- **Incremento de la adopción de vehículos autónomos.**

Como se puede apreciar, el Perú está esperando un constante crecimiento tecnológico lo cual da a entender la existencia de varios aspectos positivos de la administración del país a la fecha; pero, al no tomarse medidas alusivas en todos los ámbitos relacionados a la gobernabilidad y legislación, se contradice lo primero.

Para respaldar aún más aquella idea, la empresa internacional de energía IBERDROLA, en su página web textualmente pone “A medida que aumente la aceptación social y lo permitan tanto la regulación como los avances tecnológicos, cada vez veremos más vehículos, drones, robots y otros objetos autónomos en las calles”⁴ (subrayado propio).

1.2.3. Nuevos Medios de Transporte

Dentro de aquellos vehículos a implementarse en un futuro próximo se hará foco en aquellas alternativas modales que aún no están contempladas en el Registro. El que no incluya a otros tipos de vehículos será sustentado más adelante.

³ J. Vlchez Astucuri (2017). “Escenarios de futuro para el Perú. CEPLAN”. Perú. Descargado en Noviembre 20 del 2019 de: <http://www.cne.gob.pe/uploads/eventos/2017/semi-taller-futuro-pais/presentaciones/02-ppt-jordyvilchez-ceplan.pdf>

⁴ Grupo Iberdrola, artículo “Las tendencias en innovación en 2020: ¿preparado para el 'gran salto tecnológico'?” Descargado en Noviembre 11 del 2020 de: <https://www.iberdrola.com/innovacion/tendencias-de-la-tecnologia>

1. Segway: es el primer dispositivo de transporte con autobalance. El ordenador y los motores situados en la base mantienen la base del *Segway* horizontal todo el tiempo. El usuario se debe inclinar hacia la dirección que quiera tomar (delante, atrás, derecha o izquierda). El motor es eléctrico y silencioso, alcanzando regularmente los 20 km/h⁵.

Enumero primeramente este dispositivo, porque sería uno de los pioneros en el mercado en ofrecer una manera revolucionaria de transporte para Estados Unidos, Europa y varias partes de Asia, al ofrecer una alternativa distinta al del combustible fósil usual. Respecto a éste, existen diferentes posturas a nivel mundial.

Primeramente, me referiré a la postura “indiferente”, por la cual no se ha establecido normativa alguna o que al menos sea de mínima relevancia para tomar por cierta su prohibición o un llamado a su uso como medio alternativo de transporte. Este es el caso de algunos Estados de Norte América como son Arkansas, Kentucky, Massachusetts, North Dakota, Wyoming⁶. Desde mi opinión creo que la no legislación respecto de este medio de transporte luego de dieciocho años de su aparición en el mercado, connota una gran irresponsabilidad administrativa y legal por parte de los funcionarios de estos Estados, ya que básicamente este aspecto fue dejado a su suerte (como actualmente es en Perú). Esta misma inducción podría ser aplicada a los siguientes tipos de vehículos en los que también se connote una falta de regulación legal.

De otro lado tenemos diferentes posturas “permisivas”. Uno de estas posturas es la del Estado de Oregon⁷, en Norte América, donde luego de una extensa regulación a los vehículos tradicionales, se nos dice respecto de este medio de transporte que, será de aplicación para el operador de éste todo otro deber y derecho otorgado a cualquier otro

⁵ Wikipedia (2017), artículo “Segway”. Descargado en Noviembre 20 del 2018 de: <https://es.wikipedia.org/wiki/Segway>

⁶ Segway (2018) Regulatory Information. Estados Unidos. Descargado en Noviembre 20 del 2018 de: <https://www.segway.com/support/regulatory-information>

⁷ Oregon Legislature (2019), Chapter 814 — Pedestrians; Passengers; Livestock; Motorized Wheelchairs; Vehicles With Fewer Than Four Wheels. Estados Unidos. Descargado en Noviembre 22 del 2019 de: https://www.oregonlegislature.gov/bills_laws/ors/ors814.html

operador de vehículo que circule en las autopistas, dando a entender tácitamente que éste no debería circular por las aceras, sino únicamente por donde circulan los vehículos normalmente. Respecto a esta postura recalco su importancia en el presente trabajo, ya que es de considerarse la posibilidad de que se termine optando por esta misma postura, en razón a que muchas de las vías para peatones no podrían soportar la circulación de varios de éstos vehículos y de personas caminando a la vez. Ello a consecuencia acarrearía que estos vehículos transitaran compulsivamente por las vías presupuestadas por el sistema nacional de transporte terrestre, y así mismo deberían ser considerados en el Registro como una conclusión a un silogismo lógico.

Otra postura permisiva, vendría a ser la expuesta por la legislación de California⁸ y New Mexico⁹, donde ambas legislaciones decidieron que no es relevante que vía tomen estos vehículos, ya que los medios por donde circulan pueden adaptarse al tránsito simultáneo de personas y de éstos. De hecho, el Estado de California impulsa su uso en razón a las altas tasas de contaminación que le aquejan –ello está expresamente puesto en su legislación-. Para la circulación de estos vehículos proponen parámetros bastante parecidos respecto al equipamiento que debe tener éste, el lineamiento que debe tener el motor que se usa para impulsarlo, la multa a aplicar en caso de incumplimiento de los parámetros propuestos, entre otros. Sin embargo, dentro de esos otros es fundamental rescatar uno que establece que los deberes y obligaciones que se atribuyen al operador de éste vehículo serán los mismos que se le atribuyen a un peatón. Hago hincapié, en ello puesto que esta tratativa es totalmente opuesta a la anterior comentada, ya que al no ser considerados los operadores de este vehículo como conductores de cualquier otro medio de transporte convencional –dígase de automóviles o motocicletas-, podría

⁸ California Legislative Information (2019) ARTICLE 6. Electric Personal Assistive Mobility Devices. Estados Unidos. Descargado en Octubre 12 del 2019 de: http://leginfo.legislature.ca.gov/faces/codes_displayText.xhtml?lawCode=VEH&division=11.&title=&part=&chapter=1.&article=6.

⁹ Justia US Law (2015) New Mexico Statutes Chapter 66 - Motor Vehicles. Estados Unidos. Descargado en Octubre 19 del 2019 de: <https://law.justia.com/codes/new-mexico/2015/chapter-66/article-3/part-12/section-66-3-1102/>

concluirse como resultado de un silogismo lógico-legal que estos vehículos no son considerados como tales, sino como aparatos electrónicos que ayudan a la circulación del hombre promedio. Este caso evidentemente no se condice con los fines de la investigación, por lo que a futuro será poco referida, ya que tendrá una función residual respecto de las conclusiones a tomar.

Una tercera postura vendría a ser la del Reino Unido¹⁰, la cual es la de “prohibición”. Al respecto, es importante señalar que aquella ley por la cual se prohibieron está siendo evaluada nuevamente para posiblemente permitir el uso de este medio de transporte y sus análogos. Es de presumirse que los legisladores habrían vuelto a descubrir la esencia y finalidad de estos vehículos, dejando de lado razones como la peligrosidad que estos acarrearán para sus usuarios y terceros, para permitir el paso de la evolución. Y es que, se hace una ponderación de aquellos casos aislados de trascendencia en los que se reportan accidentes, con los beneficios que acarrea su uso para la economía de las familias, el medio ambiente y otros aspectos sociales. Es de intuirse que esta perspectiva también sería descartada para el presente trabajo de investigación.

2. E-scooters: Un patinete eléctrico que es un vehículo de dos ruedas (a veces tres), entre las cuales hay una plataforma que sirve para sustentar al conductor. Por encima de la rueda de delante está el manillar, diseñado como un palo que sale del eje de giro de la rueda y acaba en forma de "T" en el extremo superior.¹¹

La regulación legal en otros países, sería la misma comentada previamente. A esto debe añadirse que, en el Perú estos dispositivos de tránsito habrían tomado gran auge a partir de unos seis años atrás, por lo que es muy común ver su tránsito en la capital del país.

¹⁰ R. Carlton (2019) “E-Scooters Could Be Legalized As U.K. Reviews 1835 Law That Stymied The Segway”. Forbes. UK. Descargado en Diciembre 03 del 2019 de: <https://www.forbes.com/sites/carltonreid/2019/03/19/e-scooters-could-be-legalized-as-u-k-reviews-1835-law-that-stymied-the-segway/#6ca381cc378d>

¹¹ Wikipedia (2019), artículo “Patinete eléctrico”. Descargado en Octubre 19 del 2019 de: https://es.wikipedia.org/wiki/Patinete_eléctrico

Respecto de este medio de transporte, si se habría registrado numerosos y aparatosos accidentes, resultando en internamiento hospitalario de los involucrados, por lo que en Abril del año 2019 el Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú habría emitido un primer pronunciamiento a través de la Resolución Ministerial N° 308-2019 MTC/01.02¹², prohibiéndoles de circular sobre las aceras (veredas), pasajes, áreas verdes y pasos peatonales, ya que usualmente los accidentes se suscitaban contra peatones. Empero, a diferencia de otras legislaciones, en esta primera resolución no se especifica de manera detallada la responsabilidad que corresponde al conductor de este vehículo, así como tampoco se expresa por qué esta disposición tiene alcance nacional, si no todas las ciudades del país tienen acondicionadas sus calles para soportar el tránsito de estos vehículos. Éste habría tenido gran incremento en su uso debido a la pandemia.

3. Drones: Específicamente nos referimos al vehículo aéreo sin aplicación armamentaria. Es un vehículo controlado desde tierra y basado en un sistema de comunicación personalísimo, que puede operar en varios grados de autonomía. Actualmente, no solo está siendo usada en *deliverys*, sino también para sistemas integrados de agricultura, fotografía, topografía, filmografía, etc.

La Unión Europea, en la normativa *DOCUMENT 32018R1139*, habría establecido mediante la Comisión Europea a cargo nuevas reglas para el manejo de estos vehículos a fin de mitigar los riesgos de seguridad que éstos puedan provocar. Por ejemplo, a partir del 2020 los operadores de drones deben estar registrados con sus debidas autorizaciones nacionales, así como también se establecerán requisitos mínimos en la producción de los mismos. También se clasifican por peso, para establecer la distancia máxima a la que deben ser operados, restringiéndose el vuelo de todos ellos en áreas de concurrencia peatonal estableciéndose zona de no vuelo.

¹² Grupo Perú 21 (2019), artículo "MTC prohíbe circulación de scooters eléctricos en veredas y limitan velocidad máxima". Perú. Descargado en Octubre 10 del 2019 de: <https://peru21.pe/lima/mtc-prohibe-circulacion-scooters-electricos-veredas-limitan-velocidad-maxima-nndc-474721-noticia/?ref=p21r>

En Estados Unidos, según *Pub. L. 115-254 de la FAA Reauthorization Act*, se habrían creado reglas distintas entre fines recreacionales y comerciales, siendo aplicables para ambos fines la certificación para poder operarlos, la cual requiere la aprobación por la Administración federal de Aviación, siendo necesario ser capaz de leer, hablar, escribir y entender inglés para las regulaciones aplicables, tener condiciones físicas y mentales para operar de manera segura los drones, tener como mínimo 16 años, aprobar una evaluación de conocimiento aeronáutico.

Al respecto, considero que este vehículo debe ser incluido al Registro con mayor celeridad respecto a los otros, puesto que si se han registrado incidentes graves y bastante notorios a nivel mundial, siendo los más difundidos el atentado con drones contra Nicolás Maduro el 04 de Agosto del 2018¹³, y de otro lado las violaciones de privacidad de mujeres a través del espionaje y acoso de las mismas mediante estas herramientas. Estos hechos nos llevan a pensar que no todo el mundo debería operar estos vehículos, y aquellos “pocos” que puedan hacerlo, deberían estar plenamente identificados en relación al vehículo que vulnera los parámetros legales.

1.2.4. Limitante

Considero que, como toda propuesta responsable, debe existir un marco conceptual del cual la iniciativa no debería insistir en tratar. Esencialmente creo que este marco debe estar plenamente identificado con lo último legislado en Perú respecto de la discapacidad - actualmente capacidad de ejercicio restringida-. Si bien algunos de los vehículos antes mencionados, podrían tener un fin de asistencia para personas con discapacidad, cabalmente no fueron creados exactamente para ello. Aunque en apariencia esta normativa es un cambio menor en la nomenclatura, en realidad conlleva un trasfondo de

¹³ N. Waters & G. Fiorella (2018), Artículo “Así se perpetró el atentado con drones a Nicolás Maduro”. Descargado en Noviembre 17 del 2019 de: <https://hipertextual.com/especiales/atentado-drones-nicolas-maduro>

inclusión bastante grande, donde la premisa es “Toda persona tiene capacidad jurídica para el goce y ejercicio de sus derechos”.

Ahora bien, respecto al problema planteado en este trabajo, en su gran mayoría los usuarios objetivos de los vehículos anteriormente listados suelen ser cada integrante del mercado genérico, mientras que los usuarios objetivos de vehículos especiales como las sillas de ruedas –y otros análogos- suelen ser personas con un tipo de limitación motor. Consecuentemente, justificando plenamente mi decisión en el ámbito de especialidad y finalidad de cada vehículo, considero que no debería integrarse vehículos especiales como lo son las sillas de ruedas eléctricas al Registro y someterlas a la misma legislación que otros vehículos comunes, debido a distintas razones como son:

- La posibilidad de que estos vehículos genere un accidente en las vías es mínima en una escala comparativa con los vehículos previamente citados, basándonos en que la velocidad que alcanzan no es mucha. Por el contrario, son pasibles de ser víctimas de accidentes.
- La norma que regula la Capacidad de ejercicio restringida intenta generar la inclusión social de las personas con ciertas limitaciones –entre ellas las motoras-. Si aplicásemos de manera genérica e hipotética, una norma que disponga que todo vehículo sin importar su naturaleza ni fin debe circular por una vía especial y no por la vereda, estaríamos generando una especie de discriminación entre esas personas y las que normalmente recorren las aceras, vulnerando su derecho a circular tranquilamente por una vía peatonal.
- Administrativamente, se formularía una contradicción en lograr dos fines del propio Estado, siendo el primero la inclusión de personas al giro jurídico cotidiano y el rechazo a la discriminación; así como el ordenamiento normativo de nuevos vehículos.

Por lo que, se concluye que existe motivos suficientes para no incluir a transportes especiales con fines de apoyo médico o existencial.

1.3. El Registro

1.3.1. Seguridad jurídica

Tan igual como constituye un pilar o base para estructurar este trabajo, lo es de igual modo para construir un ambiente óptimo para aplicar el Derecho, en tanto se inclina a la paz social, afianza la justicia y tiene por objeto último el bien común. Este concepto no es para nada un constructo abstracto, si no que se erige como una garantía fundamental en todo Estado de Derecho, puesto que se respalda que en un medio donde cohabitan dos o más personas se respeten los acuerdos a los que lleguen y las incidencias jurídicas que se deriven de éstos. Así también, ha sido considerado como garantía propia del Sistema Nacional de los Registros Públicos.

Para Elizabeth Amado Ramirez, la seguridad jurídica es importante para el desarrollo de la sociedad, como manifestación de la seguridad que surgió en el Estado de Derecho con requisitos de certeza y estabilidad, pudiendo verse como contrapeso de riesgos de la libertad contractual y como factor de confianza necesario para el desarrollo estable del tráfico jurídico.¹⁴

Precisamente, la misma autora clasifica dos ámbitos en los que repercute este pilar en el Registro, admitiendo la existencia de una seguridad jurídica estática y otra dinámica. La primera estaría referida a la protección derecho inscrito frente a perturbaciones de terceros; y la segunda, estaría referida a una protección para los acreedores o adquirentes de un Derecho. Al respecto, planteo una observación, en razón a que al no ser el registro obligatorio –en primera instancia-, la información plasmada en las partidas puede ser potencialmente inverosímil, razón por la cual en algunas propuestas de este trabajo se ha planteado una manera de apalearlo mediando un nivel de coerción tácita adecuado a proteger este pilar, como por ejemplo las anotaciones preventivas para cierre de partida.

Con la afirmación anterior no se pretende desmerecer la labor del Registro, pero desconocer aquella posibilidad, implicaría cegarnos a una realidad próxima, donde ocurren estafas por dobles ventas de un mismo bien, por ejemplo. Ciertamente es que la labor aunada del

¹⁴ Elizabeth Amado Ramirez, "EL DERECHO REGISTRAL Y NOTARIAL EN LA ERA DIGITAL". Volumen primero, Editora y Distribuidora Ediciones Legales E.I.R.L., Lima, 2017, 1ª ed.

Registro y del ámbito Notarial, ha bajado significativamente los índices de aquellos sucesos a partir de herramientas tecnológicas que promueven un dinamismo creciente en el mercado (identificación biométrica y la publicidad registral en línea, son buenos ejemplos), por lo que también me permito afirmar que la presencia de la seguridad jurídica se ha ido perfeccionando a través de los años y que a futuro podría verse totalmente consolidada a partir de la obligatoriedad de la inscripción.

Además, de lo previamente planteado, deseo hacer presente que la regulación de nuevos vehículos no tendría por qué contravenir la seguridad jurídica. Por el contrario, la acepción de seguridad jurídica se podría difuminar ante nuevos aspectos sociales o tendencias de mercado, ya que generalmente con la innovación se presentan muchas dudas de hasta dónde es correcto llegar o dejar de hacer. Luego, cobra mucha relevancia el **cómo** se va a regular una de estas situaciones, a fin de no atentar contra ella y generar un beneficio común. Ello intentará ser atendido en todos los próximos puntos.

1.3.2. Principio de Legitimación

Según Fernando Jesús Torres Manrique, el Principio Registral de Legitimación tiene por objeto otorgar fuerza legitimadora a la adquisición que aparece inscrita a favor del titular registral, del acreedor hipotecario, entre otros. En los Sistemas Registrales que consagran este Principio Registral como el Sistema Registral Peruano, la registración surte mayores efectos que en los Sistemas Registrales que no consagran este Principio Registral. El Principio Registral de Legitimación protege la adquisición de quien adquiere la calidad de Titular Registral y también protege a quien contrata en mérito de lo que aparece en los asientos de registración¹⁵

¹⁵ F. Torres Manrique "PRINCIPIOS REGISTRALES". Perú. Descargado en Noviembre 17 del 2020 de: https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKewj1uaq97_DsAhU3KlKgHeymBKsQFjADegQIARAC&url=http%3A%2F%2Fipc.pe%2Finmobiliario2011%2FPRINCIPIOS%2520REGISTRALES.doc&usg=AOvVaw1gznT-bGdCZcQLrFlmVbOA

Considero que este principio realmente tiene una elevada importancia en la presente investigación, ya que asegura la expresión con precisión de la información que resguarda el Registro. Concretamente, si fuese de conocimiento público la identidad de quien hiciere uso de estos vehículos, así como de los responsables de ponerlos en circulación, los fabricantes, los responsables de otorgar los permisos y certificar la aprobación de las revisiones técnicas necesarias, creo que se tendría un efecto mitigante en la irresponsabilidad y negligencia que estos personajes pudieran incurrir en su desempeño cotidiano. Además, sería mejor perseguible o cognoscible saber si aquellas personas están facultadas para ejercer tal actividad, por sobretodo generaría un nuevo ámbito mercantil. Para que ello suceda esta precisión de información debe ser no cuestionable, ostentándose una serie de características registrables que individualicen al vehículo respecto a otros producidos en serie.

1.3.3. Principio de Tracto Sucesivo

Según Percy Flores Rojas, constituye un principio de carácter formal, en cuanto no se refiere a la comprobación de la existencia misma del derecho del que emana, sino que se limita a la simple comprobación de su previa inscripción. Constituye una técnica operativa del sistema del folio real, en la cual la ordenación obedecerá a la existencia del nexo causal entre los derechos que se registran, de modo tal que se origine una cadena ininterrumpida de transferencias. No obstante, su carácter técnico, es base indispensable para la producción de los efectos esenciales del sistema registral. Ya que su observancia constituye la base para que los demás principios puedan producir sus efectos, como el principio de legitimación, y fe pública registral (el resaltado es propio).¹⁶

¹⁶ P. FLORES ROJAS, "DERECHO REGISTRAL, Principio de Tracto Sucesivo", Sunarp, Registrador Público. Perú. Descargado en 30 de Octubre del 2020 de: https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKewjGn8O2t_HsAhXfE7kGHbBJA5UQFjAFegQIBRAC&url=http%3A%2F%2Fwww2.congreso.gob.pe%2Fsicr%2Fendocbib%2Fcon3_uibd.nsf%2F7125A8EB2F452FDE052579B40076678D%2F%24FILE%2F17.ppt&usg=AOvVaw0_c64hJ4s2GI6ihPh7HW3X

En cuanto al punto de estudio, se debe precisar como un hecho real que el tiempo de vida de estos nuevos vehículos no es muy extenso. A decir verdad, el hecho de que se traslade su titularidad múltiples veces después de que cada uno de los titulares lo haya usado un par de años, aparenta ser algo ficticio. Ello se debe a que inicialmente estos vehículos tenían un fin más recreativo que de uso cotidiano. Esta situación podría comportarse como una nueva objeción a la inclusión de estos vehículos al Registro baja la perspectiva de algunas personas. Sin embargo, considero que el tiempo desde que se inmatricule el vehículo hasta que se le dé baja, sea corto o largo, atiende a una necesidad real e importante. Es muy probable que un tiempo de vida promedio sea el de 10 a 15 años, considerando el desfase tecnológico-. Se tomó un tiempo de vida de 10 años considerando la teoría del ciclo de vida empresarial y tecnológico –curva S-, donde se estima que después de un tiempo en que es considerado innovador un hecho, llega inevitablemente el estancamiento y declive, a partir de factores como tendencias, aparición de otros enseres que cumplan una mejor función, economía de procesos, etc.¹⁷ Esto se traduce en que inevitablemente las empresas creadoras de la tecnología de un vehículo del año 2020, probablemente en 10 años a futuro no produzcan esos implementos que puedan servir como repuestos a estos vehículos, dejándolos a su vez obsoletos.

Respecto a este principio, actualmente el Registro en Perú es optativo respecto a la mayoría de los actos jurídicos que éste alberga. Si el fin de este principio es demostrar que el derecho de donde proviene una titularidad yace ya en el Registro, y así otorgar seguridad al administrado, ¿qué tanto podría mermar aquella seguridad teniendo en cuenta que no siempre habría de estar inscrito el último titular? Al respecto, debo hacer hincapié en que existe un número reducido de actos que, si son de obligatoria inscripción, como es la inmatriculación de vehículos “convencionales”, ya que por este hecho se otorga la tarjeta de propiedad del vehículo que forma parte de la autorización para circular en la red vial

¹⁷ J. Jasso Villazul, “Trayectoria tecnológica y ciclo de vida de las empresas: una interpretación metodológica acerca del rumbo de la innovación”. México 2004 Universidad Nacional Autónoma de México. Descargado en 12 de noviembre del 2020 en de <https://www.redalyc.org/pdf/395/39521405.pdf>

nacional, y que del mismo modo en que actualmente existen excepciones a la regla de “no obligatorio”. Siendo así, debería también incluirse una excepción respecto de estos vehículos para que funcione o se alcance la finalidad de su inclusión, disponiendo que respecto de estos vehículos gran parte de sus inscripciones sean obligatorias, atendiendo así al corto tiempo de vida útil de éstos. Actualmente existen dos grandes motivos por los cuales la mayoría de juristas se niegan a pasar a un régimen obligatorio.

El primero vendría de la doctrina clásica, y estaría referido al hecho jurídico de carácter constitutivo que deviene de la celebración de un contrato y de la formulación de un acto jurídico, que pone en una posición complementaria a la inscripción; es decir, basta con el mero acto para generar las consecuencias jurídicas deseadas. Ésta sería una posición adoptada de la dogmática italiana, que tiene como fin la “dinamización de la circulación de riqueza”¹⁸.

El segundo factor, data de las primeras fases de evolución del Registro. Para aquel entonces el registro principal era el de inmuebles –aún hay quien lo considera así, pese a poder demostrarse que el área de propiedad vehicular es ahora también un gran contendiente por aquel puesto-, y estaba plenamente basado en la base gráfica del catastro, ya que representa la manera idónea de determinar con exactitud qué área ocupa un inmueble y, a su vez el dónde está ubicado, evitando de este modo la superposición de áreas entre terrenos, la doble inscripción, la identificación de áreas no ocupadas, etc. Pero si es tan importante ¿por qué no se instituyó como obligatorio al Registro?, y la respuesta es que el Registro no estaba preparado para ello.

Ahora bien, ambas razones tuvieron sentido hace ya varios años. Empero, hoy por hoy, por cómo se desenvuelve el mercado y cómo es que ha avanzado la tecnología, se puede

¹⁸ J. Beltrán Pacheco, artículo “Verdades y ambigüedades del Registro inmobiliario en el Perú: ¿Obligatorio o potestativo? Un misterio por resolver ...”. Universidad Católica del Perú. Descargado en 09 de Noviembre del 2020 de: <https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwj9hZPp4-HsAhVhGbkGHfkXBAsQFjAAegQIBxAC&url=http%3A%2F%2Frevistas.pucp.edu.pe%2Findex.php%2Fderechoyciudad%2Farticle%2Fdownload%2F16927%2F17231%2F0&usg=AOvVaw0I1pqFpr4EiID33W2AI7Ls>

decir que esas razones quedan cortas. En el caso de la base gráfica catastral, se cuenta con sistemas tecnológicos tan eficientes que se puede censar los inmuebles de manera cada vez más rápida. Además, se debe considerar que en todos estos años la base gráfica registral ha sido alimentada, por lo que, si bien no es exacta a un cien por ciento con la realidad extra-registral en algunos casos, se puede decir que tiende constantemente a la perfección. Sumado a ellos, está la política de interacción entre entidades, que puede ayudar a aunar esfuerzos con los gobiernos locales y regionales para integrar un catastro único y certero. En cuanto a la celebración de contratos y la formulación de actos jurídicos, debo decir que funciona en teoría y que en muchos casos la teoría no basta. Por ejemplo, las entidades financieras necesitan resguardar sus intereses, por lo que no les basta con que su futuro deudor detente un título de propiedad para garantizar una deuda, sino que se reservan el derecho de trabajar con ellos hasta que tal título esté inscrito. Existen otros casos por los que la “dinamización de la economía” –término que previamente fue resaltado-, pierde su sentido ante las nuevas necesidades de mercado, donde es ahora más importante la seguridad jurídica que nos salve de fraudes y estafas, correspondiendo a consecuencia una ponderación entre ambos criterios.

Además, como se puede apreciar de artículos del Código Civil como son el 665, 853, 921, 1128, 1135, y otros (**VÉASE ANEXO N°1**), no es del todo cierto que el Registro ha de quedar en un rol complementario. Por el contrario, toma un rol activo en la legislación, que contradice el argumento expresado anteriormente. Para los fines de esta investigación, me interesa plantear la posibilidad de que sí existen panoramas en el que el registro de una titularidad o derecho debe hacerse, y que esta implementación refuerza plenamente este principio registral, las metas del Registro, y la seguridad jurídica deseada por todo administrado.

1.3.4. La Partida Registral

Según el portal web Pasión por el Derecho, la partida registral es un documento expedido por los Registros Públicos en el cual se detalla el historial de un determinado

inmueble. Por ello, es importante que la persona interesada en adquirir un determinado predio revise la partida registral del mismo antes de firmar el contrato de compraventa, ello con el objetivo de verificar quién es su verdadero dueño, conocer su situación actual y evitar sorpresas y problemas futuros.¹⁹ Es prudente asumir sobre las partidas registrales que son la suma de los actos jurídicos pertinentes y registrables. El término “pertinente” conformaría en sí un criterio identificable con el propósito mismo de la apertura de una partida registral: poder encontrar todos los actos susceptibles de inscripción respecto a un bien o persona, y que tengan relevancia jurídica.

Las interrogantes respecto al caso en cuestión sería A. ¿Cuáles serían aquellos actos pertinentes? Y, B. ¿cómo debería ser la estructura de estas partidas registrales?

A. Considero que los actos a registrar deben ser jurídicamente factibles y relevantes y además atender al fin de la inclusión de estos vehículos al Registro. Luego, con la idea de que algunos de los actos respecto a estos vehículos deben ser estrictamente obligatorios, se podría finalmente entablar una coordinación interinstitucional entre el Registro y autoridades sancionadoras, para que –por ejemplo- acontecimientos como accidentes con estos vehículos sean de conocimiento público (esto actualmente no se practica con otros vehículos, y considero que deberían ser anotados como cargas, pudiendo ser levantadas con la siguiente presentación de la revisión técnica que certifique su posibilidad de tránsito), con el fin de resguardar la seguridad propia de cada adquiriente-conductor. Así mismo, a fin de asegurar al conductor del vehículo, considero que debería ser inscribible la aprobación de un verificador del vehículo para que circule por la red vial nacional, al menos anualmente. Si bien se planteó que un tiempo de vida promedio sería de 10 a 15 años, sería prudente plantear un cierre de la partida a iniciativa del mismo Registro con la información que la misma empresa tenga sobre el producto, haciendo exigible respecto de ella la estipulación del periodo de vida, así como las características

¹⁹ REDACCIÓN LP. “Sunarp te enseña a leer la partida registral de un inmueble”. Perú. Grupo Pasión por el Derecho Descargado en 08 de Noviembre del 2020 en: <https://lpderecho.pe/sunarp-ensena-leer-partida-registral-inmueble/>

enteras del vehículo. También debería plantearse el cierre de la partida registral de no inscribirse la revisión técnica anual, mediando una anotación preventiva que de plazo al administrado para regularizar esta inscripción (de manera análoga como sucede actualmente con el cierre de partidas de persona jurídicas por prolongada inactividad). Obviamente, debería inscribirse las titularidades respecto al vehículo, y finalmente, el cambio de características del vehículo.

B. Para iniciar, por la exigencia de inscripción obligatoria de algunos actos, y el periodo probable entre cada inscripción, considero que las tasas a cobrar por ello deberían ser menores a la planteadas para otros vehículos, así como los tiempos de calificación e inscripción. De hecho, habría sido tomada una idea similar en Europa acorde a la nueva enmienda al *"Faa Reauthorization Act"*, donde por su apartado 14 CFR parte 48, se puede ver que el registro de un dron no excede los 5 dólares. Así mismo, los asientos registrales deberían ser cortos, independientemente a la cantidad de información que se presente al Registro, mostrando así al titular y al contrato por el cual se hizo acreedor, sus características, las autorizaciones anuales pertinentes, los accidentes ocurridos –como cargas y su correlativo levantamiento-, las autorizaciones para modificaciones y cambios de características, y la disposición por parte de la institución para el cierre de partida conforme a la información en la inmatriculación del vehículo (tiempo de vida del vehículo). **(VÉASE ANEXO N° 2).**

En cuanto a los plazos menores, ya existe normativa expresa para casos de atención especial y preferencial (Res. 320-2010-SUNARP/SN), a los cuales se podría agregar los casos que devengan de la inclusión de los vehículos propuestos como se detalla en el ANEXO N° 3. En dicho anexo se agregó aquellos ítems que se prevé serán de atención inmediata con la inclusión de los vehículos propuestos al Registro (están resaltados), tomando el plazo máximo para su atención de 72 horas.

1.3.5. El título Archivado

Es el cúmulo de documentos en merito a los que se realizó el procedimiento registral, que luego de haber sido estudiados son trasladados al Archivo, para su posterior administración respecto de servicios de publicidad registral. En el caso de los títulos tachados, se envía únicamente el formulario de solicitud y el biométrico, a fin de dejar constancia de la existencia del acto.²⁰

En su artículo “Archivo de títulos en el Registro ¿práctica antitécnica y onerosa?”, Rolando Peña Rodríguez, recalca la importancia de la selección y precisión de los documentos que terminan en el acervo del archivo registral, al ser estos filtrados a fin de dotar de información exacta –y no información basura, como son las copias de DNI que ya no son necesarias según el decreto legislativo 1246, pero que aún siguen siendo presentados- que demuestre la relación directa de acto y efecto legal.²¹

Es inevitable llegar a la conclusión que realmente se tiene que ser meticuloso con toda aquella normativa orientada a ordenar la inclusión de los nuevos vehículos propuestos al Registro. De este modo considero para ello lo siguiente:

1. La transferencia de vehículos tradicionales en el Registro se hace a través de la presentación virtual de la escritura pública donde un notario interviene para dar fe de la voluntad de las partes para enajenar y receptor el vehículo en cuestión. Considero que este documento debería seguirse empleando de manera igual o cuan siquiera análoga para los vehículos a incluirse.
2. La inmatriculación de vehículos tradicionales en el Registro se hace a través de los documentos presentados a Aduanas, siendo que muchos de los puntos de ingresos de esos vehículos tienen incluso un proceso de revisión por aquella institución en cada país, siendo relevante para el Registro aquellas características del vehículo que se haga

²⁰ RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN TÉCNICA REGISTRAL DE LA SUPERINTENDENCIA NACIONAL DE LOS REGISTROS PÚBLICOS N° 05 -2018-SUNARP/DTR

²¹ R. Peña (2016), artículo “Archivo de Títulos en el Registro... ¿práctica antitécnica y onerosa?”. Aurelia Blog, Artículos de interés registral. Descargado en Julio 21 del 2018 de: <<https://aurelia.sunarp.gob.pe/local/blog/archivo-de-titulos-en-el-registropractica-antitecnica-y-onerosa/>>

notar a través de esos documentos. Considero que debería aplicarse el mismo procedimiento a los nuevos vehículos a incluirse en el Registro, de modo tal que se tiene una información relacionada entre distintas instituciones que pueda otorgar seguridad sobre el modo en que cada vehículo ingresó al país. En caso de que el vehículo haya sido fabricado a nivel nacional considero paralelamente que deberá considerarse los mismos requisitos expuestos en el Reglamento de Propiedad Vehicular respecto de este caso en específico.

3. En cuanto al cambio de características, considero también que debería tenerse muy presente la habilitación reconocida a nivel nacional de un técnico especialista que certifique la existencia de las partes del vehículo y de la funcionabilidad del mismo a lo largo de los años. Previamente se dio la idea de que una revisión técnica debería hacerse periódicamente para advertir la eficiencia y factibilidad del vehículo para circular a nivel nacional, y creo que ello encajaría perfectamente con la consecución y aplicación de la normativa planteada para estos casos por el Reglamento de Propiedad Vehicular, siendo el documento a emplear las certificaciones que el especialista brinda fruto de su trabajo. Ello no tendría que ser necesariamente una idea compleja, ya que, por la propensión del Registro a digitalizar sus servicios, como con la innovación del TIVE, se podría aprovechar estos medios electrónicos para facilitar estas operaciones.

4. Existen muchos otros actos registrales, pero siendo los anteriores los principales, creo que podría plantearseles de manera estricta e inflexible, mientras que respecto de otros actos podría plantearse una manera más dócil, como a partir del uso de declaraciones juradas con firmas certificadas, entre otras. Ello considerando y pronosticando que el tráfico comercial de estos nuevos vehículos será realmente masivo, y que para otros actos no tiene mucho sentido invertir mayores recursos debido a la simplicidad de los mismos.

1.3.6. Los Índices Registrales

Vienen a ser toda aquella información que es plasmada como datos singulares y característicos de una partida, siendo que a partir de éstas es posible diferenciar una partida de otra y al bien jurídico que éstas albergan en sus asientos registrales. Cobran relevancia no solo porque son objetos clave de los servicios registrales de búsqueda y publicidad, sino que también su estudio es de obligatorio cumplimiento al momento de inscribir un nuevo acto en la partida registral.

En cuanto a la inclusión de los nuevos vehículos planteados es un hecho que no todas las características habituales van a estar presentes en éstos, siendo un claro ejemplo el número de ruedas respecto a un dron. Por ello, a nivel administrativo tendría que formularse un listado de características exclusivas de estos vehículos, sin que ello implique necesariamente la implementación de un nuevo sistema por el cual se vaya a almacenar y publicitar las características de estos vehículos.

Como datos particularísimos de los nuevos vehículos, no solo compete al Registro viabilizar la inclusión de parámetros administrativos congruentes, sino que debe organizarse la interacción pertinente con el Ministerio de Transporte y otros entes que puedan fiscalizar la composición y uso de todos estos vehículos.

Teniendo en cuenta ello, se propone la modificación de la Resolución Directoral N° 4848-2006-MTC-15, el cual es de referencia principal en la clasificación registral y cuyo cuerpo esboza la calificación de vehículos, el tipo de carrocería, los tipos de colores, entre otros.

1.3.7. La inscripción registral – administrativa

Como entidad administrativa gubernamental el Registro procurará siempre que la información que resguarda sea lógica y jurídicamente prudente, en razón a que uno de sus pilares es la seguridad jurídica. Para lograr ello no solo se necesita de la calidad del recurso humano, sino también de la normativa que respalda su actuar al calificar la inscripción de

un acto. Empero, los reglamentos no son perfectos, dejando vulnerables algunos espacios que se traducen en incerteza y disparidad en la interpretación del mismo reglamento para casos poco usuales. Es entonces que el Tribunal Registral cobra suma importancia, ya que él se encargará de suplir aquellos vacíos a partir de una interpretación integral, del reglamento registral, sus fines y la ley vigente. Empero, no debemos sobrestimar el alcance de los pronunciamientos del Tribunal Registral, en tanto no es un órgano capacitado o dirigido a legislar o implementar nueva materia jurídica, sino simplemente a mejor interpretar la normativa ya existente.

Consecuentemente, al tratarse de una inclusión de vehículos nuevos para el Registro, considero que la mejor manera de implementar parámetros de inscripción es a través de la reformulación del reglamento vigente en coordinación con otros entes administrativos de la nación, puesto que si se intenta hacer extensivo el actual, alargando y estirando más las figuras jurídicas ahí descritas, sin considerar y conciliar posturas interinstitucionales o si intentamos que sea el mismo Tribunal Registral quien intente resolver o paliar los vacíos normativos a través de interpretaciones forzadas, los índices registrales en algún momento entraran en conflicto con las disposiciones legales vigentes, o carecerán de sustento legal, generando así inseguridad jurídica.

Así mismo, considero que el ámbito registral, aun cuando tenga una especialización legal no debe desvincularse en ningún momento del ámbito administrativo, entendiendo este último también como una norma especializada y que responde a las necesidades del administrado o usuario. Por ello, debería ser el mismo Ministerio de Transportes en coordinación con el Registro, bajo una dirección estratégica, quienes se apersonen a plantear la normativa ante el Consejo de Ministros (y a posterior materialización en una norma), para que las posibles brechas legales puedan ser saneadas de manera inteligente por las entidades administrativas a favor de los administrados.

Al respecto cito la definición de dirección estratégica desarrollada en el módulo Gestión estratégica de la Administración Pública de Cerem: “La dirección estratégica representa la

forma de planificar, dirigir y controlar las acciones estratégicas y buscar su adaptación ante los retos del cambio del entorno cada vez más cambiantes y globalizados. Es un modelo de decisión que establece políticas, acciones y la adecuación de los medios necesarios”²².

Desde un punto de vista crítico, con la propuesta planteada en este trabajo, realmente se estaría cumpliendo los caracteres que la definición de dirección estratégica demanda, siendo ello explicado a continuación:

- Planificación: se pretende esbozar coordinadamente las posibles repercusiones y beneficios a tomar por la legislación de estos nuevos vehículos, ya sea vista la iniciativa desde la perspectiva del Registro o del Ministerio.
- Dirección y control de acciones estratégicas: conlleva explícitamente a la disposición de recursos de la entidad en cuestión para ejecutar la planificación antes referida. Por ejemplo, en el caso del ámbito registral podría contarse con la opinión organizada de los miembros de los distintos tribunales registrales, así como de los mismos registradores de todo el país especializados en materia vehicular, a fin de no dejar escapar ningún pormenor que perjudique a futuro la acogida en el Registro de estos vehículos. Por su parte, el ministerio podría contar con la opinión del personal a cargo de fiscalización o verificación de parámetros para que también aporten qué es conveniente registrar.
- Respecto a la búsqueda de adaptación de las circunstancias cambiantes y hechos de globalización, la misma iniciativa de legislar intenta dicha finalidad. Como bien se dijo en la parte introductoria del presente trabajo, es mejor preparar un páramo legal a la llegada de estos tipos de transporte, que esperar a que se instalen en el país de

²² Cerem, Escuela Internacional de Negocios (2019), Compendio “Gestión estratégica de la Administración Pública”. España. Descargado en Julio 30 del 2019 de: https://campus.cerem.es/pluginfile.php/35148/mod_folder/content/0/01-%20Temas/Tema%201/01.%20Gesti%C3%B3n%20estrategica%20de%20la%20administraci%C3%B3n%20p%C3%BAblica.pdf?forcedownload=1

manera desordenada desencadenando perjuicios a los administrados e incluso al mismo Estado.

Finalmente, lo que se debe concluir de este tema, es que con las anotaciones en el Registro no únicamente se busca proteger el derecho de propiedad respecto de un bien – por ejemplo-, sino que también se busca ordenar la situación social y económico desde el rol administrativo que debe procurar el Estado, y que para ello se necesita de la integración de recursos y fuerzas de diferentes entes que lo conforman.

1.3.8. Congruencia con la Ley 26366

La ley por la cual se creó primeramente SUNARP, habiendo tenido ya bastantes modificaciones a partir de las necesidades legales y sociales que acontecieron en el país, se citará únicamente lo pertinente con los registros a tratar:

c) Registro de Propiedad Inmueble, que comprende los siguientes registros:

- Registro de predios,
- Registro de naves y embarcaciones,
- Registro de concesiones para la explotación de servicios públicos,
- Registro de Áreas Naturales Protegidas,
- Registro de derechos mineros

d) Registro de bienes muebles, que comprende los siguientes registros:

- Registro de bienes muebles,
- Registro de propiedad vehicular,
- Registro de aeronaves.

e) Los demás Registros de carácter jurídico creados o por crearse.

Como se aprecia existe un criterio de especialización bien marcado por el cual se abre a discusión la pertenencia del registro de los nuevos vehículos a alguno de éstos. Descartando en primera fase el registro de personas naturales y el de jurídicas, quedarían únicamente tres grandes registros que a continuación se desarrollarán:

- El registro de bienes inmuebles se le considera en la disyuntiva por contener en sí un registro bastante particular el que es el de naves y embarcaciones. A primera vista podría creerse que vehículos como los drones podrían estar registrados en el registro de **naves**. Empero, el mismo reglamento establece que para fines del registro, este término será utilizado indistintamente para referirse a buques, embarcaciones o cualquier otra construcción naval con gobierno y propulsión propia. Luego, aquella simple definición rechaza categóricamente la inclusión de los vehículos propuestos en este Registro.
- En cuanto a “Los demás Registros de carácter jurídico creados o por crearse”, se ha hablado previamente de un carácter de especialidad que debe instaurarse respecto de la apertura del Registro para con los nuevos vehículos propuestos, siendo tal vez oportuno poder tener unas propias directrices para una demanda de inscripciones tan especiales como ahora lo son las garantías mobiliarias en el Perú. Empero, se estaría generando un grado de dificultad extra al procedimiento de inclusión de estos vehículos al comenzar todo desde cero –cuando se podría tomar ventaja de la especialización de otro Registro–, requiriendo nuevo personal especializado en aquel registro, así como un nuevo sistema que soporte aquel régimen.
- Finalmente, el registro de bienes muebles por descarte sería el idóneo. “Los bienes muebles corporales son un bien tangible transportable de un lugar a otro por sí mismo o por una fuerza o energía externa. También los bienes muebles son definidos como los que sin alteración alguna, pueden trasladarse o ser trasladados de una parte a otra”²³. Si atendemos a todas las partes que integran este concepto,

²³ S. Merino (2017), artículo “BIENES MUEBLES E INMUEBLES”. Perú. Descargado en Agosto 13 del 2019 de: <http://www7.taiia.gob.sv/downloads/pdf/000-TAIIA-OO-2017-035.pdf>

apreciaremos que se identifican perfectamente con la naturaleza y funcionalidad de los vehículos propuestos, por lo que realmente pueden plantearse pocas trabas para que el alojamiento de inscripciones en este Registro no se suscite. Sin embargo, cabe preguntarse a cuál subregistro del de bienes muebles pertenecerían estos vehículos, lo cual será desarrollado más adelante.

Concluyo que la inclusión de los vehículos propuestos no colisiona con el reglamento rector de SUNARP, ni con los registros que lo conforman, siendo el Registro más idóneo a albergar estos vehículos el de Bienes Muebles.

1.4. La transferencia de dominio

“Conforme a lo prescrito en el artículo 947 del Código Civil, la transferencia de propiedad de una cosa mueble determinada se efectúa con la tradición a su acreedor”²⁴. Primeramente, para desarrollar lo citado, es de considerar que la tradición concretamente está referido a la dación o entrega del bien. Empero, el que se entregue a tercera persona un vehículo cualquiera no implica necesariamente que se ha trasladado la propiedad del bien, sino que de por medio debe haber un contrato entre las partes que serían quien enajena y quien adquiere. Luego, la transferencia como acto jurídico está íntimamente vinculado al derecho de libertad contractual por lo que es conveniente entender el concepto de este último.

Según Yamiz Jonathan Oblea Silva, la Constitución, dentro de un modelo neo-constitucionalista, deja de concebirse como mera realidad retórica para pasar a formularse como una realidad normativa y, por tanto, efectivamente vinculante a sus destinatarios: el poder político y los particulares. (...) los contenidos de la constitución en particular los

²⁴ A. Rioja (2011), artículo “TRANSFERENCIA DE PROPIEDAD”. Preguntas y respuestas jurisprudenciales. Perú. Descargado en Enero 08 del 2017 de: <http://blog.pucp.edu.pe/blog/seminariotallerdpc/2011/05/13/transferencia-de-propiedad-preguntas-y-respuestas-jurisprudenciales/>

derechos fundamentales se expanden y transmiten hacia el entero ordenamiento jurídico, es decir, tienen fuerza de irradiación.²⁵

No hay forma de que el Registro pueda alejarse de los parámetros impuestos por la norma suprema. Consecuentemente, toda inscripción significa que hubo un respeto a las garantías constitucionales, incluyendo el derecho de libertad contractual. Para Daniel Santillán Soler, la libertad contractual es un aspecto muy importante dentro del marco constitucional económico, debido a que permite que las partes puedan ejercer su voluntad para crear **relaciones jurídicas de carácter económico**, con el fin de coadyuvar al crecimiento de la economía.²⁶

Luego el derecho a la libertad contractual viene a generar aquella circunstancia específica que posibilita a todo ciudadano el traslado de bienes de manera válida y legal, dando pie al tráfico comercial y a la repercusión del crecimiento del país. Con ello solo quiero exaltar la relevancia que tiene el Registro en la realidad extra-registral pese a tener un carácter no obligatorio. Empero, respecto a la específica premisa de que los vehículos propuestos deben ser retirados del Registro mediante cierres de partidas en un periodo de 10 o 15 años, cabría preguntarse ¿el hecho de que no pueda inscribir más veces un traslado de dominio a partir de un tiempo base impuesto por una ley, implica que se vulnere mi derecho constitucional a contratar?

La pregunta ha sido formulada intencionalmente para contraponer el rango legal que tiene una ley o norma frente a la Constitución, siendo evidente una relación de subordinación de la primera respecto de la última. Sin embargo, existen situaciones específicas en que se puede limitar un derecho a fin de lograr un bien mayor: en el caso en específico se estaría sacrificando

²⁵ ENFOQUE REGISTRAL, REVISTA INSTITUCIONAL N° 21 / OCTUBRE 2017, “La Constitucionalización del Derecho Registral”. Sunarp. Perú. Descargado en 02 de Noviembre del 2020 en: <https://www.sunarp.gob.pe/PDFs/2017/REVISTAS/ENFOQUE-REGISTRAL-N21/ER-21.pdf>

²⁶ D. SANTILLÁN SOLER “La libertad contractual como libertad económica en el marco aplicativo peruano”. Grupo Pasión Por el Derecho. Perú. Descargado en 05 de Noviembre del 2020 de: <https://lpderecho.pe/libertad-contractual-libertad-economica-marco-aplicativo-peruano/#:~:text=El%20contenido%20de%20la%20libertad,norma%20legal%20de%20carácter%20imperativo>

el derecho personal de poder acceder al registro luego de diez años de haberse inmatriculado uno de los vehículos propuestos por el derecho a la seguridad jurídica de la sociedad. Entonces, en primera instancia, no estaría ocurriendo una vulneración sino una ponderación.

Desde otro punto de vista, el cierre de partida implica la cancelación definitiva de su facultad de circular como medio de transporte. Empero, en ningún momento se prohíbe la libre contratación respecto de aquella máquina que ya no circulará como transporte. Tal vez se pierda el objetivo o la finalidad de su creación, contar con una máquina como los propuestos previamente, pero sería decisión de cada persona el adquirir uno de ellos bajo tal circunstancia, configurándose uno de los elementos principales de la libre contratación, que viene a ser la libre toma de decisiones en cuanto a negocios de relevancia jurídica.

Consecuentemente, las restricciones administrativas planteadas a lo largo de este trabajo apuntan a obtener un beneficio mayor a partir de una ponderación de derechos; sin que ello implique que realmente se vulnere garantías constitucionales propias de un estado de Derecho.

1.5. Decreto Legislativo N° 1272

En cuanto a esta norma, se procede a comentar sus aspectos más relevantes respecto a este trabajo de investigación, tras una de sus últimas modificaciones a fin de consolidar una base más que permita la inclusión de los vehículos propuestos.

1. Principio del debido procedimiento Específicamente deseo hacer hincapié en los términos “obtener una decisión motivada, fundada en derecho” y “en un plazo razonable”, siendo que ambos no deberían ser conceptos disímiles u opuestos, tomando en cuenta que por la naturaleza de los actos referidos a los vehículos a incluir, su volumen en el Registro y la dificultad que estos acarrear en el proceso de calificación, sean considerados como de prioridad inmediata (de atención en veinticuatro hasta setenta y dos horas), generando una excepción ya común respecto de algunos actos inscribibles en

contraste de lo expuesto en el Reglamento de Inscripciones del Registro de Propiedad Vehicular.

2. Principio de informalismo: Su objeto es lograr la simplicidad a fin de que se admita la solicitud de inscripción con una implícita política pro- inscripción. Pero, ¿acaso todas las restricciones previamente planteadas, resultarían una contradicción respecto de esta premisa? Considero categóricamente que ese no es el caso, en razón a que el objeto es el logro el bienestar comunitario antes que el personal. La formalidad exigida respecto de actos de obligatoria inscripción como el de inmatriculación o el de constatación de revisión técnica anual, no es drástica ni compleja, ya que actualmente es aceptado como un trámite regular respecto a los vehículos convencionales. De otro lado, el cierre de partida no demanda mayor esfuerzo para el usuario, pudiendo ser realizado de oficio por el mismo Registro. Pero a fin de aplacar cualquier duda, es que se exalta el hecho de que el cierre de partida ya es un concepto recurrente en la normativa registral, ya que bajo circunstancias específicas, comporta un beneficio directo al Registro, como es el caso del artículo 29 del Reglamento del Registro de Aeronaves (cuando la aeronave sale definitivamente del territorio nacional, y cuando se transfiere a persona extranjera sin domicilio en el país) y el caso de las personas jurídicas por prolongada inactividad (Decreto Legislativo 1427).

3. Principio de razonabilidad: Como bien se dijo previamente, con la inclusión de nuevos vehículos al Registro se está imponiendo primeramente la inscripción obligatoria, las revisiones técnicas anuales y el retiro obligatorio del Registro del vehículo por su longevidad. Al respecto, se debe tener en cuenta que la razonabilidad exigida comparte fundamento con el argumento descrito en el acápite dedicado a la transferencia de dominio. En adición, aprovechando la idoneidad del principio, podría plantearse un criterio de flexibilidad para con las partidas a cerrarse por haberse cumplido los años de vida útil del vehículo, en el sentido de que, si se llegase a obtener una autorización por parte de la entidad encargada para alargar la estadía del vehículo en el Registro debido a cambios

significativos en el mismo (como renovación de partes en los últimos años de vida útil), podría ampliarse los 10 años inicialmente propuestos para el cierre.

4. Aprobación y difusión del TUPA: La inclusión planteada tácitamente también exige una actualización del TUPA, especificándose todos aquellos nuevos actos que se puedan realizar a solicitud del administrado, sus requisitos y la calificación a emplearse respecto de ellos, generando así predictibilidad respecto de las decisiones del registrador.

5. Colaboración entre entidades: Objetivamente, con el proyecto de inclusión de nuevos vehículos al Registro y las especificaciones planteadas a lo largo de este trabajo, se busca un mejor control de la información requerida para que otras entidades puedan ejercer la fiscalización debida al incorporar estos vehículos al tránsito cotidiano. Para ello se hace necesaria la colaboración entre entidades, y evidente la implementación de canales tecnológicos de intercomunicación y simplificación de trámites administrativos. Al respecto, el concepto de interoperabilidad se ha alzado para atender estas necesidades, ya que meramente consiste en el intercambio electrónico de datos. Esta idea se afianza en el decreto legislativo 1412 del 13/09/2018, la cual regula la normativa del gobierno digital promoviendo e implementación de la interoperabilidad entre entidades de la administración pública.

1.6 Aplicación del Test de Proporcionalidad

A lo largo de este trabajo, se ha mencionado el criterio de ponderación con el que debería tomarse la inclusión de los vehículos propuestos, su regulación restrictiva y el contraste con otros derechos que desde ya resguarda el propio Registro. A fin de sustentar las afirmaciones realizadas al respecto, es que se ha optado por realizar el test de proporcionalidad propuesto por el Tribunal Constitucional, el cual debería ser de aplicación en cuanto existan dos derechos que en apariencia se contraponen.

Dicho test incluye, a consideración del Tribunal, tres subprincipios: idoneidad –el cual hace alusión si la restricción del derecho resulta adecuada a la finalidad que se intenta tutelar-, necesidad –que implica la búsqueda de medios alternativos, a fin de determinar cuál es el camino más óptimo- y ponderación o proporcionalidad en sentido estricto –que se rige por la premisa que dicta que, la no satisfacción de un derecho, debe ser proporcional a la satisfacción del otro-. Se debe tomar en cuenta que los Derechos fundamentales en análisis son los de la Propiedad y la Seguridad Jurídica que resguarda un Estado Derecho.

1. Análisis de idoneidad. Se ha planteado que la seguridad jurídica debería anteponerse a la necesidad del ejercicio extenso de la propiedad, para situaciones como son el cierre de partida del vehículo, realizar las verificaciones anuales e incluso la probabilidad de tornar obligatoria la inscripción del nuevo propietario de los vehículos propuestos. Es de entender –como ya se hizo insinuación previa- que existen circunstancias que tornan el carácter optativo del Registro, en uno de obligatorio a fin de poder evitar sanciones y ejercer correctamente el derecho en sí. Confluye a esta idea la necesidad de actualizar las características de un vehículo en el Registro a fin de que pueda ser expedido el Certificado de Inspección Técnica; la necesidad de inscribir la cancelación de la anotación de robo de un vehículo a fin de no ser intervenido innecesariamente por la policía luego de haber recuperado el vehículo; la necesidad de inscribir al último titular a fin de que se pueda expedir el duplicado de una tarjeta ya que solamente con el respaldo de éste se puede solicitar al Registro este trámite; entre otros. Lo previamente mencionado, ha adquirido una aceptación tácita por la población a pesar de que en cierto modo desnaturalizan el carácter optativo antes referido, a partir de la idea de protección que se manifiesta detrás de estas decisiones administrativas. En cuanto a si resulta idónea la contraposición de derechos, se ha visto ya en muchos escenarios que la necesidad de muchos supera a la de uno, siendo que dicha sobreposición en ningún caso ha de ser abusiva respecto al particular. Entonces, se debe considerar que las inscripciones sugeridas como obligatorias han de acarrear en apariencia un gran gasto para el administrado, lo cual debería ser paleado con un cobro

menor de las tasas exigidas por el Registro, así como la posibilidad de generar un acceso flexible a la inscripción para aquellos encargados de generar las inspecciones técnicas o de informar los incidentes que pudiere tener el vehículo.

2. Análisis de necesidad. A fin de explorar otras alternativas, propondré **otras perspectivas** respecto a las propuestas formuladas:

- a. **Primera perspectiva: “El registro respecto de los vehículos propuestos es opcional”**: La idea base es atender al historial del vehículo en función a su tiempo de vida útil. Considerando que éste último es relativamente corto en función a los vehículos convencionales, podría llegarse al término de su vida útil con tan solo la inscripción de inmatriculación del vehículo. De otro lado el carácter opcional ha provocado muchas veces que el conocimiento del historial de un bien registrable se vea limitado por la inacción de los titulares. Si la idea principal es sobreponer la seguridad jurídica a través del conocimiento efectivo del estado del vehículo, debería constar la **información certera y actualizada**. De otro lado, el que una información como la titularidad actual de un bien sea pública, mitiga subjetivamente la negligencia del conductor y del accionar del titular. Luego, el que sea opcional no se condice perfectamente con la finalidad del trabajo.
- b. **Segunda perspectiva “No es necesario establecer el cierre de las partidas de los vehículos por prolongada longevidad”**: Por la innovación tecnológica creciente previamente demostrada, se llegó a la conclusión que realmente existe un tiempo de vida útil respecto a los vehículos propuestos. No solo eso, sino que a pesar de haberse conservado muy bien un vehículo, podría no contar el mismo vehículo con los parámetros mínimos actualizados por la entidad administrativa correspondiente, para garantizar la seguridad de la mayoría en años posteriores a la fecha de su adquisición. Es decir, si parte de la idea principal es que la normativa se actualice conforme pasen los años, muy probablemente la normativa no se aplique a aquellos vehículos que no puedan cumplir con ella, por haberse implementado mayores parámetros de seguridad y pese a nunca

haberse usado estos vehículos. La no evolución de nuestro ordenamiento, permitió que vehículos que datan del año 70 u 80 aún siguieran funcionando hasta hace unos años (como es el caso de los conocidos vehículos colectivos llamados “lanchas”), pese a que muchos de ellos no se adaptaban a los requerimientos de seguridad actuales. Si se proyectase lo misma situación a la propuesta hecha, resultaría que esta alternativa tampoco place a la finalidad de este trabajo. Como un caso excepcional, se propuso los permisos para alargar la estadía en el Registro de los vehículos que aún puedan cumplir con los requisitos mínimos exigidos en la norma, pese a cumplir su tiempo de vida útil.

- c. **Tercera perspectiva “El reporte de accidentes y de certificaciones respecto de su funcionalidad no debería repercutir en el Registro”**: Cierto es que el reporte de accidentes es una exigencia innovadora y en apariencia innecesaria, pero desde una perspectiva propia, también tiene un carácter mitigante en la negligencia del conductor, ya que al ser publicitado este hecho, se da una subjetiva desvalorización del bien para futuras transferencias. Contrario sensu, el que esté registrado favorece a la seguridad jurídica y a la integridad personal del administrado. En cuanto a las certificaciones (que avalen su buen funcionamiento), actualmente se ha tornado una necesidad para la fiscalización de tránsito el que se acredite el correcto funcionamiento del vehículo. Podría generarse un gran paso para el Registro, si el mismo pudiera afianzar dicha información. Por el lado opuesto, de no inscribirse, no acarrearía ningún perjuicio al administrado, ya que es lo que actualmente acontece con los vehículos “convencionales”; empero se concretaría el carácter estático de la normativa que tanto se desea reemplazar a lo largo de este trabajo.
- d. **Cuarta perspectiva “El Registro de los vehículos debería estar a cargo de otra entidad”**: Si bien toda entidad administrativa debería esbozar los principios de esta naturaleza -administrativos-, a fin de garantizar el acceso a la información a los administrados sobre la razón de los permisos de circulación de estos

vehículos, se considera que el ente idóneo es el Registro Público, ya que reviste de una seguridad extra a los actos publicitados al tomar como herramienta a la **publicidad jurídica** –que les reviste de un entorno legal al ser calificados bajo estos parámetro-y **no a la publicidad noticia** –que es el tipo de publicidad meramente informativa, sin necesariamente contar con un trasfondo o filtros legales-. Por tanto, el hecho de que se lleve este registro en otra entidad, no ha de permitir que administrativamente se goce de la especialidad previamente referida que otorga Sunarp.

3. Análisis de ponderación o proporcionalidad en sentido estricto: Actualmente, a partir de todo lo previamente expuesto, se puede llegar a concluir que la aparente limitación del derecho de propiedad, es proporcional al bienestar de la comunidad. La prueba de eficiencia perfecta para lo previamente mencionado, es la aceptación tácita de la población para los parámetros de seguridad que la administración ha impuesto en los últimos años. Además, la referida aparente limitación podría ser fácilmente superada a través de la mejora de los servicios de Sunarp y la adecuación del costo de tramitación de los actos propuestos.

1.7 Otras consideraciones

Para el desarrollo de los siguientes puntos, se ha considerado legislación comparada respecto de los vehículos propuestos (**VER ANEXO N° 08**)

a. Respecto a la toma de conocimiento de accidentes por parte de la autoridad fiscalizadora competente: para iniciar, desde mi perspectiva quien debería tomar conocimiento de estos sucesos debería ser el propio Ministerio de Transportes mediando la delegación de facultades a la Policía Nacional del Perú, a fin de que sean ellos quienes informen de este hecho al ministerio. Muy probablemente gran parte de los accidentes sufridos por estos vehículos pasen desapercibidos a ojos de la administración, empero la

intención es maximizar la seguridad jurídica y física respecto de tales vehículos, aun cuando tal crecimiento sea ínfimo.

b. En cuanto a los vehículos usados traídos del extranjero, para circular a nivel nacional: considero que, ninguno de estos vehículos debería ingresar al Registro a no ser que cuenten con las certificaciones nacionales necesarias para acreditar su debido funcionamiento en el país -teniendo en cuenta el prudente tiempo de vida-. Ello, es actualmente un requisito vigente para los vehículos convencionales (conforme al art. 25 del reglamento de inscripciones del registro vehicular).

c. En cuanto a dispositivos de identificación de los vehículos de nueva categoría: A la fecha, entre los distintos tipos de categoría existentes, se ha diseñado diferentes estructuras de combinaciones entre dígitos numéricos y alfabéticos para la creación de placas, lo cual también debería ser aplicado a estos nuevos vehículos de manera razonable y proporcional al tamaño y distinto uso de los vehículos. Para adoptar una especie de placa a los distintos diseños y formas de estos vehículos, además del uso de la tradicional placa metálica, existe la posibilidad de implementación de un dispositivo electrónico que pueda ser identificado o escaneado a distancia para así individualizarle y tener acceso a la información necesaria en proceso de fiscalización, ello en razón a que las placas metálicas actuales podrían ser pequeñas en contraste con el diseño dinámico de estos vehículos. Ciertamente es que actualmente al obtener una placa de vehículo, se otorga también una calcomanía con tecnología RFID (DS N° 017-2008-MTC y DS N° 012-2016-MTC), la cual es pasible de lectura e identificación. A pesar de ser pasible de lectura incluso por radiofrecuencia, nada quita que se pueda implementar también un código QR con una clave cifrada para que la fiscalización sea más dinámica, ya que actualmente casi todos contamos con un celular.

d. Respecto al tránsito de estos vehículos en el país: respecto a los vehículos terrestres considero que lo más adecuado es que se unan al paso de las ciclo vías ya existentes a nivel nacional (aunque de manera escasa) y que se promueva la construcción de más de éstas por los gobiernos locales y regionales. En cuanto a los vehículos de circulación aérea,

considero que cada gobierno local deberá ser imbuido -por la normativa que vaya promulgarse para la inclusión de nuevos vehículos al Registro- de facultades para determinar el correcto uso y las limitaciones pertinentes en atención a la zona geográfica que se les atribuye.

Complementariamente, considero que es importante la participación de la Dirección General de Aeronáutica Civil –DGAC-, a fin de que autorice por el procedimiento regular (Permisos de Vuelo) la zona geográfica en la que pueden ser desplegados, sin que perturben la privacidad de las viviendas, lo que dejaría residualmente espacios públicos grandes y zonas de estudio.

e. La Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre: presupone que solo será pasible de inscripción aquellos vehículos eléctricos que tengan una capacidad mayor de potencia de 350 W, o que puedan desplazarse a una velocidad mayor de 25 km/h (solo si cumple dicha condición es considerado como vehículo automotor). Empero, se ha decidido dejar de lado esta consideración, en vista de que los implementos de los vehículos considerados a incorporar al Registro, varían mucho respecto de su fabricación, pudiendo incluso tener variables muy notables en cuanto a su dinamismo y velocidad.

f. Se debe tener en cuenta que ya se ha tenido un primer pronunciamiento por parte del Tribunal Constitucional en nuestro país, respecto del uso de los drones (EXP. N.o 03882-2016-PHC/TC), que habría de respaldar lo previamente expuesto y, respecto del cual se expone los fundamentos destacados²⁷.

1. Se pronuncia sobre la manipulación de aeronaves pilotadas a distancia en zonas urbanas, por tener altas probabilidades de vulnerar o amenazar la tranquilidad y seguridad personal de los ciudadanos. Por este motivo, el uso de los dispositivos dron es susceptible de ser regulado y limitado.

²⁷ LP Pasión por el derecho “TC estable 7 criterios para el uso de drones sin vulnerar el derecho a la privacidad. Caso Máxima Acuña [STC 03882-2016-HC]”. Portal web de LP pasión por el derecho, Perú. Descargado en Enero 02 del 2022 de: <https://lpderecho.pe/siete-criterios-usar-drones-vulnerar-derecho-privacidad-caso-maxima-acuna-expediente-03882-2016-hc-tc/>

2. Sin necesidad de ingresar a un espacio privado de manera física, a través de un dron se pueden captar detalles íntimos de la vida personal o familiar. En ese sentido, para sobrevolar un dron se deberían tomar todas las precauciones necesarias para evitar vulnerar o amenazar, por ejemplo, el derecho a la intimidad de cualquier persona.

3. Con el fin de evitar irrupciones en la vida privada y familiar de las personas, el operador de dispositivos dron debería evitar acceder a lugares que impliquen un riesgo para la intimidad de las personas, como ventanas, jardines, terrazas o cualquier otro espacio de una propiedad privada cuyo acceso no le fuere previamente autorizado.

4. Para que la intrusión de los drones en la privacidad se justifique, ésta debería ser razonable y proporcional al beneficio que pretende obtener. En este sentido, no se debería permitir una intromisión desproporcionada en la privacidad del titular del dato.

5. Excepto en situaciones de interés público y de carácter humanitario, como por ejemplo en situaciones de emergencia o siniestros, los operadores de aeronaves piloteadas a distancia deberían tener prohibido sobrevolar predios privados o del Estado sin autorización previa del morador o de la autoridad pertinente.

6. La recolección de datos personales mediante el uso de drones sería lícita en los casos en los que se realice dentro de un predio de uso propio (por ejemplo: en una propiedad privada, alquilada, o adquirida mediante concesión pública, etc.), o cuando se actúe dentro de su perímetro, sin invadir el espacio de uso público o de terceros.

7. A pesar de estar en espacios públicos y debido a los posibles riesgos a la integridad personal, debería prohibirse el sobrevuelo de drones sobre aglomeraciones de personas. Asimismo, las personas mantendrían su derecho a la privacidad y a su imagen a pesar de encontrarse en espacios públicos.

CAPÍTULO II: LA INCLUSIÓN EN EL REGISTRO DE NUEVOS VEHÍCULOS CONSECUENTES A NUEVOS MEDIOS DE TRANSPORTE

Actualmente, en otros países los *e-scooters*, al igual que los *Segways*, no están clasificados como "carruajes" con derechos a circular en la carretera pública; sino que están clasificados como "vehículos de propulsión mecánica". Sin embargo, pese a ello requieren licencias de conducir, seguros que atiendan incidencias con terceros, identificaciones para los *scooters* electrónicos de uso personal y un permiso especial para aquellas compañías que desean introducir el "compartir" *e-scooters* en las vías públicas. Empero, debe tenerse en cuenta que la definición legal de bicicletas como carruajes permitió que el ciclismo prosperase, y que sin un estatus legal claramente definido a nivel nacional, habría sido más fácil para las localidades prohibir el uso de bicicletas²⁸ -se menciona a las bicicletas por su trayectoria de éxito a nivel mundial-.

Como bien se hizo notar en varias partes del trabajo, se requiere de una acción coordinada por parte del Registro para la inclusión de nuevos vehículos. Sin embargo, más allá de lo ya desarrollado, de manera concreta considero que, para la correcta inclusión de estos vehículos en el Registro, lo que se propone es una modificación en el Reglamento de Inscripción del Registro de Propiedad Vehicular y en la estructura del personal del Área Registral a Nivel Nacional.

2.1. Inclusión en el Reglamento de Inscripción del Registro

Primeramente, debe tenerse en cuenta que el Registro de propiedad vehicular coexiste con otros como son el Registro de aeronaves, de bienes muebles y de propiedad vehicular. El hecho de que se proponga la inclusión de estos vehículos en el Registro de Propiedad

²⁸ Carlton R. (2019) "E-Scooters Could Be Legalized As U.K. Reviews 1835 Law That Stymied" The Segway. Forbes. UK. Descargado en Diciembre 03 del 2019 de: <https://www.forbes.com/sites/carltonreid/2019/03/19/e-scooters-could-be-legalized-as-u-k-reviews-1835-law-that-stymied-the-segway/#6ca381cc378d>

Vehicular, discrimina a los otros, hecho que debe ser argumentado, analizando la posibilidad de inclusión en ambos en cuanto sea coherente:

➤ Para iniciar, si fuese a ubicarse en el Registro de aeronaves los vehículos terrestres propuestos, dicho Registro perdería su propósito y especialidad, ya que éste está abocado al registro de vehículos aéreos de masivo transporte, hecho que no se condice con la descripción de ninguno de ellos, con excepción aparente de lo referido a drones. Pero tal afirmación necesita tener un respaldo lógico- legal, por lo que se procede a desarrollar el trasfondo necesario.

Primero se debe apreciar el art. 7 y 5 del reglamento de inscripción del registro de Aeronaves.

Artículo 7°.- Sistema del folio real

El Registro Público de Aeronaves se rige por el sistema del folio real. Por cada aeronave y por cada motor se abrirá una partida registral

Artículo 5°.- Aeronaves susceptibles de inscripción

Las aeronaves susceptibles de inscribirse en el Registro Público de Aeronaves, así como los actos o derechos que recaigan sobre ellas, son las siguientes:

a) Globos Libres.

b) Dirigibles.

c) Aviones.

d) Helicópteros.

e) Ultralivianos Motorizados que van a ser utilizados para fines comerciales por remuneración, excluyéndose a los demás aparatos o mecanismos regulados en la RAP 103 (regulación para la operación de aviones ultralivianos o ultralivianos motorizados). No se requiere probar ante el Registro el uso comercial a que estará destinada la aeronave.

La DGAC (Dirección General de Aeronáutica Civil) mediante la correspondiente RAP, podrá aprobar la consideración de un nuevo tipo de aeronave para efectos de su inscripción.

Al respecto, el art. 7 hace obligatoria la inscripción de los vehículos aéreos presupuestados en su normativa, por lo que se configura un sustento más a lo que previamente se plasmó.

Respecto al art. 5, es de exaltar que los vehículos presupuestados están plasmados explícitamente en su enunciado, abriendo incluso la posibilidad a que otros vehículos sean incluidos mediante la gestión de la DGAC, poniendo como límite el que no esté regulado por la RAP 103, la cual expone que su regulación está referida a vehículos ultralivianos, los que a su vez son definidos como experimentales que pretenden ser usados en actividades aéreas deportivas o de recreación, con una capacidad máxima de dos ocupantes, motorizado o no y que no exceda los 495kg de peso máximo. En apariencia, un dron podría satisfacer todos los requisitos para la característica de ultraliviano, y a su vez representaría un caso sumamente atípico por su peso y otras características propias, lo que podría representar una objeción de pertenencia en este Registro. De otro lado, podría argumentarse en contra que, el Registro en cuanto a publicidad del registro de aeronaves, ha desarrollado un sistema muy precario en contraste a los Registros más populares, pudiendo apreciarse incluso que a la fecha en que se escribe esta investigación, no hay forma de solicitar publicidad de aquel registro por el Servicio de Publicidad Registral en Línea, contradiciendo en cierta manera lo previamente dicho respecto de aprovechar aquello que está ya implementado. Sin embargo, no se puede negar que, por el medio para desplazarse, podría estar bien ubicado el dron en este Registro.

- Tradicionalmente en el subregistro de bienes muebles propiamente dicho, se hace anotaciones respecto de cualquier bien mueble registrable, que en teoría incluiría cosechas, maquinaria, lotes de productos, entre otros, siempre y cuando no involucre aspecto especializados como los que tratan los otros dos subregistros mencionados. Consecuentemente, este subregistro está descartado.
- En el Registro de propiedad Vehicular, como bien se dijo antes, se realizó una adaptación para involucrar a distintos tipos de vehículos que tienen hoy por hoy, y bajo el

amparo del Ministerio de Transportes, diferentes tipos de categoría. Consecuentemente, creo que sería mucho más factible que respecto de los vehículos propuestos se habilite una nueva categoría por el Ministerio de Transportes, y que en lugar de crear un nuevo reglamento bastante especializado respecto de los actos que éste comprende, podría crearse acápite entre los artículos pertinentes a acto inscribibles relevantes antes dichos. En cuanto al dron, podría decirse que el mayor obstáculo para su inclusión en este subregistro, sería la adaptación de sus características tan especiales a los índices ya predeterminados para el resto de vehículos terrestres. Empero, creo que lo resultaría determinante para su exclusión de este subregistro, es los tipos de actos que se inscriben en el de aeronaves.

Finalmente, se concluye que todos los vehículos propuestos deben ser incluidos al RPV, exceptuando al dron, que debería estar incluido al Registro de Aeronaves. Luego, adoptando la idea de una nueva categoría para estos vehículos no convencionales en el RPV, serán referido como categoría C para futuras referencias. También es necesario analizar los distintos reglamentos de continuo uso de los registradores en Sunarp, por lo que a continuación se presenta cómo habría de plasmarse en el Reglamento de Propiedad Vehicular la normativa faltante para hacer efectiva la inclusión de los nuevos vehículos propuesto al Registro, incluyendo todas las ideas plasmadas a lo largo del presente trabajo.

Concretamente, las posibles inclusiones de acápite de artículos estarían referidos datos técnicos del vehículo de categoría C, prohibición de inmatriculación luego de su vida útil, Contenido del certificado de gravamen y boleta, Contenido de su tarjeta de identificación vehicular, Cierre de la partida registral del vehículo por caducidad, y de la inscripción de un accidente (**VÉASE EL ANEXO N° 4**).

Luego, las modificaciones a los artículos vigentes versarían sobre la Prohibición de cambio de categoría de estos vehículos, medidas cautelares sobre los no inmatriculados y que están destinados a circular en la red vial, Cambio de motor de ellos, excepción a la inmatriculación

de vehículo importado usado, Transferencia de propiedad de vehículos con accidentes y un accidente como Acto inscribible (**VÉASE EL ANEXO N° 5**).

En cuanto al reglamento del registro de aeronaves se propone primeramente que, la aplicación de la modificatoria que se dio a partir del Decreto Legislativo N° 1400, en cuanto a la consideración de una aeronave como bien mueble y ya no como inmueble (**VÉASE EL ANEXO N° 6**); y así también, se propone la modificación de los artículos referidos a aeronaves susceptibles de inscripción, casos especiales de otorgamiento de matrícula definitiva, casos de cancelación de matrícula y sus requisitos adicionales, su arrendamiento, subarrendamiento y su documentación, y las anotaciones preventivas (**VÉASE EL ANEXO N° 7**).

2.2. Cambios Propuestos Objetivamente

A lo largo del presente trabajo se ha insinuado la necesidad de la implementación de nuevos elementos normativos que puedan satisfacer todo lo que implica la inclusión de los vehículos propuestos al Registro. Luego, lo que mínimamente deberá regularse en el dispositivo legal a crearse para ese fin se enlista a continuación:

Cuadro N°2

Mínima regulación legal a la inclusión de los vehículos propuestos al Registro

1. Permisos para ejercer la venta y refacción de estos vehículos (distribuidores autorizados)
2. Permisos especializados para el uso de estos vehículos en caso se generen subcategorías.
3. Permisos para las rutas de vuelo a cargo de la DGAC y planeamiento de rutas especiales en razón a la subcategoría del vehículo.
4. Orden de estructuración de rutas a los gobiernos municipales y regionales destinadas a ser ciclo vías.

5. Normativa sancionadora aplicable a los conductores de los vehículos propuestos y sus probables subcategorías.
6. Orden de estructuración y mantenimiento de rutas de vuelo a los gobiernos municipales y regionales en coordinación con la DGAC.
7. Permisos y condiciones para ser ingeniero verificador de los vehículos propuestos ante el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el DGAC.
8. Obligación de inmatricular los vehículos propuestos en el Registro.
9. Obligación de realizar la revisión técnica anual en orden a la fecha de inmatriculación del vehículo y para el momento en que son inmatriculados.
10. Obligación de plasmar la anotación preventiva de Cierre de partida y el eventual cierre de la misma para cuando no se cumple con la revisión técnica anual.
11. Obligación de realizar el eventual cierre de partida para cuando se cumple el ciclo de vida útil (salvo autorización expresa de la entidad responsable de alargar su inscripción).
12. Ordenar el levantamiento de la anotación preventiva de cierre de partida a la presentación del certificado de revisión técnica presentada al Registro más próxima o autorizaciones por la entidad competente.
13. Creación de nuevos números de serie de placas para cada tipo de vehículo creado.
14. Ordenar el uso de la calcomanía de tecnología RFID y la implementación del código QR para la identificación de los nuevos vehículos propuestos.
15. Obligación de informar al Ministerio de Transportes y al DGAC, por parte de efectivos policiales y municipales -serenos-, en tanto tengan conocimiento de algún accidente respecto de los vehículos propuestos a inclusión.
16. Obligación del Ministerio de Transportes y del DGAC, de presentar título alusivo al informe de accidente, para su correlativa inscripción.

17. Obligación de Anotación de accidente como carga o gravamen y su respectivo levantamiento a partir de la más próxima presentación del certificado de revisión técnica.
18. Ordenar la modificación de la Resolución Directoral N° 4848-2006-MTC-15, a fin de integrar la clasificación, el tipo de carrocería, los tipos de colores, entre otras características de los vehículos propuestos.
19. Proponer al Registro la implementación o adaptación de índices registrales (tener por guía el Anexo N° 2.-Propuesta de Inscripción de Nuevos Vehículos), respecto de lo vehículos propuestos.
20. Proponer el Registro la modificación a la Res. 320-2010-SUNARP/SN, a fin de dar plazos preferenciales a la calificación de actos alusivos a los vehículos propuestos. (tener por guía el Anexo N° 3.- Modificación a Res. 320-2010-SUNARP/SN) Así también, cobros de tasas proporcionales y acordes al fin de la dinamización de economía del país.
21. Proponer al Registro la modificación de los Reglamentos de Propiedad Vehicular y al Reglamento del Registro de Aeronaves conforme al Anexo N° 4 “Acápites propuestos al Reglamento de Propiedad Vehicular”, Anexo N° 5 “Modificaciones propuestas a artículos del Reglamento de Propiedad Vehicular”, Anexo N° 6 “Modificaciones propuestas a artículos del Reglamento del Registro de Aeronaves” y, Anexo N° 7 “Acápites propuestos al Reglamento del Registro de Aeronaves”.*

CAPÍTULO III: RECURSOS Y CONCLUSIONES

3.1. Análisis Y Síntesis De Resultados

Dado que el trabajo de investigación es netamente teórico y en parte especulativo, en tanto se basa en proyecciones de datos certeros actuales, se tiene que las premisas y las

conclusiones tendrán la misma naturaleza, aceptando claro el hecho de que ello podría estar sujeto múltiples variaciones por factores externos y súbitos, de índole social, económica y político.

Consecuentemente, el análisis a aplicar no puede ser rígido en cuanto a los resultados, sino más bien respecto al procedimiento o estructura, dejando residualmente el desarrollo de las conclusiones bajo un carácter de flexibilidad. Luego, para encontrar valor a la información recopilada se utilizó la transcripción literal de la misma y la organización de los datos que de esta se desprendía, de modo tal que se dio espacio a los comentarios, interpretaciones y la obtención de conclusiones lógicas. Además de ello, a partir de proyecciones se amplió el panorama a cubrir a fin de no dejar vacíos argumentales.

Concretamente, los resultados a obtener han sido direccionados a la consecución de los objetivos planteados al inicio del trabajo, pudiendo compilarse los resultados en:

- Se logró analizar de qué manera la no inclusión de nuevos medios de transporte al sistema registral incide, en la vulneración del orden público y a los intereses del Registro
- Se logró comprender cómo la presencia de nuevos medios de transporte, no incide como vulneración de los derechos de los administrados
- Se pudo realizar proyecciones efectivas para demostrar a qué se debe actualmente que los nuevos medios de transporte no sean incluidos en el Registro.
- Asimismo, se contrastó cómo se está ejerciendo actualmente la identificación de la relación propietario-vehículo respecto de estos nuevos medios de transporte y qué es lo que se espera de la ejecución del proyecto planteado.
- Finalmente, se pudo sintetizar cuáles serían los beneficios de la inclusión de nuevos medios de transporte al Registro, y también respecto de otras instituciones y del país mismo.

3.2. Conclusiones

3.2.1. Conclusiones Generales

Las siguientes son conclusiones que fueron plasmadas previamente, y que no están dirigidas a satisfacer directamente los objetivos propuestos:

- Estamos frente a una creciente necesidad de nuevos medios de transporte y un registro jurídico que no está preparado para atender tal necesidad.
- El Perú está esperando un constante crecimiento tecnológico en áreas como es la del transporte, lo cual contrasta negativamente, con el hecho de que no se tomen medidas alusivas en ámbitos relacionados a la gobernabilidad y legislación.
- No se debe incluir a vehículos personalísimos y especiales con fines de apoyo médico o existencial en el Registro, ya que se formularía una contradicción en lograr dos fines del propio Estado, siendo el primero la inclusión de personas al giro jurídico cotidiano y el rechazo a la discriminación; y el segundo el ordenamiento normativo de nuevos vehículos.
- Del mismo modo en que actualmente existen excepciones a la regla de inscripciones “no obligatorias”, debería también incluirse una excepción respecto de los vehículos propuestos para que funcione o se alcance la finalidad de su inclusión, disponiendo que respecto de estos vehículos gran parte de sus inscripciones sean obligatorias, atendiendo así al corto tiempo de vida útil de éstos.
- En cuanto a los índices registrales, como datos particularísimos de los nuevos vehículos, no solo compete al Registro viabilizar la inclusión de parámetros administrativos congruentes con esta inclusión, sino que debe organizarse la interacción pertinente con el Ministerio de Transportes y otros entes que puedan fiscalizar la composición y uso de todos estos vehículos
- Con las anotaciones en el Registro no únicamente se busca proteger el derecho de propiedad respecto de un bien, sino que también se busca ordenar la situación social y económico desde el rol administrativo que debe procurar el Estado, siendo necesaria la integración de recursos y fuerzas de diferentes entes especializados que lo conforman

- La idea de inclusión de los vehículos propuestos no colisiona con el reglamento rector de SUNARP como ente encargado del registro y publicidad de actos jurídicos, ni con los registros que lo conforman, siendo el Registro más idóneo a albergar estos vehículos el de Bienes Muebles.
- Las restricciones administrativas planteadas apuntan a obtener un beneficio mayor a partir de una ponderación de derechos, sin que ello implique que realmente se vulnere garantías constitucionales propias de un estado de Derecho
- Las medidas abusivas por parte de la administración comportan un limitante subjetivo en la libre contratación del bien regulado, por lo que toda administración debería procurar no traspasar esa delgada línea que define lo abusivo de lo correcto.
- Para la correcta inclusión de estos vehículos en el Registro, lo que debe ocurrir es una modificación en el Reglamento de Inscripción del Registro de Propiedad Vehicular y en el Registro de Aeronaves.
- Al ser una modificación que va a repercutir a nivel nacional, la de inclusión de los vehículos propuestos al Registro, deberá tenerse en cuenta prioritariamente la capacidad de los operadores registrales para hacerse cargo de nuevas clases de inscripciones

3.2.2. Conclusiones específicas

La siguiente es una conclusión realizada específicamente para satisfacer los Objetivos generales de la investigación (para una mejor referencia se cita en cursiva a aquellas)

La inclusión de nuevos medios de transporte al sistema jurídico registral, tiene un impacto directo y benéfico al Registro de propiedad vehicular y al Registro de aeronaves del estado peruano, en tanto permitirá el desarrollo de la institución al recibir mayores ingresos económicos y una adecuada infraestructura administrativa que le permita establecer relaciones estrechas con otras entidades afines al tema de regulación de vehículos en el país. Asimismo, afianza la institución del Derecho en

cuanto a la seguridad jurídica, ya que se demuestra con las sucesivas inscripciones el estado real del bien jurídico, permitiendo a su vez dos hechos importantes: que toda persona tenga certeza y afianzamiento sobre qué es lo que se contrata, y un flujo célere de las transferencias de dominio en el país.

Las siguientes son conclusiones formulados para satisfacer los objetivos específicos:

✓ *Analizar de qué manera la no inclusión de nuevos medios de transporte al sistema registral incide, en la vulneración del orden público y a los intereses del Registro.*

De no incluirse en el registro los nuevos medios de transporte al sistema registral, se estaría minimizando el impacto económico e influencia en el transporte que tendrán estos vehículos en años venideros, dejando a la deriva la atribución de responsabilidad que pudieran derivar de incidentes causados por éstos, la publicidad de titularidad sobre estos bienes y en concreto dejando en falta a la función primordial del Registro que es la dación de seguridad jurídica al país.

✓ *Estudiar cómo la presencia de nuevos medios de transporte, incide en la no vulneración de los derechos de los administrados*

Los parámetros administrativos estrictos propuestos a lo largo del desarrollo del presente trabajo, no vulnera de ninguna manera el derecho individual de todo administrado, en razón a que, para reglamentar tal situación, previamente se realizó una ponderación de derechos justificando la decisión en la protección del derecho de la mayoría.

Los parámetros administrativos estrictos propuestos a lo largo del desarrollo del presente trabajo, deben ser interpretados y obedecer en todo momento a los parámetros y principios de proporcionalidad y justicia debidos a todo administrado.

✓ *Demostrar a qué se debe actualmente que los nuevos medios de transporte no sean incluidos en el Registro de propiedad vehicular.*

Actualmente la afluencia de los vehículos propuestos en el mercado peruano es relativamente baja, por los precios asignados a los mismos, la inseguridad civil ciudadana –robos, secuestros-, entre otros factores. Sin embargo, la necesidad de transporte efectivo será muy probablemente satisfecha por vehículos personales cuya circulación sea más rápida que las convencionales, así como también la accesibilidad por parte de toda persona a estos vehículos será masiva y creciente.

A la fecha, además del trabajo desarrollado, no hay indicios de un proyecto alusivo a la reglamentación de las nuevas tendencias vehiculares, por lo que de este modo se configuraría una de las razones más contundentes para su no inclusión en el Registro.

Además, aunque fue planteado desde un inicio la inclusión de todos estos vehículos al Registro de Propiedad Vehicular, durante el desarrollo del trabajo se llegó a la conclusión que solo algunos deberían estar albergados en él, y otros en el Registro de Aeronaves acorde a la especialidad de cada Registro.

✓ *Demostrar cómo se está ejerciendo actualmente la identificación de la relación propietario-vehículo respecto de estos nuevos medios de transporte*

Al no existir una reglamentación certera respecto de las nuevas tendencias vehiculares, la identificación del propietario respecto de uno de los vehículos propuestos se relega únicamente a comprobantes de pago o escritura de venta.

✓ *Encontrar cuáles serían los beneficios de la inclusión de nuevos medios de transporte al Registro de Propiedad Vehicular*

Con la inclusión de los nuevos medios de transporte propuestos, se protege la propiedad del titular registral, se publicita el número de accidentes acontecidos respecto del bien –considerando su presencia como carga y si se han levantado a partir de la revisión técnica correspondiente-, se prioriza la protección del social al requerir anualmente revisiones técnicas de obligatoria inscripción, el cierre de la partida por larga longevidad de estos vehículos y se flexibiliza esta última al permitir

la permanencia del vehículo en el Registro pese a su longevidad mediando los permisos correspondientes.

3.2.3 Conclusiones alusivas a la hipótesis

- Los nuevos medios de transporte propuestos deben ser incluidos en el acervo Registral según los parámetros administrativos de proporcionalidad, equidad y justicia, a fin de ofrecer seguridad jurídica efectiva, y que todos los requisitos y restricciones alusivos a estos, sean interpretados y ejecutados a la luz de estos principios, evitando consecuentemente abusos de facultades.
- La inclusión de los nuevos vehículos propuestos en este trabajo, representa un enriquecimiento y ampliación de los pilares y parámetros administrativos por los que se rige el Registro, ya que tal inclusión comporta una adaptación en mejora para situaciones sociales y económicas que en evidencia se asomarán en los próximos años.
- No se requiere de una reformulación de los criterios de calificación y aceptación de solicitudes para el Registro respecto a los vehículos tratados en el presente trabajo de investigación, en razón a que se puede maximizar el aprovechamiento de recursos avocados a aquel fin si simplemente se expande y mejora la estructura del Registro de propiedad vehicular y el de aeronaves, el reglamento de inscripción, y si se adapta el personal existente y al nuevo por captar a las necesidades actuales del Registro.
- Pese a que está demostrado fehacientemente que el medio de transporte ha evolucionado y lo seguirá haciendo en los años venideros, y que el Registro necesita amoldarse rápidamente a este panorama, los cambios propuestos a la normativa solo se encargan de resolver lo referente a los vehículos propuestos a inclusión, los cuales son de mayor auge a nivel mundial. Sin embargo, las bases

para la adaptación están sentadas con esta investigación, en caso de que se requiere ampliar aún más el Registro de bienes muebles.

- Se ha probado con el desarrollo de este trabajo que a partir de la cooperación interinstitucional se puede abarcar más perspectivas y así asegurarse de que no exista vacíos en la formulación de la normativa y de su consecuente aplicación.

3.3. Recomendaciones

1. La constante recomendación que se ha desarrollado a lo largo de todo el trabajo, es la coordinación entre entidades ya sea para implementar una nueva legislación por la cual se vayan a regir la circulación de los nuevos vehículos propuestos, las consideraciones respecto de la adaptación de vías a nivel nacional para el tránsito correcto de tales vehículos, en la manera en que se va ejecutar las fiscalizaciones respectivas y los informes debidos al Registro para una mejor administración de la información respecto de aquellos vehículos.

2. En cuanto a la legislación en específico, no solo debe tratarse de reunir a representantes de cada institución, sino también presentar las propuestas de todos los operadores que tengan que ver con la administración de vehículos de cada entidad, para así generar un panorama más amplio de posibilidades y soluciones.

3. Así también, considero relevante la incorporación progresiva de personal a cargo del registro de propiedad vehicular y al de aeronaves, de manera anticipada a la entrada en vigencia de la normativa que regule la incorporación de tales vehículos.

4. Asimismo, considero necesario fomentar la actualización gnoseológica e incorporación de personal al grupo de ingenieros que vayan a estar a cargo de las revisiones técnicas a nivel nacional, por parte del ministerio de transportes u otro que se considere competente.

5. Dentro de la normativa a regular la incorporación de los nuevos vehículos propuestos, debe consignarse también la prohibición de la primera distribución o primera venta de éstos, salvo que dicho acto esté avalado por una empresa reconocida ante los Registros Públicos, modelo que actualmente se usa respecto de otros vehículos.

6. Debería realizarse en las primeras etapas de la incorporación del proyecto de inclusión de nuevos vehículos al Registro, campañas de concientización respecto del uso de estos vehículos sin que estén inscritos los actos necesarios para acreditar su facultad para circular a nivel nacional.

7. De otro lado, también debe capacitarse a personal de los gobiernos locales y regionales, así como de la Policía Nacional del Perú, para que puedan emitir correctos informes respecto a accidentes cometidos, a fin de que los documentos enviados a la administración pertinente no sean objetos de rechazo o demora por hacer falta una regularización. Consecuentemente, si se desea evitar la arbitrariedad debe emitirse un modelo único de informe, que también servirá para minimizar las incidencias de error.

BIBLIOGRAFÍA

1. Banco Mundial, 2008. Consulta: 11 de Julio del 2020 en: https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwi95cDH3_7sAhXbDbkGHRXEafEQFjAAegQIBhAC&url=http%3A%2F%2Frevistas.pucp.edu.pe%2Findex.php%2Feconomia%2Farticle%2Fdownload%2F477%2F468%2F0&usg=AOvVaw1W1K9s8NmA3WI-wwdzigEe
2. BBC news (2019), artículo “E-scooters, hoverboards - the tech transforming travel”. Estados Unidos. Descargado en Octubre 18 del 2019 de: <https://www.bbc.com/news/uk-47624566#:~:targetText=Hoverboards,which%20rather%20improbably%2C%20have%20wheels.&targetText=All%20such%20vehicles%20are%20banned,that%20apply%20to%20electric%20scooters.>
3. Bgreen (2019), Artículo “Día mundial sin auto, por una movilidad sostenible”. Perú. Descargado en Julio 20 del 2019 de: <https://b-green.pe/category/transporte-sostenible/>
4. California Legislative Information (2019) ARTICLE 6. Electric Personal Assistive Mobility Devices. Estados Unidos. Descargado en Octubre 12 del 2019 de: http://leginfo.legislature.ca.gov/faces/codes_displayText.xhtml?lawCode=VEH&division=11.&title=&part=&chapter=1.&article=6.
5. Cerem, Escuela Internacional de Negocios (2019), Compendio “Gestión estratégica de la Administración Pública”. España. Descargado en Julio 30 del 2019 de: https://campus.cerem.es/pluginfile.php/35148/mod_folder/content/0/01-%20Temas/Tema%201/01.%20Gesti%C3%B3n%20estrategica%20de%20la%20administraci%C3%B3n%20p%C3%BAblica.pdf?forcedownload=1
6. Cerem, Escuela Internacional de Negocios (2019), compendio “Proceso de Reclutamiento”. España. Descargado en Setiembre 08 del 2019 de:

https://campus.cerem.es/pluginfile.php/77038/mod_folder/content/0/01-%20Temas/Tema%202/Proceso-de-reclutamiento.pdf?forcedownload=1

7. D. Santillán Soler, “La libertad contractual como libertad económica en el marco aplicativo peruano”. Grupo Pasión Por el Derecho. Perú. Descargado en 05 de Noviembre del 2020 de: <https://lpderecho.pe/libertad-contractual-libertad-economica-marco-aplicativo-peruano/#:~:text=El%20contenido%20de%20la%20libertad,norma%20legal%20de%20carácter%20imperativo>
8. Elizabeth Amado Ramirez, “EL DERECHO REGISTRAL Y NOTARIAL EN LA ERA DIGITAL”. Volumen primero, Editora y Distribuidora Ediciones Legales E.I.R.L., Lima, 2017, 1ª ed.
9. ENFOQUE REGISTRAL, REVISTA INSTITUCIONAL N° 21 / OCTUBRE 2017, “La Constitucionalización del Derecho Registral”. Sunarp. Perú. Descargado en 02 de Noviembre del 2020 en: <https://www.sunarp.gob.pe/PDFs/2017/REVISTAS/ENFOQUE-REGISTRAL-N21/ER-21.pdf>
10. F. Torres Manrique “PRINCIPIOS REGISTRALES”. Perú. Descargado en Noviembre 17 del 2020 de: https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwj1uaq97_DsAhU3KlkGHeymBKsQFjADegQIARAC&url=http%3A%2F%2Fipc.pe%2Finmobiliario2011%2FPRINCIPIOS%2520REGISTRALES.doc&usg=AOvVaw1gznT-bGdCZcQLrFlmVbOA
11. G. Mendoza del Maestro, “LA FE PÚBLICA REGISTRAL COMO SUPUESTO DE HECHO COMPLEJO: ADQUISICIÓN A NON DOMINO Y Oponibilidad de la inscripción”. Descargado en Noviembre 16 del 2020 de: <http://repositorio.pucp.edu.pe/index/bitstream/handle/123456789/168198/Gilberto%20Mendoza%20del%20Maestro.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
12. Grupo Delmarva now, (2014) New rules for water jetpacks. Estados Unidos. Descargado en Octubre 23 del 2019 de:

<https://www.delmarvanow.com/story/news/local/maryland/2014/07/14/water-jetpack-regulations/12642511/>

13. Grupo Iberdrola, artículo “Las tendencias en innovación en 2020: ¿preparado para el 'gran salto tecnológico'?” Descargado en Noviembre 11 del 2020 de: <https://www.iberdrola.com/innovacion/tendencias-de-la-tecnologia>
14. Grupo Perú 21 (2019), artículo “MTC prohíbe circulación de scooters eléctricos en veredas y limitan velocidad máxima”. Perú. Descargado en Octubre 10 del 2019 de: <https://peru21.pe/lima/mtc-prohibe-circulacion-scooters-electricos-veredas-limitan-velocidad-maxima-nndc-474721-noticia/?ref=p21r>
15. Grupo Radio Uno (2015), artículo “Cuatrimotos en la mira del Ministerio Público y PNP”. Perú. Descargado en Octubre 17 del 2019 de: <http://www.radiouno.pe/noticias/45487/cuatrimotos-mira-ministerio-publico-pnp>
16. J. Beltrán Pacheco, artículo “Verdades y ambigüedades del Registro inmobiliario en el Perú: ¿Obligatorio o potestativo? Un misterio por resolver ...”. Universidad Católica del Perú. Descargado en 09 de Noviembre del 2020 de: <https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwj9hZPp4-HsAhVhGbkGHfkXBAsQFjAAegQIBxAC&url=http%3A%2F%2Frevistas.pucp.edu.pe%2Findex.php%2Fderechoysociedad%2Farticle%2Fdownload%2F16927%2F17231%2F0&usg=AOvVaw0IlpqFpr4EiID33W2AI7Ls>
17. J. Jasso Villazul, “Trayectoria tecnológica y ciclo de vida de las empresas: una interpretación metodológica acerca del rumbo de la innovación”. México 2004 Universidad Nacional Autónoma de México. Descargado en 12 de noviembre del 2020 de <https://www.redalyc.org/pdf/395/39521405.pdf>
18. J. Vilchez Astucuri (2017). “Escenarios de futuro para el Perú. CEPLAN”. Perú. Descargado en Noviembre 20 del 2019 de: <http://www.cne.gob.pe/uploads/eventos/2017/semi-taller-futuro-pais/presentaciones/02-ppt-jordyvilchez-ceplan.pdf>

19. Justia US Law (2015) New Mexico Statutes Chapter 66 - Motor Vehicles. Estados Unidos. Descargado en Octubre 19 del 2019 de: <https://law.justia.com/codes/new-mexico/2015/chapter-66/article-3/part-12/section-66-3-1102/>
20. LP Pasión por el derecho “TC estable 7 criterios para el uso de drones sin vulnerar el derecho a la privacidad. Caso Máxima Acuña [STC 03882-2016-HC]”. Portal web de LP pasión por el derecho, Perú. Descargado en Enero 02 del 2022 de: <https://lpderecho.pe/siete-criterios-usar-drones-vulnerar-derecho-privacidad-caso-maxima-acuna-expediente-03882-2016-hc-tc/>
21. N. Waters & G. Fiorella (2018), Artículo “Así se perpetró el atentado con drones a Nicolás Maduro”. Descargado en Noviembre 17 del 2019 de: <https://hipertextual.com/especiales/atentado-drones-nicolas-maduro>
22. Oregon Legislature (2019), Chapter 814 — Pedestrians; Passengers; Livestock; Motorized Wheelchairs; Vehicles With Fewer Than Four Wheels. Estados Unidos. Descargado en Noviembre 22 del 2019 de: https://www.oregonlegislature.gov/bills_laws/ors/ors814.html
23. P. Flores Rojas, “DERECHO REGISTRAL, Principio de Tracto Sucesivo”, Sunarp, Registrador Público. Perú. Descargado en 30 de Octubre del 2020 de: https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwjGn8O2t_HsAhXfE7kGHbBJA5UQFjAFegQIBRAC&url=http%3A%2F%2Fwww2.congreso.gob.pe%2Fsicr%2Fcendocbib%2Fcon3_uibd.nsf%2F7125A8EB2F452FDE052579B40076678D%2F%24FILE%2F17.ppt&usg=AOvVaw0_c64hJ4s2GI6ihPh7HW3X
24. R. Carlton (2019) “E-Scooters Could Be Legalized As U.K. Reviews 1835 Law That Stymied The Segway”. Forbes. UK. Descargado en Diciembre 03 del 2019 de: <https://www.forbes.com/sites/carltonreid/2019/03/19/e-scooters-could-be-legalized-as-u-k-reviews-1835-law-that-stymied-the-segway/#6ca381cc378d>
25. R. Peña (2016), artículo “Archivo de Títulos en el Registro... ¿práctica antitécnica y onerosa?”. Aurelia Blog, Artículos de interés registral. Descargado en Julio 21 del 2018

de: <<https://aurelia.sunarp.gob.pe/local/blog/archivo-de-titulos-en-el-registropractica-antitecnica-y-onerosa/>>

26. Redacción LP. "Sunarp te enseña a leer la partida registral de un inmueble". Perú. Grupo Pasión por el Derecho Descargado en 08 de Noviembre del 2020 en: <https://lpderecho.pe/sunarp-ensena-leer-partida-registral-inmueble/>
27. RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN TÉCNICA REGISTRAL DE LA SUPERINTENDENCIA NACIONAL DE LOS REGISTROS PÚBLICOS N° 05 -2018-SUNARP/DTR
28. Rioja (2011), artículo "TRANSFERENCIA DE PROPIEDAD". Preguntas y respuestas jurisprudenciales. Perú. Descargado en Enero 08 del 2017 de: <http://blog.pucp.edu.pe/blog/seminariotallerdpc/2011/05/13/transferecia-de-propiedad-preguntas-y-respuestas-jurisprudenciales/>
29. S. Merino (2017), artículo "BIENES MUEBLES E INMUEBLES". Perú. Descargado en Agosto 13 del 2019 de: <http://www7.taiia.gob.sv/downloads/pdf/000-TAIIA-OO-2017-035.pdf>
30. Segway (2018) Regulatory Information. Estados Unidos. Descargado en Noviembre 20 del 2018 de: <https://www.segway.com/support/regulatory-information>
31. Wikipedia (2017), artículo "Segway". Descargado en Noviembre 20 del 2018 de: <https://es.wikipedia.org/wiki/Segway>
32. Wikipedia (2019), artículo "Patinete eléctrico". Descargado en Octubre 19 del 2019 de: https://es.wikipedia.org/wiki/Patinete_eléctrico
33. Wikipedia (2019), artículo "Tabla de dos ruedas autoequilibrada". Descargado en Octubre 29 del 2019 de: https://es.wikipedia.org/wiki/Tabla_de_dos_ruedas_autoequilibrada

Anexo N° 1 Artículos del código civil susceptibles al Registro

Acción reivindicatoria de bienes hereditarios

Artículo 665.- La acción reivindicatoria procede contra el tercero que, sin buena fe, adquiere los bienes hereditarios por efecto de contratos a título oneroso celebrados por el heredero aparente que entró en posesión de ellos.

Si se trata de bienes registrados, la buena fe del adquirente se presume si, antes de la celebración del contrato, hubiera estado debidamente inscrito, en el registro respectivo, el título que amparaba al heredero aparente y la transmisión de dominio en su favor, y no hubiera anotada demanda ni medida precautoria que afecte los derechos inscritos. En los demás casos, el heredero verdadero tiene el derecho de reivindicar el bien hereditario contra quien lo posea a título gratuito o sin título

Formalidad de la partición

"Artículo 853.- Cuando todos los herederos son capaces y están de acuerdo en la partición, se hará por escritura pública **tratándose de bienes inscritos en registros públicos**. En los demás casos, es suficiente documento privado con firmas notarialmente legalizadas.

Defensa posesoria judicial

Artículo 921.- **Todo poseedor de muebles inscritos** y de inmuebles puede utilizar las acciones posesorias y los interdictos. Si su posesión es de más de un año puede rechazar los interdictos que se promuevan contra él.

Inscripción o anotación preventiva del derecho de retención

Artículo 1128.- **Para que el derecho de retención sobre inmuebles surta efecto contra terceros, debe ser inscrito en el registro de la propiedad inmueble.**

Sólo se puede ejercitar el derecho de retención frente al adquirente a título oneroso que tiene registrado su derecho de propiedad, si el derecho de retención estuvo inscrito con anterioridad a la adquisición.

Respecto a los inmuebles no inscritos, el derecho de retención puede ser registrado mediante anotación preventiva extendida por mandato judicial.

Concurrencia de acreedores de bien inmueble

Artículo 1135.- Cuando el bien es inmueble y concurren diversos acreedores a quienes el mismo deudor se ha obligado a entregarlo, **se prefiere al acreedor de buena fe cuyo título ha sido primeramente inscrito** o, en defecto de inscripción, al acreedor cuyo título sea de fecha anterior. Se prefiere, en este último caso, el título que conste de documento de fecha cierta más antigua.

Oponibilidad del pacto de reserva de propiedad

Artículo 1584.- La reserva de la propiedad es oponible a los acreedores del comprador sólo si consta por escrito que tenga fecha cierta anterior al embargo.

Si se trata de bienes inscritos, la reserva de la propiedad es oponible a terceros siempre que el pacto haya sido previamente registrado.

Procedencia del derecho de retracto

Artículo 1594.- **El derecho de retracto procede respecto de bienes muebles inscritos y de inmuebles.**

Prelación entre arrendatarios

Artículo 1670.- **Cuando se arrienda un mismo bien a dos o más personas, se prefiere al arrendatario de buena fe cuyo título ha sido primeramente inscrito** o, en defecto de inscripción, al que ha empezado a poseerlo. Si ninguno ha empezado a poseerlo, será preferido el arrendatario cuyo título sea de fecha anterior, salvo que el de alguno conste de documento de fecha cierta

Oponibilidad de derechos sobre inmuebles inscritos

Artículo 2022.- **Para oponer derechos reales sobre inmuebles a quienes también tienen derechos reales sobre los mismos, es preciso que el derecho que se opone esté inscrito con anterioridad** al de aquél a quien se opone.

Si se trata de derechos de diferente naturaleza se aplican las disposiciones del derecho común

ANEXO N°2: Propuesta de Inscripción de Nuevos Vehículos

Placa: H1324A

Partida: 80000000

INMATRICULACIÓN DE VEHÍCULO

REGISTRO DE VEHÍCULO

Inmatriculación de Dron

Participante(s)

PROPIETARIO: NELL PAOLA LLANOS CIEZA

Inscripción del acto solicitado

SE PROCEDE A INSCRIBIR EL DRON DE CARACTERÍSTICAS:

- Modelo : Akari 5780
- Número de Serie : F300A5780N1232U
- Año de Modelo : 2020
- Tipo : Agrónomo
- Alto : 12.3 cm
- Ancho : 33 cm
- Profundidad : 33 cm
- Material : Plástico
- Fuente de energía : Batería 500mAh
- Alcance máximo : 980m
- Permiso de aviación : Nacional, Solo función agrícola
- Máximo de carga : 8Kg

Documento: Formulario de Inmatriculación

Interviene: Gorky Oviedo Alarcón

Fecha: 09/11/2020

Documento: Boleta de Venta

Interviene: Aerovehículos Trasatlántico S.A.

Fecha: 07/11/2020

Documento: Certificado de Verificación Técnica

Funcionario: Los Revisadores S.A.

Fecha: 09/11/2020

Título	: 2020-19867
Fecha	: 03/11/2020 09:22:15
Derechos Pagados	: S/58.00
Recibo	: 2020-263-13690
Fecha del Asiento	: 04/11/2020
Sede	: Arequipa

ANEXO N° 3: Modificación a Res. 320-2010-SUNARP/SN

ACTO REGISTRAL	PLAZO DE ATENCIÓN	COMPETENCIA
<p>REGISTRO DE PREDIOS.- (referidos a un solo predio)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bloqueos - Títulos de compraventa, referidos a un solo predio que involucre una sola partida registral y sea el titular registral el transferente. - Hipoteca - Numeración de finca - Jurisdicción 	<p>24 horas</p> <p>48 horas</p> <p>48 horas</p> <p>48 horas</p> <p>48 horas</p>	<p align="center">AMBITO NACIONAL</p>
<p>REGISTRO DE PERSONAS JURÍDICAS</p> <ul style="list-style-type: none"> - Constitución de sociedades - Constitución de asociación - Constitución de E.I.R.L. - Revocatoria y/o nombramiento - Modificación de estatutos de E.I.R.L. - Aumento y reducción de capital de E.I.R.L. - Poderes otorgados por sociedades constituidas o sucursales establecidas en el extranjero 	<p>24 horas</p> <p>24 horas</p> <p>24 horas</p> <p>72 horas</p> <p>72 horas</p> <p>72 horas</p> <p>72 horas</p>	<p align="center">AMBITO NACIONAL</p>
<p>REGISTRO DE PERSONAS NATURALES</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anotación de sucesión intestada (preventiva y definitiva) - Inscripción de sucesión hereditaria - Inscripción de testamento - Otorgamiento de poder - Sustitución de régimen patrimonial - Separación de patrimonio - Anotación de divorcio 	<p>48 horas</p> <p>48 horas</p> <p>48 horas</p> <p>48 horas</p> <p>48 horas</p> <p>48 horas</p> <p>48 horas</p>	<p align="center">AMBITO NACIONAL</p>

- Constitución de gestores profesionales de intereses	48 horas	
REGISTRO DE BIENES MUEBLES .-(referido a un solo bien)		
- Inmatriculación de vehículos	48 horas	
- Cambio de características	48 horas	
- Anotación de robo	48 horas	
- Cancelación de anotación de robo	48 horas	
- Cambio de placa voluntario	72 horas	
- Levantamiento de anotación preventiva por cierre de partida	72 horas	AMBITO NACIONAL
- Transferencias de dominio de vehículos agregados al Registro por el Decreto Supremo N° _____	72 horas	
- Inscripción de revisión técnica anual obligatoria		
- Anotación y levantamiento de accidente	72 horas	
	72 horas	

ANEXO N° 4: Acápites propuestos al Reglamento de Propiedad Vehicular

Nombre del artículo	Acápite propuesto
<p><u>Artículo 31.- Datos técnicos del vehículo contenido en el asiento de inmatriculación</u></p>	<p><u>Art. 31-A.- Datos técnicos del vehículo de categoría C</u></p> <p>El Registrador deberá consignar en el asiento de inmatriculación del vehículo las características señaladas en el artículo 31 según corresponda, en adición a la fecha en que debe hacerse revisiones técnicas para aprobar su circulación, la cual será anual y coincidirá con la fecha de inmatriculación</p>
<p><u>Artículo 24.- Prohibición de inmatriculación</u></p>	<p><u>Art. 24-A.- Prohibición de inmatriculación de vehículos de categoría C:</u></p> <p>Atendiendo al tiempo de vida útil de los vehículos con esta categoría, no procederá la inscripción de aquellos vehículos que cuenten con un tiempo mayor de veinte años desde el año del modelo, salvo verse autorización expresa de la entidad responsable, cuantificando los años a inscribirse y el motivo considerado para ello.</p> <p>Para el caso de vehículos usados, se deberá seguir las pautas expuestas en el art. 25 de este reglamento.</p> <p>Así también, queda prohibida la inmatriculación de vehículos de categoría C que hayan tenido previamente una partida registral y esta fuese cerrada por longevidad o por no haberse inscrito la revisión técnica anual.</p>

<p><u>Artículo 106.- Contenido del certificado de Gravamen y Boleta Informativa</u></p>	<p><u>Art. 106-A.- Contenido del certificado de gravamen y boleta en los vehículos de categoría C.</u></p> <p>El funcionario público a cargo de la emisión del certificado de gravamen y de la boleta en caso de los vehículos de categoría C, deberá consignar en dicho documento las características señaladas en el artículo 106 según corresponda, así como también:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Número de revisiones técnicas anuales ○ Número de accidentes del vehículo
<p><u>Artículo 126.- Contenido de la tarjeta de identificación vehicular</u></p>	<p><u>Artículo 126-A.- Contenido de la tarjeta de identificación vehicular en el caso de vehículos Categoría C:</u></p> <p>Acorde a los artículos precedentes, se deberá consignar en la tarjeta de identificación vehicular las características señaladas en el artículo predecesor según corresponda, así como también:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Fecha para las revisiones técnicas anuales
<p><u>Artículo 137.- Cierre de la partida registral del vehículo por caducidad de la placa de rodaje</u></p>	<p><u>Artículo 137-A.- Cierre de la partida registral del vehículo por caducidad en los casos de vehículos de categoría C:</u></p> <p>Además de las causales expuestas en el artículo 137, para los vehículos de categoría C, deberá contemplarse el Cierre de partida de oficio, tras haberse cumplido 10 años desde la fecha de inmatriculación del vehículo, quedando de este modo tal vehículo imposibilitado para inscribirle otros actos, así como para transitar. Una vez inscrito el cierre de la partida, el Registrador deberá cursar</p>

	<p>parte al Ministerio de Transportes y Comunicaciones a fin de que tenga conocimiento de este hecho para futuras fiscalizaciones y controles de tránsito.</p> <p>La excepción al párrafo anterior, radica en la presentación de las autorizaciones emanadas por la entidad responsable, donde se especifique cuantitativamente el alargamiento de la estadía del vehículo en el Registro y las razones de la misma. Dicha autorización también es inscribible.</p> <p>Así mismo, será causal de cierre de la partida registral de oficio, si se inscribiese una anotación preventiva de cierre de partida por haberse omitido la inscripción de la inspección técnica anual en la fecha señalada en el asiento de inmatriculación, y pasara 1 año sin que se solicite la inscripción de este acto.</p>
<p><u>Artículo 83.- Actos inscribibles</u></p>	<p><u>Artículo 83-A.- De la no inscripción de un accidente.</u></p> <p>El inspector técnico, en la revisión anual está en la obligación de consignar en su informe si existe indicios suficientes de que el vehículo de categoría C, haya sufrido un accidente no reportado al registro.</p> <p>En caso de que se reporte tal incidente ante la institución responsable, y ésta verifique que efectivamente no se realizó la inscripción respectiva, dará parte al registro para que se suscite el asiento registral faltante, sin perjuicio de las sanciones</p>

	administrativas que tenga para con el titular que no reportó el hecho
--	-----------------------------------------------------------------------

ANEXO N° 5: Modificaciones propuestas a artículos del Reglamento de Propiedad

Vehicular

Redacción actual del artículo:	Modificación propuesta
<p><u>Artículo 14.- Prohibición de cambio de categoría del vehículo</u></p> <p>Se encuentra prohibido que el vehículo de la Categoría N, antes o después de su inmatriculación, se modifique en vehículo de la Categoría M; salvo la modificación de un vehículo de la Categoría N con combinación especial S</p>	<p><u>Artículo 14.- Prohibición de cambio de categoría del vehículo</u></p> <p>Se encuentra prohibido que el vehículo de la Categoría N, antes o después de su inmatriculación, se modifique en vehículo de la Categoría M; salvo la modificación de un vehículo de la Categoría N con combinación especial S. Así mismo, debido al carácter de especialidad al que está reservado la Categoría C, ninguna otra categoría podrá ser modificada a ésta, o viceversa.</p>
<p><u>Artículo 15.- Medida de incautación y otras medidas cautelares sobre vehículo no inmatriculado destinado a circular en la red vial</u></p> <p>La medida de incautación y otras medidas cautelares sobre el vehículo que aún no ha sido inmatriculado pero está destinado a circular en la red vial del Sistema Nacional de Transporte Terrestre (SNTT); se inscribe en el Registro Mobiliario de Contratos</p>	<p><u>Artículo 15.- Medida de incautación y otras medidas cautelares sobre vehículo no inmatriculado destinado a circular en la red vial</u></p> <p>La medida de incautación y otras medidas cautelares sobre el vehículo que aún no ha sido inmatriculado pero está destinado a circular en la red vial del Sistema Nacional de Transporte Terrestre (SNTT), así como aquellos vehículos propuestos por el Ministerio de Transporte que requieran inscripción, y que se incorporen según su necesidad, auge y el avance</p>

	<p>tecnológico contemporáneo; se inscribe en el Registro Mobiliario de Contratos.</p>
<p><u>Artículo 56.- Cambio de motor del vehículo</u></p> <p>Para la inscripción del cambio de motor de un vehículo, adicionalmente a lo señalado en el artículo 54, se presentará según corresponda (...)</p>	<p><u>Artículo 56.- Cambio de motor del vehículo</u></p> <p>Para la inscripción del cambio de motor de un vehículo, adicionalmente a lo señalado en el artículo 54, se presentará según corresponda (...)</p> <p><i>Se añade el siguiente párrafo</i></p> <p>En el caso de cambio de motor de los vehículos de categoría C, deberá tenerse en cuenta lo dispuesto en el Art. 24-A</p>
<p><u>Artículo 25.- Inmatriculación de vehículo importado</u></p> <p>Para la importación de vehículos nuevos, se presentará el Formato de Inmatriculación Electrónico señalado en el artículo 21 del presente Reglamento.</p> <p>En caso de la importación de vehículos usados y especiales, adicionalmente al Formato de Inmatriculación Electrónico, deberá adjuntarse (...)</p>	<p><u>Artículo 25.- Inmatriculación de vehículo importado</u></p> <p>Para la importación de vehículos nuevos, se presentará el Formato de Inmatriculación Electrónico señalado en el artículo 21 del presente Reglamento.</p> <p>En caso de la importación de vehículos usados y especiales, adicionalmente al Formato de Inmatriculación Electrónico, deberá adjuntarse (...)</p> <p><i>Se añade el siguiente párrafo</i></p> <p>Únicamente en el caso de los vehículos de categoría C, aquellos vehículos que hayan ingresado al país según la DUA con la clasificación de usados, no podrán ser inmatriculados, salvo que cuenten con las</p>

	<p>certificaciones nacionales de estar habilitado para ello, elaboradas por la entidad responsable.</p>
<p><u>Artículo 65.- Transferencia de propiedad</u></p> <p>Para efectos de la calificación registral, se presumirá que una vez presentada la solicitud de inscripción se ha producido la tradición del vehículo, salvo que lo contrario se desprenda del mismo título. En este último caso, el Registrador deberá observar el título a fin de que mediante otro instrumento las partes contratantes declaren que se ha efectuado la tradición del vehículo.</p>	<p><u>Artículo 65.- Transferencia de propiedad</u></p> <p>Para efectos de la calificación registral, se presumirá que una vez presentada la solicitud de inscripción se ha producido la tradición del vehículo, salvo que lo contrario se desprenda del mismo título. En este último caso, el Registrador deberá observar el título a fin de que mediante otro instrumento las partes contratantes declaren que se ha efectuado la tradición del vehículo. (...)</p> <p><i><u>Se añade el siguiente párrafo</u></i></p> <p>Únicamente en el caso de los vehículos de categoría C, aquellas transferencias de propiedad que se realicen respecto de un vehículo que tenga inscrito un accidente, el registrador deberá requerir además del documento que sustenta la transferencia, el certificado de revisión técnica con fecha posterior a tal acontecimiento.</p>
<p>Artículo 83.- Actos inscribibles</p> <p>Son inscribibles en el Registro de Propiedad Vehicular los siguientes actos de conformidad con el artículo 32 de la Ley N° 28677, Ley de la Garantía Mobiliaria (...)</p>	<p>Artículo 83.- Actos inscribibles</p> <p>Son inscribibles en el Registro de Propiedad Vehicular los siguientes actos de conformidad con el artículo 32 de la Ley N° 28677, Ley de la Garantía Mobiliaria (...)</p> <p><i><u>Se añade el siguiente párrafo</u></i></p>

	<p>Se añade además la inscripción de accidentes vinculados a los vehículos de categoría C, que podrán únicamente ser presentados al registro por la entidad fiscalizadora a cargo, mediando únicamente el informe del hecho el cual deberá estar firmado y autorizado por el funcionario competente. En caso de que ninguna entidad administrativa tome conocimiento del accidente en cuestión, es responsabilidad del propietario informar del hecho a tal institución. Esta inscripción se hará como una carga, y será pasible de levantamiento ante la siguiente revisión técnica presentada.</p>
--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

ANEXO N° 6: Modificaciones propuestas a artículos del Reglamento del Registro de Aeronaves

<p><u>Artículo 1°.- Disposiciones aplicables al Registro Público de Aeronaves</u></p> <p>El Registro Público de Aeronaves forma parte del Registro de la Propiedad Inmueble a cargo de los órganos desconcentrados de la SUNARP y está regulado por las disposiciones generales del Título I y Título II del Libro IX del Código Civil. Está sujeto a las garantías del Sistema Nacional de los Registros Públicos contempladas en el artículo 3° de la Ley N°26366.</p>	<p><u>Artículo 1°.- Disposiciones aplicables al Registro Público de Aeronaves</u></p> <p>El Registro Público de Aeronaves forma parte del Registro de <u>Bienes Muebles</u> a cargo de los órganos desconcentrados de la SUNARP y está regulado por las disposiciones generales <u>del Título I y Título VII</u> del Libro IX del Código Civil. Está sujeto a las garantías del Sistema Nacional de los Registros Públicos contempladas en el artículo 3° de la Ley N°26366.</p>
<p><u>Artículo 3°.- Naturaleza jurídica de la aeronave</u></p> <p>La aeronave tiene la naturaleza jurídica de bien inmueble. Se considera como tal a los aparatos o mecanismos que pueden circular en el espacio aéreo utilizando las reacciones del aire y que sean aptos para el transporte de personas o cosas, excluyéndose aquellos aparatos o mecanismos denominados de efecto suelo o de colchón de aire.</p>	<p><u>Artículo 3°.- Naturaleza jurídica de la aeronave</u></p> <p>La aeronave tiene la naturaleza jurídica de bien <u>mueble</u>. Se considera como tal a los aparatos o mecanismos que pueden circular en el espacio aéreo utilizando las reacciones del aire y que sean aptos para el transporte de personas o cosas, excluyéndose aquellos aparatos o mecanismos denominados de efecto suelo o de colchón de aire.</p>
<p><u>Artículo 36.- Formalidad de los actos susceptibles de inscripción</u></p>	<p><u>Artículo 36.- Formalidad de los actos susceptibles de inscripción</u></p>

<p>Las transferencias de dominio <u>y las hipotecas</u>, sin excepción alguna, sólo pueden ser inscritas a mérito de documento público; las demás inscripciones se pueden efectuar a mérito de documento privado con legalización de firmas de las partes intervinientes ante notario público. (...)</p>	<p>Las transferencias de dominio <u>y las garantías mobiliarias</u>, sin excepción alguna, sólo pueden ser inscritas a mérito de documento público; las demás inscripciones se pueden efectuar a mérito de documento privado con legalización de firmas de las partes intervinientes ante notario público. (...)</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

ANEXO N° 7: Acápites propuestos al Reglamento del Registro de Aeronaves

<p><u>Artículo 5.- Aeronaves susceptibles de inscripción</u></p> <p>Las aeronaves susceptibles de inscribirse en el Registro Público de Aeronaves, así como los actos o derechos que recaigan sobre ellas, son las siguientes:</p> <p>a) Globos Libres.</p> <p>b) Dirigibles.</p> <p>c) Aviones.</p> <p>d) Helicópteros.</p> <p>e) Ultralivianos Motorizados que van a ser utilizados para fines comerciales por remuneración, excluyéndose a los demás aparatos o mecanismos regulados en la RAP 103. No se requiere probar ante el Registro el uso comercial a que estará destinada la aeronave. (...)</p>	<p><u>Artículo 5.- Aeronaves susceptibles de inscripción</u></p> <p>Las aeronaves susceptibles de inscribirse en el Registro Público de Aeronaves, así como los actos o derechos que recaigan sobre ellas, son las siguientes:</p> <p>a) Globos Libres.</p> <p>b) Dirigibles.</p> <p>c) Aviones.</p> <p>d) Helicópteros.</p> <p>e) Ultralivianos Motorizados que van a ser utilizados para fines comerciales por remuneración, excluyéndose a los demás aparatos o mecanismos regulados en la RAP 103. No se requiere probar ante el Registro el uso comercial a que estará destinada la aeronave.</p> <p>f) drones(...)</p>
<p><u>Artículo 13.- Contenido del asiento de inscripción</u></p>	<p><u>Artículo 13.- Contenido del asiento de inscripción</u></p>

<p>Todo asiento de inscripción debe contener, además de los requisitos establecidos en los artículos 50 y siguientes del Reglamento General de los Registros Públicos, según sea el caso, los siguientes datos: (...)</p>	<p>Todo asiento de inscripción debe contener, además de los requisitos establecidos en los artículos 50 y siguientes del Reglamento General de los Registros Públicos, según sea el caso, los siguientes datos: (...)</p> <p style="text-align: center;"><u>Se agrega el siguiente párrafo</u></p> <p>i) Respecto de los Drones, se deberá consignar la fecha prevista de revisión técnica del dron.</p>
<p><u>Artículo 20°.- Casos especiales de otorgamiento de matrícula definitiva</u></p> <p>También corresponde la asignación de matrícula peruana definitiva a las aeronaves extranjeras o nacionales en los casos de incautación definitiva, declaración de abandono y entrega en uso a la DGAC, de conformidad con el numeral 56.2 del artículo 56° de la Ley (...)</p>	<p><u>Artículo 20°.- Casos especiales de otorgamiento de matrícula definitiva</u></p> <p>También corresponde la asignación de matrícula peruana definitiva a las aeronaves extranjeras o nacionales en los casos de incautación definitiva, declaración de abandono y entrega en uso a la DGAC, de conformidad con el numeral 56.2 del artículo 56° de la Ley (...)</p> <p style="text-align: center;"><u>Se agrega el siguiente párrafo</u></p> <p>Por tratarse de un caso particularísimo, se considerará dar en todos los casos, matrícula definitiva (sin que ello implique su perpetuidad en el en Registro) a los drones inscritos. Atendiendo al tiempo de vida útil de estos vehículos, no procederá la</p>

	<p>inscripción de aquellos vehículos que cuenten con un tiempo mayor de veinte años desde el año del modelo, salvo se presente autorización expresa de la entidad responsable, cuantificando los años a inscribirse y el motivo considerado para ello.</p> <p>Para el caso de drones usados, se deberá seguir las pautas expuestas en el art. 25 del reglamento de inscripciones del registro vehicular.</p>
<p>Artículo 29.- Cancelación de matrícula La matrícula peruana se cancela en los siguientes casos:</p> <p>La matrícula peruana se cancela en los siguientes casos:</p> <p>(...)Asimismo, en los casos de los literales h) e i) se procederá al cierre de la partida de conformidad con lo dispuesto en el artículo 39 del presente Reglamento.</p>	<p>Artículo 29.- Cancelación de matrícula La matrícula peruana se cancela en los siguientes casos:</p> <p>La matrícula peruana se cancela en los siguientes casos:</p> <p style="text-align: center;"><u>Se agrega los siguientes párrafos</u></p> <p>(...)</p> <p>k) Para el caso de drones, cuando tras la anotación preventiva de cierre de partida por no presentar la revisión técnica anual, según la fecha consignada en el asiento de inmatriculación, haya transcurrido 1 año.</p> <p>l) Para el caso de drones, cuando se haya extinguido su tiempo de vida útil según el asiento de inmatriculación, sin que se haya presentado autorizaciones que motiven su estadía en el registro respaldadas por la</p>

	<p>entidad responsable, expresando los años adicionales requeridos y la razón de tal decisión. Tal autorización, también es pasible de inscripción</p> <p>(...) Asimismo, en los casos de los literales h) e i), se procederá al cierre de la partida de conformidad con lo dispuesto en el artículo 39 del presente Reglamento. En el caso de los literales k) y l), el cierre será de oficio o a solicitud de la autoridad competente.</p>
<p><u>Artículo 30.- Requisitos adicionales de cancelación de matrícula</u></p> <p>En los casos de los literales a), d), e), f) e i) del artículo anterior se cancelará la matrícula siempre que la aeronave no se encuentre afectada con gravamen o carga, salvo que exista consentimiento expreso del acreedor con derecho inscrito, otorgado mediante escrito con legalización de firmas por notario público(...)</p>	<p><u>Artículo 30.- Requisitos adicionales de cancelación de matrícula</u></p> <p>En los casos de los literales a), d), e), f) e i) del artículo anterior se cancelará la matrícula siempre que la aeronave no se encuentre afectada con gravamen o carga, salvo que exista consentimiento expreso del acreedor con derecho inscrito, otorgado mediante escrito con legalización de firmas por notario público. Lo anterior no aplica respecto de las anotaciones preventivas de cierre de partida por no inscribir anualmente la revisión técnica correspondiente a los drones, al ser esta carga un requisito para su cierre (...)</p>
<p><u>Artículo 69.- Del arrendamiento y subarrendamiento</u></p>	<p><u>Artículo 69.- Del arrendamiento y subarrendamiento</u></p>

<p>(...)En el contrato constarán los siguientes datos:</p> <p>a) Modelo, número de serie, matrícula y cualquier otro dato que identifique plenamente a la aeronave.</p> <p>b) Plazo de duración del contrato, expresando la vigencia del mismo.</p> <p>c) Renta y obligaciones adicionales de pago pactadas.</p> <p>d) La transferencia de la conducción técnica y la calidad de explotador de la aeronave a favor del arrendatario o subarrendatario. En los casos en los que una misma aeronave sea arrendada o subarrendada a más de un arrendatario o subarrendatario, el contrato debe establecer con precisión en quién recae la conducción técnica y la calidad de explotador en cada momento.</p> <p>e) Nombre, denominación o razón social de las partes indicando el documento que permita su identificación.</p>	<p>(...)En el contrato constarán los siguientes datos:</p> <p>a) Modelo, número de serie, matrícula y cualquier otro dato que identifique plenamente a la aeronave.</p> <p>b) Plazo de duración del contrato, expresando la vigencia del mismo.</p> <p>c) Renta y obligaciones adicionales de pago pactadas.</p> <p>d) La transferencia de la conducción técnica y la calidad de explotador de la aeronave a favor del arrendatario o subarrendatario. En los casos en los que una misma aeronave sea arrendada o subarrendada a más de un arrendatario o subarrendatario, el contrato debe establecer con precisión en quién recae la conducción técnica y la calidad de explotador en cada momento.</p> <p>e) Nombre, denominación o razón social de las partes indicando el documento que permita su identificación.</p> <p>f) Para el caso de drones, deberá inscribirse previamente la revisión técnica que esté pendiente, según la fecha expuesta en el asiento de inmatriculación.</p>
<p>Artículo 77.- Actos susceptibles de anotación preventiva</p>	<p>Artículo 77.- Actos susceptibles de anotación preventiva</p>

<p>Son materia de anotación preventiva en el Registro Público de Aeronaves:</p> <p>a) Los contratos de utilización de aeronaves, cuando no sea posible su inscripción por existir defecto formal subsanable que no desnaturalice el contenido y el objeto del contrato;</p> <p>b) La aeronave cuando no sea posible su inscripción por existir defecto formal subsanable en los documentos coadyuvantes;</p> <p>c) La asignación de matrícula provisional en tanto no se inscriba en forma definitiva el contrato de utilización o la aeronave, si fuera el caso;</p> <p>d) Medidas cautelares que recaigan sobre las aeronaves o los motores, en la medida que éstos se encuentren inmatriculados.</p>	<p>Son materia de anotación preventiva en el Registro Público de Aeronaves:</p> <p>a) Los contratos de utilización de aeronaves, cuando no sea posible su inscripción por existir defecto formal subsanable que no desnaturalice el contenido y el objeto del contrato;</p> <p>b) La aeronave cuando no sea posible su inscripción por existir defecto formal subsanable en los documentos coadyuvantes;</p> <p>c) La asignación de matrícula provisional en tanto no se inscriba en forma definitiva el contrato de utilización o la aeronave, si fuera el caso;</p> <p>d) Medidas cautelares que recaigan sobre las aeronaves o los motores, en la medida que éstos se encuentren inmatriculados.</p> <p>e) La anotación preventiva de oficio por cierre de partida, como consecuencia de la no inscripción de la revisión técnica del dron en la fecha prevista en el asiento de inmatriculación.</p>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

ANEXO N° 8: LEGISLACIÓN COMPARADA

DRONES

Tener en cuenta que, en toda la legislación citada a continuación, cada vez que se habla de un registro, no se hace referencia al Registro Público del país en cuestión, sino a una inscripción en la entidad administrativa a cargo de las fiscalizaciones realizadas, que en paralelo vendría a ser en el Perú el Ministerio de Transportes, por ejemplo.

Su relevancia para el trabajo de investigación radica en los aportes ya desarrollados en otros países y el probable encaminamiento del registro del dron de una publicidad noticia a un registro dotado de publicidad jurídica.

CHILE

NORMATIVA: DAN 151

Según su normativa, **deberá inscribirse** al vehículo en el Dirección General de Aeronáutica Civil, siendo relevante para su inscripción los siguientes datos: (1) Fabricante, país; (2) Marca; (3) Modelo; (4) Número de serie; (5) Tipo de motorización; (6) Peso máximo de despegue; (7) Detalle del equipamiento incorporado; (8) Autonomía; entre otros.

Ha de existir un registro del piloto que durará 12 meses, siendo la documentación obtenida del piloto intransferible. Existen zonas para vuelo específicas.

Su norma establece, entre otros parámetros que:

- (1) No podrán utilizarse los drones de noche, ni en eventos masivos. Se requiere para ello una autorización especial.
- (2) No se podrá volar a menos de 2 km de un aeropuerto o aeródromo y otras áreas prohibidas.

Deducción:

- Chile propone un registro obligatorio para el dron y otro para el operador del vehículo.
- El registro suyo no basta para operar libremente, en tanto se requieren autorizaciones. Al respecto también se hace fiscalizaciones
- Las características inscritas sobre el dron le otorgan individualidad, y posibilitan su fiscalización.
- **Contraste con mi trabajo:** por consideraciones de idoneidad y focalización de la administración respecto del vehículo, se prefiere el registro público. Se requiere de información para realizar las referidas fiscalizaciones, la que podría ser bien atendida por Sunarp.

MÉXICO

NORMATIVA: NOM-107-SCT3-2019

Según su reglamento, no podrán operar en el país aquellos drones que no estén registrados en el sistema mexicano.

Tienen una sub-clasificación orientada al **tamaño** y al **uso del vehículo**, detallando peculiaridades respecto de cada uno. Esta clasificación a su vez permite una especificación normativa respecto de cada vehículo

Su normativa prevé que las inscripciones de estos vehículos deben tener un **sistema de identificación automática**. Propone también el registro del vehículo, y muy aparte el registro de los permisos del conductor. Existen zonas para vuelo específicas

Debe contar con una **bitácora de vuelo**. Hace hincapié en que los drones con fines recreacionales no requieren inscripción.

Deducción:

- Sugieren una especialización en cuanto a su categorización.
- La individualidad la llevan a un nuevo plano, concerniente a la identificación especializada.
- A manera de fiscalizar proponen la bitácora.
- El registro del dron está subordinado al registro del operador.
- **Contraste con mi trabajo:** en el trabajo de investigación se insinuó la idea de subcategorías, atendiendo a la actividad en específico del vehículo. Se hace notoria la necesidad de identificación del vehículo, que tradicionalmente deviene de la inmatriculación en el Registro. Se reafirma la necesidad de fiscalización por otras entidades.

VENEZUELA

NORMATIVA: desarrollada a partir de RAVS (Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas)

Toda persona que tenga un dron debe registrarlo en el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, quien autorizará un seguro médico, una licencia y certificado aeronáuticos, para verificar que la persona está capacitada para volar un dron.

Según el RAV 45, se estableció para la identificación del dron **una etiqueta de identificación**, la cual exhibirá el número de etiqueta, marca, modelo y serial del RPA, nacionalidad y **matricula**, las propiedades físicas y características pedidas por la Autoridad Aeronáutica y un formato de lectura digital que permita su verificación

En la RAV 47, se crean políticas de prevención, control y **fiscalización**, con el fin de prever un registro electrónico con datos de propietarios de aeronaves con marcas de nacionalidad venezolana, incluyendo un registro facial de los mismos, para la identificación fehaciente de las personas. La Autoridad Aeronáutica incorporó el capítulo C correspondiente a los trámites para el registro o matriculación de los drones en la República Bolivariana de Venezuela los cuales deben ser presentados ante el Registro Aeronáutico Nacional (RAN) incluyendo el formato publicado en página web del INAC con los siguientes datos: 1. Identificación del solicitante. 2. Identificación del (los) propietario(s), explotador(es) o poseedor(es) legítimo(s). 3. **Identificación de la aeronave por color, marca, modelo y seriales de casco, de motores y de hélices, cuando aplique**. 4. Condición en que detenta el

RPA como propietario o poseedor legítimo. 5. Tipo de RPA o clasificación según la RAV 21 (privado, comercial o recreativo). 6. Condición de ingreso de la aeronave al país.

Deducción:

- Reafirma la idea de fiscalización a través de datos recopilados respecto del dron.
- Propone un paso mayor en cuanto a la identificación del dron, mediando etiquetas que puedan ser pasibles de lecturas digitales.
- Existe un registro del operador y otro del dron.
- Establece las características más relevantes a registrar según su normativa.
- **Contraste con mi trabajo**: se establece una idea similar a la que se propone con las etiquetas RFID. Las características que propone inscribir, tienen parámetros de objetividad similares a los del reglamento de inscripción vehicular.

ECUADOR

NORMATIVA: Operación de Aeronaves Pilotadas a Distancia

Todo propietario de un dron debe registrarlo en la Dirección General de Aviación Civil, de conformidad a lo siguiente: a) Para servicios de trabajos aéreos. - RPA cuyo peso (masa) máximo de despegue (MTOW) sea igual o superior a 0.5 Kilogramos y no mayor a 150 Kilogramos. 8 b) Para actividades recreativas. - RPA cuyo peso (masa) máximo de despegue (MTOW) sea igual o superior a 2 Kilogramos y no mayor a 150 Kilogramos.

En caso de **accidente**, incidente o pérdida de un dron el propietario u operador tiene 48 horas para comunicar este particular a la autoridad, a efectos de iniciar la investigación correspondiente.

Todo propietario u operador de una RPA debe permitir a los **inspectores** de la autoridad competente **en cualquier momento y lugar**, realizar las inspecciones y chequeos necesarios para determinar el cumplimiento de la reglamentación aeronáutica vigente. Sin perjuicio de la acción legal que corresponda, el negarse a la inspección o el incumplimiento de cualquiera de los requerimientos o limitaciones establecidos en este Reglamento, constituirá motivo suficiente para que se prohíba la operación del dron por constituir un peligro para la seguridad operacional.

Deducción:

- Se interesan por una subcategoría basada en los pesos y capacidades de levante.
- Contemplan el reporte de accidentes o pérdida del dron.
- Se plantea un registro del dron y otro del operador.
- Consideran la participación de inspectores para la fiscalización debida, así como sanciones referidas a la no operatividad del dron
- **Contraste con mi trabajo**: se respalda la idea de un registro de accidentes ante la administración pública. Se refuerza la idea de subcategorías en la clasificación de drones. Se requiere de datos actualizados en el registro para que los fiscalizadores cumplan su función

COLOMBIA

NORMATIVA: OPERACIÓN DE SISTEMAS DE AERONAVES NO TRIPULADAS - UA

Se propone la clasificación de drones a partir de sus capacidades, así como la implementación de un reporte de accidentes a la Secretaria de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil (entidad relativa a la inscripción del usuario), para ello proponen el registro respecto del usuario del dron y del dron (para cuando su peso máximo al despegue sea superior a 25 kg y hasta 150 kg).

Datos registrables del vehículo: (1) País de fabricación. (2) Marca o nombre del fabricante o ensamblador y modelo. (3) Número de serie. (4) Color (5) Número de motores. (6) Envergadura (en mm). (7) Caracterización de la aeronave (ala fija, ala rotatoria, multirroto, híbrido, etc.). (8) MTOW - Peso (masa) máximo al despegue -. (9) Descripción de los sistemas de recuperación de emergencia (...).

En lo concerniente al mantenimiento: c) No deberán emplearse partes ni ejecutarse trabajos que impliquen la alteración del diseño original del aparato, d) Los trabajos de mantenimiento deberán ser ejecutados por personas idóneas que conozcan los manuales del fabricante.

Deducción:

- Se plantea la clasificación de drones a partir de sus capacidades.
- También se plantea implementar un registro de accidentes.
- Especifica que las intervenciones en el equipo sean por un especialista a fin de no alterar el dron.
- Existe un registro del dron y otro del operador.
- **Contraste con mi trabajo:** si bien esta legislación habla de una discriminación en el registro de los drones a partir de sus capacidades, ello no se condice con la propuesta planteada en el trabajo; en razón a que, el dron pese a no tener mucha fuerza de levante, podría vulnerar derechos al sobrevolar espacios indebidos y el registro de ellos intenta proteger dichos derechos. Se afianza el registro de accidentes. Se refuerza la idea de la intervención de especialistas en el área para brindar certificaciones de uso o funcionamiento.

USA

NORMATIVA: CODE OF FEDERAL REGULATIONS, TITLE 14, CHAPTER 1, SUBCHAPTER F, AIR TRAFFIC AND GENERAL OPERATING RULES

Se ha desarrollado un aplicativo para indicarte en que zonas exactamente puedes o deberías volar y determinar zonas riesgosas (de espacio aéreo controlado) o prohibidas. En el caso de zonas de espacio aéreo controlado, se puede tramitar un permiso temporal.

Existe una **notificación de accidentes** a la autoridad que puede ser informada por cualquier persona. La finalidad que ellos exponen para esto, es la **intención de mejorar la regulación de los drones y hacer una distinción entre fallas técnicas o una mala asignación de zonas de vuelo**. El **reporte es obligatorio** para los usuarios de vehículos de pilotaje remoto certificado, asignándose un número de registro que deberá ser grabado o pegado con calcomanías no removibles.

Existe un registro del usuario, que debe ser tramitado antes de operar y otro para el dron. El certificado de registro del dron debe ser portado de manera física o virtual, y en caso de préstamo del dron, podrá prestarse también el permiso. **No podrá prestarse el dron** si es que se trata de un permiso de pilotaje remoto certificado, y **quien recibe el dron no ha pasado antes las certificaciones**.

En caso de no inscribir al dron y operarlo sin permiso puede resultar en sanciones reglamentarias y penales. **La inscripción del dron puede ser virtual o física**.

Para pasar la certificación se debe pasar un examen de conocimiento sobre movimiento del vehículo, **manejo nocturno**, visualización de movimiento, manejo de múltiples sistemas de planeo, **manejo sobre otras personas y vehículos**, entre otros. Se ha dividido la clasificación de los drones respecto del usuario en recreacionales y uso remoto certificado.

Deducción:

- Se planea una fiscalización remota a partir de aplicativos.
- Existe un registro para el dron y otro para el operador.
- Se exige la identificación del dron a partir de un número de registro.
- Se intenta mejorar la normativa aplicable a partir de la notificación de accidentes.
- El dron, por su complicada operación no puede ser prestada a una persona que carezca de las certificaciones de operador calificado.
- En contraste con otras legislaciones donde se prohibían el vuelo de noche y el vuelo sobre personas y otros vehículos, en USA lo autorizan siempre y cuando el sistema de navegación sea óptimo para este fin.
- A la fecha se discrimina la inscripción de vehículos recreacionales, mientras que si se inscriben los de uso remoto certificado. Empero, según la última actualización de la página web de la entidad administradora a cargo, próximamente se implementará un examen para vehículos con fines recreacionales. **Se cita ello a fin de dejar constancia que, el ámbito legislativo sobre estos vehículos no debe ser estático.**
- **Contraste con mi trabajo:** se refuerza la idea de la legislación dinámica propuesta, que debe ser proporcional a la necesidad que devenga del avance tecnológico. Se refuerza la idea de fiscalización a partir de datos registrados. En el trabajo propuesto no se habla de certificaciones, que en analogía vendrían a ser las licencias de conducir requeridas para operar motos o autos; ello en razón a que, el trabajo se enfoca más en las implicancias en el Registro Público.

EUROPA

NORMATIVA: RD 2019/945 y REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2019/947 DE LA COMISIÓN

Se ha planteado la clasificación de los drones según su navegación pre-declarada:

- a) «abierta»: de masa máxima de despegue de la aeronave no tripulada inferior a 25 kg, no vuela sobre personas, vuelos de bajo riesgo
- b) «específica»: para vuelos de riesgo medio en zonas designadas
- c) «certificada»: para operaciones de riesgo alto requiriendo un régimen regulatorio similar al de la aviación tripulada, puede abarcar transporte de personas, volar sobre personas y transporte de mercancías peligrosas.

Su clasificación es pre declarada porque **no se permite variar de categoría sin una evaluación previa por la administración**

Para todos los casos se exige la inscripción del operador del dron. Para los casos de navegación específica y certificada, se requieren permisos para sobrevolar zonas. **Solo los drones de navegación certificada deberán registrarse** y por tanto **llevar elementos distintivos para su identificación como una placa y otros.**

Tienen por objetivo aplicar un sistema para detectar y examinar los casos de incumplimiento por parte de los operadores que operen en las categorías «abierta» o «específica» y notificarlos.

En cuanto a incidencias relacionadas con la seguridad, **se ha delegado a cada autoridad de fiscalización de la unión europea y a los operadores de drones informar a la autoridad competente del hecho.** La información recopilada servirá para tratar a futuro cualquier problema de seguridad sobre la **base de los mejores datos y análisis disponibles.**

Según la página web de la institución responsable, se instituirá con el nuevo reglamento a implementarse en el 2023, nuevas categorías, obligación de identificación electrónica directa, registro electrónico para drones y operadores, incorporación de sistemas inteligentes para detectar vuelos sobre zonas específicas

Deducción:

- Se plantea una sub-clasificación especializada
- Se prevé el uso de certificaciones para acreditar el estado del vehículo.
- Existe un registro de drones con discriminación de algunos tipos de vehículos. También existe un registro del operador.
- Se exige el uso de una placa
- La fiscalización es dinámica entre diferentes entidades estatales y el operador.
- Su finalidad de reportar accidentes es mejorar la data disponible y la regulación aplicable.
- Se planea mejorar la normativa, a una muy similar a la ya desarrollada en USA.
- **Contraste con mi trabajo:** el elemento de identificación propuesto en el trabajo es el de una placa por ser el más idóneo para gestionar una fiscalización dinámica (tal y como ahora se hacen con vehículos convencionales). Se propone un dinamismo entre el intercambio de información interinstitucional. Se evidencia el dinamismo de la normativa y su adecuación a los cambios tecnológicos.

Vehículos de movilidad personal

Respecto a este tipo de vehículos, pese a una incesante búsqueda a nivel de normativa comparada, no se ha encontrado más de lo ya descrito en el cuerpo de la tesis (legislación europea y estadounidense en el acápite “Nuevos Medios de Transporte”) y la información descrita a continuación.

Sin embargo, ello no quiere decir que el registro de este tipo de vehículos sea poco relevante. Si bien su normativa solamente se ha tratado a nivel de gobiernos locales y regionales, nos da un indicio de que no se ha tratado lo suficiente este tipo de regulación, que si es importante según las razones expuestas en el cuerpo de la tesis.

CHILE

Para su Ministerio de Transportes, son considerados en el mismo rango de bicicletas, patines o patinetas.

La única legislación (Ley de Convivencia Vial), se avoca a ordenar el tránsito vial de estos vehículos a través de exigencias de protección del conductor y multas consecuentes a no respetar las señalizaciones o vías específicamente diseñados para ellos. Empero, no se ha desarrollado ninguna norma alusiva a la inscripción del vehículo para fines distintos a los permisos que se ocupa en los gobiernos locales o regionales.

MÉXICO

A diferencia de Chile donde hay una normativa a nivel nacional tras consideraciones de su Ministerio de Transportes, en México únicamente se ha regulado a nivel de gobiernos regionales y locales, su uso estableciendo áreas de operación y permisos basados en estudios estadísticos que realizan periódicamente, pudiendo variar las especificaciones entre distintas entidades.

Aun así, los permisos otorgados van en su mayoría orientados a regular a las empresas que se dedican al alquiler de estos vehículos (como el número máximo de scooter permitidos a esa empresa para circular en la ciudad), aparentemente dejando a los scooters de uso particular ceñirse a las señalizaciones y vías designadas, sin registro alguno.

ECUADOR

En Ecuador, según la última modificación planteada a su “Nueva Ley de Tránsito”, en lo referente al scooter exponen:

Art. 166 Reglas para los scooters.- El uso de scooters eléctricos y otros medios como monopatinés y bicis eléctricos serán regulados por los Municipios.

Se evidencia la regulación discriminada de estos vehículos según la situación y posibilidades del Municipio en cuestión. No se exigen licencias a no ser que el vehículo sobrepase los 50 km/h, respecto al resto únicamente debe respetar las indicaciones plasmadas por el municipio respecto de las áreas designadas para su circulación y consideraciones para la protección del peatón y conductor.

COLOMBIA

En Colombia tampoco hay regulación unificada a nivel nacional, toda vez que los municipios son los encargados de indicar vías de circulación y de tramitar licencias especiales para la conducción de estos vehículos.