

UNIVERSIDAD NACIONAL DE TUMBES

FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIA POLITICA



“Fundamentos para la responsabilidad civil de la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito”

TESIS PARA OPTAR EL TITULO PROFESIONAL DE ABOGADO

AUTOR: GABRIEL PERALTA TRIPUL

Tumbes, año 2019

UNIVERSIDAD NACIONAL DE TUMBES

FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIA POLITICA



“Fundamentos para la responsabilidad civil de la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito”

TESIS APROBADA EN FORMA Y ESTILO POR:

Mg. Carlos J. Álvarez Rodríguez (Presidente).....

Mg. Christian Loayza Pérez (Miembro)

Mg. Vanessa Roque Ruiz (Miembro)

Tumbes, año 2019

UNIVERSIDAD NACIONAL DE TUMBES

FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIA POLITICA



“Fundamentos para la responsabilidad civil de la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito”

**LOS SUSCRITOS DECLARAMOS QUE LA TESIS ES ORIGINAL
EN SU CONTENIDO Y FORMA:**

Bach. Peralta Tripul Gabriel (Autor)

Mg. Rojas Jiménez, Javier Ruperto (Asesor)

Mg. Valencia Hilaes, Hugo (Co-Asesor)

Tumbes, año 2019



UNIVERSIDAD NACIONAL DE TUMBES
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIA POLITICA
AV. UNIVERSITARIA -PAMPA GRAUDE-TUMBES

ACTA DE SUSTENTACIÓN DE YESIS

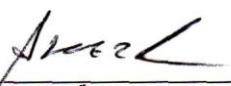
En Tumbes, a los dos días del mes de diciembre del dos mil diecinueve, se reunieron en la Sala de Simulación de Audiencias de la Facultad de Derecho y Ciencia Política, los integrantes del Jurado Evaluador, designado según Resolución Decanal N° 0204-2019/UNTUMBES-FDCP-D(e), Mg. Carlos Javier Álvarez Rodríguez, presidente, Mg. Christiam Giancarlo Loayza Pérez, secretario y Mg. Vanessa Renee Roque Ruiz, vocal, con el objeto de evaluar la sustentación de la Tesis denominada: **“FUNDAMENTOS PARA LA RESPONSABILIDAD CIVIL DE LA EMPRESA DE LEASING PROPIETARIA DEL VEHÍCULO QUE CAUSA DATOS EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO”**, para optar el Título Profesional de Abogado, del Bachiller: Gabriel Peralta Tripul.

A las /_____ horas con ____ Q _____ minutos y de acuerdo a lo estipulado por el Reglamento respectivo, el Presidente del Jurado dio por iniciado el acto.

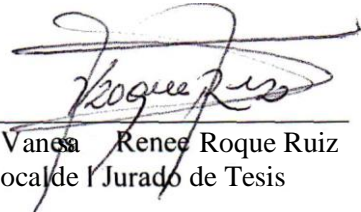
Luego de la exposición del trabajo, la formulación de preguntas y la deliberación del jurado lo declararon ú fi por ° <' >* '* con el calificativo de excelente (, bueno () y regular ().

Por tanto el Bachiller **GABRIEL PERALTA TRIPUL** queda **APTO**, para que el Consejo Universitario de la Universidad Nacional de Tumbes, le expida el Título Profesional de Abogado, de conformidad con lo estipulado en el Artículo N° 90 del Estatuto de la Universidad Nacional de Tumbes y lo normado en el Reglamento de Grados y Títulos.

Siendo las % _____ horas con _____ minutos, del mismo día, el Presidente del Jurado dio por concluido el presente acto académico, para mayor constancia de lo actuado firmaron en señal de conformidad todos los integrantes del jurado.


Mg. Carlos Javier Álvarez Rodríguez
Presidente de Jurado de Tesis


Mg. Christiam Giancarlo Loayza Pérez
Secretario de Jurado de Tesis


Mg. Vanessa Renee Roque Ruiz
Vocal de Jurado de Tesis

DEDICATORIA

El presente trabajo de investigación es dedicado, especialmente, a Dios, a mi mamá Marisol por darme siempre su amor incondicional (te amo por ello), también, a mi hermana Diana que es la dulce niña de mi corazón, mi hermano Carlos que me apoya siempre y, finalmente, mi hermano Jhan, que estoy seguro tiene el corazón más grande de todos en mi familia.

“No es preciso tener culpa para ser culpable”

José Saramago

AGRADECIMIENTO

Dirijo un agradecimiento a todos mis profesores que tuve durante mi vida académica que formaron al profesional que soy hoy, con una mención especial a Javier Ruperto Rojas Jiménez, Hugo Valencia Hilares, Cesar Ulises Paredes Gil, Williams Vizcarra Tinedo, Jorge Puell Palacios y Mirtha Elena Pacheco Villavicencio, quienes me encaminaron a amar el Derecho Civil y desarrollar el presente trabajo de investigación.

También, dirijo un agradecimiento a los Jueces del módulo civil de la Corte Superior de Justicia de Tumbes por su apoyo en la presente tesis.

Finalmente, dirijo un agradecimiento a Jorge Alberto Beltrán Pacheco, Jhoel Chipana Catalán, Reynaldo Moran Tantaleán Odar, Bismarck Seminario Morante y a Ever Medina Cabrejos por su apoyo en la presente tesis.

ÍNDICE GENERAL

| | |
|--|-----------|
| DEDICATORIA | 02 |
| AGRADECIMIENTO | 03 |
| RESUMEN | 09 |
| ABSTRACT | 10 |
| I. INTRODUCCIÓN..... | 11 |
| II. REVISIÓN DE LA LITERATURA | 18 |
| 2.1. Conceptos teóricos | 18 |
| 2.1.1. El contrato de leasing financiero | 18 |
| 2.1.1.1. Definición | 18 |
| 2.1.1.2. Naturaleza jurídica | 19 |
| 2.1.1.3. Elementos del contrato de leasing financiero | 20 |
| A) Elementos objetivos..... | 20 |
| B) Elementos subjetivos | 21 |
| C) Función del contrato de leasing financiero | 25 |
| 2.1.2. Responsabilidad civil | 26 |
| 2.1.2.1. La responsabilidad civil como mecanismo de protección de la dignidad humana | 26 |
| 2.1.2.2. Definición de responsabilidad civil | 27 |
| 2.1.2.3. Las funciones de la responsabilidad civil | 30 |
| A) Función sistémica y diádica de la responsabilidad civil..... | 30 |
| B) Función integral de la responsabilidad civil | 30 |
| 2.1.2.4. La reparación integral del daño como principio de la responsabilidad civil | 31 |
| 2.1.2.5. Regímenes de responsabilidad civil..... | 33 |
| 2.1.2.6. Elementos de la responsabilidad civil | 33 |
| A) La ilicitud..... | 34 |
| B) El daño | 34 |
| C) El nexo causal | 37 |
| D) El factor de atribución..... | 38 |
| 2.1.2.7. Responsabilidad civil por accidentes de tránsito..... | 40 |

| | |
|---|-----------|
| 2.1.3. Posturas teóricas de la responsabilidad civil de la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito..... | 40 |
| 2.1.3.1. Posturas teóricas a favor | 41 |
| A) El principio de especialidad determina que prime el artículo 29 de LGTTT sobre la regulación normativa del artículo 6 de la LAF | 41 |
| B). El principio de cronología determina que prime el artículo 29 de LGTTT sobre la regulación normativa del artículo 6 de la LAF | 44 |
| C) El principio de relatividad contractual determina la aplicación del artículo 29 de LGTTT sobre el artículo 6 de la LAF | 44 |
| D) El principio de obligatoriedad contractual determina la aplicación del artículo 29 de LGTTT sobre el artículo 6 de la LAF | 49 |
| E) La responsabilidad solidaria del propietario según el artículo 29 de la LGTTT | 51 |
| F) Responsabilidad por riesgo de la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito..... | 53 |
| G) Responsabilidad civil del propietario del vehículo por el factor de atribución de garantía de la reparación | 53 |
| H) Responsabilidad civil solidaria por garantía del propietario del vehículo | 56 |
| 2.1.3.2. Posturas teóricas en contra | 64 |
| 2.1.3.3. Posturas teóricas intermedias | 65 |
| 2.2. Antecedentes..... | 67 |
| 2.2.1. Antecedentes Nacionales | 67 |
| 2.2.2. Antecedentes Internacionales | 70 |
| III. MATERIALES Y MÉTODOS | 72 |
| 3.1. Hipótesis planteadas..... | 72 |
| 3.2. Tipo de estudio y diseño de contrastación de hipótesis | 72 |
| 3.3. Población, muestra y muestreo..... | 74 |
| 3.4. Métodos, técnicas e instrumentos de recolección de datos | 75 |
| 3.5. Procesamiento y análisis de datos | 76 |
| IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN | 77 |
| 4.1. RESULTADOS..... | 77 |

| | |
|--|-----|
| 4.2. DISCUSIÓN (CONTRASTACIÓN DE HIPOTESIS) | 99 |
| 4.2.1. La aplicación del principio de especialidad y cronología sobre lo preceptuado en el artículo 29 de la LeyNº 27181 | 99 |
| 4.2.2. Los pactos de exclusión de responsabilidad civil no resultan oponibles a las víctimas de daños en accidentes de tránsito generados por un vehículo dado en arrendamiento financiero | 99 |
| 4.2.3. La responsabilidad civil como un mecanismo de protección del principio de dignidad humana..... | 110 |
| 4.2.4. La aplicación de las funciones de la responsabilidad civil y el principio de la reparación integral del daño | 113 |
| 4.2.5. La responsabilidad civil solidaria por garantía de la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito..... | 123 |
| 4.2.6. La mala praxis al exonerar a la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito como responsable civil | 132 |
| 4.2.7. La importancia del seguro contra daños a terceros, la cautela de ahorros públicos y los beneficios de las empresas financieras | 135 |
| V. CONCLUSIONES | 143 |
| VI. RECOMENDACIONES | 147 |
| VII. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS | 148 |
| VIII. ANEXOS | 158 |

ÍNDICE DE TABLAS

| | |
|---|----|
| Cuadro N° 1 Sentencias emitidas por la Corte Suprema de Justicia de la República..... | 77 |
| Cuadro N° 2: Plenos Jurisdiccionales de algunas Cortes Superiores del país..... | 89 |

ÍNDICE DE ANEXOS

| | |
|--|-----|
| Cuestionario..... | 158 |
| Hoja de ruta N° 1..... | 159 |
| Hoja de ruta N°..... | 160 |
| Propuesta de reforma legal de la norma contenida en el artículo 29 de la Ley General De Transporte - Ley 27181..... | 161 |
| Matriz de consistencia..... | 162 |
| Operacionalización de variables..... | 164 |

RESUMEN

Esta investigación tuvo como objetivos analizar los fundamentos jurídicos para establecer la responsabilidad civil de la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito y, además, proponer su regulación idónea. El tipo de investigación fue básica, mientras que el diseño de investigación fue no experimental de tipo transversal con estudio propositivo-descriptivo. Dentro de los resultados más importantes para la investigación fue las entrevistas aportadas por los juristas Jhoel Chipana Catalán y Ever Medina Cabrejos, de las cuales el investigador se agencio para validar la propuesta de modificación legislativa para el tema objeto de estudio. Finalmente, como una de las conclusiones más importantes, se obtuvo que los fundamentos jurídicos para la responsabilidad civil de la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito, serian: el principio de especialidad y cronología, el principio de obligatoriedad contractual y relatividad contractual, la función satisfactoria y el principio de la reparación integral del daño, y la imputación de responsabilidad civil solidaria por garantía.

Palabras clave: Empresa de leasing, responsabilidad civil, accidentes de tránsito.

ABSTRACT

The purpose of this research was to analyze the legal basis for establishing the civil liability of the leasing company owning the vehicle that causes damage in traffic accidents and, in addition, to propose its appropriate regulation. The type of investigation was basic, while the design of the investigation was not experimental of transversal type with propositive-descriptive study. Among the most important results for the research were the interviews provided by jurists Jhoel Chipana Catalán and Ever Medina Cabrejos, of which the researcher agencio to validate the proposed legislative amendment for the subject under study. Finally, as one of the most important conclusions, it was obtained that the legal bases for the civil liability of the leasing company that owns the vehicle that causes damage in traffic accidents, would be: the principle of specialty and chronology, the principle of contractual obligation and contractual relativity, the satisfactory function and the principle of integral reparation of the damage, and the imputation of joint and several civil liability by guarantee.

Keywords: Leasing company, civil liability, traffic accidents.

I. INTRODUCCIÓN

En la sociedad actual el transporte terrestre es una necesidad de primer orden, resulta imposible pensar prescindir de las ventajas que nos dan los vehículos automotores, empero la circulación de vehículos también tiene sus consecuencias negativas, esto es, los fenómenos conocidos como accidentes de tránsito.

Todos los días se produce la circulación de vehículos, por ende, todos los días existe la posibilidad de ver materializado un accidente de tránsito en nuestra sociedad, tal como sucedió en el serpentín de Pasamayo en enero del año pasado que dejó 51 muertos, o, también, si observamos las estadísticas elaboradas por INEI verificaremos que, solo en el año 2016 se produjeron 2696 muertes en todo el país por este fenómeno, y respecto a accidentes de tránsito, a nivel nacional se produjeron 89 304 accidentes y en Lima la cantidad de 49 304 accidentes (Zevallos, 2019).

La producción de accidentes de tránsito trae consigo la lesión a intereses jurídicamente tutelados de los sujetos de derecho, sean patrimoniales, sean no patrimoniales, lesión que adquiere la denominación de daño que requiere ser reparado. Son innumerables las víctimas de accidentes de tránsito que desean que se les reconozca el derecho al resarcimiento por efecto de los daños injustamente causados.

Cuando se genera un accidente de tránsito que trae consigo una serie de daños en los sujetos de derecho, surge un conflicto de intereses, por ello, el Derecho como ente tutelar de la convivencia social diseña mecanismos idóneos que solucionen estos conflictos y reedifiquen la armonía en el sistema jurídico. Uno de esos mecanismos de protección de los sujetos de derecho que son víctimas del daño provocado por un accidente de tránsito es, indudablemente, la responsabilidad civil.

La provincia de la responsabilidad civil tiene como función esencial la satisfactoria, o, también llamada, la función resarcitoria de los daños ocasionados a la víctima, esto es, que ha dejado de preocuparse por sancionar al sujeto culpable que ocasiono los daños, para enfocarse solo

en la tutela de la víctima del daño; en tal sentido, en nuestro ordenamiento jurídico, atentos al cambio de enfoque de la responsabilidad civil, se diseñaron una serie de supuestos especiales para favorecer a la víctima, uno de esos supuestos fue la responsabilidad civil por daños ocasionados en accidentes de tránsito, preceptuada en el artículo 29 de la Ley N.º 27181- “Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre” donde se indica que será un supuesto de responsabilidad civil causado por un vehículo automotor bajo un factor de atribución objetivo y existirá una responsabilidad solidaria entre el conductor, el propietario del vehículo y, de ser el caso, el prestador del servicio de transporte terrestre (Ley 27181, 1999, art. 29).

Si se dijo que el transporte se ha convertido en una necesidad de primer orden, es porque no solo se utiliza en el uso privado o doméstico, sino, también, porque se utiliza por la sociedad industrializada, al verse necesitada, en sus proyectos de equipamiento, de bienes de capital, tales como determinados vehículos automotores, que les permita producir otros bienes o brindar determinados servicios.

Ante las necesidades de bienes de capital, en específico, de vehículos automotores, las empresas (e incluso personas naturales) necesitan mecanismos de financiamiento económico, que les permita la utilización de estos bienes, prevenir los riesgos de obsolescencia y encontrar una forma atractiva de pago, en ese momento surge la figura jurídica del contrato de arrendamiento financiero o, conocido también, como leasing financiero; en tal sentido, mediante el contrato de arrendamiento financiero celebrado entre una empresa de leasing financiero y una arrendataria (persona natural o jurídica); la primera, le otorga el financiamiento económico adquiriendo un determinado bien de capital (tal como un vehículo automotor), manteniendo la propiedad, pero cediéndole el uso a la arrendataria, a cambio, esta última, le entrega como contraprestación el pago de un canon de leasing y tiene la facultad de ejercer o no la opción de compra sobre el bien en el tiempo que dure el contrato.

Esta práctica mercantil ha sido regulada en nuestro ordenamiento jurídico, a través del Decreto Legislativo N° 299, también conocido como Ley de Arredramiento Financiero, empero, dentro del conjunto de normas diseñadas por el legislador en este cuerpo legal, se preceptuó una en específico en su artículo 6, esto es, la exclusión de la empresa de leasing de responsabilidad por daños que pueda causar el bien (ejm. un vehículo automotor), desde el momento en que es entregado a la arrendataria (Decreto Legislativo 299, 1984, artículo 6).

Esto ha traído una serie de conflictos interpretativos en los órganos jurisdiccionales, por un lado, se tiene al artículo 6 de la Ley de Arrendamiento Financiero y, por otro lado, al artículo 29 de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre; el primero, excluye de responsabilidad a la empresa de leasing propietaria de los bienes dados en leasing; el segundo, prescribe la responsabilidad objetiva y solidaria del propietario del vehículo.

En efecto, la jurisprudencia, en especial la de la Corte Suprema de Justicia, no ha sido uniforme, encontramos sentencias de casación con pronunciamientos distintos, donde se sostiene, sea la exclusión, sea la responsabilidad, de la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito; asimismo, encontramos plenos jurisdiccionales de algunas Cortes Superiores de Justicia del Perú respecto al tema que se viene investigando, con pronunciamientos distintos.

Entonces, en el supuesto de responsabilidad civil de la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito existe falta de predictibilidad e inseguridad jurídica, no solo, como consecuencia negativa para la empresa de leasing, sino, más bien, para el sujeto que, se presume, tiene una menor capacidad económica para tener que soportar todo el camino del proceso civil y encontrarse con falta de predictibilidad en las decisiones judiciales e inseguridad jurídica entre demandar o no a la empresa de leasing financiero por los fallos que se vienen dando por los órganos jurisdiccionales, de manera poco uniforme.

Por otro lado, esta postura de excluir de responsabilidad a la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito se ve respaldada por la legislación comparada, es el caso, a nivel internacional, de la Convención de Ottawa de 1988 (literal b), numeral 1, artículo 8) que excluye la responsabilidad civil de la empresa de leasing frente a los daños ocasionados por el bien objeto del contrato; asimismo, en el ámbito latinoamericano, es el caso de Argentina, Bolivia, el Salvador, México, Paraguay y Uruguay, que también excluyen la responsabilidad civil de la empresa de leasing e indican como únicos responsables a la arrendataria (Quinteros y Gavino, 2018).

En el estado actual de la cuestión, encontramos que el problema más grave, no se desarrolla desde la perspectiva de la empresa de leasing, sino, más bien, desde la perspectiva de la víctima del daño ocasionado con un vehículo dado en leasing, porque al excluir a la empresa de leasing se reducen severamente las posibilidades de la víctima de ver indemnizado su daño.

Esto es así porque si los órganos jurisdiccionales consideran la aplicación normativa, en primer orden, del artículo 6 de la Ley de Arrendamiento Financiero en un supuesto de accidentes de tránsito, se tendría que (F) es la empresa de leasing financiera propietaria, (X) el arrendatario financiero y (Y) el conductor del vehículo que causa el daño, donde (F) se vería excluido de responsabilidad solidaria, dejando solamente para asumir el costo de los daños generados en el accidente de tránsito a (X) y (Y).

Empero, su consecuencia sería la aplicación normativa, en segundo orden, del artículo 29 de la Ley General de Transporte, que regula el supuesto de accidentes de tránsito, donde (F) que es la empresa de leasing propietaria que ha sido excluida de asumir los costos del daño (por aplicar en primer orden la Ley de Arrendamiento Financiero), solo dejaría, de forma irrazonable, la responsabilidad de (Y) que es el conductor del vehículo y, de ser el caso, la empresa de transporte; empero (y aquí se justifica la reducción del monto indemnizatorio), en el caso de (X) que es el arrendatario financiero, se considera que, puede ser o no, una empresa de

transporte, y si el arrendatario financiero no lo fuera, no será considerado para asumir los costos del daño.

Esto último, sucede porque nos encontramos frente a una obligación solidaria de tipo pasiva que, es por esencia expresa y, por ende, no admite que se haga una interpretación extensiva de “prestador del servicio de transporte terrestre”, tal como lo viene interpretando la Corte Suprema en la sentencia de Casación N° 1158-2010-Lima, señalando que no se puede sostener una imputación de responsabilidad realizada a una empresa ganadera avícola que contrato los servicios de transporte de un tercero propietario del vehículo:

No resulta posible atribuir responsabilidad a Avinka Sociedad Anónima, pues no es uno de los sujetos comprendidos por la responsabilidad objetiva prevista en el artículo veintinueve de la Ley numero veintisiete mil ciento ochenta y uno, y no se ha demostrado que incurra en alguno de los supuestos de responsabilidad subjetiva previstos en el artículo mil novecientos sesenta y nueve del Código Civil (Campos, 2019, p. 274).

Asimismo, dentro de las reformas planteadas para este supuesto de responsabilidad civil, se encuentra el Proyecto de Ley N° 3777-2014-CR, de fecha 8 de septiembre de 2014 y decretado a las Comisiones de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera y de Transportes y Comunicaciones, su estado aún se encuentra en trámite, se basa, primero, en la modificación del artículo 6 del Decreto Legislativo N° 299, a fin de precisar la responsabilidad civil de la arrendataria en caso de daños causados por los bienes y establece como requisito obligatorio que la arrendataria contrate un seguro de responsabilidad civil objetiva frente a los daños ocasionados a terceros; segundo, en la modificación del artículo 29 de la Ley General de Transporte, con el fin de precisar que los daños ocasionados con bienes sujetos a contratos de leasing financiero se rigen por su ley especial.

Teniendo en cuenta lo anterior, la investigación se ha originado por los siguientes problemas: ¿Cuáles deben ser los fundamentos para la responsabilidad civil de la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito?; y, asimismo, ¿Cuál debe ser la regulación idónea para la responsabilidad civil de la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito?

Por otra parte, dentro de los antecedentes de investigación más importantes sobre los problemas planteados, existen dos: el primero, desarrollado por Araujo (2017) donde sostuvo que el Decreto Legislativo N° 299 solo regula las relaciones jurídicas de las partes que celebran el contrato y no supuestos de responsabilidad civil frente a terceros ajenos al contrato de leasing financiero. El Segundo, es desarrollado por Morales (2017) donde sostuvo que si la empresa de leasing financiero tiene la condición de propietario del vehículo, no implica el deber de indemnizar, porque la responsabilidad del propietario se sustenta en el deber de cuidado; por ende, es la arrendataria financiera quien tiene una posición de garante frente a los daños ocasionados a terceros con un vehículo dado en leasing, al adquirir la condición de guardián del objeto.

De otro lado, la investigación busca lograr alcances como: analizar los fundamentos para establecer la responsabilidad civil de la empresa de Leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito; y, asimismo, establecer la regulación idónea para la responsabilidad civil de la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito.

A continuación, el objeto de estudio, recae en conceptos teóricos o doctrinarios, el marco jurisprudencial desde el año 2001 hasta la actualidad, la opinión de abogados especialistas, sea en derecho civil, sea en derecho mercantil, y, por último, la opinión de magistrados de órganos jurisdiccionales civiles, que aportarán información, sea útil, sea relevante, en la investigación sobre los fundamentos para la responsabilidad civil de la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en

accidentes de tránsito y, con ello, proponer la regulación idónea para este supuesto de responsabilidad civil.

Finalmente, este estudio es importante, porque beneficiará no solo a las víctimas del daño generado por un vehículo dado en leasing, sino, también, porque puede proponer una salida viable para el desarrollo del contrato de leasing financiero en el país, sin necesidad de desproteger al dañado ante la exclusión de la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito.

II. REVISIÓN DE LA LITERATURA

2.1. Conceptos teóricos

2.1.1. El contrato de leasing financiero

2.1.1.1. Definición

Según Leyva (2003) el contrato de leasing es aquel que posee un carácter de financiamiento, por medio del cual, se genera para la empresa de leasing la obligación de adquirir un bien de capital, para luego cederlo en uso a la empresa usuaria que lo escogió; asimismo, resalta que la contraprestación que recibe la empresa concedente de la empresa usuaria, es el pago de un canon durante todo el plazo del contrato que se haya establecido para la utilización del bien, que coincide, generalmente, con la utilidad que le brinda a la empresa usuaria; entonces, finalizado el contrato, se devuelve el bien, se realiza un nuevo contrato o se hace utilización de la opción de compra en base al precio de un valor residual previamente pactado.

Beltrán (2018) por su parte, expresa que, el contrato de arrendamiento financiero, es un tipo contractual (está regulado en nuestro país) y posee naturaleza comercial; asimismo, se resalta que desde la celebración de este contrato, se genera la obligación para la empresa del sistema financiero en adquirir un bien (de capital o de producción) a favor de un determinado arrendatario, que puede tener la condición de persona natural o persona jurídica; entonces, teniendo la empresa de leasing el dominio sobre el bien, posteriormente, se lo cede en uso a la arrendataria; a cambio de la cesión, la empresa de leasing recibe a su favor y en un determinado plazo por parte del arrendatario una suma de dinero como contraprestación de forma periódica, por concepto de canon de arrendamiento; asimismo, resalta que uno de los derechos que se otorga por parte del arrendador y en favor del arrendatario es que, cumplido el plazo del contrato (previamente establecido) el arrendatario puede: i) pedir una prórroga del plazo del contrato, ii) ejercer la opción de compra por el pago del precio de un valor residual (en consecuencia se le transfiere la propiedad al

arrendatario); o también, iii) devolver el bien a la empresa de leasing financiero.

El Perú fue receptor de la doctrina mercantil del contrato de leasing financiero, regulándolo en el decreto legislativo N° 299, norma que aún sigue vigente (considerada como Ley de Arrendamiento Financiero o en sus siglas “LAF”) desde el 29 de julio de 1984, y donde se ha denominado a nivel legal al leasing financiero con la expresión de “arrendamiento financiero” (Leyva, 2003).

Paralelamente, a las definiciones dadas por la doctrina, en la LAF también se da una definición de leasing o arrendamiento financiero:

Considérese arrendamiento financiero el contrato mercantil que tiene por objeto la locación de bienes muebles o inmuebles por una empresa locadora para el uso por la arrendataria, mediante pago de cuotas periódicas y con opción a favor de la arrendataria de comprar dichos bienes por un valor pactado. (Decreto Legislativo N° 299, 1984, art. 1°)

2.1.1.2. Naturaleza Jurídica

Para Leyva (2003) la naturaleza jurídica del contrato de leasing descansa en sus rasgos distintivos, lo que separa a esta teoría de otras que pretenden justificar su naturaleza jurídica pero de forma insuficiente (contrato de compraventa, arrendamiento o préstamo); por ello, según el autor, el leasing posee tres rasgos que lo distinguen; el primero, es ser un contrato sui generis, porque su regulación especial evita que se encuadre su dato fáctico en otro tipo contractual propio del derecho civil; segundo, es ser un contrato de naturaleza compleja, como se advirtió anteriormente el contrato de leasing financiero se agencia de diversas prestaciones propias de otros contratos típicos, pero, indudablemente, no le hacen perder su esencia diferenciándose de todos ellos; el tercer y último rasgo, se basa en ser un contrato de unidad causal, esto nos permite entender, su aspecto funcional o fisiológico del contrato, porque desde su celebración hasta su

ejecución, la dirección en la cual va guiado el fin del contrato o su causa propiamente es al financiamiento económico de bienes de capital.

Quinteros y Gavino (2018) afirman que la finalidad del contrato de arrendamiento financiero está en el otorgamiento del financiamiento, en un plazo determinado, generalmente, a empresas (sean pequeñas, medianas o grandes) que necesitan de un equipamiento de bienes sin tener que invertir grandes sumas de dinero; es decir la empresa de leasing persigue únicamente una actividad de financiamiento económico.

Por su parte Monti (2018) entiende que el carácter de financiamiento en el contrato de leasing, se refleja con la entrega de recursos económicos a fin de que sean explotados económicamente por un sujeto de derecho que los necesita y, también, posterior a su utilización, puede pasar a ser un bien esenciales en el desarrollo de las actividades que realiza la empresa, esto es, adquiriendo su propiedad. En ese sentido, Cárdenas (1994), opina, también, que el leasing financiero “ha sido concebido para facilitar a las empresas, financieramente, el desarrollo de sus actividades” (p. 461).

2.1.1.3. Elementos del contrato de leasing financiero

Según Soria (2016), para calificar jurídicamente la celebración de un contrato de leasing financiero (en el marco de la LAF) es necesario analizar si concurren los elementos del tipo contractual: el elemento objetivo, el elemento subjetivo y la función que desempeña este contrato.

A) Elementos objetivos

Añade Soria (2016), que dentro de este elemento encontramos al contenido mínimo negocial del contrato, esto es, aquel que es necesaria para aceptar la celebración válida de un contrato de leasing financiero, el cual se refiere a las prestaciones indispensables que lo configuran jurídicamente, y conforme se desprende de la definición ubicada en el artículo 1° de la LAF, serían la prestación de cesión de uso temporal, la prestación del canon y la prestación de la opción de compra.

La prestación de cesión de uso temporal, es considerada una de las prestaciones más importantes que conforman el arrendamiento financiero, pues es la base del contrato, pero no configura su naturaleza; entonces, esta prestación le permite a la arrendataria usuaria, prevenir los riesgos de obsolescencia del bien, aprovechando su utilidad económica no teniendo la propiedad, sino, más bien, solamente su uso (Navarro, 2008).

El riesgo o peligro de obsolescencia, es aquel riesgo que correría el arrendatario, si tuviera la calidad de propietario del bien, pero este bien termina perdiendo su utilidad económica, lo que, generalmente, no buscan las empresas (Navarro, 2008). En suma, esta prestación le permite al arrendatario, esencialmente, explotar comercialmente el bien objeto del arrendamiento financiero (Soria, 2008).

Respecto a la prestación del canon de leasing, es la contraprestación a la que está obligado a pagar de forma periódica el arrendatario del leasing, y el cual comprende los siguientes conceptos: el canon, los intereses financieros, servicios, comisiones y gastos varios (Soria, 2008).

Respecto a la prestación de opción de compra, es uno de los elementos típicos y determinantes que distinguen a este contrato de otros; como se sabe, esta opción es otorgada por la empresa de leasing financiero en favor de su arrendatario (Soria, 2016).

Agrega Navarro (2008) que el arrendatario puede o no aceptar la propuesta de la empresa de leasing, esto es, ejercer el derecho a la opción de compra y adquirir el bien pagando un precio que equivale a un valor residual o simbólico, para luego convertirse en su propietario.

B) Elementos Subjetivos

En nuestro país en su artículo 1 la LAF ha definido al leasing financiero como aquella operación bilateral en la cual participan solamente el arrendador financiero y el arrendatario (Decreto Legislativo N° 299, 1984, art. 1). Agrega Soria (2016) que será un contrato de leasing financiero, aunque haya prescindido de la participación de un determinado proveedor. En efecto, en nuestro sistema jurídico el contenido del elemento subjetivo

del contrato de leasing está integrado solo por el arrendador financiero y el arrendatario financiero.

a) El arrendador financiero o la empresa de leasing

El arrendador financiero, ha recibido una denominación variada por diferentes autores. Leyva (2003) le acuña la denominación de empresa de leasing. Ramos (2011) prefiere utilizar la denominación de sociedad de leasing. Navarro (2008) emplea el término de empresa del sistema financiero. Empero, ante la variedad de términos que utilizan los autores, nuestra LAF la denomina como empresa locadora o arrendadora (Decreto Legislativo N° 299, 1984).

Según la LAF la empresa de leasing, debe estar domiciliada en nuestro país; además para operar debe contar con la autorización de la Superintendencia de Banca y Seguros y Administradora de Fondo de Pensiones o en sus siglas SBS (Soria, 2016).

La empresa de leasing mantiene la propiedad de los bienes hasta que el arrendatario ejercite la opción de compra por el valor acordado previamente al celebrarse el contrato, tal como se indica en el artículo 4 de la LAF: "(...) La locadora mantendrá la propiedad de dichos bienes hasta la fecha en que surta efecto la opción de compra ejercida por la arrendataria por el valor pactado" (Decreto Legislativo N° 299, 1984, art. 4).

La propiedad que mantiene la empresa de leasing sobre el bien objeto del contrato de leasing, es una garantía de vital importancia para el cumplimiento de las obligaciones contraídas con su arrendataria, si está en un caso hipotético, pisara el terreno del incumplimiento de las obligaciones pactadas en el contrato; por otra parte, si el arrendatario no llegara a ejercer la cláusula de opción de compra por un valor residual, la empresa de leasing sigue manteniendo la propiedad, incluso, si el arrendatario posee deudas frente a terceros, el bien objeto del contrato de leasing jamás podrá ser materia de un embargo, porque dicho bien le pertenece a la empresa de leasing, y así está reconocido por la LAF (Polar, 2000).

Para Bertolotto (2006) la propiedad legal de los bienes está en la empresa de leasing financiero, porque al adquirir los bienes de un proveedor determinado, el documento de transferencia lo acredita; asimismo, cuando los bienes muebles o inmuebles objeto del contrato de leasing financiero, son inscritos en registros públicos, aparecerá el nombre de la empresa de leasing, es decir, se apreciara que figura como propietario; por otro parte, el arrendatario financiero es tratado como un propietario económico del bien, esto es, una propiedad contable, que mediante la utilización de los activos fijos, como puede ser el caso de un vehículo, lo depreciara en términos contables.

Agrega Beltrán (2018) que durante la vigencia del contrato de leasing, la ley reconoce como propietario a la empresa de leasing financiero; se agrega, que en el tema de las responsabilidades por daños que puede causar la utilización del bien por parte del arrendatario, es asumido por este último; esto se explicaría, según él, por la misma lógica que persigue el contrato de leasing, esto es, su carácter de financiamiento económico.

Por otro lado, Navarro (2008) sostiene que se desprenden los siguientes derechos del contrato de arrendamiento financiero a favor de la empresa de leasing financiero, tales como: a) conservar la propiedad del bien hasta que sea ejercida por la arrendataria la opción de compra; b) fijar las condiciones de seguros para cubrir los bienes contra riesgos; c) inspeccionar los bienes objeto de leasing financiero otorgados al arrendatario; d) cobrar el canon de leasing y el valor residual en caso se ejerza la opción de compra por parte del arrendatario financiero; e) no responder por los daños que puedan causar los bienes una vez cedidos en uso al arrendatario financiero; efectivizar las penalidades estipuladas en el contrato; y, e) resolver el contrato de arrendamiento financiero en caso el arrendatario incumpla el pago del canon de leasing de acuerdo a lo estipulado en el contrato.

Siguiendo a Navarro (2008) deduce las siguientes obligaciones del arrendador financiero: a) perfeccionar el contrato de compraventa con el proveedor indicado por el arrendatario; b) mantener al arrendatario

financiero en la utilización de los bienes conforme a lo estipulado en el contrato; c) transferir la propiedad de los bienes cedidos en uso a la arrendataria, solo en caso de que ésta ejerza la opción de compra de los bienes; d) garantizar la utilización de los bienes para el beneficio del arrendatario financiero; y, e) otorgar la opción de compra al arrendatario financiero y respetar el valor residual pactado y el plazo para ejercerla.

b) La arrendataria financiera

Al igual que el arrendador financiero, el arrendatario financiero ha recibido una denominación variada por diferentes autores. Navarro (2008) lo denomina cliente. Por su parte Jinesta (1992) lo ha venido a denominar como tomador. Leyva (2003) ha optado por usar la expresión de usuario de leasing o empresa usuaria. Sin embargo, la LAF la ha denominado como arrendataria.

Respecto a quién puede ser arrendatario financiero, agrega Soria (2016), la LAF ha dispuesto que puede ser cualquier persona natural o jurídica por ello no se necesitará que cumpla ninguna característica especial para participar en una operación de leasing.

Siguiendo a Navarro (2008), generalmente se desprenden los siguientes derechos del contrato de arrendamiento financiero a favor de la arrendataria financiera, tales como: a) exigir al arrendador financiero la entrega de los bienes y su derecho a usarlos de acuerdo a las condiciones que indica el contrato; b) indicar las especificaciones del bien o bienes que desea adquirir y determinar quién será el proveedor; c) ejercer la opción de compra al precio previamente determinado en el contrato y durante la vigencia del contrato de arrendamiento financiero; y, d) dirigir las acciones legales pertinentes contra el proveedor en caso de vicios o daños en los bienes objeto del contrato leasing.

Quinteros y Gavino (2018) opinan que se deducen las siguientes obligaciones del arrendatario financiero: a) hacer un uso debido del bien de acuerdo a lo pactado en el contrato; b) recibir los bienes objeto del contrato de leasing; c) permitir la inspección del bien a la empresa de leasing; d) no

puede ceder el uso del bien mediante el subarrendamiento; e) comunicar a la empresa de leasing si opta o no por adquirir el bien mediante la opción de compra; f) pagar el precio acordado para ejercer la opción de compra; g) efectuar el pago de las cuotas periódicas; h) contratar las pólizas de seguro que indique el contrato de leasing; e, i) realizar el pago correspondiente a impuestos, tasas u otros.

C) Función del contrato de leasing financiero

Según Lorenzetti (citado por Soria, 2016) “la función describe la finalidad práctico-económica que se le requiere al contrato, es decir, la denominada causa objetiva o económico- social” (p. 76).

Para Boneo (1994), que el leasing financiero es una típica operación de financiamiento, entre una empresa de leasing y una empresa usuaria (ya sea comercial, industrial o de servicios) que desea incorporar, renovar o evitar la obsolescencia de sus bienes de producción a fin de conseguir mantenerse en el mercado y aumentar sus niveles de eficiencia; por ello, esta práctica en el terreno del contrato se materializa cuando la empresa de leasing adquiere un bien según las especificaciones del usuario, luego le facilita el uso temporal y, a cambio, recibe la contraprestación de una suma de dinero previamente pactada, que refleja el precio del bien por el financiamiento otorgado; para el usuario este le permite acceder a distintos bienes, de acuerdo a las necesidades que tenga.

Por su parte, Soria (2016) opina que la función de financiamiento del contrato de leasing se contrasta a partir de las cuotas de arrendamiento, que distan de una remuneración que se abona por la sola cesión en uso de un bien; en efecto, tales cuotas de arrendamiento financiero comprenden:

a) la amortización del capital invertido por la empresa de leasing; b) el interés o margen de beneficio; c) el pago por el uso del bien; y, d) los riesgos agregados al estado de conservación del bien al restituirse e incorporarse al mercado nuevamente. En suma, todos estos conceptos conforman el financiamiento económico que otorga la empresa de leasing, y que se manifiestan en este contrato.

2.1.2. Responsabilidad civil

2.1.2.1. La responsabilidad civil como mecanismo de protección de la dignidad humana

Según Beltrán (2018), desde el reconocimiento a nivel constitucional de la tutela de la dignidad de la persona humana como el fin supremo que persigue nuestra Sociedad y el Estado, esta se convirtió en el principio orientador de todo nuestro sistema jurídico, y dentro de los mecanismos que existen para su protección, se encuentra a la responsabilidad civil.

Asimismo, en la jurisprudencia civil peruana ha quedado establecido que en casos de responsabilidad civil los daños causados a la víctima:

(...) deben ser resarcidos de forma íntegra en la medida de la máxima protección a los derechos a la vida e integridad y a la salud, reconocidos en los artículos 2 numerales 1) y 7 de la Constitución Política del Perú, pues resulta un mandato constitucional proteger la salud y la integridad física de las personas, lo que comprende su resarcimiento ante eventuales daños” (Corte Suprema de Justicia de la República, Sala Civil Permanente, Casación 928-2016 Lambayeque, 2016).

En tal orden de ideas, se suma a esta corriente (de protección de la víctima mediante el mecanismo de la responsabilidad civil) la jurisprudencia constitucional emitida por el máximo intérprete de la Constitución, donde se indica:

En efecto, entiende este Tribunal que en situaciones en que ocurre un accidente de tránsito que causa un daño a la vida, la integridad o la salud de la persona resulta, por decir lo menos, conveniente indemnizarla, lo cual está plenamente justificado cuando un sujeto causa un daño de tal naturaleza. Si algo de constitucional se encuentra en el artículo 1970º del Código Civil es, precisamente, la reparación del daño, en la medida que con dicha protección se otorga dispensa a los derechos a la vida e integridad y a la salud, reconocidos por los artículos 2.1º y 7º,

respectivamente, de la Norma Fundamental. De esta forma, sin duda, es posible cumplir con el objetivo primordial de la responsabilidad civil, cual es, auxiliar o beneficiar a la víctima a través de la reparación del daño que hubiere sufrido” (Tribunal Constitucional, Exp. N°0001-2005-PI-TC, 2005).

Por su parte, una doctrina atenta al fenómeno de constitucionalización del derecho privado ha estudiado a la dignidad humana y la su defensa mediante la responsabilidad civil:

En la disciplina de las obligaciones, «la responsabilidad civil no ha escapado al influjo de esa renovada atención que gira alrededor de los derechos constitucionales fundamentales, la dignidad en particular, lo que la ha llevado a ampliar sus horizontes y a intentar buscar mecanismos que le permitan una mayor aproximación al principio de reparación integral del daño» (...). En particular, la dignidad humana «constituye un elemento fundamental para la construcción de un modelo de reparación de los daños a la persona (...)» (Félix, 2018, 199).

En suma, el principio sobre el cual se cimienta nuestro ordenamiento jurídico, es el principio de la dignidad humana, por medio del cual el ser humano es un fin en sí mismo; entonces, es un principio que se proyectara en todo el ordenamiento jurídico, no solo como una actuación de defensa de los derechos fundamentales ante actividades de las autoridades o particulares, sino, también, promoviendo una actuación positiva en ellos para que velen por la defensa de los derechos fundamentales de la persona (Tribunal Constitucional, STC 10087-2005-PA, 2005).

2.1.2.2. Definición de responsabilidad civil

Una definición clásica de responsabilidad civil puede encontrarse en la doctrina italiana, donde según Scognamiglio (citado por Espinoza, 2002) es “la idea de sujeción a las consecuencias desfavorables de su propia conducta” (p. 29). Otra definición clásica, incluso en la actualidad, sería dada por Zevallos (2019) quien la define como “(...) la institución jurídica en

virtud de la cual, al generarse un daño, al causante se le genera la obligación de repararlo o resarcirlo”.

Empero, esta clásica noción de responsabilidad civil establecida a partir de la culpa del agente dañante ha ido ampliando sus alcances, así nos lo advierte Campos (2019), para quien la responsabilidad civil, en tiempos actuales, no encuentra ya su fundamento en la culpa, esto es, en el solo aspecto subjetivo del agresor para sustentar el castigo de su conducta, sino, más bien, que se ha ido extendiendo, resultando valido dirigir la tutela resarcitoria a sujetos que no tuvieron relación alguna con el evento dañoso.

Lo afirmado por el autor, puede ser ratificado por varias definiciones actuales sobre la responsabilidad civil, que han sido dadas en la doctrina peruana, dos de las cuales, son expuestas por los juristas Leyseer León y Juan Espinoza.

En efecto, para León (2017), ella “puede definirse como la situación del sujeto al que le toca experimentar concretamente, las consecuencias, para él desventajosas, que una norma prevé y le impone atendiendo a la verificación de un determinado presupuesto” (p. 144-145).

Por su parte, Espinoza (2002) la define como “como una técnica de tutela (civil) de los derechos (u otras situaciones jurídicas) que tiene por finalidad imponer al responsable (no necesariamente el autor) la obligación de reparar los daños que este ha ocasionado” (p. 29). Asimismo, Espinoza (2002) precisa que esta responsabilidad se originara o en un estadio patológico que afronten las situaciones jurídicas, a partir de ello, se genera un estado de sujeción del patrimonio del agresor (u obligado) a la víctima a efectos de obtener el resarcimiento respectivo.

En esa misma línea, citando a la doctrina brasileña, Diniz (2007), otorga una definición muy ilustrativa:

La responsabilidad civil es la aplicación de medidas que obligan a una persona a reparar los daños morales o patrimoniales causados a terceros, en virtud de un acto cometido por ella

misma, por una persona de la que es responsable, por algo que le pertenece o por una simple imposición legal (p. 35).

Campos (2019) afirma que en las definiciones actuales de responsabilidad civil, por un lado está la que no hace referencia a un elemento causal para determinar al agente del daño, como es el caso de Leyseer León, basándose en la prescripción legal como elemento configurativo de responsabilidad civil; y, por otro lado, está la que se refiere a la existencia de un responsable directo del daño, como es el caso de Juan Espinoza pero, que si bien, también indica que puede no ser este.

Coincidimos con el autor, porque incluso su percepción se ve ratificada en la doctrina brasileña dada por Diniz, al indicar que la responsabilidad civil no solo comprende al causante del daño, sino, también, a quien por imposición legal está llamado a responder.

Asimismo, la esencia de estas definiciones actuales de responsabilidad civil, la encontramos en lo sostenido por Fernández (1996a), al afirmar que al haber abandonado el Derecho su visión patrimonialista, donde el centro del sistema era ocupado por la propiedad, se dio una transición donde se colocó como eje del sistema jurídico a la persona humana, maximizando su protección ante cualquier daño que se le ocasione. A partir de ello, la esencia de la responsabilidad civil, no radica en castigar al agresor, sino, más bien, en sostener fundamentos jurídicos que nos permitan otorgar un resarcimiento integral a la víctima; para lograrlo, se tuvieron que extender los alcances de las definiciones clásicas de responsabilidad civil.

Es conveniente que, desarrolladas las definiciones actuales de responsabilidad civil, se aborde la concerniente a su naturaleza jurídica, no obstante, en opinión de Beltrán (2018) doctrinariamente se ha coincidido en que su naturaleza jurídica es, en esencia, resarcitoria, tanto así, que aquel que causa un daño a un tercero, no se le castiga con la responsabilidad civil, sino, esencialmente, se busca reparar los daños en la víctima, esto es, devolver a la víctima a su estado previo a la producción del daño;

asimismo, la víctima mantiene su derecho al resarcimiento sujeto a su libre voluntad discrecional.

2.1.2.3. Las funciones de la responsabilidad civil

Según manifiesta Kemelmajer (2009), el estudio de las funciones de la responsabilidad civil “sirve como eje imprescindible para interpretar las reglas que se ocupan de la responsabilidad, acomodando su sentido al cumplimiento de los propósitos perseguidos por la institución, y como guía para integrar la disciplina cuando encuentra lagunas” (p. 1310).

En la doctrina existen innumerables clasificaciones sobre las funciones de la responsabilidad civil, empero, en nuestro país, la doctrina mayoritaria ha desarrollado dos criterios de clasificación; el primero, que clasifica a las funciones de la responsabilidad civil desde una perspectiva sistémica y diádica (clasificación postulada por el jurista Gastón Fernández); el segundo, que clasifica las funciones de la responsabilidad civil desde una perspectiva de sus protagonistas, esto es, una función integral (clasificación postulada por el jurista Juan Espinoza).

A) Función sistémica y diádica de la responsabilidad civil

Según Fernández (2009) las funciones de la responsabilidad civil se orientan desde una doble perspectiva; en la primera, esto es, la perspectiva sistémica, teniendo en cuenta si nos encontramos en un modelo económico individualista o solidarístico, se cumplirá, sea una función preventiva, sea una función incentivadora o desincentivadora, de aquellas actividades que ocasionen daños; en la segunda, esto es la perspectiva diádica, teniendo en cuenta un análisis intersubjetivo, es decir, entre la víctima y el responsable del daño, se cumplirán, sea una función satisfactoria (protección de los intereses merecedores de tutela, mediante la reparación satisfactoria del daño), sea una función de equivalencia (se decide quien asumirá la reparación equivalente a los daños ocasionados a la víctima), sea una función distributiva (esta función se basa en la distribución de los costos del daño mediante los factores de atribución).

B) Función integral de la responsabilidad civil

Espinoza (2002), afirma que el análisis de las funciones de la responsabilidad civil, deben ser analizadas desde la óptica de sus protagonistas, así: para el dañado es satisfactoria, para el agresor es sancionadora, para la sociedad es disuasiva o incentivadora de actividades y, por último, en comunidad a los tres sujetos anteriores se cumple una función de distribución de los costos de los daños ocasionados.

Por su parte, Pantoja (2019), a partir de esta tesis las funciones de la responsabilidad civil quedarían claramente delimitadas en una función integral o de la responsabilidad civil.

Según Tantaleán (2017), quien ratifica esta tesis, manifiesta que se desarrolla de la siguiente forma: respecto a la víctima es satisfactoria, porque debe quedar plenamente satisfecha (en la medida de lo posible) con el monto resarcitorio que recibe por los daños padecidos injustamente; respecto del agresor es sancionadora, porque el monto resarcitorio que estará obligado a pagar buscará sancionar su comportamiento dañoso; respecto de la sociedad es disuasiva, porque con el monto resarcitorio impuesto al agresor, se da una advertencia a la colectividad, que si imitan esa conducta, esa misma sanción podría recaer en ellos; y, finalmente, respecto a las tres anteriores es redistributiva, donde se buscará distribuir el monto resarcitorio entre todos los involucrados, a fin de que este monto resarcitorio sea lo más equivalente (en la medida de lo posible) al daño causado en la víctima.

Asimismo, esta función integral de la responsabilidad civil, permite apreciar su relación con un principio de vital importancia en esta materia, esto es, el principio de la reparación integral del daño, el cual pasaremos a desarrollar.

2.1.2.4. La reparación integral del daño como principio de la responsabilidad civil

Ciertamente, uno de los principios que guía la función satisfactoria de la responsabilidad civil, es el principio de la reparación integral del daño, que se fundamenta en devolver a la víctima a su estado anterior antes de sufrir

el daño injusto (Espinoza, 2015). A este principio se le ha denominado como principio de la reparación integral, completa o plena (Solarte, 2015).

Se expresa que el principio de la reparación integral data desde el derecho romano clásico conocido como la “restitutio in integrum”, el cual se basaba en restituirle a la víctima todo el patrimonio perdido por el daño generado por el agresor; empero, esto no significaba que a costas del daño la víctima pretenda enriquecerse con el pago recibido por su agresor (Pantoja, 2019)

Según Manzanares (2008) en la provincia de la responsabilidad civil es un principio general la reparación integral del daño, siendo un objetivo priorizado por el sistema, buscando colocar a la víctima (en lo posible) al estado que mantenía antes del daño, esto se debe, a la función reparativa de la responsabilidad civil; se añade, que este principio se basa en que a la víctima se le debe resarcir integralmente por todos los daños causados.

Asimismo, concordante con esta tendencia a fijar la importancia del resarcimiento del daño, no en el responsable, sino en la víctima, el art. 1740 del Código Civil y Comercial de la República de Argentina, ha asimilado este principio bajo la denominación de la reparación plena: “(...) La reparación del daño debe ser plena. Consiste en la restitución de la situación del damnificado al estado anterior al hecho dañoso, sea por el pago en dinero o en especie (...)” (Código Civil y Comercial de la Nación, 2014, art. 1740).

Cosa distinta sucede en nuestro Código Civil Peruano, donde no se ha reconocido de forma expresa este principio, pero si, de forma tácita al prescribir en su artículo 1985 que “La indemnización comprende las consecuencias que deriven de la acción u omisión generadora del daño, incluyendo el lucro cesante, el daño a la persona y el daño moral (...)” (Código Civil, 1984, artículo 1985).

Siguiendo la lógica de este artículo, Chang (2013) afirma que el sistema de responsabilidad civil peruano es uno resarcitorio y tiene como finalidad buscar la reparación integral del daño ocasionado a partir de una conducta dañosa.

En suma, el principio de la reparación integral del daño actúa de forma distinta si se está frente a un daño al ente objetivo (patrimonial) o subjetivo (no patrimonial) de la persona; en el primer caso, el principio de la reparación integral actúa a través de la función de equivalencia, donde se busca restablecer el equilibrio económico afectado en la víctima, al integrar nuevamente en su patrimonio, sea mediante partidas monetarias, sea en especie, los bienes o valores perdidos; en el segundo caso, los daños que afecten la integridad corporal, proyecto de vida o los sentimientos espirituales o afectivos de la persona, el principio de la reparación integral actúa mediante la función satisfactoria o consolatoria, donde se otorga una suma de dinero a título de resarcimiento, que podrá utilizar para dejar atrás el evento dañoso y, con ello, ir superando las consecuencias del accidente que le tocó padecer (Solarte, 2015).

2.1.2.5. Regímenes de responsabilidad civil

En nuestro Código Civil Peruano, los legisladores han previsto, que en el sistema de responsabilidad civil coexistan dos regímenes; el primer régimen, denominado como responsabilidad civil por inejecución de obligaciones, se encuentra entre los artículos 1314 al 1332; el segundo régimen, denominado como responsabilidad civil extracontractual, se encuentra entre los artículos 1969 al 1988.

Según Taboada (2001), en la responsabilidad civil por inejecución de obligaciones, el daño se produce por el incumplimiento de una obligación voluntaria; mientras que, en la responsabilidad civil extracontractual el daño se produce por el incumplimiento del deber genérico de no causar daño a otro.

Por su parte, Pantoja (2019) considera que actualmente la responsabilidad civil puede ser estudiada desde una óptica unitaria, respetando las diferencias de legales existentes, debido a que en ambos tipos de responsabilidad los elementos son los mismos.

2.1.2.6. Elementos de la responsabilidad civil

Los elementos de la responsabilidad civil, tanto en la responsabilidad civil contractual o por inexecución de obligaciones, como en la responsabilidad civil extracontractual, son: la ilicitud, el daño, el nexo causal y el factor de atribución.

A) La ilicitud

Tantaleán (2019), menciona que es común en la doctrina de la responsabilidad civil, que se califique de antijurídico a un hecho por su contravención al sistema jurídico, esto es, cuando un hecho atenta contra una norma de naturaleza imperativa (obligatoria o prohibitiva); asimismo, esta terminología propia de la responsabilidad penal que se trasladó a la responsabilidad civil, ocasiono que se le dé un tratamiento de forma indistinta; empero, en responsabilidad civil usar la expresión de “antijurídico” es inadecuado, debiéndose aplicar el concepto de ilicitud o de hecho ilícito por tener un carácter más amplio, así pues, un hecho será ilícito, no solo cuando contraviene una norma de naturaleza imperativa dentro del ordenamiento jurídico, sino, también, cuando atenta contra el orden público y las buenas costumbres.

Por su parte, Fernández (1996b), afirmo que lo jurídico está presente en toda conducta humana intersubjetiva, por tanto, al pretender calificar a una conducta humana intersubjetiva como antijurídica se cae en un equívoco, y sostiene que en el léxico jurídico solo se deberían utilizar las expresiones de lo jurídicamente permitido y lo jurídicamente prohibido o lo lícito o ilícito.

La ilicitud también se califica por otro sector doctrinario, como la contravención por una conducta humana a un valor jurídico, rigiéndose por el principio de la atipicidad o, también, por encontrarse tipificada, dependiendo si el supuesto de hecho se encuadra en una responsabilidad contractual o extracontractual (Espinoza, 2002).

B) El daño

Para Pinedo (2019) considera que el daño (lesión a un interés merecedor de tutela) es el presupuesto esencial para la responsabilidad civil, es decir,

es aquel elemento que justifica la existencia de la responsabilidad civil como una herramienta jurídica.

Por su parte, Pantoja (2019) menciona que es mayoritaria la doctrina que define al daño, no solo como elemento indispensable de la responsabilidad civil, sea contractual, sea extracontractual, sino, también, como la lesión a un interés jurídicamente protegido, solo ese daño, será un daño jurídicamente indemnizable.

Un daño para ser resarcible según la doctrina necesita cumplir los siguientes requisitos: la certeza, subsistencia, afectación personal e injusticia del daño.

La certeza, requiere que el daño cumpla con una certeza fáctica y certeza lógica; la primera es que se constaten los daños en la realidad; la segunda es que los daños en la víctima sean “consecuencia” del hecho ilícito del agresor (Beltrán, 2016).

La subsistencia, requiere que el daño no haya sido materia de resarcimiento, no se podrá volver a solicitar nuevamente otro, sino, incurriríamos en una situación sobre-compensatoria ingresando al terreno del enriquecimiento sin causa contemplado en el art. 1954 del Código Civil Peruano; por otro lado, de mediar una póliza de seguros que cubra los daños en la víctima, solo se podrá accionar contra el agresor o responsable si la póliza de seguro no cubre razonablemente los daños en la víctima, a fin de obtener un resarcimiento integral (Buendía, 2014).

La afectación personal del daño, requiere que solo quien a ha sufrido el daño pueda solicitar su resarcimiento, empero, aquí las víctimas se distinguen entre directas e indirectas; las primeras son las que sufren el resultado material del daño, tal es el caso de un niño de 4 años muere en un accidente de tránsito); las segundas, sufren una lesión a sus intereses sin haber participado en el evento dañoso, tal es el caso de los padres del menor en el ejemplo precedente (Beltrán, 2016).

La injusticia del daño, requiere que el daño no se encuadre dentro de la hipótesis de daño justificado por el ordenamiento jurídico, conforme se

prevé en materia de responsabilidad civil en los arts. 1971 o 1972 del Código Civil peruano (Buendía, 2014).

Por otro lado, la doctrina ha clasificado el daño en dos grupos: daños patrimoniales y los daños extra patrimoniales.

El daño patrimonial, según Espinoza (2015) “consiste en la lesión de derechos de naturaleza económica que debe ser reparada” (p. 167); en este tipo de daño encontramos al daño emergente y al lucro cesante; el primero, es el empobrecimiento o disminución del patrimonio de la víctima, proveniente del incumplimiento de la obligación, tal es el caso del contrato, o, también, de un hecho ilícito del agresor; el segundo, es la falta de aumento del patrimonio o la falta de incremento en la productividad del patrimonio neto que se deja de disfrutar por la víctima del daño (Espinoza, 2015).

El daño extra-patrimonial, según Fernández, M.G. (2015) es una afectación a los intereses merecedores de protección jurídica de los sujetos de derecho (persona humana, concebido, persona jurídica, entre otros), esto se expresa en una afectación a sus derechos fundamentales, valores e integridad, donde el ordenamiento jurídico reacciona a través de su defensa mediante la responsabilidad civil; en este tipo de daño, según la doctrina, encontramos al daño a la persona, el daño moral y el daño no patrimonial residual.

El daño a la persona, es un daño que afecta a la persona humana como ente psicosomático, como una lesión a sus derechos fundamentales, esto es, vida, integridad física, la salud, a su libre desarrollo, entre otros; asimismo, se ha precisado que se caracteriza por ser un daño duradero o transitorio, y, como regla general, que sus consecuencias pueden tener valuación económica (Fernández, M.G., 2015). Asimismo, este daño posee su reconocimiento legal en el artículo 1985 del Código Civil peruano.

El daño moral, reconocido a nivel legal en los artículos 1322 y 1985 del Código Civil, es definido como la angustia o sufrimiento físico o moral, que afectan a la víctima, pero que se caracterizan por tener efectos transitorios

(Espinoza, 2015). Asimismo, precisa Fernández, M.G. (2015) es un sub tipo de daño a la persona que se caracteriza por: i) afectar solo la esfera interna de un sujeto; ii) es de naturaleza temporal; y, iii) posee una liquidación pecuniaria estimable conforme al artículo 1332 del Código Civil.

Por último, si bien es cierto a nivel legal solo se ha reconocido la existencia (como daño no patrimonial) del daño a la persona (art. 1985 del Código Civil) y del daño moral (art. 1332 y 1985), la doctrina sugiera la existencia de un daño no patrimonial residual, debido a que el daño a la persona y el daño moral solo protegen a la persona humana, pero este no es el único sujeto de derecho protegido por nuestro ordenamiento jurídico, por ende el daño no patrimonial residual seria la categoría de daño resarcible a todos los sujetos de derecho que no son la persona humana (Fernández, M.G. 2015).

C) El nexo causal

Añade Tantaleán (2019) que este elemento de la responsabilidad civil, requiere para su configuración, que entre el hecho ilícito y el daño causado exista un nexo, una unión, una correspondencia, que nos permita apreciar que determinado evento es el que ha propiciado la consecuencia del daño. Asimismo, en el Código Civil peruano este elemento de la responsabilidad civil se estudia a la luz dos teorías: las individualizadoras y las generalizadoras.

En las teorías individualizadoras del nexo causal, encontramos a la teoría de la causa próxima, la cual requiere que el hecho ilícito sea la causa más cerca para la producción del daño; esta corriente ha sido acogida en el supuesto de la responsabilidad civil contractual prevista en el artículo 1321 del Código Civil peruano (Tantaleán, 2019).

En las teorías generalizadoras del nexo causal, encontramos a la teoría de la causa adecuada, la cual requiere que el hecho ilícito haya sido idóneo para generar un resultado dañoso inevitable (Espinoza, 2002). Para Tantaleán (2019), esta teoría se basa en un análisis probabilístico, apreciando los hechos desde su regular ocurrencia, realizando un estudio

de las condiciones intervinientes (en el hecho) que se realiza en abstracción y generalización, que luego nos ayudara a conocer cuál es la causa adecuada o definitiva del evento dañoso. Esta es la teoría que ha sido adoptada en materia de responsabilidad civil extracontractual conforme lo prevé el artículo 1985 del Código Civil.

D) El factor de atribución

Buendía (2014) añade que son el “justificativo teórico del traspaso del peso económico del daño de la víctima al responsable” (p. 53).

Por su parte, para Tantaleán (2019) son “el fundamento del deber de indemnizar en un supuesto de responsabilidad civil” (p. 39). Agrega el autor, que el factor de atribución distingue al agente que responde por los daños ocasionados a la víctima e identifica el título por el cual responderá (Tantaleán, 2019).

Los criterios de imputación han ido variando a lo largo de la historia, en un comienzo estuvo la culpa –y dentro de ella el dolo-, luego apareció la teoría del riesgo; posteriormente se ha considerado a la garantía, la equidad, entre otros (Gálvez, 2016).

La doctrina ha clasificado a los factores de atribución en subjetivos y objetivos; los primeros, serían el dolo y la culpa; los segundos, serían el riesgo, garantía, abuso de derecho y equidad.

La culpa, es un factor de atribución subjetivo que requiere que el individuo actúe contrariamente a un patrón de conducta, el cual se puede clasificar en cuatro supuestos: imprudencia, negligencia, impericia; el primero, requiere que el agente que deba alcanzar un objetivo incurra en un exceso, y por tanto causa un daño; el segundo, requiere que el agente que deba alcanzar un objetivo incurra en un defecto de acción, esto es, que al no realizar las acciones adecuadas para prevenir el daño, este se produjo; tercero, requiere que el agente realice una labor en la cual no es experto y, eventualmente, genera un daño a otro (Tantaleán, 2019).

El dolo, es un factor de atribución subjetivo que requiere el conocimiento y voluntad del agente al momento de ocasionar un daño a la víctima; en

materia civil, se utilizan diversos términos para saber si nos encontramos en un supuesto de dolo, tales como: mala fe, deliberadamente, entre otros (Tantaleán, 2019). .

Ambos criterios de imputación han sido reconocidos legalmente en la responsabilidad civil contractual (art. 1332 del Código Civil) y la responsabilidad civil extracontractual (art. 1969 del Código Civil).

Por otro lado, según Tantaleán (2019) entre los factores e atribución objetivos, que prescindan de cualquier análisis de aspectos subjetivos del agresor; entonces, su fundamento se desprende de un mandato legal.

Asimismo, en este factor de atribución, encontramos al riesgo, por el cual se otorgara un resarcimiento a la víctima si es que el agente causa un daño por la utilización de un bien riesgoso o peligroso, o por el ejercicio de una actividad riesgosa o peligrosa, este supuesto ha sido recogido en el art. 1970 del Código Civil peruano (Tantaleán, 2019).

Por su parte, Campos (2019) sostiene que la teoría del riesgo se basa en que "(...) quien con su actividad crea condiciones de riesgo o peligro debe soportar las circunstancias adversas que se generen" (p. 250).

Se expresa que la garantía es aquel factor de atribución en el cual se le imputa la reparación del daño a un sujeto distinto al que lo ha ocasionado (Tantaleán, 2019). Según Gálvez (2016) con este factor de atribución se les imputa responsabilidad al propietario, empleador o el representante legal de personas a las que tiene bajo su cuidado.

Por último, tenemos al factor de atribución objetivo de abuso de derecho y equidad; el primero, se basa que ante el ejercicio u omisión abusivo de un derecho procede una pretensión indemnizatoria, conforme se ha previsto en el artículo II del Título Preliminar del Código Civil peruano; el segundo, requiere la existencia del daño, empero, que sea imposible establecer el monto resarcitorio, sea por que no es posible establecer la cuantificación del daño, sea porque el primero en ser llamado es insolvente (Tantaleán, 2019).

2.1.2.7. Responsabilidad civil por accidentes de tránsito

Para Espinoza (2019) se deben delimitar tres aspectos en el supuesto de responsabilidad por daños ocasionados por accidentes de tránsito; primero, se trata de una responsabilidad objetiva; segundo, a pesar de que se trate de un aplicar factor de atribución objetivo, no soslaya la existencia de la culpa, la cual será de utilidad al momento de la cuantificación de los daños; tercero, se utiliza la normativa especial, esto es la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, Ley N.º 27181 (o en sus siglas LGTTT) y su Reglamento (Decreto Supremo N.º 049-2000-MTC) y por mediante la interpretación sistemática con normas de responsabilidad extracontractual en el Código Civil.

Por su parte, Merino (2010) sostiene que la legislación especial de responsabilidad por daños ocasionados en accidentes de tránsito se desarrolla una responsabilidad civil objetiva y una responsabilidad solidaria entre el conductor, el propietario del vehículo y, de ser el caso, el prestador del servicio terrestre, además, del seguro obligatorio contra accidentes de tránsito, a fin de velar por la protección de la víctima, sea un pasajero en el vehículo, sea un tercero no pasajero.

2.1.3. Posturas teóricas de la responsabilidad civil de la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito

En este apartado se han seleccionado las diversas teorías que en la doctrina fundamentan la aplicación normativa de la responsabilidad civil de la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito, es pertinente para ello tener en cuenta las normas de igual jerarquía legal que han creado este conflicto interpretativo:

El Código Civil peruano, que en su art. 1970, indica: “Aquel que mediante un bien riesgoso o peligroso o, por el ejercicio de una actividad riesgosa o peligrosa, causa un daño a otro, está obligado a repararlo”. (Código Civil, 1984, art. 1970).

Luego, la LAF, que en su art. 6, indica:

Los bienes materia de arrendamiento financiero deberán ser cubiertos mediante pólizas contra riesgos susceptibles de afectarlos o destruirlos. Es derecho irrenunciable de la locadora fijar las condiciones mínimas de dicho seguro. La arrendataria es responsable del daño que pueda causar el bien, desde el momento que lo recibe de la locadora. (Decreto Legislativo N° 299, 1984, art. 6).

Finalmente, la LGTTT, que en su art. 29, indica:

La responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito causados por vehículos automotores es objetiva, de conformidad con lo establecido en el Código Civil. El conductor, el propietario del vehículo y, de ser el caso, el prestador del servicio de transporte terrestre son solidariamente responsables por los daños y perjuicios causados. (Ley 27181, 1999, art. 29).

Es conveniente desarrollar las posturas teóricas (a favor, en contra e intermedias) acerca de la responsabilidad civil de la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito.

2.1.3.1. Posturas teóricas a favor

A) El principio de especialidad determina que prime el artículo 29 de LGTTT sobre la regulación normativa del artículo 6 de la LAF

Recordemos que el principio de especialidad se aplica cuando "(...) un precepto de contenido especial prima sobre el de mero criterio general" (Tribunal Constitucional, N°047- 2004-AI/TC, 2004).

Según Luján, (2018) afirma que la responsabilidad civil de las empresas de leasing propietarias del bien objeto del contrato de leasing que causa daños, estaría regulada en una norma especial o específica, como es el caso del artículo 6 de la LAF, lo que implica que se cierre el marco de aplicación genérico de otras normas (tal como sucede con la norma contenida en el art. 1970 del Código Civil peruano), por ello, la empresa de leasing financiero posee eximentes de responsabilidad civil por los daños que se causen con los bienes (en sentido amplio del término) en el marco

de la ejecución del contrato de leasing, empero, en el caso del artículo 29 de la LGTTT, posee una regulación específica en casos de responsabilidad civil por accidentes de tránsito.

Para Luján (2018) el operador jurídico debe entender que cuando se generan daños por accidentes de tránsito vehicular, es un dato fáctico que posee su dato normativo específico, frente a ello, si se diera paso, para que se aplicara una ley distinta como la LAF (donde el supuesto de hecho no se adecua por ser más genérico), no se le podría admitir, porque sencillamente ya existe una ley especial que se encarga de imputar la responsabilidad por daños en accidentes automovilísticos (como es el caso de la LGTTT).

Así pues, Luján (2018) establece que solo existe una supuesta contradicción entre, el multicitado artículo 6 de la LAF y el artículo 29 de la LGTTT; la primera, exime al arrendador financiero de cargar con la obligación resarcitoria a favor de la víctima debido a los daños que ocasione su arrendatario con la utilización del bien que es objeto del contrato de leasing, mientras que, la segunda, considera responsable solidario al propietario del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito.

En el leasing financiero, el arrendador financiero conserva la propiedad durante toda la ejecución del contrato hasta que se ejercite –si es voluntad del arrendatario- la opción de compra, mientras que, el arrendatario conserva su uso, por ello, el simple hecho de que el arrendador conserve aún la calidad de propietario legal del bien, es suficiente para sustentar su responsabilidad solidaria según la literalidad de la norma contenida en el art. 29 de la LGTTT, esto es, que deviene en responsable solidario si es que el vehículo de su propiedad legal causa daños en accidentes de tránsito (Luján, 2018).

En el marco de la LAF, el objeto del contrato no puede ser únicamente un vehículo, puesto que, el bien objeto del contrato puede abarcar innumerables tipos de bienes: barcos, aviones vehículos, inmuebles, marcas, entre otros; por ello se dice que tiene un alcance más genérico; en

efecto, la lógica del dato normativo que aparece diseñado en la LAF, obedece a eximir de responsabilidad civil a la empresa de leasing, no solo en casos de daños causados por vehículos de su propiedad, sino, más bien, de todos los bienes en general que sean objeto del contrato (Luján, 2018).

Ciertamente, al tener una norma que exime de responsabilidad civil a la empresa de leasing propietaria de bienes (en sentido genérico) cuya utilización por parte de su arrendatario cause daños a terceros y, por otro lado, una norma diseñada por el legislador para atender los casos de responsabilidad civil por accidentes de tránsito donde hace recaer la obligación resarcitoria del daño al propietario de un vehículo, en tal sentido el escenario donde se debe evaluar la responsabilidad civil de la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito, no se adecua dentro del artículo 6 de la LAF, sino, más bien, dentro del artículo 29 de la LGTTT al ser esta más específica (Luján, 2018).

Se adhiere a esta postura Medina (2018) al mencionar que la empresa de leasing podrá cumplir con una obligación resarcitoria derivada de responsabilidad civil extracontractual por daños ocasionados a terceros con un bien objeto de un contrato de leasing financiero, sí y solo sí el bien objeto del contrato es uno de tipo vehicular, conforme a la norma contenida en el art. 29 de la LGTTT.

Asimismo, la norma establecida en el artículo 29 de la LGTTT no sólo se respalda en tener un supuesto de hecho mucho más específico que el artículo 6 de la LAF, sino, también, al poseer una norma que establece una responsabilidad de tipo solidaria entre el conductor, el propietario y, de ser el caso, el prestador del servicio de transporte terrestre. Por ello, teniendo en cuenta que la solidaridad no se presume, sino, más bien, debe ser expresa por convenio o ley, según lo establece el art. 1183 del Código Civil peruano, al indicar: “La solidaridad no se presume. Solo la ley o el título de la obligación la establecen de forma expresa” (Código Civil, 1984, art. 1183).

En consecuencia, difícilmente puede tener una interpretación distinta, es decir no puede tener una interpretación contra legem (esto es, una interpretación contraria a la ley) encaminando a la norma contra un fin distinto para el cual fue establecida por el legislador, porque según Castillo (2013) no se puede arribar a una conclusión de que una obligación solidaria parezca serlo o deba entenderse como tal, mediante la utilización de algún procedimiento de interpretación jurídica; en efecto, si la legislación civil teniendo en cuenta que es grave tener la condición de codeudor de una obligación solidaria a circunscrito, restringido, cercado la interpretación de las normas legales y contratos (respecto a la solidaridad pasiva) al procedimiento de interpretación jurídica literal.

B) El principio de cronología determina que prime el artículo 29 de LGTTT sobre la regulación normativa del artículo 6 de la LAF

Asimismo, otro principio aplicable al tema objeto de estudio, sería el principio de cronología. Este se aplica cuando "(...) dos normas del mismo nivel tienen mandatos contradictorios o alternativos, primará la de ulterior vigencia en el tiempo. Dicho concepto se sustenta en el artículo 103° de la Constitución (...)" (Tribunal Constitucional, N° 047- 2004-AI/TC, 2004).

Si se aplicará el criterio de cronología tendríamos que la norma que contiene el artículo 29 de la LGTTT, publicada en el año de 1999, prevalecerá sobre la norma contenida en el artículo 6 de la LAF, publicada en el año de 1984, por tratarse de dos normas del mismo nivel, pero por una cuestión de posterioridad, primaría la norma posterior como lo es la LGTTT a una norma anterior, como lo es, la LAF (Geldres, 2019).

C) El principio de relatividad contractual determina la aplicación del artículo 29 de LGTTT sobre el artículo 6 de la LAF

Conforme a lo prescrito en el primer párrafo del art. 1361 del Código Civil "los contratos son obligatorios en cuanto se haya expresado en ellos" (Código Civil, 1984, art. 1361). Por otro lado, en el art. 1363 del Código Civil se regula para quienes son obligatorios los efectos del contrato, al indicarse que: "los contratos sólo producen efectos entre las partes que los otorgan" (Código Civil, 1984, art. 1363). En virtud de ello, el ordenamiento

jurídico ha establecido que quienes no participan en el contrato, entiéndase a los terceros, no tienen el deber de cumplir las reglas consignadas en un contrato, esto es, supeditarse a ellas, porque no tuvieron una intervención en la relación contractual (Medina, 2018).

Según Díez-Picazo (2007) si la autonomía privada se basa en dictar preceptos que regirán en la propia esfera jurídica, al realizar un contrato en el cual sus efectos regirán la esfera jurídica de un tercero, no estaría dentro de la autonomía privada otorgada por el ordenamiento, sino, se trataría de un ejercicio que sobrepasa este concepto, al invadir la esfera jurídica de un tercero.

Para De La Puente (2017) los efectos del contrato se clasifican directos e indirectos, los cuales significan:

- Directos: estos efectos se basan en todos los derechos y obligaciones que se encuentran en el acuerdo contractual y, por tanto, son aquellos que recaen, necesariamente, en las partes que intervinieron en él.
- Indirectos: estos efectos nacen posteriormente a los efectos directos del contrato, debido al reconocimiento que efectúan los terceros de la nueva situación jurídica originada por el contrato.

Esta distinción de los efectos del contrato puede ser entendida, a partir del siguiente ejemplo:

- A vende a B un automóvil, bien que C desea adquirir.
- El efecto directo del contrato de compraventa es la transferencia de propiedad del automóvil que realiza A en favor B.
- El efecto indirecto sería el reconocimiento que efectúa C sobre B como el nuevo propietario del automóvil.
- Si C desea adquirir el automóvil tendrá que dirigirse, ya no con A, sino a B por ser este el nuevo propietario del bien.

En ese sentido, “el “principio de relatividad del contrato” opera únicamente en el primer tipo de efectos, esto es, en los efectos directos del contrato” (Medina, 2018, p. 85).

El principio de la relatividad contractual, según Roppo (2009) posee un triple significado: i) el contrato solo puede imponer obligaciones a las partes que intervienen en él, por ende, no puede hacerlo respecto a terceros; ii) el contrato no puede restarle ningún derecho a los terceros; y, finalmente, iii) el contrato no puede impedir a un tercero adquirir derechos.

Por tanto, para Medina (2018) en virtud de un contrato no se podrá en nuestro sistema jurídico: eliminar un derecho de real o de crédito cuya titularidad recae en un tercero o limitar la adquisición de tales derechos por parte de un tercero, ya que este último no tiene ninguna intervención. Como en el ejemplo anterior de la compraventa del automóvil entre A y B, en donde C es el tercero al cual el contrato no puede eliminar sus derechos y, menos aún, fungir de barrera para que C adquiera derechos.

Estas ideas nos ayudarán a evaluar si realmente en los acuerdos que adoptan las partes en el contrato de leasing financiero se les resta derechos a favor de los terceros ajenos a tal contrato.

Se pregunta Medina (2018) ¿se puede obligar a la víctima a obedecer la norma contenida en el art. 6 de la LAF? ¿Su cumplimiento no sería contrario al principio de relatividad contractual reconocido legalmente por el Código Civil peruano? Según este autor, si se puede obligar a la víctima y su cumplimiento no sería contrario a tal principio según el supuesto contemplado en el art. 6 de la LAF.

Para desarrollar las respuestas a estas interrogantes se utiliza la estructura diseñada por Roppo (2009), ya que como precisamos anteriormente, se va en contra de lo establecido del principio de relatividad contractual, cuando: i) se hace recaer una obligación contractual al tercero ajeno a la relación contractual; ii) se le resta un derecho al tercero en su esfera jurídica que es ajena a la relación contractual; y, finalmente, iii) se impide al tercero que adquiera derechos en virtud de la limitación establecida en el contrato.

En base a ello, Medina (2018) se realiza las siguientes preguntas: “i) ¿Qué deber contractual se le está imponiendo al tercero damnificado?; ii) ¿Qué derecho se le resta al tercero damnificado?; y, iii) ¿Qué límites se le impone al tercero víctima del daño para que adquiriera un derecho?” (p. 87). Desarrollaremos las respuestas a tales interrogantes en el marco de la norma contenida en el art. 6 de la LAF.

Respecto a la primera cuestión, ningún deber se le impone a la víctima o tercero. La norma contenida en el art. 6 de la LAF describe un supuesto de hecho genérico de responsabilidad civil. Pues si el daño es producto de la utilización del bien por la arrendataria, es lógico y legal, que ella sea quien asuma la responsabilidad, incluso esta es una norma de tipo especial frente a una norma de tipo general como la prevista en el art. 1970 del Código Civil, donde se consagra el criterio de imputación del riesgo y, además, donde ordena la obligación resarcitoria por los daños al sujeto que los ocasiona, lo que es acorde con el supuesto previsto en el art. 6 de la LAF (Medina, 2018).

Respecto a la segunda cuestión, ningún derecho se le resta a la víctima del daño. La norma contenida en el art. 6 de la LAF no prescribe que la víctima pierda su derecho al resarcimiento proveniente del hecho generador del daño, sino, más bien, que quien se hará cargo de los daños que pueda causar el bien será exclusivamente la arrendataria y no la empresa de leasing financiero (Medina, 2018).

Respecto a la tercera cuestión, ninguna barrera se le impone a la víctima del daño para adquirir un determinado derecho. La norma contenida en el art. 6 de la LAF no es una barrera para que la víctima acceda al resarcimiento, sólo establece que la víctima de los daños podrá dirigirse vía tutela resarcitoria únicamente contra la arrendataria, por ser quien utiliza el bien (Medina, 2018).

En efecto, el eximir a la empresa de leasing propietaria del bien que causa daños no vulnera el principio de relatividad contractual, puesto que como se ha desarrollado no se impone alguna obligación nacida del contrato y,

menos aún, resta ni limita derechos a la víctima. Por ello, la víctima del daño ocasionado por un bien dado en leasing financiero sólo podrá dirigirse contra el arrendatario y no contra la empresa de leasing propietaria del bien.

Empero, según Medina (2018) la regla general en el caso de la eximente de responsabilidad civil de la empresa de leasing propietaria de los bienes que causen daños, tiene su excepción.

Con ello, se quiere decir, que existen supuestos concretos donde si se admite la responsabilidad civil de la empresa de leasing financiero y, por ende, si se le exime de responsabilidad se vulneraría el principio de relatividad contractual, por ello, se pone el ejemplo de los accidentes de tránsito, donde la víctima del daño plantea su pretensión resarcitoria contra la empresa de leasing, debido a que los daños causados por bien objeto de leasing financiero es un bien de tipo vehicular-automotor. Aquí se vulnera el principio de relatividad contractual debido a que la norma contenida en el art. 29 de la LGTTT, indica que en un supuesto de responsabilidad civil por accidentes de tránsito ocasionados por un vehículo, el propietario del vehículo, el conductor y, de ser el caso, el prestador del servicio de transporte terrestre son solidariamente responsables por los daños y perjuicios causados (Medina, 2018).

La norma contenida en el art. 29 de la LGTTT indica expresamente que la víctima del daño podrá ejercer su pretensión resarcitoria contra el propietario del vehículo, el conductor y, de ser el caso, el prestador del servicio de transporte terrestre, por ser considerados responsables solidarios. Este derecho de la víctima a requerir la totalidad del resarcimiento reconocido legalmente en el art. 29 de la LGTTT la autoriza para que instaure un proceso de responsabilidad civil contra una empresa de leasing financiero propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito (Medina, 2018).

Por otro lado, si en un proceso de responsabilidad civil por accidentes de tránsito donde los daños han sido ocasionados por un vehículo objeto de

un contrato de leasing financiero, se llegara a aplicar la norma contenida en el art. 6 de la LAF, a fin de negarle a la víctima su pretensión resarcitoria dirigida a la empresa de leasing, se estaría vulnerando el principio de relatividad contractual al eliminar el derecho al resarcimiento de la víctima, reconocido en el art. 23 de la LGTTT, mediante un contrato de leasing financiero entre la empresa de leasing y su arrendatario, donde la víctima tiene una esfera jurídica ajena a las disposiciones de este contrato, lo que va en contra del principio de relatividad contractual (Medina, 2018).

Finalmente, el escenario de los accidentes de tránsito generados por un vehículo que es objeto de un contrato de leasing financiero, es un supuesto de hecho distinto al contemplado en el art. 6 de la LAF. Cabe decir que la norma contenida en el art. 6 de LAF se integra en todo contrato de leasing financiero, empero no se puede aplicar en los casos donde la víctima solicita la totalidad del resarcimiento a la empresa de leasing financiero propietaria del bien que causa daños en accidentes de tránsito en amparo legal del art. 23 de la LGTTT; por ello, negarle su derecho al resarcimiento iría en contra de lo establecido en el art. 1363 del Código Civil peruano que regula el principio de relatividad contractual. Sin embargo, si estamos en presencia de un escenario completamente distinto al regulado en el art. 23 de la LGTTT sería de plena aplicación el escenario contemplado en el art. 6 de la LAF (Medina, 2018).

D) El Principio de obligatoriedad contractual determina la aplicación del artículo 29 de LGTTT sobre el artículo 6 de la LAF

En nuestro ordenamiento jurídico este principio ha sido recogido en el art. 1361 del Código Civil, donde se indica: “Los contratos son obligatorios en cuanto se haya expresado en ellos (...)” (Código Civil, 1984, art. 1361).

Por otro lado, como se ha visto la norma contenida en el art. 6 de la LAF, dispone que los daños derivados por el uso del bien sean asumidos únicamente por el arrendatario financiero, porque al tener la calidad de poseionario del bien puede decidir cómo lo utilizará y, asimismo, evaluar los riesgos que puede generar al hacerlo, además, la empresa de leasing tiene el derecho de exigirle al arrendatario a que contrate un seguro, a fin

de que sea un complemento a la obligación legal que tiene el arrendatario para asumir los costos del daño que pueda ocasionar el bien materia de leasing, esto es así, debido a la lógica del financiamiento que se persigue en aquel tipo contractual (Beltrán, 2018).

Pues bien, fundamentando esta postura desde el principio de obligatoriedad o vinculatoriedad del contrato, se encuentra Beltrán (2018) quien ha sostenido que la lógica que se maneja en la norma contenida en el art. 6 de la LAF, esto es, la eximente de responsabilidad civil de la empresa de leasing (propietaria), norma que además se integra generalmente en todos los contratos de leasing financiero, solo se puede referir a una consecuencia a nivel inter partes del contrato, esto es así, porque su contenido contractual no puede tener una aplicación extra partes, es decir no resulta oponible a las víctimas de un accidente de tránsito, las cuales son terceros a la relación jurídica que se origina en un contrato de leasing financiero en el marco legal de la LAF.

Beltrán (2018) indica que en el marco legal de la LGTTT, se regula, no solo en un contexto general la circulación de vehículos a nivel nacional, sino, también, un contexto específico, esto es, los daños causados a terceros en accidentes de tránsito y, en ella, se indica de forma literal que el conductor, el propietario del vehículo y la compañía aseguradora son solidariamente responsables del daño que pueda causar el vehículo. En nuestro tema objeto de estudio: el propietario sería la empresa de leasing financiero y, por otro lado, la empresa aseguradora y el conductor (que en el contrato de leasing financiero corresponderían al arrendatario financiero, que como persona natural o jurídica, es el usuario del bien objeto de tal contrato); asimismo, la víctima del daño puede hacer valer su derecho al resarcimiento, de forma indistinta, a cualquiera de los sujetos indicados en este supuesto específico del art. 29 de la LGTTT.

Para Beltrán (2018) la empresa de leasing es responsable solidario junto al conductor del vehículo y, si existe, la empresa aseguradora (que corresponde al arrendatario financiero usuario del bien), porque a la víctima (que es un tercero ajeno a la relación contractual) no puede serle oponible

el contrato de leasing (porque es un contrato de contenido inter partes), donde solo hace asumir a la arrendataria el costo de los daños ocasionados y no, como debería ser, al conductor, la empresa aseguradora (si existe) y la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito.

Esta posición teórica, parte de que los contratos son expresión de autonomía privada y, es indudable, que su cumplimiento es obligatorio para las partes, tal como ha sido previsto en el ya citado primer párrafo del art. 1361 del Código Civil donde se indica: “Los contratos son obligatorios en cuanto se haya expresado en ellos” (Código Civil, 1984, art. 1361). Además, las estipulaciones que se insertan en el contrato sólo vincula a las partes contratantes en su propia esfera jurídica y no a terceros ajenos al contrato (Beltrán, 2018).

Espinoza (2016) comentando la jurisprudencia de responsabilidad civil de la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito, sostiene que, al argumentar, por un lado, que el artículo 6 de la LAF está destinado a regular la relación jurídica contractual (inter-partes) entre la empresa de leasing y la arrendataria y, por otro lado, que el artículo 29 de la LGTTT regula un supuesto de responsabilidad civil extra-obligacional, frente al tercero (víctima del daño), se utiliza un razonamiento que califica como sugestivo, empero, que puede traer algunas consecuencias, tales como elevar el costo del leasing vehicular en perjuicio de la arrendataria del contrato de leasing; asimismo, afirma que si se hace responsable civil a la empresa de leasing propietaria del vehículo mediante este razonamiento, no se evita que pueda iniciar una acción de regreso contra la arrendataria (debido a lo pagado como monto resarcitorio a favor de la víctima del daño) en virtud del artículo 6 de la LAF.

E) La responsabilidad solidaria del propietario según el artículo 29 de la LGTTT

Para Osterling y Castillo (2006) la solidaridad, en el rubro de responsabilidad civil extracontractual, cumple una relevante función en el ámbito social y jurídico, esto es: “una (...) garantía para la víctima, que

podrá ejercer su derecho a ser indemnizada contra cualquiera de los responsables solidarios, o contra todos juntos si lo prefiere, disminuyendo de esa forma los riesgos de que su interés no sea satisfecho” (p. 921).

Asimismo, enfatizan que en la producción de un accidente de tránsito, donde se cumplan los elementos para que nazca la obligación de resarcir el daño, el causante del daño, generalmente, no se identifica con el propietario legal del vehículo (Osterling y Castillo, 2006). En consecuencia, existen dos posibilidades para aplicar la solidaridad pasiva entre el propietario del vehículo y el causante del daño; la primera, que se mantenga una relación de dependencia entre el propietario del vehículo y causante del daño, por lo cual la norma aplicable sería el artículo 1981 del Código Civil, en consecuencia el propietario sería solidario pasivo frente a la víctima del daño, asumiendo el deber de resarcir los daños con el conductor del vehículo; la segunda, sugiere la existencia de una obligación solidaria que nace por los daños causados en un accidente de tránsito, entre el propietario del vehículo y un tercero no dependiente. Por tercero no dependiente se entiende aquel que mantiene el vehículo del propietario, no por una relación de subordinación como en el primer caso, sino, más bien, por medio de un título legal (tal es el caso, de un contrato de arrendamiento) o porque lo utiliza sin el consentimiento del propietario (Osterling y Castillo, 2006).

Según los autores, respecto a la segunda posibilidad, el fundamento de la responsabilidad solidaria de tipo pasiva en accidentes de tránsito, entre el propietario del vehículo y un tercero no dependiente (causante del daño), se encuentra en que el “hecho de que es propietario de un bien que se caracteriza por ser riesgoso” y “(...) lo que se busca es brindar mayor protección a la víctima” (Osterling y Castillo, 2006, p. 924).

Por tanto, para que opere en supuesto de accidentes de tránsito la responsabilidad civil solidaria del propietario del vehículo junto al causante del daño (conductor), sea que se trate de un dependiente o de un tercero, el propietario podrá repetir lo pagado a la víctima del daño, contra el dependiente o tercero que utilizaba su vehículo, debido a que es este

sujeto el causante directo del daño y no el propietario del vehículo (Osterling y Castillo, 2006).

F) Responsabilidad por riesgo de la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito

Uribe (2004) añade que en un supuesto de responsabilidad civil por daños causados por un vehículo objeto de un contrato de leasing, son diversos los sujetos que crean el riesgo, esto es: el conductor, la empresa de leasing-propietaria y la empresa de transporte; primero, el conductor es el responsable directo del daño y que puede lucrar por la actividad que ejerce; segundo, la empresa de leasing propietaria del vehículo puede imponer determinadas condiciones a su contraparte del contrato y además lucra de su actividad; tercero, la empresa de transporte, organiza, controla y dirige la prestación del servicio de transporte y además lucra de su actividad; entonces, lo que se observa es que en la responsabilidad civil derivada de los daños ocasionados por el vehículo objeto del contrato de leasing existe, sea un engranaje, sea una interdependencia, entre todos los sujetos (conductor, empresa de leasing propietaria y empresa de transporte), todos obtienen beneficios económicos y, con ello, existe una alta probabilidad (riesgo) de que se ocasione un daño a un tercero debido a un accidente de tránsito por su actuar conjunto.

En consecuencia, el riesgo no es creado solo por el conductor, sino, más bien, por la acción interdependiente de: el conductor (sin conductor no circulan vehículos), la empresa de transporte (sin la empresa de transporte no puede operar la prestación de aquel servicio) y la empresa de leasing propietaria del vehículo (sin la empresa de leasing no se podría obtener el financiamiento para la utilización de vehículos a favor de la empresa de transporte y, además, sin la empresa de transporte y el conductor, la empresa de leasing no podría realizar sus operaciones de leasing vehicular) (Uribe, 2004).

G) Responsabilidad civil del propietario del vehículo por el factor de atribución de garantía de la reparación

Gálvez (2016) añade que, en un supuesto de responsabilidad civil, no solo puede asumir las consecuencias del daño el responsable directo, sino también, el responsable indirecto debido a que mantiene, con el primero, una conexión especial, sea por una relación de dependencia, de cuidado, o, incluso, por tener la titularidad de un bien que el agente directo utiliza, tal es el ejemplo de los sujetos que tienen la calidad de propietarios del vehículo que en su utilización por el agente directo causa daños a terceros.

Según Gálvez (2016) el fundamento de que estos sujetos asuman la responsabilidad por el hecho de otro, se perfila desde que el ordenamiento jurídico busca proteger aquellos intereses o bienes que la sociedad necesita, en consecuencia, se vale de diversos mecanismos de protección, entre ellos, la responsabilidad civil, que posee una función de reparación de los daños.

Por ello, se afirma que cuando el causante del daño no está en posibilidades de asumir el costo del daño, se le impone legalmente a determinados sujetos la condición de garantes para que asuman la reparación del daño, esto es, que mediante la obligación solidaria responderán de forma conjunta con el agente directo del daño (Gálvez, 2016).

En efecto, la garantía es un factor de atribución objetivo de responsabilidad civil, el cual ha sido establecido en las coordinadas legislativas de la LGTTT (Ley N° 27181 y su Reglamento el D.S. N° 024-2002- MTC) donde se indica que en casos de accidentes de tránsito la responsabilidad civil del conductor, propietario del vehículo y prestador del servicio se basará en un criterio objetivo de imputación; entonces, no es necesario acreditar la culpa del agente directo que causó el daño y, menos aún, del tercero que posee una vinculación especial con el agente directo (Gálvez, 2016).

Por ello, se afirma en la doctrina que esta nueva manera de ver a la responsabilidad civil (bajo el criterio de imputación de garantía) se fundamenta “en la necesidad de garantizar a los terceros por la acción eventualmente dañosa de las personas que actúan en el interés de otros”;

asimismo, otro fundamento sería que los obligados solidarios contarían “con mecanismos eficientes para lograr el reembolso de parte del obligado directo” (Gálvez, 2016, p. 148).

Por su parte, De Ángel Yágüez (citado por Gálvez, 2016) sostiene que “(...) ahora es habitual usar la palabra “garantía”, en vez de responsabilidad aunque cierto es que este nuevo modo de hablar tiene mucho que ver con las fórmulas de socialización de los riesgos de nuestros tiempos” (p. 148).

En el supuesto de responsabilidad civil del propietario no conductor del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito, es decir, cuando este permite su utilización a un tercero, al propietario se le imputa responsabilidad civil por el factor de atribución de garantía, basado en su sola vinculación jurídica con el bien y, además, en haber permitido al tercero la utilización del bien, esto es, que el propietario del vehículo haya dado su autorización, sea expresa, sea tacita al tercero para su utilización, si falta este requisito, el propietario no resultara responsable de los daños que haya ocasionado su vehículo; también se agrega, que no será necesario evaluar la culpa del agente directo o del garante de la reparación para establecer su responsabilidad (Gálvez, 2016).

Añade Gálvez (2016) que el criterio de imputación objetivo conocido como garantía de reparación del daño descansa sobre el principio de la solidaridad, el cual es una figura que sirve para sustentar la responsabilidad conjunta entre el causante directo y el propietario del bien que ocasiona daños a terceros.

En la experiencia jurídica nacional se ha reconocido (a nivel jurisprudencial) que la responsabilidad civil del propietario del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito se fundamenta en el criterio de imputación de garantía, tal como se ha sostenido en el emblemático caso de accidente de tránsito de Joao Ivo Dutra Camargo, donde se fijó a favor de sus deudos por el 28° Juzgado Especializado en lo Penal de la Corte Superior de Justicia de Lima la suma de ciento cincuenta mil nuevos soles como reparación civil que abonaría el conductor con el tercero civilmente

responsable, esto es, la Empresa de Transportes Orión Urbanus S.A. (Corte Superior de Justicia de Lima, 28° Juzgado Especializado en lo Penal, Exp. N° 18707-2011, 2012). Empero, en apelación la Primera Sala Penal para procesos con reos en cárcel elevó el monto indemnizatorio a un millón de nuevos soles que deberían pagar los solidariamente responsables (Corte Superior de Justicia de Lima, Primera Sala Penal Para Procesos Con Reos en Cárcel, Exp. N° 18707-11, 2012). En este caso histórico, se estableció que la responsabilidad civil del propietario del vehículo se fundamentaba en:

(...) se comprenden como responsables a terceros no causantes, a efectos de garantizar el pago de la reparación, y en razón a que estos mantienen una especial vinculación con el causante o con el bien con el que se ha causado el daño". En ese sentido, como quiera que en ciertos casos el obligado directo o causante del daño, no se encuentra en la posibilidad material de correr con el costo del mismo, y dado que la responsabilidad civil se ha creado precisamente para buscar y lograr la reparación de daños, el propio ordenamiento jurídico es el que impone a ciertas personas la calidad de garantes de la reparación de los daños ocasionados por las personas con quienes se encuentran especialmente vinculadas, a los que como en todos los casos de garantía les impone la obligación solidaria de responder conjuntamente con el causante directo (Corte Superior de Justicia de Lima, 28° Juzgado Especializado en lo Penal, Exp. N° 18707-2011, 2012).

H) Responsabilidad civil solidaria por garantía del propietario del vehículo

Esta tesis se sustenta en la unión de varias figuras jurídicas (las obligaciones solidarias, la responsabilidad civil por el hecho ajeno, la obligación de gestión de riesgos de la actividad empresarial y la socialización de los riesgos) de los cuales se desprenden sus fundamentos jurídicos u horizontes interpretativos respecto a la responsabilidad civil solidaria por garantía del propietario del vehículo según las coordenadas

legislativas del artículo 29 de la LGTTT. Figuras jurídicas que pasaremos a desarrollar.

a. La obligación con prestación solidaria

Campos (2019) afirma que en las obligaciones solidarias, se caracterizan por no poderse presumir, por la existencia de varios deudores o varios acreedores (son subjetivamente complejas), por existir una sola prestación (es decir, los acreedores están conjuncionados en uno solo y los deudores del mismo modo), y, finalmente, por basarse en una garantía del deudor al aumentar las posibilidades del cumplimiento de la obligación, esto es, que entre todos los deudores, el acreedor, puede dirigirse, para exigir el cumplimiento de la prestación, a cualquiera de ellos; además, la que representa un aporte para esta tesis es la solidaridad de tipo pasiva, la cual se basa en que todos los deudores están obligados a pagar la deuda a su acreedor, pudiendo este último demandar al más solvente o a todos, posibilitando el cumplimiento de la obligación.

Para Campos (2019) “la solidaridad como garantía de la víctima ha cumplido un importante rol, y ha actuado como una suerte de vehículo que ha llevado más lejos las fronteras de la responsabilidad civil” (p. 248).

Una doctrina atenta, sostiene que en el plano de la responsabilidad civil, mediante la solidaridad de tipo pasiva se consigue potenciar la situación del acreedor, al parecer, a través de una situación de garantía (Diez-Picazo, 1996). Por su parte, Espinoza (2002) menciona que, la solidaridad de tipo pasiva en el plano de la responsabilidad civil, se orienta hacia la protección jurídica de la víctima del daño al garantizarle obtener un resarcimiento integral, evitando hacer frente al riesgo del daño anónimo, insolvencia de los responsables del daño (deudores) y los costos de demandarlos a todos.

En consecuencia, cuando en un accidente de tránsito el agente directo (causante del daño) no sea el propietario del vehículo, este último, será garante del pago del resarcimiento debido a que queda comprendido como responsable solidario por disposición de la ley, esto es, el artículo 29 de la LGTTT.

b. Responsabilidad civil por el hecho ajeno o por garantía

El fenómeno de potenciar la función satisfactoria de la responsabilidad civil, sin importar la atribución causal del daño al agente directo, ha sido advertido por la doctrina peruana y la doctrina italiana; primero, tenemos en la doctrina peruana a Fernández, C. (2015) al indicar que:

el haberse reconocido la centralidad de la persona humana en tanto “sujeto de derecho” permite percibir, en nuestros días, que lo que interesa existencial y jurídicamente no es tanto la determinación de la culpa del agente del daño, o de otros factores o criterios de atribución sino, más bien, atender a la magnitud de las consecuencias del daño ocasionadas a la persona (p. 252).

Por su parte, en la doctrina italiana Corsaro (2000) indica que:

(...) la creciente atención hacia la reparación, con menoscabo hacia el hecho ilícito (favorecida por una legislación especial más copiosa) explica porque la doctrina ya no tiene necesidad –ni ganas- de preguntarse si quien está obligado al resarcimiento es el verdadero autor del ilícito, ni si aquel responde por el hecho ajeno o por el hecho propio (...) todo lo cual constituye un distanciamiento de la moralidad del Derecho (p. 68).

En esa línea de pensamiento, la responsabilidad civil se ha ido extendiendo tanto, llegando a sustentar la reparación de los daños ocasionados por hechos ilícitos ajenos. Para Corsaro (2000) cuando por imposición de la ley se indique que un sujeto debe responder por el hecho ilícito de otro, independientemente de la culpa propia, estaremos en el terreno de la responsabilidad por garantía el hecho ilícito de otro. Según la doctrina este supuesto de responsabilidad explica mejor la responsabilidad civil solidaria del propietario del vehículo según las coordenadas legislativas del artículo 29 de la LGTTT (Campos, 2019).

c. La obligación de gestión de riesgos de la actividad empresarial

Esta figura jurídica, según Campos (2019) solo sería de plena utilidad si es que el propietario del vehículo tuviera una forma empresarial.

Para Campos (2019) esta obligación de gestión de riesgos de la actividad empresarial, no se desarrolla en una vinculación entre el sujeto y el riesgo, es decir que la primera desarrolle un tipo de conducta que ocasione la creación del riesgo, sino, más bien, que esa gestión es debido a su forma empresarial, organizacional, y de control económico que tiene el sujeto (empresa) al desarrollar una actividad que genera riesgos en la sociedad; asimismo, su posición le permite gestionar y minimizar el riesgo, al asignarle cierto valor, y tener acuerdos que logren la compensación de la víctima, a través de mecanismos como el sistema de seguros o el de precios.

A partir de ello, la doctrina sostiene que esta obligación de gestionar los riesgos de su actividad es una hipótesis válida para imputarle al propietario del vehículo (si tiene forma empresarial) un comportamiento culposo; empero, en nuestro país en materia de responsabilidad civil por accidentes de tránsito se maneja un criterio objetivo de responsabilidad, lo que soslaya la aplicación de la culpa; de cualquier modo, esto si resulta valido para fundamentar el castigo (en la cuantificación del daño) mediante la función sancionadora de la responsabilidad civil por la conducta negligente de la indebida gestión de riesgos de la actividad empresarial, de ser el caso, del propietario del vehículo (Campos, 2019).

Por otro lado, una atenta doctrina ha señalado que “(...) los bancos se dedican a gestionar riesgos”, son constantes evaluadores y tomadores de riesgos, los cuales son inherentes a la mayoría de las decisiones que constantemente deben tomar” (...)” (Campos, 2016, p. 215).

Asimismo, se sostiene que en la actividad bancaria los riesgos se presentan junto con su obtención de beneficios, su gestión se hace imprescindible al contar con una capacidad organizativa, técnica y administrativa, esto es, un dominio profesional, lo cual les permite actuar de una manera diligente y anticipar los daños que su actividad podría generar, sea a sus clientes, sea a terceros; entonces, debido a que la actividad bancaria se desenvuelve mediante un dominio profesional, esto es, especializado, donde se cuenta con mayor información que sus

consumidores o terceros, los riesgos se pueden distribuir socialmente o ser asumidos, sea mediante la transferencia del riesgo (como probabilidad de la verificación de los daños) al sistema de precios (remuneración que obtiene los bancos mediante los intereses) o mediante el sistema del seguro, pues debido a su dominio profesional (especialmente su capacidad de organización) están en mejores condiciones que sus clientes y los terceros para anticipar el riesgo que ocasiona daños y adoptar las medidas necesarias para evitarlo o costearlo (si se diera su verificación en la realidad) (Campos, 2016).

Finalmente, se ha sostenido que las empresas del sector bancario (en nuestro caso, las empresas de leasing financiero) “gozan de suficiente capacidad para dominar los riesgos inherentes a su actividad profesional y de precaver los daños que la misma usualmente conlleva” (Campos, 2016, p. 221).

d. La socialización de los riesgos

Para Campos (2019) en la actualidad quien crea un riesgo debe contar con un seguro que cubra los daños, esto es posible para aquellas empresas (en general) que pueden asumirlo como un costo de producción y distribuirlo en la sociedad; entonces, este proceso será conocido como la socialización de los riesgos, esto es, juntando a la responsabilidad civil con el seguro obligatorio o, de una forma indirecta, utilizando criterios de imputación que permitan colocar el costo del daño en aquel sujeto que está en una mejor posición para redistribuirlo en la colectividad, sea bajo el sistema de precios (en los bienes o servicios), sea bajo el sistema del seguro.

En el Perú, el máximo exponente de esta tesis es De Trazegnies (2005) quien luego de observar que, en los riesgos actuales, tales como los accidentes de tránsito, la sociedad no evita la circulación de vehículos porque le generan ventajas económicas y sociales, entonces está dispuesta a soportar la muerte o lesiones de varios de sus miembros, desde esa perspectiva la sociedad debería asumir la responsabilidad desde una forma sistémica; a partir de ello, se gesta la teoría de la distribución social de los daños, esta teoría se basa en que es mejor que diluir el costo

de los daños en la sociedad toda, y que no lo sufra algún sujeto particular; asimismo, se vale de dos mecanismos para transferir todo el peso económico del daño en la víctima a la sociedad, esto es, el sistema de precios y el sistema de seguros.

En este contexto, el sistema de precios, se basa en diluir el costo del daño generado por los bienes o servicios que generan algún riesgo en la sociedad y hacerlo asumir a sus consumidores, los cuales pagarían un precio que comprende una parte del monto de una posible indemnización por los daños; mientras que, el sistema de seguros, sea de tipo voluntario, sea de tipo obligatorio, permite una adecuada transferencia del costo de los daños entre todos los asegurados mediante el pago de las primas (Trazegnies, 2005).

Finalmente, sumado a una función de distribución social de los daños en la responsabilidad civil, agrega De Trazegnies (2015) que si “nuestras sociedades viven dentro de una organización de mercado (...) se debe cargar el pago de la reparación a la parte que esté en mejores condiciones económicas de asumir el costo e ingresarlo a esa red universal de distribución (...) el mercado” (p. 81). Para Bullard (2006) esto último es conocido como la teoría del Deep Pocket o bolsillo profundo, es decir, en la relación intersubjetiva de responsabilidad se hace asumir los costos del daño a la parte que tiene una mayor capacidad económica.

e. Los pilares jurídicos de la responsabilidad civil solidaria por garantía del propietario por el hecho ajeno del conductor

Expresa Campos (2019) que en la doctrina italiana el factor de atribución de garantía se explica mejor por la hipótesis de responsabilidad por hecho ajeno en estricto, donde no se evalúa el análisis subjetivo (diligencia) del sujeto llamado a responder por disposición legal; entonces, se debe prescindir, sea del análisis de culpabilidad, sea del análisis que si el daño existe por una actividad riesgosa del ámbito empresarial o, sea de que existía un control del vehículo por parte del propietario, porque lo relevante para este supuesto de responsabilidad, debido a la necesidad de reparar al

dañado y por razones de equidad, es usar a la solidaridad como un instrumento para la garantía del pago resarcitorio, esto es, que buscar el factor de atribución para justificar la responsabilidad del sujeto no es tan importante, sino, más bien, cumplir con la función satisfactoria de los daños en la víctima mediante la responsabilidad civil frente a los riesgos de insolvencia del agresor o a su sanción por su conducta dañosa.

Añade Campos (2019) que si se trata de una empresa propietaria del vehículo, su capacidad de organización hace posible que distribuya el costo de los daños ordinarios en la sociedad actual, que busca obtener ventajas del transporte terrestre, entre todos los consumidores y, además, su capacidad económica la hace más solvente para soportar el peso económico del daño generado en la víctima.

La reparación del daño causado a la víctima es lo que motiva la existencia de la garantía, incluso cuando el autor anónimo (dañante desconocido) surge en las hipótesis de responsabilidad civil por accidentes de tránsito, la garantía le hace frente, mediante el vehículo de la solidaridad, haciendo responsable, sea al propietario del vehículo, sea a la empresa de transportes (Campos, 2019).

Para Campos (2019) si bien la doctrina mayoritaria funda la responsabilidad civil del propietario, bajo dos pilares, sea diluir el costo a través del seguro o bajo el riesgo que se crea por la actividad, empero, se debería sustentar en de tres pilares para fundamentar la responsabilidad civil solidaria por garantía del propietario, esto es:

- (i) la posibilidad en efecto de asegurar el daño que ostenta el propietario del vehículo y diluir el costo, no hacia toda la sociedad, pero por lo menos a un grupo significativo de ella, es decir, los propietarios de los vehículos; (ii) la aparente posición no presente en todos los casos, sin embargo, de cercanía con la actividad del conductor y (iii) simple y crudamente la necesidad de favorecer a la víctima, es decir, una política legislativa establecida a través de

una suerte de obligación ex lege, que supone generalmente que el propietario tiene más dinero que el conductor (p. 275).

Según Campos (2019) el tercer pilar no está dentro del supuesto de la responsabilidad extracontractual (deber genérico de no causar daño a otro), por lo tanto, no podría evaluarse como un criterio objetivo de responsabilidad, sino, más bien, como una política legislativa donde se presume que el propietario posee un “bolsillo profundo” para afrontar el pago del monto resarcitorio, a fin de favorecer a la víctima del daño; entonces, sostener que el tercer pilar se basa en una política legislativa y no en un criterio objetivo de responsabilidad civil, tiene sustento al no tener en el Código Civil una disposición normativa que regule la responsabilidad civil del propietario, tal como si lo tiene el Código Civil italiano en el artículo 2054.

Por último, respecto al segundo pilar, el propietario no siempre tiene la condición de empresa, generalmente tiene la condición de un propietario del vehículo para uso doméstico, por tanto, no está en una posición de dañante generando un riesgo u obteniendo beneficios de una actividad lucrativa, empero cuando el propietario del vehículo tiene una forma empresarial, se cumple el segundo pilar a la perfección, tal es el caso de las entidades bancarias o financieras propietarias del vehículo objeto de un contrato de leasing, que asumen la responsabilidad solidaria preceptuada en el artículo 29 de la LGTTT (Campos, 2019).

En el supuesto de la responsabilidad civil de la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito, según Campos (2019)

“(…) no hay necesidad de recurrir a una objetable interpretación o aplicación analógica, pues es claro que estos contratos de leasing, el dominio jurídico sobre los bienes (…) lo tiene la entidad financiera, que opera como sabemos bajo una forma empresarial y está en mejores condiciones de diluir el riesgo entre sus clientes y gestionarlo de una manera profesional (…)” (p. 276-277).

2.1.3.2. Posturas teóricas en contra

Quinteros y Gavino (2018) comentando las normas de responsabilidad civil extracontractual y su legislación especial en accidentes de tránsito de nuestro país, aseveran que son disposiciones normativas que poseen una concepción proteccionista, esto es, como su objeto de protección a la víctima y la reparación de su daño.

Asimismo, examinando la responsabilidad civil de las empresas de leasing en la jurisprudencia peruana, sostienen que, la formalidad y solvencia de estas empresas es la causa probable para que se les haga responsables por los daños ocasionados por un bien objeto de un contrato de leasing, por tanto, se podría estar aplicando la figura del deep pocket, para garantizar el resarcimiento del daño (Quinteros y Gavino, 2018).

Para estos autores, responsabilizar civilmente a la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito, es soslayar la naturaleza jurídica de este contrato, es decir, su lógica de financiamiento económico (Quinteros y Gavino, 2018).

En ese sentido, la exclusión de responsabilidad civil de la empresa de leasing propietaria del vehículo se fundamentaría en la naturaleza jurídica del contrato, esto es, el financiamiento económico para beneficiar el desarrollo comercial e industrial del país, siendo así, la disposición normativa que la excluye de responsabilidad civil, una protección jurídica que favorece al desarrollo económico (Quinteros y Gavino, 2018).

Se agrega, que otro fundamento para la exclusión de responsabilidad civil de la empresa de leasing propietaria de los bienes objeto del contrato que causa daños a terceros es la aplicación especial de lo preceptuado en el artículo 6° de la LAF y el artículo 23 de su reglamento Decreto Supremo N°559-84-EF sobre lo preceptuado en el artículo 1970 del Código Civil y el artículo 29 de la LGTTT; asimismo, esta postura se respalda en los preceptuado en el artículo 1677 y 1712 del Código Civil (Quinteros y Gavino, 2018).

Se sostiene que los órganos jurisdiccionales se enfocan solamente en la función de la reparación de los daños, soslayando la función desincentivadora de los daños de la responsabilidad civil, la cual cumple su objetivo, si se traslada el costo del daño a la arrendataria financiera, es decir, a la responsable directa del daño, y no, sea por la formalidad, sea por una mejor posición económica, responsabilizar civilmente a la empresa de leasing que es únicamente la propietaria del bien que causa los daños, empero, que no lo utiliza o explota en términos económicos (Quinteros y Gavino, 2018).

Asimismo, se argumenta que sostener la responsabilidad civil de la empresa de leasing financiero propietaria de los bienes objeto del contrato que ocasiona daños a terceros, es lesionar, no solo intereses de los involucrados (víctima, arrendataria, empresa de leasing), sino, también, intereses generales de los ahorristas, esto es debido a que indirectamente financian los contratos leasing, que realizan de forma directa las empresas de leasing autorizadas por la SBS, como los bancos, al ser utilizado el dinero de los ahorristas para efectuar el financiamiento a las arrendatarias por medio del contrato de leasing financiero (Quinteros y Gavino, 2018).

Finalmente, Quinteros y Gavino (2018) sostienen que en el supuesto de responsabilidad civil de la empresa de leasing propietaria de los bienes objeto del contrato, solo da pie a desincentivar la utilización de este instrumento económico, porque el monto de las indemnizaciones por responsabilidad civil extracontractual de la empresa de leasing serán asumidas finalmente por la arrendataria, elevando la onerosidad del contrato de leasing financiero para esta parte del contrato.

2.1.3.3. Posturas teóricas intermedias

Lorenzetti (2007) comentando la responsabilidad de la empresa de leasing propietaria de los bienes objeto del contrato de leasing por los daños ocasionados a terceros, explica que en la doctrina civil de Argentina se desarrollaron dos posiciones; la primera, que sustenta la responsabilidad civil solo de la arrendataria, por ende, excluye de responsabilidad a la

empresa de leasing; la segunda, que sustenta una arbitraria limitación de responsabilidad civil de la empresa de leasing, argumentando una posición en protección del tercero dañado.

Lorenzetti (2007) añade que, en este supuesto de responsabilidad civil, se debe adoptar una posición intermedia, esto es, un equilibrio entre el derecho al resarcimiento de la víctima del daño y la viabilidad del contrato de leasing financiero, esto último, a fin de evitar que se disuada su utilización en el mercado como instrumento de financiamiento económico.

Para Lorenzetti (2007), la posición válida para sostener un supuesto de responsabilidad civil de la empresa de leasing propietaria de los bienes objeto del contrato de leasing por los daños ocasionados a terceros, es la del artículo 1169 del proyecto del Código Civil argentino de 1998, en el cual se indicaba que:

(...) el dador del leasing tiene la carga de contratar un seguro que cubra contra los riesgos ordinarios de responsabilidad civil que puedan causar los bienes objeto del contrato. Los riesgos y montos por los que debe contratar el seguro son los que establezca la reglamentación, o, en defecto de ésta, los que sean razonables. El damnificado tiene acción directa contra el asegurador, en los términos del contrato de seguro. El dador es responsable en los términos del artículo 1661 únicamente en los casos que no haya contratado este seguro. Las partes podrán convenir quién debe soportar el pago de la prima. La responsabilidad del tomador se juzga según el artículo 1635 (Lorenzetti, 2007, p. 556).

Según Lorenzetti (2007), lo relevante de este artículo es que el dador (empresa de leasing) tenga la obligación de contratar un seguro que cubra los daños que pueda ocasionar el bien objeto del contrato, y, si no cumpliera con la obligación, estará dentro de los alcances de un supuesto de responsabilidad civil por los daños ocasionados por el bien dado en leasing; asimismo, el tutela el resarcimiento de la víctima concediéndole

acción directa contra el asegurador, empero solo en los términos del seguro.

Por otro lado, en la doctrina peruana, Messinas (citado por Espinoza, 2016) añade que:

“lo ideal es que la empresa de leasing tenga responsabilidad frente al tercero, pero que pueda evitar enfrentarse a la obligación de indemnizar, cargando dicha responsabilidad a la aseguradora”, agregando que “a nosotros nos parece conveniente que sea la empresa de leasing la que soporte el pago de las primas, pues precisamente el seguro es el escudo de ésta ante la posibilidad de tener que responder objetivamente ante terceros dañados. Además la empresa de leasing estará en mejor posición para asumir el riesgo por los daños que puedan producirse y para diluir los costos en sus operaciones económicas. En todo caso, es claro que finalmente tal empresa trasladará los montos de las primas al arrendatario, vía la renta a pagar” (p. 654).

Por su parte, Espinoza (2016) señala que “Si bien es cierto que la víctima obtendrá siempre la indemnización, ello en definitiva, será a costo (no de la empresa de leasing, sino) del arrendatario, ya que en última instancia es quien lo va a asumir” (p. 654).

2.2.- Antecedentes

2.2.1. Antecedentes Nacionales

Araujo (2017), en su investigación titulada “La regulación de la responsabilidad solidaria del arrendador financiero en el contrato de leasing”, con el objetivo de determinar si es responsable solidario el Arrendador Financiero cuando se ocasione daños en un accidente de tránsito generado por el uso de un vehículo objeto de arrendamiento Financiero, bajo poder de la arrendataria y/o terceros; realizó una investigación de tipo básica, descriptiva y documental, en donde concluye que, se aplican las normas del Código Civil en cualquier caso de arrendamiento; el Decreto Legislativo N° 299 solo regula las relaciones

jurídicas de las partes que celebran el contrato, no supuestos de responsabilidad civil; la propiedad de los bienes dados en leasing se mantiene en el arrendador financiero, siempre que, no exista opción de compra, y en aplicación del artículo 29 de la Ley N.º 27181 la responsabilidad civil será de tipo objetiva y solidaria entre el conductor, la empresa de transporte y el propietario del vehículo.

Chaparro (2017), en su investigación titulada “Arrendamiento financiero y la responsabilidad extracontractual de los bancos” con el objetivo de determinar si se debe privilegiar la autonomía privada (contrato leasing) y la norma especial excluyendo al banco de todo tipo de pretensión resarcitoria o incluirlo conforme lo hacen nuestros magistrados; por ello, realizó una investigación de tipo básica, donde concluye que, el contrato de arrendamiento financiero tiene una regulación especial en el Decreto Legislativo N.º 299; es un contrato de financiamiento que fomenta, incentiva y satisface las necesidades de las empresas sin mantener la propiedad del bien; si se les considera responsables a los bancos por los daños causados con un objeto dado en leasing solo se causara un encarecimiento del contrato.

Morales (2017), en su investigación titulada “La responsabilidad Extracontractual del Propietario en los casos de Accidentes de tránsito en el Marco de un contrato de Leasing”, con el objetivo de analizar la responsabilidad extracontractual del arrendador financiero en los casos de accidentes causados por vehículos cedidos en virtud de un contrato de leasing, realizó una investigación de tipo básica, donde concluye que, la condición de propietario no implica el deber de indemnizar, por tanto, la responsabilidad del propietario se sustenta en el deber de cuidado; en el leasing, es la arrendataria financiera quien tiene una posición de garante frente a los daños ocasionados a terceros, al adquirir el activo se convierte en guardián del objeto; el propietario en el contrato de leasing se libera de responsabilidad acreditando que no tenía el control o dirección del vehículo porque se lo cedió a un tercero.

Landeras (2017), en su investigación titulada “Responsabilidad del arrendador financiero por accidentes vehiculares: aportes para una adecuada regulación en el Perú”, con el objetivo de determinar el fundamento por el cual se le imputa responsabilidad civil al propietario del bien, a fin de deslindar todo tipo de responsabilidad del arrendador financiero, realizó una investigación de tipo básica, donde concluye que, la ley de leasing es la que prima sobre la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre- Ley N° 27181 e incluso sobre el Código Civil.

Ayesta & Meléndez (2018), en su investigación titulada “Imputación de responsabilidad civil extracontractual a empresas financieras por accidentes de tránsito de vehículos materia de leasing”, con el objetivo de determinar si las empresas financieras son imputables por responsabilidad objetiva derivada de accidentes de tránsito con participación de vehículos materia del contrato de arrendamiento financiero; por ello, realizó una investigación de tipo no experimental- descriptivo, donde concluyen que, la exclusión de responsabilidad civil de las empresas financieras por los accidentes de tránsito que causan vehículos dados en Leasing, se fundamenta en el principio de especialidad de la norma y la naturaleza jurídica del contrato de arrendamiento financiero.

Fernández (2018), en su investigación titulada “Responsabilidad corporativa del Arrendador Financiero en contratos de leasing vehicular en los Juzgado Civiles de la Corte Superior de Justicia de Lima - 2017” con el objetivo de determinar la influencia de la responsabilidad corporativa del Arrendador Financiero en los contratos de leasing vehicular en los Juzgados Civiles de la Corte Superior de Justicia de Lima – 2017; por ello, realizó una investigación de tipo básica, explicativa, cuantitativa, donde concluye que, la responsabilidad corporativa del arrendador financiero en el marco de un contrato leasing influye negativamente, por ende, a mayor responsabilidad corporativa del arrendador financiero, mayor será la afectación del contrato de leasing vehicular.

Gonzales (2018), en su investigación titulada “La modificatoria del artículo 6 del Decreto Legislativo N° 299 para modificar el leasing financiero en la

legislación peruana” con el objetivo de la modificación del artículo 6 del Decreto Legislativo N° 299 para modificar el Leasing Financiero en la Legislación Peruana; por ello, realizó una investigación de tipo básica, donde se utilizan el método no experimental, explicativo, descriptivo, explicativo, propositivo y comportamiento mixto, donde concluye que, la modificación del artículo 6 del Decreto Legislativo N° 299 si salvaguardará la naturaleza del Leasing Financiero, apostando por mecanismos viables, idóneos y sin ambigüedades, para resolver la problemática existente en cuanto a la responsabilidad civil frente a terceros.

2.2.2. Antecedentes Internacionales

Murcia & Riaño (2014), en su investigación titulada “un estudio acerca de la responsabilidad contractual y extracontractual del propietario de los bienes dados en leasing”, tuvo como objetivo establecer la imposibilidad jurídica como causal de exoneración de la responsabilidad para las instituciones financieras de los daños ocasionados por los activos entregados en la celebración y ejecución de los contratos de Leasing; por ello, realizó una investigación de tipo básica, en donde concluyeron que, el contrato de leasing sería inútil en la ejecución comercial al hacer responsables a los locatarios por los daños ocasionados por sus arrendatarios; los locatarios no tienen el deber de vigilancia, cuidado y de la operación y construcción de los bienes como objetos del contrato leasing, es decir, no mantienen la guardia o custodia de los bienes, teniendo solamente, una actividad de financiamiento económico.

Villa (2016), en su investigación “la responsabilidad civil extracontractual y solidaria de la sociedad leasing en el escenario del contrato de leasing automotor”, tuvo como objetivo determinar la responsabilidad que poseen las sociedades de Leasing cuando un automotor de su propiedad se ve comprometido en un accidente de tránsito y, a partir de allí, derivar su responsabilidad en armonía con el derecho de daños y la función primordial de la responsabilidad civil; por ello, realizó una investigación de tipo básica, en donde concluye que, en el derecho comparado el propietario de un automotor responde con otros agentes de forma solidaria, por su calidad de

propietario, empero, la Corte Suprema de Justicia fijo como precedente exonerar de responsabilidad civil a las sociedades de leasing, porque, a pesar de ser propietaria del vehículo, carecen de guardián material de la actividad, esto es, según la teoría de la culpa.

III. MATERIALES Y MÉTODOS

3.1. Hipótesis planteadas

Hipótesis general N° 01: Los fundamentos jurídicos para la responsabilidad civil de la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito, serían: *i)* los principios de especialidad y cronología; *ii)* los principios de obligatoriedad contractual y relatividad contractual; *iii)* la función satisfactoria y el principio de la reparación integral del daño; y, *iv)* la imputación de responsabilidad civil solidaria por garantía.

Hipótesis General N° 2: La regulación idónea para la responsabilidad civil de la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito, sería: **primero**, modificar el segundo párrafo del artículo 29 de la Ley N° 27184, a fin de precisar que no se aplica la obligación con prestación solidaria en caso el propietario del vehículo sea una empresa de leasing financiero en el marco de ejecución de un contrato de arrendamiento financiero; **segundo**; agregar un párrafo adicional en el artículo 29 de la Ley N° 27184, estableciendo la obligatoriedad de la empresa de leasing de compeler a su arrendatario financiero realice la contratación de un seguro contra todo riesgo, en caso de que el daño sea superior al monto contratado por el seguro, recién existirá responsabilidad civil del propietario del vehículo dado en leasing financiero, y en caso de que no se haya contratado un seguro, por parte de la arrendataria financiera, la empresa de leasing financiero será responsable civil por los daños que pueda causar el vehículo dado en leasing financiero.

3.2. Tipo de estudio y diseño de contrastación de hipótesis

El tipo de investigación de acuerdo con el fin que se persigue es básica porque se orienta a "(...) obtener nuevos conocimientos acerca de los fundamentos de los fenómenos y hechos observables (...)" (Fernández, Urteaga y Verona, 2015, p. 65).

El diseño de la investigación, es no experimental porque no se manipularon variables, además, "analizan y estudian los hechos y fenómenos de la

realidad después de su ocurrencia” (Díaz, 2007, p. 71). En efecto, en este diseño el investigador no provoca la construcción de una situación, sino, más bien, se estudian hechos y fenómenos existentes.

Asimismo, dentro de la tipología existente de diseños no experimentales, se encuentra el tipo de diseño transversal, que se basa en efectuar “estudios de investigación de hechos y fenómenos de la realidad, en un momento determinado de tiempo (...)” (p. Díaz, 2007, p. 72). Esto quiere decir que se recolectaron datos, a fin de describir variables y analizar su incidencia o interrelación, en un momento determinado de tiempo, esto es, a partir del año 2001.

Al enmarcarse la investigación dentro de un diseño transversal de investigación, se realizó un estudio descriptivo-propositivo, porque ayudará a cambiar las tesis jurisprudenciales que se vienen desarrollando, en el supuesto de la responsabilidad civil de la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito, así como establecer su regulación idónea.

En tal sentido, se realizó un estudio descriptivo, porque se buscará analizar y conocer los fundamentos jurídicos para la responsabilidad civil de la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito en un momento determinado del tiempo, y se realizó un estudio propositivo, porque se buscará establecer la regulación idónea de este supuesto, sea derogando, sea creando o, sea modificando una norma jurídica.

Desde esta óptica, los estudios propositivos son aquellos en donde se elabora una propuesta de creación, modificación o supresión de una norma jurídica, además, todo estudio propositivo debe ser dogmático, empero, no todo estudio dogmático debe terminar con una propuesta; en el primer caso, porque la reforma, supresión o creación de una norma jurídica implica una revisión de la dogmática del derecho; en el segundo caso, se puede realizar un revisión de la dogmática del derecho sin necesidad de terminar con una propuesta; por último, en este tipo de estudio no solo se

puede proponer la creación, modificación o supresión de una norma jurídica, sino, también, su interpretación u forma de aplicación (Tantaleán, 2015).

3.3. Población, muestra y muestreo

3.3.1. Población

- Sentencias de Casación emitidas por la Corte Suprema sobre responsabilidad civil de la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito, la misma que se encuentra subdividida en: Sala Civil Permanente, Sala Civil Transitoria y Sala Penal Permanente.
- Plenos Jurisdiccionales realizados por las Cortes Superiores del país sobre responsabilidad civil de la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito.
- Abogados especialistas en Derecho de la Responsabilidad Civil y Derecho Mercantil.
- Magistrados de la Corte Superior de Justicia de Tumbes, subdivididos en el ámbito del Juzgado Civil (Permanente y Transitorio) y en Sala Civil de la Corte Superior de Justicia de Tumbes.

3.3.2. Muestra

- Son alrededor de diez sentencias de casación, subdivididas en las siguientes Salas de la Corte Suprema:
 - A)** Sala Civil Permanente: Casación N° 3141-2006 Apurímac; Casación N° 3256-2015 Callao; Cas. N° 639-2013 y, Casación N° 2112-2017 Huánuco.
 - B)** Sala Civil Transitoria: Casación N° 3622-2000 Lima; Casación N° 2388-2003 Lima; Casación N° 1088-2011 Lima; Casación N° 2025-2013 Lima; y, la Casación N° 3757-2016 Lambayeque.
 - C)** Sala Penal Permanente: Casación N° 251-2011 Lambayeque.
- Son en total dos los Plenos Jurisdiccionales realizados por las Cortes Superiores:

A) Pleno Jurisdiccional Distrital Civil y Procesal Civil de la Corte Superior de Justicia de la Libertad

B) Pleno Jurisdiccional Distrital Civil -2018 de la Corte Superior de Justicia de Ventanilla.

➤ Son en total seis Abogados especialistas en Derecho de la Responsabilidad Civil y Derecho Mercantil, subdivididos en: el ámbito del Derecho de la Responsabilidad civil en total 4; y, en el ámbito del Derecho Mercantil en total 2.

➤ Son en total cinco Magistrados de la Corte Superior de Justicia de Tumbes, subdivididos en: el ámbito del Juzgado Civil (Permanente y Transitorio) en total dos; y, en el ámbito de la Sala Civil en total tres.

3.4. Métodos, técnicas e instrumentos de recolección de datos

Se utilizó la técnica de la entrevista, para conocer el punto de vista de los abogados expertos en Derecho de la Responsabilidad Civil y Derecho Mercantil, en el tema sobre cuáles deben ser los fundamentos para la responsabilidad civil de la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito; el instrumento que se utilizó fue el cuestionario, el cual se encuentra anexa en la presente investigación.

Se utilizó la técnica de la entrevista, para conocer el punto de vista de los magistrados, en el tema sobre cuáles deben ser los fundamentos para la responsabilidad civil de la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito; el instrumento que se utilizó fue el cuestionario, el cual se encuentra anexa en la presente investigación.

Se utilizó la técnica de recopilación documental para obtener información adecuada, manejable y organizada; el instrumento que se utilizó fue la hoja de ruta N° 1 (sentencias de casación) y N° 2 (plenos jurisdiccionales), las cuales se encuentran anexas en la presente investigación.

Se escogerá la información útil y pertinente, para así obtener un adecuado respaldo jurídico.

3.5. Procesamiento y análisis de datos

Luego de recolectado los datos, se organizaron los fundamentos jurídicos de:

- La recopilación documental de: i) las Sentencias de Casación referentes al tema investigado, según las Salas Supremas de donde hayan sido emitidas y su temporalidad, y ii) los plenos jurisdiccionales referentes al tema investigado, según la Corte Superior que lo emite y su temporalidad; posteriormente, a través de la técnica de análisis documental se realizó el debido procesamiento de datos.
- Las entrevistas que se realizaron: i) a los abogados especialistas, según el ámbito del Derecho de la Responsabilidad Civil o en Derecho Mercantil; y, ii) a los Magistrados de la Corte Superior de Justicia de Tumbes, según su nivel jerárquico, con la finalidad de contar con opiniones de juristas expertos y jueces especializados, para explicar cuestiones específicas y respaldar el presente estudio, en relación a los fundamentos jurídicos para la responsabilidad civil de la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito.

IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

4.1. RESULTADOS

En el presente apartado se describirán todos los resultados (sentencias y entrevistas) y se extraerá de estas los fundamentos jurídicos esenciales para establecer la responsabilidad civil de la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito y, junto a ellos, su propuesta de regulación idónea.

4.1.1. Cuadro N° 1 Sentencias emitidas por la Corte Suprema de Justicia de la República.

| Sentencias con las que se realiza la investigación | | |
|---|----------------------------------|---|
| Sala Suprema | Datos de la sentencia | Fundamentos jurídicos |
| Sala Penal Permanente | Casación N° 251-2011 Lambayeque. | Aplicación del artículo 6 de la LAF en virtud del principio de especialidad. |
| Sala Civil Permanente | Casación N° 3141-2006 Callao. | Los pactos de exoneración de responsabilidad civil no resultan oponibles a las víctimas de daños en accidentes de tránsito generados por un vehículo dado en leasing. |
| | Casación N° 3256-2015 Apurímac. | Aplicación del artículo 6 de la LAF en virtud del principio de especialidad. |
| | Casación N° 639-2013 Cajamarca. | Aplicación del artículo 6 de la LAF en virtud del principio de especialidad. |
| | Casación N° 2112-2017 Huánuco | La responsabilidad civil como un |

| | | |
|-----------------------------------|-----------------------------|--|
| | | <p>mecanismo de protección del principio de dignidad humana.</p> <p>La aplicación de las funciones de la responsabilidad civil y el principio de la reparación integral del daño.</p> <p>La importancia del seguro contra daños a terceros, la cautela de ahorros públicos y los beneficios de las empresas financieras.</p> |
| Sala Civil Transitoria | Casación N° 3622-2000 Lima | Los pactos de exoneración de responsabilidad civil no resultan oponibles a las víctimas de daños en accidentes de tránsito generados por un vehículo dado en leasing. |
| | Casación N° 2388- 2003 Lima | Los pactos de exoneración de responsabilidad civil no resultan oponibles a las víctimas de daños en accidentes de tránsito generados por un vehículo dado en leasing. |
| | Casación N° 1088-2011 Lima | La aplicación especial y literal de lo |

| | | |
|--|-----------------------------------|---|
| | | preceptuado en el artículo 29 de la Ley N° 27181. |
| | Casación N° 2025-2013 Lima | La aplicación especial y literal de lo preceptuado en el artículo 29 de la Ley N° 27181. |
| | Casación N° 3757-2016 Lambayeque. | Es deber del juez dilucidar cuál es la norma aplicable en un caso de responsabilidad civil de la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito. |

Seguidamente, se transcriben los fundamentos jurídicos esenciales, a favor, en contra y con una posición intermedia respecto al tema de investigación, esto es, la responsabilidad civil de la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito:

| |
|---|
| Casación N° 251-2011 Lambayeque: |
| <p>“Que, finalmente en lo que respecta a que el Colegiado Superior, en la sentencia de vista, excluyó de la responsabilidad civil al Banco de Crédito del Perú como tercero civilmente responsable, este Supremo Tribunal también aprecia que dicha decisión se basó en lo previsto en el artículo seis de la Ley de Arrendamiento Financiero que expresa que “Los bienes materia de arrendamiento financiero deberán ser cubiertos mediante pólizas contra riesgos susceptibles de afectarlos o destruirlos. Es un derecho irrenunciable de la locadora fijar las condiciones mínimas de dicho seguro. La arrendataria es responsable del daño que pueda causar el bien, desde el momento que lo recibe de la locadora”. En consecuencia, de autos se advierte que si bien esta norma se contrapone a lo previsto en el artículo</p> |

veintinueve de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre que señala que “la responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito causados por vehículos automotores es objetiva, de conformidad con lo establecido en el Código Civil. El conductor, el propietario del vehículo y, de ser el caso, el prestador del servicio de transporte terrestre son solidariamente responsables por los daños y perjuicios causados”, este Supremo Tribunal coincide con la Sala Penal de Apelaciones al establecer que en atención al principio de especialidad, la norma aplicable para el caso sub examine es el artículo seis del Decreto Legislativo número doscientos noventa y nueve-Ley de Arrendamiento Financiero, pues se trata de una norma específica que regula el contrato de leasing que se llevó a cabo entre el Banco de Crédito (arrendador)- pues era el propietario del vehículo que manejaba el acusado Monroy Cisneros el día de los hechos y con el que le causó la muerte de Telma Cabanillas Chugnas- y la Empresa de Alimentos Pesqueros del Pacífico Sur S.A.C. (arrendataria) –quien se encontraba en posesión del vehículo”.

Casación N° 3141-2006 Callao:

“Por otro lado, si bien el artículo 6 del Decreto Legislativo número 299, concordante con el artículo 23 del Decreto Supremo número 559-84-EFC, regula la responsabilidad de la arrendataria en el contrato de arrendamiento financiero por los daños que pueda causar el bien objeto del mismo, tales normas están destinadas a regular este contrato, las relaciones que se dan entre las partes que lo celebran y no a regular los supuestos de responsabilidad extracontractual, ni a limitar o determinar quién resulta responsable o quién debe resarcir un evento dañoso frente a terceros ajenos a tal acto, lo que se encuentra fuera de su marco y no constituye su finalidad”.

“En suma, la inaplicación de las normas especiales del contrato de arrendamiento financiero no enerva la decisión en un proceso de indemnización derivado de un accidente de tránsito, porque la fuente de las obligaciones en la responsabilidad extracontractual es la ley y no el

contrato”.

Casación N° 3256-2015 Apurímac:

“En lo que respecta a la infracción del artículo 29 de la Ley N° 27181, según el cual “La responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito causados por vehículos automotores es objetiva, de conformidad con lo establecido en el Código Civil. El conductor, el propietario del vehículo y, de ser el caso, el prestador del servicio de transporte terrestre son solidariamente responsables por los daños y perjuicios causados.”; el recurrente alega que el propietario del vehículo también debió ser considerado responsable solidario de los hechos dañosos materia del proceso; sin embargo, dicha norma no le es aplicable al Banco Continental codemandado, por cuanto el propietario del bien está relacionado a él en mérito a un contrato de arrendamiento financiero, regulado por una norma especial, la cual es, la contenida en el artículo 6 del Decreto Legislativo N° 299 que establece que “La arrendataria es responsable del daño que pueda causar el bien, desde el momento que lo recibe de la locadora.” y es en función a ella que las instancias de mérito han declarado improcedente la demanda incoada contra el referido Banco; de lo que se colige que las normas in comento no han sido infringidas”.

Casación N° 639-2013 Cajamarca:

“Asimismo se ha denunciado infracción al principio de igualdad señalándose que la Empresa Volvo Finance S.A.A. se le excluyó del proceso en base a condiciones establecidas en la cláusula décimo cuarta del contrato de arrendamiento financiero suscrito con la empresa de Transportes Línea S.A.; sin embargo, no se procedió de igual forma con la impugnante, toda vez que en su caso no se tuvieron en cuenta las cláusulas de cobertura del seguro referidas a la necesaria comunicación inmediata del siniestro a la Empresa Aseguradora”.

“La afirmación realizada por la recurrente sobre las razones por las que se excluyó a Volvo Finance S.A.A. del proceso, no es correcta. En efecto, para

que opere el principio de igualdad los supuestos facticos y jurídicos deben ser similares; ello no sucede aquí, pues: 1. La relación entre Volvo Finance S.A.A. y la empresa de Transportes Línea S.A. deriva de un contrato de arrendamiento financiero, mientras que la de la recurrente y la empresa de Transportes de un contrato de seguros. 2. Se trata de legislaciones diferentes y que, en consecuencia, generan también efectos distintos. Así, el artículo 6 del Decreto Legislativo N° 299, expresamente prescribe: “La arrendataria es responsable del daño que pueda causar el bien, desde el momento que lo recibe la locadora”; norma similar no se encuentra en la legislación de seguros. 3. Sobre ello se hace hincapié en los considerandos décimo cuarto y décimo quinto de la sentencia (página mil setecientos cuarenta y tres), los mismo que informan que la referida exclusión no ocurrió solo por la existencia de un contrato, sino por lo dispuesto en el artículo 1677 del Código Civil y el artículo 6 segundo párrafo del Decreto Legislativo N° 299, norma referida al arrendamiento financiero. 4. Estando a lo expuesto, no se vulnera el principio de igualdad pues para que ello ocurra ante supuestos iguales se ha dado un trato desigual, lo que como se ha señalado no ha ocurrido aquí”.

Casación N° 2112-2017 Huánuco:

“El artículo 6 del Decreto Legislativo N° 299 es una norma que establece una medida de protección a los Bancos para exonerarlos de la posible responsabilidad solidaria derivada de los daños causados por un bien de su propiedad que ha entregado a otro mediante el mecanismo del arrendamiento financiero. Siguiendo una interpretación literal del dispositivo, de manera ordinaria se ha considerado que tal disposición solo admite un sentido: la irresponsabilidad en todos los casos del intermediario financiero ante daños causados a terceros, lo que encuentra justificación en la necesidad de fortalecer el sistema liberándolos de pasivos que le generan riesgos”.

“Sin embargo, dicho dispositivo es posible leerlo desde una óptica que, sin

desentender la necesidad de cautelar los ahorros públicos y los necesarios beneficios de las empresas financieras, ofrezca a quien ha sido víctima de daño, la defensa de sus derechos y el restablecimiento del equilibrio perjudicado”.

“En efecto, si proteger la captación de recursos públicos y el buen uso de ellos es un aspecto vital para facilitar el dinamismo y la eficiencia del modelo económico por el que ha optado el constituyente; lo es también la necesidad de defender a los ciudadanos de los avatares propios de la vida en relación, derivado, para utilizar el viejo adagio clásico de la responsabilidad aquiliana, del deber genérico de no dañar a otro”.

“Tal protección surge de una interpretación de la responsabilidad desde sede constitucional. Así, si la llave interpretativa de todos los derechos es el principio de la dignidad humana, que se manifiesta palpablemente en los derechos tutelados en el artículo 2 de la Constitución Política del Estado, es obvio que el referido principio quedaría claramente mellado ante la imposibilidad de obtener una indemnización que repare los daños ocasionados, más aun si las normas de exoneración desamparan a quien sufre el daño y protegen a la parte que posee la mejor posición para asumir los costos del daño”.

“Es este, además, el punto esencial para dirimir el debate. En efecto, son los propietarios (en este caso, las empresas autorizadas a la intermediación financiera) quienes pueden exigir, cuando suscriben los contratos de leasing, que la arrendataria asegure de manera obligatoria los bienes materia de arrendamiento financiero contra riesgos de responsabilidad objetiva frente a terceros. Eso es, además, el mandato que se deriva de la lectura del artículo 23 del Decreto Supremo N° 559-84-EFC, cuyo tenor prescribe que para la aplicación del artículo 6 del Decreto Legislativo N° 299 “corresponde a la arrendataria asegurar obligatoriamente a los bienes materia de arrendamiento financiero contra riesgos de responsabilidad civil frente a terceros”.

“Así las cosas ¿Quién es la entidad que puede lograr este aseguramiento obligatorio? Sin duda, quien arrienda, esto es, quien otorga el leasing. Una interpretación contraria implicaría incentivar que los intermediarios financieros no tomen las medidas del caso para reparar los daños, se desentiendan de ellos y se establezca una situación inaceptable de desprotección a terceros. De hecho, si de lo que se trata es de optimizar los costes de transacción y de asignar la manera más eficiente los recursos, no cabe duda que el coste secundario del accidente, esto es, la reparación de los daños ya producidos, se alcanza provocando que el arrendatario financiero obligue a su contraparte, la arrendataria, que suscriba los seguros necesarios para compensar a terceros por daños extracontractuales”.

“Desde la perspectiva anotada en el párrafo anterior, no se genera perjuicio a la parte que actúa como propietaria en los contratos de leasing (en tanto el seguro es ya una prescripción obligatoria) y se promueve, por el contrario, el amparo a terceros contra los daños causados por el arrendatario, los que a menudo no logran ser reparados debidamente por un actuar que, como se ha señalado, se ha detenido en una interpretación literal del Decreto Legislativo N° 299 y no en una que responda a una análisis integral del tema ni mucho menos a las funciones que emergen de la responsabilidad”.

“Estas, como se sabe, se expresan desde una óptica micro sistemática o sistémica; en el primer caso se alude a la responsabilidad civil desde los sujetos específicos del hecho: sujeto y víctima, por lo que la función para ser satisfactoria, sancionadora y de distribución del daño en el segundo, en cambio, se toma en consideración a dichos sujetos, pero también a la sociedad en general, estableciéndose la función disuasiva y de distribución social del riesgo. En esa línea, una interpretación como la que aquí se propone permite a la víctima lograr, desde un plano micro sistemático, una adecuada indemnización, y desde una sistémica que quien se ve

beneficiado ante determinado comportamiento, sea el que prevenga los daños o, por lo menos, posibilidad la reparación respectiva. Es verdad, que aquí podría señalarse que quien crea el riesgo es el arrendatario, y por ello es él quien debe indemnizar, pero no es menos cierto que quien lo promueve en orden a sus satisfacciones económicas que en nada tienen en cuenta los posibles perjuicios a terceros, son las intermediarias financieras, los que por esa razón son los que deben soportar el riesgo respectivo cuando no pueden acreditar el aseguramiento del bien por parte del arrendatario”.

“En efecto no basta con la suscripción de la póliza, pues, iniciado el proceso, el demandado deberá acreditar la existencia de ésta y, en su caso, convocar a quien considere debe intervenir en su lugar; de no hacerlo, resultaría ineficaz el seguro para el accionante, por lo que correspondería al intermediario financiero asumir la responsabilidad que corresponda”.

Casación N° 3622-2000 Lima:

"(...) si bien el Art. 6 del Decreto Legislativo 299 establece la responsabilidad de la arrendataria en el contrato de leasing de los daños que pueda causar el bien objeto del mismo, tal norma está destinada a regular el contrato de leasing y las relaciones (entiéndase derechos y obligaciones) que se dan entre las partes que lo celebran y no a regular los supuestos de responsabilidad extracontractual ni a limitar o determinar quién resulta responsable o quien debe resarcir un evento dañoso frente a terceros ajenos a tal acto, lo que se encuentra fuera de su marco y no constituye su finalidad (...)".

Casación N° 2388- 2003 Lima:

“el artículo sexto parte final de la Ley de Arrendamiento Financiero rige a las relaciones internas que se establece entre las partes que suscriben el contrato de arrendamiento financiero (...) en consecuencia, sus alcances

corresponden a la esfera de las relaciones contractuales y, en materia de responsabilidad civil, únicamente a la responsabilidad contractual, (...) por tanto, la norma citada no resulta aplicable cuando nos encontramos ante hechos probados que generan responsabilidad extracontractual frente a terceros que no han intervenido en el contrato de leasing, sin perjuicio de que el propietario del vehículo, en virtud del citado artículo sexto, y a lo expresamente pactado en el contrato respectivo, pueda repetir lo pagado contra aquél que está llamado a asumir la responsabilidad contractual, es decir, el arrendatario; siendo que la responsabilidad civil extracontractual del codemandado Banco Banex se regula por las normas del Código Civil (artículos mil novecientos setenta y mil novecientos ochenta y tres, entre otros), tal como lo ha establecido y resuelto el Juez de Primera Instancia, y lo ha confirmado la Sala revisora; (...) Que, en consecuencia, la norma denunciada no resulta pertinente para resolver la Litis”.

Casación N° 1088-2011 Lima:

“Que, si bien el artículo 6 del Decreto Legislativo número 299, establece que la arrendataria es responsable del daño que pueda causar el bien, desde el momento que lo recibe de la locadora, empero, no se puede soslayar la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre número 27181, en su artículo 29 que señala textualmente: “La responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito causados por vehículos automotores es objetiva, de conformidad con lo establecido en el Código Civil. El conductor, el propietario del vehículo y, de ser el caso, el prestador del servicio de transporte terrestre son solidariamente responsables por los daños y perjuicios causados”. Que, el principio de especialidad, supone “que la disposición especial prima sobre la general”, es decir, si dos normas con rango de Ley confluyen y establecen disposiciones contrarias, una referente a un aspecto general y otra a un aspecto más especial y restringido, primará la “especial”; pues ante la concurrencia aparente de normas sobre una materia, tendrá la norma especial, validez sobre la general. (...) Que, es bajo este contexto que se analizará el agravio

planteado por el recurrente. De autos se tiene que el daño ocasionado a la menor hija de los accionantes, ha sido como consecuencia del despiste y volcadura del vehículo de propiedad de Volvo Finance Perú Sociedad Anónima (después Financiera TFC Sociedad Anónima) la misma que estuviera haciendo servicio de transportes a la Empresa de Transportes Sol Peruano Sociedad Anónima Cerrada; y aun cuando medie un Contrato de Leasing otorgado por Financiera TFC Sociedad Anónima Cerrada, no enerva su responsabilidad en los daños ocasionados, tomando en consideración el llamado Principio de Especialidad, por el que prima la ley especial, en este caso el artículo 29 de la Ley número 27181, en el que de manera clara, precisa y textual señala que tanto el conductor, el propietario del vehículo y el prestador del servicio de transportes son solidariamente responsables por los daños y perjuicios ocasionados; y siendo que el Contrato de leasing o Arrendamiento Financiero es una de “opción de compra”, el arrendatario puede devolver el bien o renovar el contrato o en el mejor de los casos comprarlo; en tanto ello no suceda, el bien inmueble (en este caso vehículo de transportes que ocasiono el daño) será de propiedad del arrendador, tal como sucede en el caso sub júdice por tanto la responsabilidad solidaria a Financiera TFC Sociedad Anónima se encuentra sustentada conforme a Ley”.

Casación N° 2025-2013 Lima:

“De lo expuesto, se puede concluir que el Decreto Legislativo número 299-Ley de Arrendamiento Financiero, tiene como finalidad regular una relación contractual, como es el contrato de Arrendamiento Financiero, mediante el cual la arrendadora se compromete a otorgar el uso y goce temporal de un bien al arrendatario, obligándose este a pagar una renta periódica que cubra el valor original del bien dado en arrendamiento. En cambio, la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre número 27181 tiene por finalidad regular la responsabilidad civil derivada de los Accidentes de Tránsito causados por vehículos automotores. En tal sentido, no corresponde aplicar lo previsto en el artículo 6 parte in fine del Decreto

Legislativo número 299, ya que los hechos probados en autos, esto es, la pérdida de los vehículos de propiedad de la accionante, así como la carga que transportan, generan responsabilidad civil extracontractual frente a terceros que no han suscrito el contrato de arrendamiento financiero (leasing); más aún, si bajo el principio de especialidad de la norma, prima lo dispuesto en la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre 27181”.

Casación N° 3757-2016 Lambayeque:

“Respecto del Agravio del Banco de Crédito del Perú, revisando su escrito impugnativo de apelación, se fundamenta en que el Banco no tuvo participación en el accidente de tránsito, sino que estuvo en dominio de la Empresa Somma Sociedad Anónima Cerrada, por lo que resulta aplicable el artículo 6 del Decreto Legislativo N° 299, que establece la responsabilidad de la arrendataria. En efecto, frente a las alegaciones planteadas por el Banco de Crédito del Perú, se advierte que la Sala Superior de manera muy somera, aplicando una interpretación muy sesgada del Decreto Legislativo N° 299 y del propio contrato de arrendamiento financiero, en cuya cláusula decima refiere que “El CLIENTE respecto a él bien de propiedad del ARRENDADOR objeto del presente contrato se obliga a: e) Asumir todo riesgo, por accidente, deterioro, actos de tercero, vicios, fallas, defectos de fábrica (...) f) Asumir toda responsabilidad extracontractual frente a terceros, derivada de cualquier siniestro o daño causado con el bien materia del presente contrato (...)”. En ese sentido, si bien la fuente del contrato no son las obligaciones sino la ley, en este caso el Código Civil, que establece la responsabilidad objetiva del propietario del bien; corresponde a la Sala Superior, determinar si ante la confluencia de una norma general y una norma especial como lo es el Decreto Legislativo N° 299, cuál de ellas debe preferirse y en base a ello determinar quiénes son los llamados a responder por los daños y perjuicios demandados, sin dejar de lado las disposiciones contempladas en la Ley de Transito- Ley N° 27181”.

4.1.2. Cuadro N° 2: Plenos Jurisdiccionales de algunas Cortes Superiores del país.

| Plenos con los que se realiza la investigación | | |
|---|---|---|
| Corte Superior de Justicia | Pleno jurisdiccional | Tema |
| Corte Superior de Justicia de Ventanilla | Pleno Jurisdiccional Distrital Civil y Procesal Civil de 2018 | La legitimidad para obrar pasiva de las entidades financieras, cuando el vehículo de su propiedad es materia de arrendamiento financiero, en los procesos de indemnización por accidente de tránsito. |

Pleno Jurisdiccional Distrital Civil y Procesal Civil de 2016:

“En los casos de responsabilidad extracontractual el propietario del bien objeto del arrendamiento financiero es responsable de los daños que cause dicho bien, porque las relaciones del referido contrato se producen entre las partes contratantes y no con terceras personas, por lo que la norma del artículo 6 del Decreto Legislativo N° 299 que regula la irresponsabilidad del banco solo es para las relaciones internas entre el arrendador (banco) y el arrendatario (cliente)”.

4.1.3. Entrevistas a los Magistrados del Juzgado Civil Transitorio, Juzgado Civil Permanente y de la Sala Civil en la Corte Superior de Justicia de Tumbes

a. Respecto a si la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito puede ser responsable civil solidario, se ha sostenido que:

Si “existe responsabilidad civil de la empresa de leasing financiero, en virtud de que la ley de leasing financiero tiene vigencia desde el año de 1984 y la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre tiene vigencia desde el año de 1999, por tanto, en aplicación del principio de cronología la ley posterior deroga en forma tácita la ley anterior” (R. Marcial, comunicación personal, 07 de noviembre de 2019).

b. Respecto a si la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito está en una mejor posición económica para asumir el costo de los daños y diluirlo en sus prácticas económicas, se ha precisado que:

“Estas empresas de leasing poseen una mayor ventaja económica para asumir el costo de los daños producto de un accidente de tránsito causado por un vehículo de su propiedad, ya que pueden diluir el costo de los daños contratando un seguro contra accidentes” (L. Díaz, comunicación personal, 07 de noviembre de 2019).

c. Respecto a que en los casos de responsabilidad civil de la empresa de leasing, propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito, los jueces busquen potenciar la función satisfactoria de la responsabilidad civil y aplicar el principio de la reparación integral del daño, se ha argumentado que:

“Los jueces deben buscar aplicar este principio, a fin de evitar que la víctima del daño se quede en el aire (desprotegida) al excluir de responsabilidad civil solidaria a la empresa de leasing, ya que está se encuentra en una mayor posibilidad de asumir el costo de los daños” (L. Díaz, comunicación personal, 07 de noviembre de 2019).

Por otro lado, se ha sostenido que “la responsabilidad civil tiene que ver

con la protección de la dignidad humana, por ello, potenciar el resarcimiento por responsabilidad civil extracontractual objetiva tiene que ver con la protección de derechos fundamentales; en efecto, una ley que crea un status jurídico especial para beneficio de estas empresas de leasing debe ser analizada desde la óptica de los principios de equidad y la justicia para salvaguardar los derechos de la víctima” (P. León, comunicación personal, 08 de noviembre de 2019).

d. Respecto a si la empresa de leasing propietaria del vehículo dado en arrendamiento financiero, si bien no crea el riesgo de accidentes de tránsito, esta lo promueve en orden a sus satisfacciones económicas, se ha sustentado que:

Se argumentó que, “la empresa de leasing financiero al ser propietaria del vehículo es quien ha brindado la herramienta peligrosa, es decir, la empresa de leasing no crea el riesgo, pero si es quien ha facilitado la herramienta (vehículo automotor), por ello debe responder civilmente por los daños ocasionados” (M. Pacheco, comunicación personal, 08 de noviembre de 2019).

e. Respecto a una futura reforma legal, para que en los procesos de responsabilidad extracontractual, la empresa de leasing, propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito, se le excluya de responsabilidad civil cuando acredite la contratación de un seguro que cubra los daños en la víctima, sea de su parte, sea de la arrendataria, se ha sostenido que:

“El seguro al tener su límite, no podría cubrir todos los daños que se les ha causado a las víctimas, por ende, las empresas de leasing deben seguir respondiendo solidariamente” (L. Díaz, comunicación personal, 07 de noviembre de 2019).

Así pues, “las empresas de seguro solo responden hasta un monto limite, independientemente de que la empresa de leasing tenga un seguro para

excluirse de responsabilidad, existe siempre la posibilidad de que un saldo no quede coberturado por el seguro, porque en el caso concreto, generalmente, nunca va a terminar cubriendo la totalidad de los daños que puedan causarse a la persona o su patrimonio” (R. Marcial, comunicación personal, 07 de noviembre de 2019).

Empero, otra perspectiva consideró que “si se le debe excluir de responsabilidad civil, porque esa es la muestra de una previsión o de una contingencia, es decir, es la forma de proteger a una posible víctima, entonces sí ha cumplido con su deber no se le debe afectar en su patrimonio para que cubra los gastos o el pago de una indemnización, porque actuó de una forma diligente” (M. Pacheco, comunicación personal, 08 de noviembre de 2019).

4.1.3. Entrevistas a juristas especialistas

a. Respecto a si la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito puede ser responsable civil solidario, se ha sostenido que:

“Bajo la configuración del artículo 29 de la Ley General de Transporte, es admisible que las entidades bancarias que llevan adelante contratos de leasing sobre vehículos respondan solidariamente cuando el arrendatario, en el desarrollo de su actividad económica, causa daños a terceros con el uso del automotor materia de contrato” (E. Medina, comunicación personal, 10 de noviembre de 2019).

Así pues, “a pesar de la existencia del contenido del segundo párrafo del artículo 6 de la Ley de Arrendamiento Financiero (“La arrendataria es responsable del daño que pueda causar el bien, desde el momento que lo recibe de la locadora”), pues, si bien parecería que este dispositivo genera una especie de “exoneración” de responsabilidad a favor de los bancos arrendadores, ello no se podría predicar en los casos en los que se encuentre involucrado un automotor. Esto es así, ya que el segundo párrafo del artículo 6 de la Ley de Arrendamiento Financiero forma parte

del contrato de leasing, por lo que tendría que vincular únicamente a los sujetos que lo llegan a celebrar. Hacer que dicho dispositivo legal repercuta en la esfera jurídica de un tercero significaría contrariar el principio de relatividad contractual que yace consagrado en el artículo 1363 del Código Civil (“Los contratos sólo producen efectos entre las partes que los otorgan y sus herederos (...”). Y es que, si se siguen las ideas expuestas por Roppo, se admite una merma en la relatividad de los contratos cuando: i) se imponen obligaciones (o situaciones jurídicas de desventaja) en sujetos no contratantes; o, ii) se limitan o eliminan los derechos (o situaciones jurídicas de ventaja) de sujetos no contratantes” (E. Medina, comunicación personal, 10 de noviembre de 2019).

Por ende, “es en el último de los supuestos reseñados en los que se materializaría un quebrantamiento al principio de relatividad contractual si el juez, a través del artículo 6 de la Ley de Arrendamiento Financiero, llega a excluir de la obligación resarcitoria a los bancos demandados cuando el siniestro fue causado por el arrendatario con el uso del automotor. Es el artículo 29 de la Ley General de Transporte el que claramente otorga una facultad a los damnificados derivados de accidentes automovilísticos: pretender el pago de la totalidad del resarcimiento contra el conductor, el propietario del vehículo y/o el prestador del servicio, ya que estos mantienen un vínculo de solidaridad pasiva. Es justamente esta prerrogativa la que no podría ser aminorada por el artículo 6 de la Ley de Arrendamiento Financiero, pues de ser así, lo que en última instancia se estaría haciendo es suprimir la situación ventajosa de un sujeto que no participó en la construcción del contrato de leasing vehicular” (E. Medina, comunicación personal, 10 de noviembre de 2019).

Otra postura opina que en este supuesto específico “se debe diferenciar el ser y el deber ser. En los hechos, la norma peruana es clara al establecer responsabilidad civil solidaria entre el conductor y la entidad financiera como propietario del bien. La norma es muy clara al respecto, porque solo se trata de un típico supuesto de aparente conflicto normativo en donde se

debe aplicar la norma general al caso, siendo que se debe aplicar la Ley General de Transporte que regula los accidentes de tránsito". (J. Chipana, comunicación personal, 08 de noviembre de 2019).

Asimismo, se menciona que "la responsabilidad civil de la arrendadora financiera (banco) en calidad de propietario por los daños ocasionados en un accidente de tránsito se sustenta en la aplicación especial de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre que en su artículo 29 establece la responsabilidad solidaria entre el Propietario de la Unidad Vehicular, el Chofer y la Empresa de Transporte. Si bien la Ley de Arrendamiento Financiero dispone en su artículo 6 que el arrendador no es responsable, ello sólo resulta oponible al arrendatario como contraparte del contrato". (J. Beltrán, comunicación personal, 08 de noviembre de 2019).

También, se ha postulado que "en caso de accidentes de tránsito como el que se propone, es indispensable colocar a la titular del bien en leasing abarcado por el factor atributivo de garantía, justamente porque sigue siendo titular. Y si se desea ver desde el ámbito subjetivo y no objetivo, pues la empresa leasing al "trasladar" uno de sus bienes a otro sujeto, debe ser diligente en ver con quién contrata, pues si los facilita sabiendo que es un sujeto con antecedentes de accidentes, se sume en una suerte de "culpa" por negligencia, al no prever un posible resultado. Por ejemplo, si sabe que determinada empresa de transportes tiene un alto grado de incidentes, mal hizo en contratar vía leasing con ella, pues es altamente posible que genere un nuevo accidente. Y ese resultado dañoso la debería vincular, pues a fin de cuentas sigue siendo el titular del bien" (R. Tantaleán, comunicación personal, 07 de noviembre de 2019).

b. Respecto a si la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito está en una mejor posición económica para asumir el costo de los daños y diluirlo en sus prácticas económicas, se ha precisado que:

Para “las Empresas de Leasing Financiero es lógico que manejen mucho capital y ganancias, lo cual las pone en mejor posición que quien recibe el bien materia de leasing” (B. Seminario, comunicación personal, 08 de noviembre de 2019). Además, se precisa que “se trata de entidades bancarias, que a diferencia de la mayoría de empresas que acceden a ese tipo de productos financieros, las cuales, en casi todos los casos, no tienen el soporte financiero que una entidad regulada por el sistema de banca y seguras si posee” (J. Chipana, comunicación personal, 08 de noviembre de 2019).

Además, se precisó que “el legislador fue de tal parecer al momento de configurar el texto del artículo 29 de la Ley General de Transporte, puesto que no estableció ninguna discriminación cuando enumeró al propietario del vehículo como sujeto responsable por los daños que podría ocasionar un conductor distinto a él, lo que incluye por supuesto a los arrendadores financieros, más aún si se tiene en cuenta que la Ley General de Transporte es posterior a la Ley de Arrendamiento Financiero” (E. Medina, comunicación personal, 10 de noviembre de 2019).

Por ende “la decisión de considerar a una persona (natural o jurídica) como responsable de un perjuicio que no produjo materialmente pasa por un tema de política legislativa. Si tenemos en consideración que las entidades bancarias manejan un gran activo y las víctimas de accidentes vehiculares suelen presentar fuertes y serias lesiones físicas, no resulta para nada extraño que el legislador haya preferido brindar un mayor margen de tutela a estas a través de la imputación de responsabilidad sobre aquellas cuando el objeto que causó el daño fue un automotor cedido en leasing” (E. Medina, comunicación personal, 10 de noviembre de 2019).

Así pues, “si el banco es consciente de que el aparato normativo lo condena a pagar el resarcimiento por los daños que ocasione su arrendatario con el automotor materia de leasing, podría emplear medidas tendientes a: i) evitar la ocasión de perjuicios al margen de no tener el

control fáctico sobre el vehículo; y/o, ii) obtener el reembolso, por parte de su arrendatario, del pago de la reparación civil pagada en el juicio de responsabilidad civil” (E. Medina, comunicación personal, 10 de noviembre de 2019).

c. Respecto a que en los casos de responsabilidad civil de la empresa de leasing, propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito, los jueces busquen potenciar la función satisfactoria de la responsabilidad civil y aplicar el principio de la reparación integral del daño, se ha argumentado que:

“Toda decisión judicial debe apuntar al cumplimiento de las funciones de la responsabilidad civil (satisfactoria, de equivalencia, de sanción, preventiva y disuasiva) para evitar propiciar incentivos perversos (incentivando la ocurrencia de daños)” (J. Beltrán, comunicación personal, 08 de noviembre de 2019).

Así pues, “se debe potenciar la función satisfactiva de la víctima, es decir, que luego del evento dañoso el agraviado debe recibir un resarcimiento lo más satisfactorio posible” (R. Tantaleán, comunicación personal, 07 de noviembre de 2019). Además, se considera, que como regla excepcional, “sería la mejor opción potenciar la función satisfactoria de la responsabilidad civil y aplicar el principio de reparación del año y con ello otorgar cierta responsabilidad a la propietaria del vehículo materia de leasing que causó daños, pero esto debe ser cuando la arrendataria se encuentra en total imposibilidad de asumir la responsabilidad que le corresponde por haber ocasionado algún daño como consecuencia de un accidente de tránsito. Así, se garantiza que los afectados vean resarcidos de todas formas los daños que pudieran haber sufrido” (B. Seminario, comunicación personal, 08 de noviembre de 2019).

Finalmente, se sostuvo que “los jueces no deberían excluir a los bancos de los juicios de responsabilidad que se inicien en su contra, ya que además

de contravenir un principio como el de relatividad contractual, sí dejarían desamparadas a la víctimas de los accidentes vehiculares. Si bien esta posición puede gozar de cierta tonalidad paternalista, lo cierto es que esta surge de la propia esencia que parece denotar nuestro marco normativo, en específico, de la actual redacción del artículo 29 de la Ley General de Transporte” (E. Medina, comunicación personal, 10 de noviembre de 2019).

d. Respecto a si la empresa de leasing propietaria del vehículo dado en arrendamiento financiero, si bien no crea el riesgo de accidentes de tránsito, esta lo promueve en orden a sus satisfacciones económicas, se ha sustentado que:

La empresa de leasing financiero propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito “no crea riesgo alguno, es decir, no existe relación de causalidad entre en hecho que produce el daño y la expectativa que tiene la entidad financiera al momento de suscribir el contrato de leasing. (J. Chipana, comunicación personal, 08 de noviembre de 2019).

Empero, una postura novedosa ha sostenido que “los bancos que arriendan financieramente sus vehículos (aunque es cierto que la adquisición que realiza el banco es atendiendo exclusivamente a los intereses que persigue la arrendataria), deberían responder por los daños que ocasiona su contraparte con el empleo del automotor, a pesar de que existan ciertas voces que insinúen que el banco no genera ningún riesgo con la cesión del vehículo a través del leasing” (E. Medina, comunicación personal, 10 de noviembre de 2019).

“Las dudas sobre tal afirmación pasan por el hecho de que la validez de esta premisa se sostendría sólo, cuando el banco tiene la plena convicción de que el automotor no llegará a circular por las calles, lo cual es un tanto absurdo. El banco sabe que el vehículo se desplazará y, además, que ello trae implícito un riesgo en la producción de perjuicios a peatones y a otras unidades móviles. Debe entenderse, por lo tanto, que el banco asume

dicho riesgo desde que contempla la posibilidad de ser arrendador financiero sobre automotores. Si ello no fuese así, sencillamente abandonaría dicha opción como operación económica susceptible de llevar adelante. Preferirían los bancos en tal caso arrendar financieramente bienes menos riesgos, como marcas o patentes (curiosamente estos bienes son descartados por las entidades bancarias como objetos de leasing)” (E. Medina, comunicación personal, 10 de noviembre de 2019).

e. Respecto a una futura reforma legal, para que en los procesos de responsabilidad extracontractual, la empresa de leasing, propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito, se le excluya de responsabilidad civil cuando acredite la contratación de un seguro que cubra los daños en la víctima, sea de su parte, sea de la arrendataria, se ha sostenido que:

“La regla debe ser que en el arrendamiento financiero exista la obligación de contratar una póliza contra accidentes que sería pagada con parte de la renta del citado arrendamiento. Esa obligación debería recaer sobre el arrendatario pero el encargado de obligar y cuidar que dicha póliza se contrate debería ser el banco (Empresa de Leasing Financiero). Así, ante cualquier accidente producido por el bien la póliza entraría a cubrir el daño, y solo en el caso en el que el daño sea superior al monto de la póliza se podría entrar a responsabilizar al banco como propietario del bien. Allí sí tendríamos un escenario ideal en el que existirían mecanismos de cobro directo a favor de las víctimas del accidente. Además es claro que con esta medida existiría una reparación integral y sin muchos trámites pues como sabemos la póliza se pagaría de inmediato” (J. Chipana, comunicación personal, 08 de noviembre de 2019).

“No parece mala idea la exoneración de responsabilidad de las entidades bancarias si es que el arrendatario financiero contrata un seguro que cubra los daños a terceros. No obstante, estimo que el alcance de la cobertura del seguro debería ser amplio, y no solamente, por ejemplo, el que se

consigna en el SOAT, pues como es bien sabido, los montos que se llegan a despachar por este tipo de seguro resultan ser ínfimos” (E. Medina, comunicación personal, 10 de noviembre de 2019).

“La contratación del seguro, de hecho, es una obligación que se desprende de la propia Ley de Arrendamiento Financiero y de su Reglamento, por lo que parece que su empleo en la práctica es el que ha estado fallando. Si se utilizara de mejor forma el recurso del seguro, quizás las propias víctimas ya no sentirían la necesidad de acudir a un proceso en contra de las empresas bancarias que, de por sí, resulta ser tedioso y prolongado” (E. Medina, comunicación personal, 10 de noviembre de 2019).

“Por ende, con o sin reforma legislativa, si lo que se busca es la tutela de los perjudicados con el accidente de tránsito en el que se ve envuelto un automotor sujeto a leasing y, además, la no merma patrimonial de los bancos por el pago del resarcimiento, entonces lo más coherentes es que estos aumenten los estándares de exigibilidad en lo que concierne a la contratación del seguro que cubra los riesgos comunes de los siniestros vehiculares” (E. Medina, comunicación personal, 10 de noviembre de 2019).

4.2. DISCUSIÓN (CONTRASTACIÓN DE HIPÓTESIS)

En el presente apartado se realiza un análisis de las sentencias emitidas por la Corte Suprema de Justicia de la República que han sido recolectadas con los instrumentos y técnicas descritos en la parte metodológica. Además, también se incluye dentro de este análisis, las entrevistas realizadas a los Magistrados de la Corte Superior de Justicia de Tumbes y, asimismo, a los juristas especialistas.

4.2.1. La aplicación del principio de especialidad y cronología sobre lo preceptuado en el artículo 29 de la Ley N° 27181

Se han localizado dos sentencias emitidas por la Corte Suprema de Justicia de la República, que admiten la aplicación del principio de

especialidad de la norma contenida en el artículo 29 de la Ley N° 27181, para fundamentar la responsabilidad civil de la empresa de leasing financiero.

La Casación N° 1088-2011 Lima y la Casación N° 2025-2013 Lima, emitidas por la Sala Civil Transitoria, responden a la aplicación del principio de especialidad. Para comenzar a analizar ambas sentencias, corresponde localizar su punto medular:

De autos se tiene que el daño ocasionado a la menor hija de los accionantes, ha sido como consecuencia del despiste y volcadura del vehículo de propiedad de Volvo Finance Perú Sociedad Anónima (después Financiera TFC Sociedad Anónima) la misma que estuviera haciendo servicio de transportes a la Empresa de Transportes Sol Peruano Sociedad Anónima Cerrada; y aun cuando medie un Contrato de Leasing otorgado por Financiera TFC Sociedad Anónima Cerrada, no enerva su responsabilidad en los daños ocasionados, tomando en consideración el llamado Principio de Especialidad, por el que prima la ley especial, en este caso el artículo 29 de la Ley número 27181, en el que de manera clara, precisa y textual señala que tanto el conductor, el propietario del vehículo y el prestador del servicio de transportes son solidariamente responsables por los daños y perjuicios ocasionados (...), tal como sucede en el caso sub júdice por tanto la responsabilidad solidaria a Financiera TFC Sociedad Anónima se encuentra sustentada conforme a Ley (Corte Suprema de Justicia de la Republica, Sala Civil Transitoria, Casación N° 1088-2011 Lima, 2011).

(...) la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre número 27181 tiene por finalidad regular la responsabilidad civil derivada de los Accidentes de Tránsito causados por vehículos automotores. En tal sentido, no corresponde aplicar lo previsto en el artículo 6 parte in fine del Decreto Legislativo número 299, ya que los hechos probados en autos, esto es, la pérdida de los

vehículos de propiedad de la accionante, así como la carga que transportan, generan responsabilidad civil extracontractual frente a terceros que no han suscrito el contrato de arrendamiento financiero (leasing); más aún, si bajo el principio de especialidad de la norma, prima lo dispuesto en la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre 27181 (Corte Suprema de Justicia de la Republica, Sala Civil Transitoria, Casación N° 2025-2013 Lima, 2013).

Advertimos, que ambas sentencias han recogido como fundamento jurídico para establecer la responsabilidad civil de la empresa de leasing financiero propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito, al principio de especialidad o especificidad normativa, mediante el cual una norma de carácter especial desplaza a una norma de carácter general.

Así pues, estas sentencias casatorias vienen aplicando el principio de especialidad normativa para determinar la responsabilidad de las empresas de leasing financiero en el tema objeto de estudio, siendo un fundamento jurídico sostenido a nivel teórico en la presente tesis, lo cual nos permite evaluar porque se considera que la norma contenida en el artículo 29 de la LGTTT prima sobre la norma contenida en el artículo 6 de la LAF, esto es así porque:

Primero, existe un marco genérico de aplicación para los casos de responsabilidad civil por actividades riesgosas o peligrosas y objetos riesgosos o peligrosos preceptuado en el artículo 1970 del Código Civil peruano, el cual resulta ser un precepto de carácter general frente a lo estipulado en una normativa de carácter especial contenida en el artículo 6 de la LAF, la cual regula la exclusión de responsabilidad civil de las empresas de leasing propietarias del bien que cause daños a terceros (entiéndase “bien” en un sentido amplio del término) y, además, que es objeto de un contrato de arrendamiento financiero.

Segundo, en el tema objeto de estudio, la norma contenida en el artículo 29 de la LGTTT posee una regulación específica en casos de responsabilidad

civil por accidentes de tránsito, sobre lo preceptuado en el artículo 6 de la LAF y el artículo 1970 del Código Civil, por los siguientes motivos: i) por la conservación de la calidad de propietario del vehículo que recae en la empresa de leasing financiero; ii) por el bien objeto del contrato de arrendamiento financiero, tal como lo es un vehículo automotor; iii) por el supuesto de hecho específico o el “escenario” que regula el artículo 29 de la LGTTT que son los accidentes de tránsito y no un supuesto de hecho genérico, tal como lo regula el artículo 6 de la LAF; y, finalmente, iv) por tratarse de una obligación de fuente legal con prestación solidaria de tipo pasiva, la cual restringe su ámbito interpretación jurídica al procedimiento o método de interpretación literal.

Tercero, tal como lo establece la doctrina y se corrobora con la entrevista realizada a Chipana, entre la norma contenida en el artículo 6 de la LAF y la contenida en el artículo 29 de la LGTTT, solo existe una supuesta contradicción normativa (J. Chipana, comunicación personal, 08 de noviembre de 2019). Sostenemos que es solo una supuesta contradicción normativa, porque la norma contenida en el artículo 29 de la LGTTT es clara, en ella se desarrolla un supuesto de hecho específico que son los accidentes de tránsito, el cual el bien con el cual se causa los daños es un vehículo, el cual puede o no estar sujeto a un contrato de arrendamiento financiero, empero, como lo ha sostenido Campos (2019), es un supuesto en el cual no existe la necesidad de una objetable interpretación o aplicación analógica, debido a que en los contratos de leasing financiero el dominio jurídico de los bienes lo tiene las intermediarias financieras o empresas de leasing.

Ahora bien, la empresa de leasing financiero conserva la propiedad de los bienes dados en leasing durante toda la ejecución del contrato de arrendamiento financiero, tal como lo reconoce de forma expresa el artículo 4 de la LAF y, además, por los propios documentos de transferencia y su inscripción a nivel de registros públicos, por tanto, es indudable que mantendrá la propiedad de los vehículos automotores que entregue en arrendamiento financiero a la arrendataria, teniendo esta última solo su

utilización, hasta que no ejercite la opción de compra prevista en el contrato de leasing y se convierta en propietario del vehículo; en consecuencia, que la empresa de leasing financiero conserve aún la propiedad del vehículo automotor que cause daños en accidentes de tránsito, será, según la jurisprudencia analizada, suficiente para sustentar la responsabilidad solidaria de las empresas de leasing propietarias en virtud de la aplicación de la norma contenida en el artículo 29 de la LGTTT.

Al respecto, otro rasgo de especificidad de la norma contenida en el artículo 29 de la LGTTT se basa en que se debe tratar de un vehículo automotor, mientras que el objeto del contrato de arrendamiento financiero puede abarcar innumerables tipos de bienes, no solo de vehículos automotores, sino, más bien, todos aquellos que puedan comercializarse mediante una operación de leasing financiero, tales como aviones, barcos, marcas, patentes, es decir, todos aquellos bienes que tengan una utilización de bien de capital, sea para personas jurídicas, sea para personas naturales.

Además, el supuesto de hecho específico o el “escenario” que regula el artículo 29 de la LGTTT son los accidentes de tránsito y no un supuesto de hecho genérico tal como lo regula el artículo 6 de la LAF, esto es, la exclusión de responsabilidad de la empresa de leasing financiero sobre cualquier tipo de daño que pueda causar un bien dado en leasing financiero; en consecuencia, se explicaría que el escenario donde se debe evaluar la responsabilidad civil de la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito se adecua perfectamente en el artículo 29 de la LGTTT, porque se basa en un caso concreto, esto es, regular la responsabilidad civil por daños producto de un accidente de tránsito, y no, a regular un tipo contractual, tal como lo es el contrato de arrendamiento financiero.

Por último, la norma establecida en el artículo 29 de la LGTTT, tal como lo reconoce la jurisprudencia analizada, es clara, precisa y textual, no solo por lo anteriormente expuesto, sino, más bien, por mantener una norma que prescribe una obligación de fuente legal con una prestación solidaria de

tipo pasiva, entre el conductor, el propietario del vehículo y, de ser el caso, de la empresa de transportes, norma que no se presume, sino que, debe tener un carácter expreso por mandato del Código Civil peruano (art. 1183) al tener una aplicación excepcional, esto es, que no puede tener una interpretación contraria a la ley, al dirigir la aplicación de la norma contra un fin distinto por el cual se estableció, tal como lo expresa Castillo (2013) una obligación con prestación solidaria, es una condición muy severa para cualquier deudor solidario, por ello, se ha restringido su interpretación, sea en una norma legal, sea en un contrato, al método o procedimiento de interpretación jurídica literal; en consecuencia, realizar una interpretación contraria, al establecer que el artículo 6 de la LAF prima por especialidad sobre el artículo 29 de la LGTTT, es realizar una interpretación contraria a la ley, al estar circunscrita la responsabilidad civil de la empresa de leasing financiero propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito dentro de la órbita de una obligación de fuente legal con una prestación solidaria de tipo pasiva en el artículo 29 de la LGTTT; por ende, el operador jurídico, no puede apartarse de ella, mediante una objetable interpretación de la ley, considerando la aplicación del artículo 6 de la LAF en el tema objeto de estudio. {

Por otro lado, dentro de las opiniones vertidas por los magistrados de la CSJT, Cueva (2019) sostuvo que:

(...) existe responsabilidad civil de la empresa de leasing financiero, en virtud de que la ley de leasing financiero tiene vigencia desde el año de 1984 y la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre tiene vigencia desde el año de 1999, por tanto, en aplicación del principio de cronología la ley posterior deroga en forma tácita la ley anterior.

Al tener, el artículo 29 de la LGTTT y el artículo 6 de la LAF el mismo nivel de jerarquía normativa, y además por tener mandatos contradictorios, prima la de ulterior vigencia en el tiempo; por ende, primaria, por una cuestión de posteridad, la norma contenida en el artículo 29 de la LGTTT en virtud de la aplicación del principio de cronología normativa.

4.2.2. Los pactos de exclusión de responsabilidad civil no resultan oponibles a las víctimas de daños en accidentes de tránsito generados por un vehículo dado en arrendamiento financiero

En la práctica comercial es común que en los contratos de leasing financiero se incluya una cláusula contractual de exclusión de responsabilidad de la empresa de leasing, esto es, de la empresa propietaria de los bienes objeto del contrato, bienes que puedan causar daños a terceros ajenos a la relación jurídica contractual.

Esto sucede en virtud de la norma contenida en el artículo 6 de la LAF, que describe un supuesto de hecho genérico de responsabilidad civil, debido a que si se causan daños producto de la utilización de un bien (objeto del contrato de leasing) por parte de la arrendataria, será esta, quien asuma la responsabilidad por daños; asimismo, tal norma está basada en una lógica de financiamiento económico en favor de las empresas del sistema financiero y de la viabilidad del contrato de leasing en nuestro país.

Empero, en el tema objeto de estudio, la jurisprudencia casatoria, que forma parte resultados de la investigación, viene afirmando que la inclusión de la cláusula de exclusión de responsabilidad, a favor de las empresas de leasing, en los contratos de arrendamiento financiero no resulta oponible para las víctimas de un accidente de tránsito, tal como lo señalan las sentencias de Casación N° 3141-2006 Callao; N° 3622-2000 Lima y la N° 2388- 2003 Lima; así pues, observemos algunos extractos relevantes de cada una de ellas:

Primero, la Casación N° 3141-2006 Callao al comentar la norma contenida en el art. 6 de la LAF y en el artículo 23 de su reglamento (Decreto Supremo número 559-84-EFC), señala que:

“tales normas están destinadas a regular este contrato, las relaciones que se dan entre las partes que lo celebran y no a regular los supuestos de responsabilidad extracontractual, ni a limitar o determinar quién resulta responsable o quién debe

resarcir un evento dañoso frente a terceros ajenos a tal acto, lo que se encuentra fuera de su marco y no constituye su finalidad”.

Segundo, la Casación N° 3622-2000 Lima, al comentar la norma contenida en el art. 6 de la LAF, indica:

“tal norma está destinada a regular el contrato de leasing y las relaciones (entiéndase derechos y obligaciones) que se dan entre las partes que lo celebran y no a regular los supuestos de responsabilidad extracontractual ni a limitar o determinar quién resulta responsable o quien debe resarcir un evento dañoso frente a terceros ajenos a tal acto, lo que se encuentra fuera de su marco y no constituye su finalidad”.

Tercero, la Casación N° 2388- 2003 Lima, al comentar la norma contenida en el art. 6 de la LAF, precisó:

“rige a las relaciones internas que se establece entre las partes que suscriben el contrato de arrendamiento financiero (...) en consecuencia, sus alcances corresponden a la esfera de las relaciones contractuales y, en materia de responsabilidad civil, únicamente a la responsabilidad contractual, (...) por tanto, la norma citada no resulta aplicable cuando nos encontramos ante hechos probados que generan responsabilidad extracontractual frente a terceros que no han intervenido en el contrato de leasing, sin perjuicio de que el propietario del vehículo, en virtud del citado artículo sexto, y a lo expresamente pactado en el contrato respectivo, pueda repetir lo pagado contra aquél que está llamado a asumir la responsabilidad contractual, es decir, el arrendatario”.

Pues bien, la jurisprudencia analizada nos explica que, uno de los fundamentos jurídicos, que sostiene la responsabilidad civil de la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito, se basa en el principio de obligatoriedad contractual, eso es así, debido a que la norma contenida en el artículo 6 de la LAF solamente se refiere a una consecuencia jurídica a nivel inter-partes del contrato, es

decir, entre las partes que celebran el contrato de arrendamiento financiero, y, por ello, no resulta oponible la cláusula de exclusión de responsabilidad civil de la empresa de leasing (que conforma los contratos de arrendamiento financiero), a los terceros ajenos a la relación jurídica que se le pretende oponer, esto es, las víctimas de accidentes de tránsito, por no tener tal norma un alcance extra-partes.

La inoponibilidad de los pactos de exclusión de responsabilidad basados en el artículo 6 de la LAF, se fundamenta en que si nos encontramos dentro de un escenario de accidentes de tránsito producido por un vehículo dado en leasing, las víctimas del daño pueden hacer valer su derecho al resarcimiento, de forma indistinta, contra los sujetos indicados en la norma contenida en el artículo 29 de la LGTTT, al ser una norma de carácter especial aplicable al tema objeto de estudio, en consecuencia, al no aplicarse, por considerar a la norma contenida en el artículo 6 de la LAF, se vulneraría el principio de obligatoriedad o vinculatoriedad contractual, por no tener esta última, un alcance extra-partes.

La inoponibilidad como categoría jurídica aplicable al tema objeto de estudio, se basa en que el tercero ajeno a la relación contractual, esto es, la víctima de un accidente de tránsito causado por un vehículo dado en leasing financiero, se comportará como si el derecho, a excluirse de responsabilidad civil de las empresas de leasing propietarias de un vehículo dado en leasing financiero, no existe, esto es, por una razón digna de tutela jurídica de su resarcimiento en virtud de la aplicación especial del artículo 29 de la LGTTT.

Se debe precisar que la inoponibilidad de las cláusulas estipuladas en el contrato de arrendamiento financiero sobre la exclusión de responsabilidad a favor de las empresas de leasing financiero por ser propietarias de un vehículo que causa daños en accidentes de tránsito, no se basan, sea en la nulidad del acto jurídico, sea en un supuesto de ineficacia de la ejecución del contrato, sino, más bien, en un derecho potestativo, es decir, que está dirigido a que el tercero ajeno a la relación jurídica contractual (contrato de arrendamiento financiero), este facultado a ejercer tal derecho, esto es,

exigir la totalidad del resarcimiento, sea al conductor del vehículo, sea a la empresa de leasing propietaria del vehículo o, de ser el caso, a la empresa de transporte terrestre, en virtud de la base normativa en el artículo 29 de la LGTTT; por ende, el ordenamiento jurídico faculta al tercero (víctima de accidente de tránsito) a comportarse como si el acto jurídico no existiera (cláusulas de exclusión de responsabilidad a favor de las empresas de leasing que conforman los contratos de arrendamiento financiero).

Recordemos, que según Espinoza (2016) el artículo 6 de la LAF regula una relación jurídica contractual, mientras que, el artículo 29 de la LGTTT está destinado a regular un supuesto de responsabilidad civil extra-obligacional, por ende, frente a la víctima del daño (que no forma parte del contrato de arrendamiento financiero), se debe aplicar el artículo 29 de la LGTTT.

Asimismo, el principio de obligatoriedad contractual, sostiene que los contratos son expresiones de autonomía privada y su cumplimiento es obligatorio para las partes del contrato, tal como se ha señalado en el artículo 1361 del Código Civil, donde se indica: “Los contratos son obligatorios en cuanto se haya expresado en ellos”, por tanto las estipulaciones del contrato de arrendamiento financiero vinculan a las partes y no a terceros, tales como las víctimas de accidentes de tránsito producidos por vehículos dados en leasing financiero.

Además, esta postura se ve ratificada con lo indicado por el Pleno Jurisdiccional Distrital Civil y Procesal Civil de 2016, al sostener que:

“En los casos de responsabilidad extracontractual el propietario del bien objeto del arrendamiento financiero es responsable de los daños que cause dicho bien, porque las relaciones del referido contrato se producen entre las partes contratantes y no con terceras personas (...)”

Por otro lado, se ha calificado este argumento como uno de tipo persuasivo, porque a pesar de sostener la responsabilidad civil de la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en

accidentes de tránsito, produce algunas consecuencias negativas, tales como elevar el costo del leasing vehicular en perjuicio de la arrendataria del contrato, esto es, que no impide a la empresa de leasing propietaria del vehículo inicie una acción de regreso contra la arrendataria en virtud de la norma contenida en el artículo 6 de la LAF que mantiene una aplicación a nivel inter-partes; empero, se debe precisar que cualquier fundamento jurídico que sirva para sustentar la responsabilidad de la empresa de leasing propietaria del vehículo en el estado actual de la norma (Artículo 29 de la LGTTT), encarecerá económicamente el contrato de leasing financiero en perjuicio de la arrendataria financiera.

Seguidamente, existe otro fundamento jurídico que también apoya la responsabilidad civil de la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito, esto es, el principio de relatividad contractual, el cual se basa en que: “Los contratos sólo producen efectos entre las partes que los otorgan y sus herederos (...)” (Código Civil, 1984, art. 1363).

Entre los especialistas, se ha sostenido que:

“(...) se materializaría un quebrantamiento al principio de relatividad contractual si el juez, a través del artículo 6 de la Ley de Arrendamiento Financiero, llega a excluir de la obligación resarcitoria a los bancos demandados cuando el siniestro fue causado por el arrendatario con el uso del automotor. Es el artículo 29 de la Ley General de Transporte el que claramente otorga una facultad a los damnificados derivados de accidentes automovilísticos: pretender el pago de la totalidad del resarcimiento contra el conductor, el propietario del vehículo y/o el prestador del servicio, ya que estos mantienen un vínculo de solidaridad pasiva” (E. Medina, Comunicación personal, 10 de noviembre 2019).

Se explica tal opinión, desde los efectos del contrato, los cuales pueden ser directos e indirectos; los primeros, desarrollan los derechos y obligaciones

de las partes en el acuerdo contractual; los segundos, desarrollan simplemente un reconocimiento de los terceros por la nueva situación jurídica generada por el contrato. El principio de relatividad contractual se manifiesta solo en el primer caso.

Ahora bien, los acuerdos que adoptan las partes en el contrato de leasing financiero no le restan ningún derecho a terceros ajenos a tal contrato, cuando estamos presentes en un escenario completamente distinto a los accidentes de tránsito, porque ahí si existe aplicación especial del artículo 6 de la LAF; empero, cuando estamos dentro de un escenario de accidentes de tránsito producidos por un vehículo dado en leasing financiero, los acuerdos adoptados en virtud de un contrato de arrendamiento financiero no tendrán efectos directos sobre las víctimas del accidente, por ello, la víctima del accidente podrá dirigir su pretensión resarcitoria contra el conductor, el propietario del vehículo y, de ser el caso de la empresa de transportes en virtud de la norma contenida en el artículo 29 de la LGTTT, en consecuencia, la víctima posee una esfera jurídica distinta a la desarrollada por las partes que suscriben el contrato de leasing financiero, restar el derecho de las víctimas en virtud de la aplicación del artículo 6 de la LAF, vulneraría el principio de relatividad contractual, al suprimirse la situación de ventaja activa que posee la víctima del daño.

4.2.3. La responsabilidad civil como un mecanismo de protección del principio de dignidad humana

Más allá de los fundamentos jurídicos-normativos expuestos, el tema objeto de estudio también se encuentra respaldado desde una óptica constitucional, debido a que la exclusión de responsabilidad civil de la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito reduce severamente las posibilidades de la víctima de ver indemnizado su daño, por ende se debe buscar su protección desde una interpretación del principio de dignidad humana, tal como se explica en la Casación N° 2112- 2017 Huánuco:

“Tal protección surge de una interpretación de la responsabilidad desde sede constitucional. Así, si la llave interpretativa de todos los derechos es el principio de la dignidad humana, que se manifiesta palpablemente en los derechos tutelados en el artículo 2 de la Constitución Política del Estado, es obvio que el referido principio quedaría claramente mellado ante la imposibilidad de obtener una indemnización que repare los daños ocasionados, más aun si las normas de exoneración desamparan a quien sufre el daño y protegen a la parte que posee la mejor posición para asumir los costos del daño”.

Ahora bien, desde el siglo pasado, el Derecho ubica como eje, centro y fin a la persona humana, dejando de lado la perspectiva patrimonialista y cosificadora mantenida hasta antes y durante la segunda guerra mundial en diversos Códigos Civiles, así pues, en la Constitución Política del Perú se reconoció en su artículo 1 que “La defensa de la persona humana y el respeto de su dignidad son el fin supremo de la sociedad y el Estado”, es sobre este principio que se cimienta todo nuestro sistema jurídico, garantizando que todos los seres humanos seamos tratados como fines y no como medios.

Así pues, si las normas de exoneración, esto es, el artículo 6 de la LAF, desampara a quien sufre el daño (víctima de un accidente de tránsito con un vehículo dado en leasing) y protegen a la parte que posee la mejor posición para asumir los costos del daño (Empresa de Leasing Financiero), se iría en contra de lo que nuestro Estado Social y Constitucional busca, esto es, lograr que mediante la protección de la dignidad humana se busque potenciar la calidad de vida de las personas, en específico de las víctimas de accidente de un tránsito.

Asimismo, la responsabilidad civil es un mecanismo de protección de la dignidad humana, pues es un mandato constitucional que se vele por la protección de la salud, la integridad física y psicológica de las personas, lo que comprende su resarcimiento ante cualquier eventual daño a tales derechos fundamentales, empero, no siempre el que debe indemnizar los

daños es el sujeto que los causó, sino, más bien, que puede ser uno distinto que no los produjo, pero que, en virtud de un nexo lógico o imposición legal, está llamado a responder civil y/o solidariamente, y esto último, tiene su justificación, no en una óptica causalista, pero si en una máxima de protección que otorga el principio de dignidad humana a los individuos, al buscar evitar que sujetos con una mayor capacidad técnica, organizacional, profesional y económica, tales como las empresas de leasing financiero, se vean beneficiados a costa de la vida de personas (entiéndase víctimas de accidentes de tránsito con vehículos dados en leasing), que se presume, no ostentan una posición similar a la de estas empresas; en consecuencia, lo que se busca es evitar instrumentalizar a la persona humana en beneficio de las empresas de leasing financiero, tal como se ha sostenido en la casación previamente analizada.

Se suma a esta postura, una opinión que ha sido sostenida a nivel de la magistratura, donde se argumenta que:

“(…) la responsabilidad civil tiene que ver con la protección de la dignidad humana (...), una ley que crea un status jurídico especial para beneficio de estas empresas de leasing debe ser analizada desde la óptica de los principios de equidad y la justicia para salvaguardar los derechos de la víctima” (P. León, comunicación personal, 08 de noviembre de 2019).

Esto demuestra, no solo la constitucionalización del derecho de la responsabilidad civil, sino también, la preocupación por la severa disminución de las posibilidades del resarcimiento de sus daños que se le hace cargar a la víctima de un accidente de tránsito por un vehículo dado en leasing financiero, esto es, que aplicando en “primer orden” el artículo 6 de la LAF (que excluye de responsabilidad civil a la empresa de leasing) se deja únicamente al conductor y a la arrendataria para que asuman los daños, pero si la arrendataria no es una empresa prestadora del servicio de transporte, aplicando en “segundo orden” las normas de responsabilidad solidaria del artículo 29 de la LGTTT, se deja únicamente al conductor para que asuma el costo de los daños, lo cual revela una severa desprotección a

la víctima y una mala praxis judicial, que no debe ser permitida por el Derecho, esto es, siguiendo la línea de interpretación del principio de dignidad humana que inspira todo nuestro ordenamiento jurídico peruano, porque finalmente, por un lado, se favorece a las empresas que promueven las operaciones de leasing financiero y, por otro lado, se termina desfavoreciendo a quien sufre el daño, esto es, a las víctimas de un accidente de tránsito con un vehículo dado en leasing financiero.

Por consiguiente, la responsabilidad civil de la empresa de leasing financiero propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito, actúa como un mecanismo de protección del principio de dignidad humana, debido a que busca resarcir los daños en la víctima, esto es, un fin de carácter público, mientras que, el contrato de leasing financiero busca un fin de carácter privado, esto es, facilitar a las empresas el desarrollo de sus actividades comerciales, mediante el financiamiento de bienes de capital, generando, como contrapartida, un beneficio a las empresas de leasing financiero, esto es, con la ganancia obtenida mediante los intereses económicos que le genera este contrato.

Empero, el sostener a nivel judicial (como se verá posteriormente en algunas sentencias casatorias materia de análisis) que se les debe excluir de responsabilidad civil a las empresas de leasing financiero propietarias del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito, sea en virtud de la naturaleza jurídica, sea por la función económica, del contrato de leasing financiero, no será una explicación constitucionalmente adecuada, porque su perspectiva se aleja de la protección de la dignidad humana, esto es porque sencillamente la persona humana no puede ser utilizada para alcanzar la viabilidad de este contrato en el sector del transporte terrestre, sino, por el contrario, se debe buscar conseguir un fin superior para el Estado y la Sociedad, esto es, la protección de la dignidad humana la cual es alcanzada, en el estado actual de la norma, mediante la responsabilidad civil extracontractual.

4.2.4. La aplicación de las funciones de la responsabilidad civil y el principio de la reparación integral del daño

Este apartado se divide en dos partes, esto es, el ser y el deber ser, lo que existe y lo que debería existir, respecto al análisis de las funciones de la responsabilidad civil en el tema objeto de estudio.

Por otro lado, encontramos que la doctrina peruana, ha desarrollado una clasificación sobre las funciones de la responsabilidad civil, en dos vertientes, por un lado, la clasificación postulada por el Jurista Gastón Fernández y, por otro lado, la postulada por el Jurista Juan Espinoza; el primero, las clasifica en las funciones sistémica y diádica, el segundo, las clasifica en una función integral desde la perspectiva de sus protagonistas.

El análisis de las funciones de la responsabilidad civil nos permite interpretar sus reglas y orientar el cumplimiento de sus propósitos que busca la institución, por ende, es indispensable que toda decisión judicial sobre esta materia, vele por desarrollar la aplicación de sus funciones. Tal como ha sido indicado por los especialistas:

“Toda decisión judicial debe apuntar al cumplimiento de las funciones de la responsabilidad civil (satisfactoria, de equivalencia, de sanción, preventiva y disuasiva) para evitar propiciar incentivos perversos (incentivando la ocurrencia de daños) (J. Beltrán, comunicación personal, 08 de noviembre de 2019).

Sin embargo, se ha encontrado que en el tema objeto de estudio, existe una priorización de la función satisfactoria de la responsabilidad civil, y se debe al marco legal actual, nos referimos, a la norma especial contenida en el artículo 29 de la LGTTT que desplaza a la norma general contenida en el artículo 6 de la LAF.

Según los especialistas “(...) esta posición puede gozar de cierta tonalidad paternalista, lo cierto es que esta surge de la propia esencia que parece denotar nuestro marco normativo, en específico, de la actual redacción del artículo 29 de la Ley General de Transporte” (E. Medina, comunicación personal, 10 de noviembre de 2019).

Recordemos que la función satisfactoria de la responsabilidad civil pertenece a un análisis intersubjetivo entre víctima y responsable, y también, que es en ese análisis intersubjetivo donde buscará dejar a la víctima del daño plenamente satisfecha (sea en aplicación del principio de equivalencia para daños patrimoniales, sea en aplicación de una función consolatoria para daños no patrimoniales) con el resarcimiento que recibe por los daños sufridos.

Esta función se ve priorizada en el tema objeto de estudio, no solo porque deja de lado otras funciones importantes de la responsabilidad civil, sino, más bien, porque la norma contenida en el artículo 29 no posee un monto límite para el resarcimiento de los daños que debe asumir la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito, lo que denota protagonismo únicamente a favor de la víctima del daño, pero la cual, no resulta ser el único actor en la escena.

Además, ya se ha sostenido que si se aplicara el artículo 6 de la LAF se reducirían notablemente las posibilidades de la víctima para acceder a un resarcimiento, empero, en aplicación del artículo 29 de la LGTTT, sucede todo lo contrario, porque potencia una de las funciones de la responsabilidad civil, esto es, la función satisfactoria o resarcitoria, al hacer cargar el costo de los de los daños contra un sujeto que no los causo, esto es, la empresa de leasing propietaria del vehículo dado en arrendamiento financiero; asimismo, tal como se ha indicado por los especialistas aquí se “potencia la función satisfactoria de la víctima, es decir, que luego del evento dañoso el agraviado debe recibir un resarcimiento lo más satisfactorio posible” (R. Tantaleán, comunicación personal, 07 de noviembre de 2019).

Por otro parte, también se considera como fundamento jurídico la aplicación de uno de los principios actuales de la responsabilidad civil, esto es, el principio de la reparación integral del daño, que se basa en devolver a la víctima al estado anterior a la producción de la conducta dañosa; asimismo, esto tiene relación con uno de los requisitos del daño, esto es, el de subsistencia, donde se aprecia que si un daño no ha sido reparado en

su integridad, aún existe justificación para solicitar lo que corresponde, esto, generalmente, sucede con el caso de los seguros contra todo riesgo, que poseen montos límites de cobertura, pero que no garantizan a la víctima una reparación plena; por ende, si el seguro no cubre todos los daños, existe todavía el deber legal de indemnizar de la empresa de leasing financiero, en virtud del mandato normativo que se desprende del artículo 29 de la LGTTT, por aplicación del principio de la reparación integral del daño, sea mediante una función de equivalencia (daños patrimoniales), sea mediante una función consolatoria (daños no patrimoniales).

Entre las opiniones de los juristas especialistas, no estamos de acuerdo con la posición que considera “erróneamente” aplicar el principio de la reparación integral del daño de forma excepcional, al considerar que prima la aplicación especial del artículo 6 de la LAF, al indicar:

Que la aplicación de este principio para fundamentar la responsabilidad de las empresas de leasing “(...) debe ser cuando la arrendataria se encuentra en total imposibilidad de asumir la responsabilidad que le corresponde por haber ocasionado algún daño como consecuencia de un accidente de tránsito. Así, se garantiza que los afectados vean resarcidos de todas formas los daños que pudieran haber sufrido” (B. Seminario, comunicación personal, 08 de noviembre de 2019).

Nosotros consideramos que la aplicación del principio de la reparación integral del daño, posee su base normativa en el artículo 29 de la LGTTT, y no tiene una aplicación excepcional, sino, más bien, que con el estado de la norma, sea la función satisfactoria, sea la aplicación del principio de reparación plena, se ven potenciadas en beneficio de la víctima del daño.

Asimismo, esta posición no toma en cuenta que la imposibilidad de asumir la indemnización de los daños no solo se deriva de que la arrendataria no tenga la capacidad económica para asumir el costo de los daños, sino, más bien, que al existir una obligación de fuente legal con prestación solidaria

de tipo pasiva en el artículo 29 de la LGTTT, que prohíbe dirigir la pretensión de resarcimiento a una arrendataria que no sea una empresa prestadora del servicio de transporte terrestre, no podría responder si fuera una empresa distinta o una persona natural; asimismo, si se excluye de responsabilidad a la empresa de leasing financiero o si la póliza de seguro no cubre todos los daños en la víctima, esta última se quedaría en el aire, por ende, la aplicación del principio de la reparación del daño como regla general en el tema objeto de estudio, encuentra su sustento teniendo en cuenta la base normativa en nuestro ordenamiento jurídico que favorece a las víctimas de accidentes de tránsito al hacer responsable solidario al propietario del vehículo.

Esta perspectiva es ratificada entre los magistrados al sostener que: “Los jueces deben buscar aplicar este principio, a fin de evitar que la víctima del daño se quede en el aire (desprotegida) al excluir de responsabilidad civil solidaria a la empresa de leasing (...)” (L. Díaz, comunicación personal, 07 de noviembre de 2019).

Hasta aquí se ha examinado lo existente, esto es, el “ser”, al haber determinado como fundamento jurídico a la función satisfactoria y al principio de la reparación integral del daño, sea como función y principio priorizados en el estado actual de la norma, esto es, según la norma contenida en el artículo 29 de la LGTTT; sin embargo, desde una óptica del “deber ser” o “de cómo debería darse” en la práctica la aplicación de las funciones de la responsabilidad civil en el tema investigado, interpretaremos los datos obtenidos en la jurisprudencia que forma parte de los resultados:

En efecto, en la Casación N° 2112-2017 Huánuco, se ha desarrollado una novedosa postura jurisprudencial desde la aplicación del marco legal de la Ley de Arrendamiento Financiero y su reglamento:

(...) son los propietarios (en este caso, las empresas autorizadas a la intermediación financiera) quienes pueden exigir, cuando suscriben los contratos de leasing, que la arrendataria asegure de

manera obligatoria los bienes materia de arrendamiento financiero contra riesgos de responsabilidad objetiva frente a terceros. Eso es, además, el mandato que se deriva de la lectura del artículo 23 del Decreto Supremo N° 559-84-EFC (...) (Corte Suprema de Justicia de la Republica, Sala Civil Permanente, Casación N° 2112-2017 Huánuco, 2017).

(...) De hecho, si de lo que se trata es de optimizar los costes de transacción y de asignar la manera más eficiente los recursos, no cabe duda que el coste secundario del accidente, esto es, la reparación de los daños ya producidos, se alcanza provocando que el arrendatario financiero obligue a su contraparte, la arrendataria, que suscriba los seguros necesarios para compensar a terceros por daños extracontractuales (Corte Suprema de Justicia de la Republica, Sala Civil Permanente, Casación N° 2112-2017 Huánuco, 2017).

(...) no se genera perjuicio a la parte que actúa como propietaria en los contratos de leasing (en tanto el seguro es ya una prescripción obligatoria) y se promueve, por el contrario, el amparo a terceros contra los daños causados por el arrendatario, los que a menudo no logran ser reparados debidamente por un actuar que, como se ha señalado, se ha detenido en una interpretación literal del Decreto Legislativo N° 299 y no en una que responda a una análisis integral del tema ni mucho menos a las funciones que emergen de la responsabilidad” (Corte Suprema de Justicia de la Republica, Sala Civil Permanente, Casación N° 2112-2017 Huánuco, 2017).

Estas, como se sabe, se expresan desde una óptica micro sistemática o sistémica; en el primer caso se alude a la responsabilidad civil desde los sujetos específicos del hecho: sujeto y víctima, por lo que la función para a ser satisfactiva, sancionadora y de distribución del daño en el segundo, en cambio, se toma en consideración a dichos sujetos, pero también

a la sociedad en general, estableciéndose la función disuasiva y de distribución social del riesgo. En esa línea, una interpretación como la que aquí se propone permite a la víctima lograr, desde un plano micro sistemático, una adecuada indemnización, y desde una sistémica que quien se ve beneficiado ante determinado comportamiento, sea el que prevenga los daños o, por lo menos, posibilidad la reparación respectiva (...) (Corte Suprema de Justicia de la Republica, Sala Civil Permanente, Casación N° 2112-2017 Huánuco, 2017).

Respecto a esta postura, se basa en la obligación que mantiene la empresa de leasing financiero de exigir según el Decreto Legislativo N° 299 (artículo 6) y su reglamento (artículo 23), a su contraparte, la arrendataria financiera asegure los bienes objeto del contrato de arrendamiento financiero para indemnizar a terceros por daños extracontractuales; sin embargo, precisamos que lo que se discute en la presente investigación no es la suscripción de una póliza de seguro, sino, más bien, si la empresa de leasing financiero propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito puede ser responsable civilmente, lo cual ya hemos venido argumentando de forma afirmativa en virtud de la base normativa considerada en el artículo 29 de la LGTTT; empero, en la jurisprudencia analizada este desarrollo argumentativo se ha efectuado a partir de las coordenadas legislativas previstas en el artículo 6 de la LAF.

Empero, este desarrollo jurisprudencial es novedoso para adecuarlo en una futura reforma legal del tema investigado, ya que es una decisión judicial que implica un análisis integral de las funciones de la responsabilidad civil, desde la perspectiva diádica y sistémica postulada por el jurista Gastón Fernández, distinta de la visión actual donde solo se prioriza una sola función satisfactoria de la responsabilidad civil.

Así pues, cuando en la jurisprudencia analizada se sostiene, que haciendo recaer la obligación de la arrendadora financiera a compeler a la arrendataria a que suscriba un contrato de seguro contra los daños que pueda ocasionar el bien dado en leasing frente a terceros, se utilizan dos

criterios interpretativos: el primero, que la arrendadora financiera está en una mejor posición para lograr el aseguramiento obligatorio de los bienes objeto del contrato, es decir, tiene la posibilidad para reducir los daños que se pueden causar los bienes objeto del contrato en la sociedad, al compeler a su arrendataria a que suscriba la respectiva póliza de seguros; y, el segundo, se busca una adecuada indemnización para los terceros por daños extracontractuales. En consecuencia, ambos criterios sostenidos en esta sentencia responden a un análisis desde las funciones de la responsabilidad civil desde una perspectiva sistémica y diádica.

El primer criterio, responde a una función sistémica de la responsabilidad civil, esto es, la función preventiva y la función de distribución social de los daños. En efecto, respecto a la función preventiva, al obligarse a la empresa de leasing a que verifique si su arrendataria financiera a suscrito la respectiva póliza de seguros, se desarrolla esta función porque se incentiva a las intermediarias financieras a tomar las medidas correspondientes (entiéndase a ser diligentes), a fin de reparar los daños extracontractuales que causen los bienes dados en leasing; por otro lado, respecto a la función de distribución social de los daños, el seguro es uno de los mecanismos de esta función, es decir, la responsable mediata de la producción de los daños por actividades riesgosas es la sociedad en general, porque es la que tolera estos daños, ya que los beneficios que obtiene de estas actividades peligrosas (entiéndase circulación de vehículos) son mayores a los daños que produce, y es en la más indicada para asumir el costo de los daños, lográndose a través del aseguramiento de los bienes dados en leasing financiero.

Cabe destacar que desde la perspectiva sistémica, la función de distribución social de los daños se acentúa bastante en la jurisprudencia analizada, al indicarse que:

“(…) no basta con la suscripción de la póliza, pues, iniciado el proceso, el demandado deberá acreditar la existencia de ésta y, en su caso, convocar a quien considere debe intervenir en su lugar; de no hacerlo, resultaría ineficaz el seguro para el

accionante, por lo que correspondería al intermediario financiero asumir la responsabilidad que corresponda” (Corte Suprema de Justicia de la Republica, Sala Civil Permanente, Casación N° 2112-2017 Huánuco, 2017).

Esto quiere decir, que si la empresa de leasing financiero tuvo la posibilidad de compeler a la arrendataria financiera para que suscriba el contrato de seguro contra los daños que puedan causar los bienes dados en leasing, deberá probar que esta existe y convocar a la empresa aseguradora para que intervenga en su lugar, de lo contrario si no prueba la existencia de la póliza y, menos aún, hace intervenir a la empresa de seguros, será responsable por hecho propio según la base normativa de la LAF (art. 6) y su reglamento (art. 23); en consecuencia, si la empresa de leasing financiero cumple con todo lo anterior se vería excluida de asumir la responsabilidad por daños producidos por los bienes dados en leasing financiero.

El segundo criterio, responde a una función diádica de la responsabilidad civil, se toma en cuenta a dos sujetos específicos: la víctima y el responsable, por lo que aquí se analizan las funciones satisfactiva, sancionadora y de distribución del daño. En efecto, aquí se busca una adecuada indemnización para los terceros por daños extracontractuales (función satisfactiva), y eso se logra, según la jurisprudencia analizada, con la existencia de la póliza de seguro contra los daños generados por el bien dado en leasing financiero, porque de no acreditarse o de no convocar a quien debe intervenir en su lugar (empresa aseguradora), la empresa de leasing financiero propietaria asumiría la responsabilidad (función sancionatoria), esto es, al no prevenir la reducción de los daños ya producidos a los terceros; finalmente, se distribuiría el costo de los daños entre la arrendataria financiera y la empresa de leasing, esta última, respondería mediante un factor de atribución subjetivo, es decir, mediante la teoría de la culpa conforme al artículo 1969 del Código Civil peruano (dentro de un supuesto de responsabilidad por hecho propio), al haber tenido la posibilidad de reducir el costo de los daños que se pueden

producir en la sociedad, obligando a su contraparte del contrato a que suscriba la póliza de seguro correspondiente, tal como lo ha señalado la jurisprudencia analizada:

“(…) aquí podría señalarse que quien crea el riesgo es el arrendatario, y por ello es el quien debe indemnizar, pero no es menos cierto que quien lo promueve en orden a sus satisfacciones económicas que en nada tienen en cuenta los posibles perjuicios a terceros, son las intermediarias financieras, los que por esa razón son los que deben soportar el riesgo respectivo cuando no pueden acreditar el aseguramiento del bien por parte del arrendatario” (Corte Suprema de Justicia de la Republica, Sala Civil Permanente, Casación N° 2112-2017 Huánuco, 2017).

Hasta aquí hemos desarrollado el “ser” y el “deber ser” de la aplicación de las funciones de la responsabilidad civil, esto es, desde el estado actual de la norma en el tema objeto de estudio; en el primero, es indudable que se ha priorizado la función satisfactiva de la responsabilidad a favor de la víctima; en el segundo, se ha desarrollado una postura novedosa que realiza un análisis integral de las funciones de la responsabilidad civil, empero, que se acerca más a una propuesta de reforma legal, con similitudes a la que será propuesta en la presente investigación, ya que no se debate una cuestión sobre la existencia o no de una póliza de seguros para determinar la responsabilidad civil de las empresas de leasing propietarias del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito, sino, más bien, si la empresa de leasing debe o, no, ser responsable civil cuando un vehículo de su propiedad cause daños extracontractuales a terceros, lo que ya se ha ido determinando desde el marco de aplicación del artículo 29 de la LGTTT y no, como erróneamente se analiza en la Casación N° 2112-2017 Huánuco, desde las coordenadas legislativas del artículo 6 de la LAF.

4.2.5. La responsabilidad civil solidaria por garantía de la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito

De las entrevistas realizadas a los juristas especialistas, se sostuvo que: “(...) en caso de accidentes de tránsito como el que se propone, es indispensable colocar a la titular del bien en leasing abarcado por el factor atributivo de garantía, justamente porque sigue siendo titular” (R. Tantaleán, comunicación personal, 07 de noviembre de 2019).

Se postula que un fundamento jurídico sería también el criterio de imputación de garantía para la responsabilidad civil de la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito, empero, existe otra postura que considera que la garantía no es un criterio de imputación, sino más bien, que responde a una política legislativa de favorecimiento a la víctima, por ende, desarrollaremos los argumentos jurídicos, conjuntamente en contraste con los resultados de la investigación, para considerar que la imputación de responsabilidad civil solidaria por garantía de la empresa de leasing propietaria del vehículo es un fundamento jurídico válido porque reúne, no una, sino, más bien, distintas figuras jurídicas que la apoyan, teniendo en cuenta la base normativa del artículo 29 de la LGTTT.

Por su parte, el artículo 29 de la LGTTT que regula la responsabilidad civil objetiva por accidentes de tránsito, precisa en su segundo párrafo lo siguiente: “El conductor, el propietario del vehículo y, de ser el caso, el prestador del servicio de transporte terrestre son solidariamente responsables por los daños y perjuicios causados” (Ley 27181, 1999, art. 29).

En esta disposición normativa, sobre responsabilidad objetiva por accidentes de tránsito, se agencia de una obligación de fuente legal con una prestación solidaria de tipo pasiva ¿Qué quiere decir esto en el campo de la responsabilidad civil por accidentes de tránsito?, quiere decir que es una garantía para la víctima del daño, porque puede ejercer su derecho al resarcimiento contra cualquiera de los responsables, o contra todos juntos

si así lo decide, disminuyendo de esa forma los riesgos de que su interés no sea satisfecho, sea por hacer frente al riesgo del daño anónimo, sea por insolvencia de los responsables del daño (deudores), o, sea por los costos de demandarlos a todos. En consecuencia, cuando el agente directo causante de un accidente de tránsito no sea el propietario del vehículo, se le considera un garante del pago en virtud de la aplicación del artículo 29 de la LGTTT.

Ahora bien, el criterio de imputación de garantía (en el caso del propietario del vehículo), se encuentra dentro del supuesto de responsabilidad civil por hecho ajeno, que se ha ido desarrollando desde el siglo pasado, interesándose en atender la magnitud de las consecuencias del daño ocasionadas a la persona (postura que responde a una perspectiva social de la responsabilidad civil), alejándose de una cuestión moral, esto es, del solo castigo para el responsable directo (postura que respondía a una perspectiva individualista de la responsabilidad civil), lo que se acredita al irse desarrollando cada vez más en diversas legislaciones a nivel mundial este supuesto de responsabilidad, y tal como lo advierte Corsaro (2000) al indicar que cuando por imposición de la ley se indique que un sujeto debe responder por el hecho ilícito de otro, independientemente de la culpa propia, estaremos en el terreno de la responsabilidad por garantía.

Asimismo, en la actualidad las definiciones de responsabilidad civil han dejado atrás un concepto causal del daño para determinar al agente responsable, es decir, que en la actualidad, su definición se basa en una prescripción legal, la cual hace referencia a la responsabilidad por hecho propio o por hecho ajeno, esta última, se refiere a la responsabilidad de un agente distinto al que causó el daño (posición jurídica de desventaja en la norma jurídica) para asumir los costos del daño producidos en la víctima (posición jurídica de ventaja en la norma jurídica), por ende, es en virtud de las normas solidarias (tal es el caso del artículo. 29 de la LGTTT) que se han ido ampliando las fronteras de la responsabilidad civil, siendo válido imputar responsabilidad a quienes no tuvieron alguna relación directa con el evento dañoso.

Es por esto que la empresa de leasing financiero propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito puede asumir una responsabilidad civil solidaria por garantía al tener el dominio jurídico del vehículo y, mediante la obligación solidaria prevista en el artículo 29 de la LGTTT, se le atribuye responsabilidad civil por el factor de atribución de garantía de la reparación del daño, empero, estos no son los únicos horizontes interpretativos que acompañan el sustento de su responsabilidad civil solidaria por garantía.

Desde una perspectiva social, con el posicionamiento del ser humano como centro de todas las instituciones jurídicas, los caminos de la responsabilidad civil se fueron orientando hacia la responsabilidad civil objetiva y el seguro, instaurándose una política de distribución social de los daños en todo el tejido social; así pues, la socialización de los riesgos es otro pilar del criterio de imputación de la garantía, porque la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito, tiene la posibilidad de asegurar el vehículo dado en leasing, a fin prevenir la verificación de daños extracontractuales diluyendo su costo económico, tal vez no hacia toda la sociedad, pero por los menos a un grupo significativo de ella, es decir, los propietarios de los vehículos.

Además, según Campos (2019) estas entidades financieras operan bajo una forma empresarial, por ende, según el autor “está en mejores condiciones para diluir el riesgo entre sus clientes y gestionarlo de una manera profesional (...)” (P. 276-277). Esto se refiere a que la empresa de leasing puede diluir el costo de sus daños en sus prácticas económicas, es decir, mediante el sistema de precios, lo cual también se entiende como un mecanismo, aparte del seguro, dentro de la socialización de los riesgos como pilar de la responsabilidad civil por garantía de la empresa de leasing financiero propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito.

Así pues, se sostiene en la doctrina que la responsabilidad civil del propietario no es un criterio de imputación objetivo, sino, más bien, es una política legislativa de favorecimiento de la víctima, porque se presume que

el propietario tiene una mayor capacidad económica que el conductor; empero, el criterio objetivo de garantía se basa en la sola imposición legal de la norma, esto es, la obligación de fuente legal con prestación solidaria de tipo pasiva contemplada en el artículo 29 de la LGTTT, debido a que la empresa de leasing es propietaria del vehículo que participa en un accidente de tránsito, y la solidaridad funciona como un vehículo para la aplicación del factor de atribución objetivo de garantía de la reparación, al extender sus alcances a sujetos que no fueron el agente directo causante del daño.

Sin embargo, la capacidad económica, también es un horizonte interpretativo del supuesto de imputación de responsabilidad civil solidaria por garantía de la empresa de leasing financiero propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito, esto es, que por política legislativa el legislador optó por incluir (sin distinción alguna respecto a quienes se debe considerar como propietarios del vehículo) a las empresas de leasing para el resarcimiento de los daños en casos de accidentes de tránsito con un vehículo dado en leasing financiero.

Por su parte, se ha sostenido por los expertos (juristas y magistrados), respecto a la presunción de mayor capacidad económica que posee la empresa de leasing financiera propietaria para afrontar el costo de los daños que produce su vehículo dado en leasing financiero, lo siguiente:

(...) las Empresas de Leasing Financiero es lógico que manejen mucho capital y ganancias, lo cual las pone en mejor posición que quien recibe el bien materia de leasing” (B. Seminario, comunicación personal, 08 de noviembre de 2019). Además, se precisa que “se trata de entidades bancarias, que a diferencia de la mayoría de empresas que acceden a ese tipo de productos financieros, las cuales, en casi todos los casos, no tienen el soporte financiero que una entidad regulada por el sistema de banca y seguras si posee (J. Chipana, comunicación personal, 08 de noviembre de 2019).

Además, se precisó que el legislador fue de tal parecer al momento de configurar el texto del artículo 29 de la Ley General de Transporte, puesto que no estableció ninguna discriminación cuando enumeró al propietario del vehículo como sujeto responsable por los daños que podría ocasionar un conductor distinto a él, lo que incluye por supuesto a los arrendadores financieros, más aún si se tiene en cuenta que la Ley General de Transporte es posterior a la Ley de Arrendamiento Financiero (E. Medina, comunicación personal, 10 de noviembre de 2019).

Por ende la decisión de considerar a una persona (natural o jurídica) como responsable de un perjuicio que no produjo materialmente pasa por un tema de política legislativa. Si tenemos en consideración que las entidades bancarias manejan un gran activo y las víctimas de accidentes vehiculares suelen presentar fuertes y serias lesiones físicas, no resulta para nada extraño que el legislador haya preferido brindar un mayor margen de tutela a estas a través de la imputación de responsabilidad sobre aquellas cuando el objeto que causó el daño fue un automotor cedido en leasing (E. Medina, comunicación personal, 10 de noviembre de 2019).

“Estas empresas de leasing poseen una mayor ventaja económica para asumir el costo de los daños producto de un accidente de tránsito causado por un vehículo de su propiedad, ya que pueden diluir el costo de los daños contratando un seguro contra accidentes” (L. Díaz, comunicación personal, 07 de noviembre de 2019).

Se explican estas posturas, porque se presume que la empresa de leasing financiera propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito, posee una mayor capacidad económica para afrontar el pago del monto indemnizatorio, lo que contribuye a potenciar la función satisfactoria en la víctima del daño. Si bien es cierto, la capacidad económica no determina la responsabilidad de las empresas de leasing, sin embargo, es

su forma empresarial la que tiene más posibilidades de garantizar el pago indemnizatorio, lo cual se le atribuye por la especial vinculación que tiene con el bien que ha ocasionado el daño, y agenciándose, como en todos los casos de aplicación del criterio de garantía, de las obligaciones de fuente legal con una prestación solidaria de tipo pasiva en el caso concreto.

Por otro lado, horizonte interpretativo de la imputación de responsabilidad civil solidaria por garantía, no determinante, pero sí de vital importancia, para cuantificar los daños en un supuesto de responsabilidad civil de la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito, es su obligación de gestión de riesgos de la actividad empresarial, la cual no se observa desde un criterio de imputación objetivo, esto es, desde la teoría del riesgo, sino, más bien, desde un criterio subjetivo, es decir, desde el análisis de diligencia (culpa) en el responsable, ya que tal como se ha sostenido por los juristas:

La empresa de leasing financiero propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito “no crea riesgo alguno, es decir, no existe relación de causalidad entre un hecho que produce el daño y la expectativa que tiene la entidad financiera al momento de suscribir el contrato de leasing. (J. Chipana, comunicación personal, 08 de noviembre de 2019).

Haciendo un paréntesis, debemos precisar, que a pesar de haberse sostenido en la doctrina que la responsabilidad civil de la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito, le es de aplicación la teoría del riesgo, porque existe una relación de interdependencia entre el conductor, la empresa de leasing y la empresa de transportes, al obtener todos conjuntamente beneficios económicos de la actividad riesgosa, empero, dentro de nuestro ordenamiento jurídico, la teoría del riesgo no es suficiente para imputar la reparación de los daños a la empresa de leasing propietaria, porque conforme lo prescribe el Código Civil peruano, en su art. 1970, al indicar: “Aquel que mediante un bien riesgoso o peligroso o, por el ejercicio de una actividad riesgosa o peligrosa, causa un daño a otro, está obligado a repararlo”. (Código Civil,

1984, art. 1970), es un dispositivo legal que se refiere a la responsabilidad de quien utiliza un bien riesgoso o realiza una actividad peligrosa, esto es, de la arrendataria financiera, pero no, de la empresa de leasing propietaria, porque no utiliza el vehículo dado en leasing financiero.

Regresando al respectivo análisis, la obligación de gestionar los riesgos de la actividad empresarial, se basa en la aparente posición que posee la empresa de leasing financiero de cercanía con la actividad de quien utilizará el vehículo automotor, esto es, su arrendataria financiera.

Ahora bien, según Campos (2019) esta gestión es debido a su forma empresarial, organizacional y de control económico al desarrollar una actividad que genera riesgos en la sociedad, que tiene la empresa de leasing financiero, la cual tiene la posibilidad de minimizar el riesgo, al asignarle cierto valor y tener acuerdos que logren la compensación de la víctima, a través de ciertos mecanismos de reparación de daños, como el sistema de seguros o el sistema de precios; empero, también se ha sostenido por juristas expertos:

(...) si se desea ver desde el ámbito subjetivo y no objetivo, pues la empresa leasing al "trasladar" uno de sus bienes a otro sujeto, debe ser diligente en ver con quién contrata, pues si los facilita sabiendo que es un sujeto con antecedentes de accidentes, se sume en una suerte de "culpa" por negligencia, al no prever un posible resultado. Por ejemplo, si sabe que determinada empresa de transportes tiene un alto grado de incidentes, mal hago en contratar vía leasing con ella, pues es altamente posible que genere un nuevo accidente. Y ese resultado dañoso la debería vincular, pues a fin de cuentas sigue siendo el titular del bien (R. Tantaleán, comunicación personal, 07 de noviembre de 2019).

Esto es de vital importancia, porque la gestión de riesgos, de la empresa de leasing financiero propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito, no solo se puede dedicar a prevenir el daño a terceros mediante acuerdos de compensación (pólizas de seguro) o diluir el costo

del daño en sus prácticas económicas (remuneración que se obtiene de las operaciones de leasing mediante las tasas de intereses), sino, también, que al tener el dominio profesional de su actividad (mayor capacidad de información que sus consumidores) anticipando los riesgos o previniendo los daños que se puedan causar, está en posibilidades, no solo de evaluar la capacidad económica de con quien contrata, sino, también, su propia capacidad de gestionar los riesgos que aumentarían si contratara con una empresa que posee un alta tasa de accidentes de tránsito, esto es, que no posee cierta capacidad de seguridad para cuidar del bien objeto del contrato y, menos aún, de terceros (entiéndase peatones u otras unidades vehiculares); por ejemplo, si se arrienda financieramente un vehículo, a una empresa de transportes (arrendataria financiera) que continuamente viene produciendo una gran cantidad de accidentes, por su falta de seguridad o cuidado, en consecuencia, como arrendadora financiera, aumentaría la probabilidad, de que entregándole un vehículo automotor a mi arrendataria, se verifique la producción de un daño en la sociedad.

Por otro lado, sostener que las empresas de leasing financiero no crean el riesgo, pues no utilizan el vehículo dado en leasing, sino, su arrendataria, nos separa de la aplicación del criterio de imputación objetivo del riesgo, sin embargo, al gestionar los riesgos que conlleva su actividad empresarial, se puede entender que no crean el riesgo, pero si, que lo promueven en orden a sus satisfacciones económicas, tal como ha sido señalado por los juristas especialistas y la jurisprudencia analizada:

(...) los bancos que arriendan financieramente sus vehículos (aunque es cierto que la adquisición que realiza el banco es atendiendo exclusivamente a los intereses que persigue la arrendataria), deberían responder por los daños que ocasiona su contraparte con el empleo del automotor, a pesar de que existan ciertas voces que insinúen que el banco no genera ningún riesgo con la cesión del vehículo a través del leasing. Las dudas sobre tal afirmación pasan por el hecho de que la validez de esta premisa se sostendría sólo, cuando el banco tiene la plena

convicción de que el automotor no llegará a circular por las calles, lo cual es un tanto absurdo. El banco sabe que el vehículo se desplazará y, además, que ello trae implícito un riesgo en la producción de perjuicios a peatones y a otras unidades móviles. Debe entenderse, por lo tanto, que el banco asume dicho riesgo desde que contempla la posibilidad de ser arrendador financiero sobre automotores. Si ello no fuese así, sencillamente abandonaría dicha opción como operación económica susceptible de llevar adelante. Preferirían los bancos en tal caso arrendar financieramente bienes menos riesgosos, como marcas o patentes (curiosamente estos bienes son descartados por las entidades bancarias como objetos de leasing) (E. Medina, comunicación personal, 10 de noviembre de 2019).

“(…) aquí podría señalarse que quien crea el riesgo es el arrendatario, y por ello es el quien debe indemnizar, pero no es menos cierto que quien lo promueve en orden a sus satisfacciones económicas que en nada tienen en cuenta los posibles perjuicios a terceros, son las intermediarias financieras, los que por esa razón son los que deben soportar el riesgo respectivo cuando no pueden acreditar el aseguramiento del bien por parte del arrendatario” (Corte Suprema de Justicia de la Republica, Sala Civil Permanente, Casación Nº 2112-2017 Huánuco, 2017).

En efecto, se rescatan dos aspectos cruciales: el primero, el banco sabe que el vehículo se desplazará y, además, que ello trae implícito un riesgo en la producción de perjuicios a peatones y a otras unidades móviles; el segundo; quien lo promueve en orden a sus satisfacciones económicas son las empresas de leasing financiero, por ende, deben soportar el riesgo respectivo cuando no pueden acreditar el aseguramiento del bien, sea por parte del arrendatario, sea de su parte; estos dos puntos, sostienen la labor de prevención o gestión de riesgos que tiene la empresa de leasing financiero, actuando de manera diligente a fin de evitar los daños que su

actividad podría generar, sea a sus clientes, sea a terceros. Por ello, se sostiene por los juristas especialistas que:

(...) si el banco es consciente de que el aparato normativo lo condena a pagar el resarcimiento por los daños que ocasione su arrendatario con el automotor materia de leasing, podría emplear medidas tendientes a evitar la ocasión de perjuicios al margen de no tener el control fáctico sobre el vehículo (...) (E. Medina, comunicación personal, 10 de noviembre de 2019).

4.2.6. La mala praxis al excluir a la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito como responsable civil

Se advierte, que en la jurisprudencia analizada encontramos posturas de exclusión de responsabilidad de la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito, tal como se detalla a continuación:

(...) este Supremo Tribunal coincide con la Sala Penal de Apelaciones al establecer que en atención al principio de especialidad, la norma aplicable para el caso sub examine es el artículo seis del Decreto Legislativo número doscientos noventa y nueve-Ley de Arrendamiento Financiero, pues se trata de una norma específica que regula el contrato de leasing que se llevó a cabo entre el Banco de Crédito (arrendador)- pues era el propietario del vehículo que manejaba el acusado Monroy Cisneros el día de los hechos y con el que le causó la muerte de Telma Cabanillas Chugnas- y la Empresa de Alimentos Pesqueros del Pacifico Sur S.A.C. (arrendataria) –quien se encontraba en posesión del vehículo (Corte Suprema de Justicia de la Republica, Sala Penal Permanente, Casación N° 251-2011 Lambayeque, 2011).

(...) el recurrente alega que el propietario del vehículo también debió ser considerado responsable solidario de los hechos

dañosos materia del proceso; sin embargo, dicha norma no le es aplicable al Banco Continental codemandado, por cuanto el propietario del bien está relacionado a él en mérito a un contrato de arrendamiento financiero, regulado por una norma especial, la cual es, la contenida en el artículo 6 del Decreto Legislativo N° 299 que establece que “La arrendataria es responsable del daño que pueda causar el bien, desde el momento que lo recibe de la locadora.” y es en función a ella que las instancias de mérito han declarado improcedente la demanda incoada contra el referido Banco; de lo que se colige que las normas in comento no han sido infringidas (Corte Suprema de Justicia de la Republica, Sala Civil Permanente, Casación N° 3256-2015 Apurímac, 2015).

La relación entre Volvo Finance S.A.A. y la empresa de Transportes Línea S.A. deriva de un contrato de arrendamiento financiero, mientras que la de la recurrente y la empresa de Transportes de un contrato de seguros. 2. Se trata de legislaciones diferentes y que, en consecuencia, generan también efectos distintos. Así, el artículo 6 del Decreto Legislativo N° 299, expresamente prescribe: “La arrendataria es responsable del daño que pueda causar el bien, desde el momento que lo recibe la locadora”; norma similar no se encuentra en la legislación de seguros. 3. Sobre ello se hace hincapié en los considerandos décimo cuarto y décimo quinto de la sentencia (página mil setecientos cuarenta y tres), los mismo que informan que la referida exclusión no ocurrió solo por la existencia de un contrato, sino por lo dispuesto en el artículo 1677 del Código Civil y el artículo 6 segundo párrafo del Decreto Legislativo N° 299, norma referida al arrendamiento financiero (Corte Suprema de Justicia de la Republica, Sala Civil Permanente, Casación N° 639-2013 Cajamarca, 2013).

De la jurisprudencia analizada, se revela una mala praxis, pues se considera la aplicación especial de la norma contenida en el artículo 6 de la

LAF, la cual, como hemos venido argumentando, no es la norma aplicable al caso concreto, sino, más bien, la norma contenida en el artículo 29 de la LGTTT.

Esta falta de uniformidad y predictibilidad en las sentencias casatorias, es lo que motivo el tema objeto de estudio, pues la aplicación del artículo 6 de la LAF en casos de accidentes de tránsito, tal como ya lo hemos sostenido, reduce severamente las posibilidades de la víctima de ver indemnizado su daño, lo que no debería ser admisible, pues se favorece a las intermediarias financieras, pero se termina desfavoreciendo a quien sufre los daños, lo que dentro de un Estado Constitucional y Social de Derecho, no sería admisible desde una óptica interpretativa del principio de dignidad humana.

Asimismo, esta postura se ve respaldada en lo preceptuado en el artículo 1677 del Código Civil “El contrato de arrendamiento financiero se rige por su legislación especial (...)” (Código Civil, 1984, art. 1677). Empero, a pesar que exista una norma general que remita la regulación especial del arrendamiento financiero, existe otra normativa especial, para casos de accidentes de tránsito, esto es, la norma contenida en el artículo 29 de la LGTTT.

Por último, la naturaleza jurídica del contrato de leasing financiero, esto es, su lógica de financiamiento económico, no puede fundamentar la aplicación especial del artículo 6 de la LAF, como una forma de protección jurídica para las operaciones de leasing en el país, debido a que no se pueden desentender de la protección a terceros que no forman parte del contrato de arrendamiento financiero; empero, se evidencia que, por un lado, si se favorece la exclusión de responsabilidad civil a las empresas de leasing en virtud de la aplicación del artículo 6 de la LAF se termina perjudicando a quienes padecen daños con un vehículo dado en leasing financiero, empero, por otro lado, si se favorece la protección de la víctima haciendo responsable a la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito, esta última, responderá de forma ilimitada

en virtud de la aplicación del artículo 29 de la LGTTT, lo cual termina por encarecer el leasing o impedir la viabilidad de este contrato.

Por ende, lo que se necesita es buscar un punto intermedio que haga un consenso entre los intereses de todas las partes involucradas en este supuesto de responsabilidad civil.

4.2.7. La importancia del seguro contra daños a terceros, la cautela de ahorros públicos y los beneficios de las empresas financieras

Pasado el desarrollo que describe el “estado actual” de la responsabilidad civil de la empresa de leasing financiera propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito, plantearemos una posición intermedia, que generará un equilibrio entre el derecho al resarcimiento integral de la víctima y la viabilidad del contrato de arrendamiento financiero en nuestro país, mediante la cual se propone una futura modificación legislativa.

Un mérito, en la jurisprudencia analizada, ha sido buscar el punto consenso de intereses en juego en este supuesto de responsabilidad, al sostenerse que:

(...) dicho dispositivo [Art. 6 de la LAF] es posible leerlo desde una óptica que, sin desentender la necesidad de cautelar los ahorros públicos y los necesarios beneficios de las empresas financieras, ofrezca a quien ha sido víctima de daño, la defensa de sus derechos y el restablecimiento del equilibrio perjudicado.

En efecto, si proteger la captación de recursos públicos y el buen uso de ellos es un aspecto vital para facilitar el dinamismo y la eficiencia del modelo económico por el que ha optado el constituyente; lo es también la necesidad de defender a los ciudadanos de los avatares propios de la vida en relación, derivado, para utilizar el viejo adagio clásico de la responsabilidad aquiliana, del deber genérico de no dañar a otro (Corte Suprema de Justicia, Sala Civil Permanente, Casación N° 2112-2017 Huánuco, 2017).

Según la sentencia analizada, los ahorristas son los que financian los contratos de leasing, de forma indirecta, al ser utilizado su dinero por las empresas de leasing al celebrar estos contratos, por ende, sostener la responsabilidad de las empresas de leasing, se lesionan los intereses de los ahorristas y, además, se desincentivan los beneficios que pueden obtener las empresas del sistema financiero mediante las operaciones de leasing, por lo que se impide, sea la viabilidad, sea el desarrollo, de este contrato en el mercado peruano, a fin de que sirva como un instrumento de financiamiento para el desarrollo económico del país.

Empero, en la sentencia analizada, no solo se toma en cuenta los intereses de los ahorristas y de las empresas de leasing financiero, sino, también, la necesidad de defender a los ciudadanos de los avatares propios de la vida en relación, esto es, teniendo en cuenta que la responsabilidad civil debe servir como un mecanismo de protección de la dignidad humana.

Ahora bien, el sistema de seguros aparece como un punto de consenso para los intereses de las partes involucradas, sin embargo, el tema en cuestión es, si se le debe excluir de responsabilidad a la empresa de leasing financiera propietaria del vehículo, si acredita la contratación de un seguro, sea de su parte, sea de la arrendataria financiera, o, si debe seguir respondiendo conforme a las coordenadas legislativas actuales.

Por su parte, en la magistratura se encontraron opiniones divididas, donde se sostuvo que: “el seguro al tener su límite, no podría cubrir todos los daños que se les ha causado a las víctimas, por ende, las empresas de leasing deben seguir respondiendo solidariamente” (L. Díaz, comunicación personal, 07 de noviembre de 2019).

Se agrega, que “las empresas de seguro solo responden hasta un monto límite, independientemente de que la empresa de leasing tenga un seguro para excluirse de responsabilidad, existe siempre la posibilidad de que un saldo no quede coberturado por el seguro, porque en el caso concreto, generalmente, nunca va a terminar cubriendo la totalidad de los daños que

puedan causarse a la persona o su patrimonio” (R. Marcial, comunicación personal, 07 de noviembre de 2019).

Ambas posturas muestran su preocupación, debido a que, generalmente, las pólizas de seguro no generan una reparación integral del daño en casos de accidentes de tránsito, esto es, porque el problema no radica en los daños patrimoniales, que son de fácil cuantificación, sino, más bien, en los extra-patrimoniales, los cuales por su falta de tasación, a veces rebasan el monto coberturado de las pólizas de seguro.

Empero, se consideró que:

“(…) si se le debe excluir de responsabilidad civil (a la primera), porque esa es la muestra de una previsión o de una contingencia, es decir, es la forma de proteger a una posible víctima, entonces sí ha cumplido con su deber no se le debe afectar en su patrimonio para que cubra los gastos o el pago de una indemnización, porque actuó de una forma diligente” (M. Pacheco, comunicación personal, 08 de noviembre de 2019).

Esta última, es la posición compartida en la doctrina civil Argentina (Lorenzeetti, 2007) y Peruana (Messinas citado por Espinoza, 2016), donde se ensayaron soluciones similares para encontrar una posición intermedia para este supuesto de responsabilidad, haciendo recaer en la empresa de leasing la obligación de contratar un seguro que cubra los daños que pueda causar el bien objeto del contrato, siendo conveniente que sea la empresa de leasing la que soporte el pago de las primas del seguro, pues es el seguro el que evitará que responda civilmente por los daños que ocasione el bien dado en leasing, y, además, la empresa de leasing trasladaría el monto de las primas del seguro a la arrendataria, vía la renta a pagar; en consecuencia, la contratación de un seguro excluiría de responsabilidad civil a la empresa de leasing financiera propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito.

Por otro lado, desde la perspectiva de los juristas especialistas, se ha notado mucho interés sobre esta propuesta de reforma legal, al sostenerse que:

No parece mala idea la exoneración de responsabilidad de las entidades bancarias si es que el arrendatario financiero contrata un seguro que cubra los daños a terceros. No obstante, estimo que el alcance de la cobertura del seguro debería ser amplio, y no solamente, por ejemplo, el que se consigna en el SOAT, pues como es bien sabido, los montos que se llegan a despachar por este tipo de seguro resultan ser ínfimos (E. Medina, comunicación personal, 10 de noviembre de 2019).

La contratación del seguro, de hecho, es una obligación que se desprende de la propia Ley de Arrendamiento Financiero y de su Reglamento, por lo que parece que su empleo en la práctica es el que ha estado fallando. Si se utilizara de mejor forma el recurso del seguro, quizás las propias víctimas ya no sentirían la necesidad de acudir a un proceso en contra de las empresas bancarias que, de por sí, resulta ser tedioso y prolongado” (E. Medina, comunicación personal, 10 de noviembre de 2019).

Por ende, con o sin reforma legislativa, si lo que se busca es la tutela de los perjudicados con el accidente de tránsito en el que se ve envuelto un automotor sujeto a leasing y, además, la no merma patrimonial de los bancos por el pago del resarcimiento, entonces lo más coherentes es que estos aumenten los estándares de exigibilidad en lo que concierne a la contratación del seguro que cubra los riesgos comunes de los siniestros vehiculares (E. Medina, comunicación personal, 10 de noviembre de 2019).

Ciertamente, la obligación de la contratación del seguro, no es una novedad, porque ya estaba reconocida a nivel legal por la LAF y su reglamento, al encargarse que sea el arrendatario financiero el que contrate un seguro que cubra a los terceros por daños extracontractuales

ocasionados por el bien dado en leasing, sin embargo, en la práctica el empleo de este mecanismo de reparación de los daños no ha tenido el efecto que se esperaba, porque las víctimas siguen iniciando procesos judiciales contra los responsables (conductor, empresa de leasing y, de ser el caso, las empresas prestadoras del servicio de transporte), lo cual genera costos administrativos para movilizar todo el aparato judicial, con procesos que se dilatan en el tiempo y no logran el objetivo, esto es, brindar un resarcimiento adecuado a las víctimas del daño.

Asimismo, se opinó que las empresas de leasing financiero aumenten los estándares de exigibilidad en lo que concierne a la contratación del seguro que cubra los riesgos comunes de los siniestros vehiculares, esto es, que se les genere incentivos adecuados para que se tutele a las víctimas y, así, se evite el menoscabo del patrimonio de las empresas de leasing financiero, por el pago del resarcimiento de los daños.

Empero, ¿Cómo se lograría generar incentivos adecuados para que las empresas de leasing financiero aumenten sus estándares de exigibilidad al contratar un seguro? ¿La contratación de un seguro, como regla general, garantizaría un resarcimiento integral para la víctima del daño producido por un vehículo dado en leasing financiero?; antes de comentar nuestra respuesta a tales preguntas, una postura dentro de los juristas especialistas ha sostenido que:

La regla debe ser que en el arrendamiento financiero exista la obligación de contratar una póliza contra accidentes que sería pagada con parte de la renta del citado arrendamiento. Esa obligación debería recaer sobre el arrendatario pero el encargado de obligar y cuidar que dicha póliza se contrate debería ser el banco (Empresa de Leasing Financiero). Así, ante cualquier accidente producido por el bien la póliza entraría a cubrir el daño, y solo en el caso en el que el daño sea superior al monto de la póliza se podría entrar a responsabilizar al banco como propietario del bien. Allí sí tendríamos un escenario ideal en el que existirían mecanismos de cobro directo a favor de las víctimas

del accidente. Además es claro que con esta medida existiría una reparación integral y sin muchos trámites pues como sabemos la póliza se pagaría de inmediato” (J. Chipana, comunicación personal, 08 de noviembre de 2019).

Desde la perspectiva del investigador, es esta la postura correcta para una futura reforma legal, porque la empresa de leasing propietaria, debe tener incentivos adecuados para evitar enfrentarse a la obligación de indemnizar por los daños que pueda causar un vehículo dado en arrendamiento financiero, al hacer cargar dicha obligación resarcitoria directamente a la aseguradora, pues el seguro es una barrera que previene la probabilidad de tener que asumir el costo de los daños.

Por otro lado, la póliza sería contratada por la arrendataria financiera, pero el que tiene un dominio profesional, técnico y de organización, es la empresa de leasing financiero, la cual estará en una mejor posición de velar por la contratación de dicho seguro y de obtener el pago de las primas vía la renta a pagar, lo que desde una óptica sistémica sería la aplicación de una función preventiva y de distribución social de los daños de la responsabilidad civil.

En todo caso, si el seguro no cubriera todos los daños generados en la víctima, no se les deja a su suerte, sino, más bien, que se aplicaría el principio de la reparación integral del daño (cumpliendo el desarrollo de la función satisfactoria de la responsabilidad civil), responsabilizando a la empresa de leasing financiero propietaria del vehículo dado en leasing.

Así pues, ante la situación de no quedar a merced del pago de la obligación resarcitoria a favor de las víctimas, las empresas de leasing financiero aumentarían sus estándares para compeler a su arrendataria financiera a que contrate un seguro idóneo y, además, vele por el cumplimiento del pago de las primas respectivas; además, su obligación no quedaría en el solo compeler a su arrendataria financiera a que suscriba el contrato de seguro contra los daños que puedan causar los bienes dados en leasing, porque además, se entiende, que la empresa de leasing deberá acreditar

que la póliza de seguro esta existe y convocar a la empresa aseguradora para que intervenga en su lugar, de lo contrario si no prueba la existencia de la póliza y, menos aún, hace intervenir a la empresa de seguros, sería responsable por hecho propio.

Asimismo, si la empresa de leasing no cumpliera con su obligación de exigir a su arrendataria la contratación de un seguro contra todo riesgo, sería indudable, que la empresa de leasing financiero tenga que asumir la responsabilidad civil por los daños que pueda causar el vehículo de su propiedad, pues no solo es importante beneficiar la viabilidad del contrato de arrendamiento financiero (como un instrumento de financiamiento en el mercado), sino, también, perseguir que no se perjudique a terceros por daños extracontractuales ocasionados por un vehículo dado en leasing financiero.

Esto último, se ve reflejado al haber tenido la empresa de leasing la posibilidad de asegurar el vehículo (esto es, prevenir la ocurrencia de daños y utilizar al seguro como un escudo o barrera frente a la obligación legal de indemnizar a las víctimas de un accidente de tránsito con un vehículo dado en leasing financiero); en consecuencia, sería necesario que su responsabilidad, obedezca a una imposición legal de la norma, es decir, que su responsabilidad sea en aplicación del criterio de imputación de la garantía de la reparación del daño, empero, mediante la cual, la empresa de leasing también se proteja del pago resarcitorio.

Por ende, la regulación idónea para la responsabilidad civil de la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito, sería:

Primero, modificar el segundo párrafo del artículo 29 de la Ley N° 27184, a fin de precisar que no se aplica la obligación con prestación solidaria en caso el propietario del vehículo sea una empresa de leasing financiero en el marco de ejecución de un contrato de arrendamiento financiero. Esto se propone, en vista de que nos encontramos en el escenario de las obligaciones solidarias, las cuales restringen su interpretación al método

literal, por tanto, se debe efectuar una precisión adecuada de la norma, suprimiendo la obligación con prestación solidaria de tipo pasiva en la que se encuentra la empresa de leasing propietaria del vehículo y, por la cual, responde de forma ilimitada respecto al pago del resarcimiento de los daños en un supuesto de accidentes de tránsito.

En segundo lugar, se debe agregar un párrafo adicional en el artículo 29 de la Ley N° 27184, estableciendo la obligatoriedad de la empresa de leasing de compeler a su arrendatario financiero realice la contratación de un seguro contra todo riesgo, en caso de que el daño sea superior al monto contratado por el seguro, recién existirá responsabilidad civil del propietario del vehículo dado en leasing financiero, y en caso de que no se haya contratado un seguro, por parte de la arrendataria financiera, la empresa de leasing financiero será responsable civil por los daños que pueda causar el vehículo dado en leasing financiero.

5. CONCLUSIONES

- En virtud de la aplicación especial y literal de lo preceptuado en el artículo 29 de la Ley N° 27181 (LGTTT) se fundamenta jurídicamente la responsabilidad civil de la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito, por las siguientes razones:
 - i) por el dominio jurídico que mantiene sobre el vehículo durante la ejecución del contrato; ii) por la especificidad del bien objeto del contrato de arrendamiento financiero, esto es, un vehículo automotor; iii) por el supuesto de hecho específico que regula el artículo 29 de la Ley N° 27181, esto es, los accidentes de tránsito, y no un supuesto de hecho genérico, tal como el regulado en el artículo 6 de la LAF; y, iv) por tratarse de una obligación de fuente legal con prestación solidaria de tipo pasiva, la cual restringe su interpretación jurídica al método o procedimiento de interpretación literal.
- En aplicación del principio de cronología normativa existe responsabilidad civil de la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito, porque la Ley de Arrendamiento Financiero entro en vigencia desde el año 1984, mientras que, la Ley General de Transito lo está desde el año 1999, por ende el contenido del artículo 29 de la LGTTT prima por ulterior vigencia en el tiempo, sobre el contenido normativo del artículo 6 de la LAF.
- Desde la teoría del contrato, teniendo en cuenta la aplicación especial del artículo 29 de la LGTTT, se fundamenta la responsabilidad civil de la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito, desde la aplicación de los principio de obligatoriedad contractual y el principio de relatividad contractual, porque los pactos de exclusión de responsabilidad civil, que se insertan generalmente en los contratos de arrendamiento financiero, no resultan oponibles a los terceros por los daños extracontractuales generados por un vehículo dado en leasing.
- Mediante la constitucionalización de la responsabilidad civil, se denota una preocupación por la severa disminución en el resarcimiento de los daños que se le hace cargar a la víctima de un accidente de tránsito por

un vehículo dado en leasing financiero, esto es, que aplicando en “**primer orden**” el artículo 6 de la LAF (que excluye de responsabilidad a la empresa de leasing) se deja únicamente al conductor y a la arrendataria financiera para que asuman los daños, pero si la arrendataria financiera no es una empresa prestadora de servicios de transporte, se corre el riesgo que aplicando en “**segundo orden**” las normas de responsabilidad solidaria del artículo 29 de la LGTTT, se deje únicamente al conductor para que asuma el costo de los daños, lo cual revela un severo desfavorecimiento en la protección de quien padece los daños, además, de una mala praxis judicial, la cual no debe ser permitida por el Derecho, siguiendo la clave de protección del principio de dignidad humana que inspira todo nuestro ordenamiento jurídico, porque finalmente se termina favoreciendo a las empresas que promueven “en su propio beneficio económico” las operaciones de leasing financiero, al no recaer en ellas el riesgo de asumir el costo del pago indemnizatorio de los daños causados en la víctima.

- Desde la teoría de la responsabilidad civil, teniendo en cuenta la aplicación de la función satisfactoria y del principio de la reparación integral del daño, se fundamenta “en el estado actual” la responsabilidad civil de la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito porque: **primero**, se potencia o prioriza la función satisfactoria mediante la aplicación del artículo 29 de la LGTTT, al ser una norma que no posee un monto límite para el resarcimiento de los daños por el propietario del vehículo, lo que demuestra una política legislativa de favorecimiento a protección de la víctima; **segundo**, porque al aplicarse el principio de la reparación integral del daño, a pesar de que se haya contratado un seguro, pero que posea un monto límite, se podrá solicitar la parte de los daños que aún no han sido resarcidos, sea a la empresa de leasing financiero, sea al conductor, o, sea a la arrendataria financiera si fuese una empresa de transportes, en virtud de las norma solidaria prevista en el artículo 29 de la LGTTT.

- Por último, otro fundamento jurídico, es la **imputación de responsabilidad civil solidaria por garantía de la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito**, el cual se basa en los siguientes horizontes interpretativos, teniendo en cuenta, su base normativa en el artículo 29 de la LGTTT:
 - a) En aplicación de una obligación de fuente legal con una prestación solidaria de tipo pasiva que extiende las fronteras de la responsabilidad civil y funciona como una garantía para la víctima del daño.
 - b) Por encontrarse dentro de un supuesto de responsabilidad por hecho ajeno, se aplica el criterio de imputación de garantía que atiende la magnitud de las consecuencias del daño generadas a la persona, alejándose de la moralidad del derecho (culpa), basándose en la sola imposición legal para determinar al responsable no causante del daño.
 - c) Mediante la socialización de los riesgos la empresa de leasing financiero tiene la posibilidad de contratar un seguro y diluir el costo del daño, no a toda la sociedad, pero si a un grupo significativo de ella, esto es, los propietarios, o, también, diluir el costo del daño mediante sus prácticas económicas, esto es, mediante los intereses que gana de sus operaciones de leasing financiero directo de sus consumidores o clientes.
 - d) Por su forma empresarial, se presume, que tienen una mayor capacidad económica, para afrontar el pago del monto indemnizatorio, lo que contribuye a potenciar la función satisfactoria en la víctima del daño. Si bien es cierto, la capacidad económica no determina la responsabilidad de las empresas de leasing, sin embargo, es por su forma empresarial, que tiene más posibilidades de garantizar el pago indemnizatorio, lo cual se le atribuye por la especial vinculación que tiene con el vehículo que ha ocasionado el daño, esto es, su dominio jurídico.
 - e) Por su obligación de gestión de riesgos producto de su actividad empresarial, se le examina desde un criterio de imputación subjetivo,

que serviría para la cuantificación de los daños; ese se basa en la capacidad de prevención que tiene la empresa de leasing debido a su dominio profesional, organizacional y técnico para gestionar sus riesgos, al prevenir el daño a terceros mediante acuerdos de compensación, diluir el costo del daño mediante sus prácticas económicas, o, también, cuando se da en leasing un vehículo a una empresa de transportes que tiene una alta tasa de accidentes; en consecuencia, su falta de diligencia para gestionar los riesgos de su actividad empresarial, aumentaría la probabilidad de que se verifique la producción de un daño en la sociedad.

- Al analizarse la jurisprudencia casatoria, se verifico que existe una mala praxis al excluirse a la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito como responsable civil, en virtud de la aplicación especial del artículo 6 de la LAF, lo cual denota una falta de uniformidad, predictibilidad e inseguridad jurídica en las decisiones judiciales.
- La regulación idónea para la responsabilidad civil de la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito, sería: primero, modificar el segundo párrafo del artículo 29 de la Ley N° 27184, a fin de precisar que no se aplica la obligación con prestación solidaria en caso el propietario del vehículo sea una empresa de leasing financiero en el marco de ejecución de un contrato de arrendamiento financiero; segundo; agregar un párrafo adicional en el artículo 29 de la Ley N° 27184, estableciendo la obligatoriedad de la empresa de leasing de compeler a su arrendatario financiero realice la contratación de un seguro contra todo riesgo, en caso de que el daño sea superior al monto contratado por el seguro, recién existirá responsabilidad civil del propietario del vehículo dado en leasing financiero, y en caso de que no se haya contratado un seguro, por parte de la arrendataria financiera, la empresa de leasing financiero será responsable civil por los daños que pueda causar el vehículo dado en leasing financiero.

6. RECOMENDACIONES

- Sugiero que los jueces no admitan las excepciones de falta de legitimidad para obrar pasiva de las entidades financieras propietarias del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito, en un proceso civil de indemnización por daños y perjuicios, de darse se estarían dejando de lado a los fundamentos jurídicos que sustentan su responsabilidad, tales como: el principio de especialidad y cronología normativa, el principio de obligatoriedad y relatividad contractual, la función satisfactoria y el principio de la reparación integral del daño, y, finalmente, la imputación de responsabilidad civil solidaria por garantía.
- Sugiero de que exista uniformidad de criterio en la magistratura, no solo en el área civil, sino, también, del área penal, porque se garantizaría predictibilidad y seguridad jurídica a los accionantes, sea que soliciten una indemnización en la vía civil a la empresa de leasing como responsable solidario, sea que soliciten una reparación civil en la vía penal a la empresa de leasing como tercero civilmente responsable.

7. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Araujo, A. (2017). La regulación de la responsabilidad solidaria del arrendador financiero en el contrato de leasing (Tesis para optar el título profesional de abogado, Universidad Privada Antenor Orrego). Recuperado de <https://n9.cl/5l8q>
- Ayesta Silva, L. y Meléndez Chamache, K. (2018). Imputación de responsabilidad civil extracontractual a empresas financieras por accidentes de tránsito de vehículos materia de leasing. (Tesis para optar el título profesional de abogadas, Universidad Nacional de Trujillo). Recuperado de <https://cutt.ly/DwZUTnb>
- Beltrán, J. (2016). Material Auto Instructivo CURSO “RESPONSABILIDAD CIVIL CONTRACTUAL Y EXTRA CONTRACTUAL”. Recuperado de <https://bit.ly/2kToQpO>
- Beltrán, J. (2018). Recuérdame (...): El banco que lo puede todo otra vez. Resarcimiento vs. contrato de arrendamiento financiero. Diálogo con la Jurisprudencia, (235), 23-34.
- Bertolotto, J. (2006). Arrendamiento Financiero: Ventajas y Desventajas. Revista Contabilidad y Negocios, 1 (1), 27-31. Recuperado de: <https://cutt.ly/rwZlzcU>
- Boneo, E. (1994). Contratos Bancarios modernos. Buenos Aires, Argentina: Abeledo- Perrot
- Buendía, E. (2014). La responsabilidad civil de la Policía Nacional del Perú: ¿cómo responde el Estado por “la culpa” de los agentes policiales?”. Actualidad Jurídica, (242), 47-60.
- Bullard, A. (2006). Derecho y economía. El análisis económico de las instituciones legales. Recuperado de <https://cutt.ly/qwZlci6>
- Campos, J. (2016). La responsabilidad civil de los bancos por la indebida gestión de los riesgos de su actividad. Actualidad Civil, (25), 200-228.

- Campos, J. (2019). "La responsabilidad civil solidaria por garantía del propietario del vehículo y la empresa de transportes en los daños por accidentes de tránsito. Comentario a la jurisprudencia recaída en la Sentencia Casatoria N.º 2775-2012 Lambayeque". En Responsabilidad civil por accidentes de tránsito (pp. 141-179). Lima: Instituto Pacífico.
- Cárdenas, C. (1994). Estudios de Derecho Privado (reflexiones de un tiempo) (Vol. I). Lima: Editores Jurídicas.
- Carrasco, S. (2007). Metodología de la investigación científica. Pautas metodológicas para diseñar y elaborar el proyecto de investigación. Lima: Editorial San Marcos.
- Castillo Freyre, M. & Osterling Parodi, F. (2004). Responsabilidad Civil por Accidentes de Tránsito. Artículos publicados en Revistas de Derecho, 907 a 961. Recuperado de <https://bit.ly/2kWbCZt>
- Castillo Freyre, M. (2013). Las obligaciones con pluralidad de sujetos y la solidaridad. En Calderón Puertas, C., Agurto Gonzales, C. y Quequejana Mamani, S. (Coord.), Las Obligaciones (pp. 121-132). Lima: Motivensa Editora Jurídica.
- Chang, G. (2013). Las funciones de la responsabilidad civil: delimitación de la función de responsabilidad civil extracontractual en el Código Civil peruano. En Vidal, R. (Coord.), Libro de Ponencias del VIII Congreso Nacional de Derecho Civil (pp. 169-182). Lima: Instituto Peruano de Derecho Civil. Recuperado de: <https://bit.ly/2m4ENti>
- Chaparro, E. (2017). Arrendamiento financiero y la responsabilidad extracontractual de los bancos. (Tesis de maestría, Pontificia Universidad Católica del Perú). Recuperado de <https://bit.ly/2kv6GdU>
- Congreso de la República. (05 de octubre de 1999) Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre. [Ley N° 27181]. Recuperado de: <https://bit.ly/2uCHB2d>

- Corsaro, L. (2000). La responsabilidad extracontractual por hecho ajeno en el derecho civil italiano. *Ius Et Veritas*, 10 (21), 61-72. Recuperado de <https://bit.ly/2kJcQY5>
- Corte Superior de Justicia de Lima, Primera Sala Penal para procesos con reos en cárcel. (21 de septiembre de 2012) Exp. N° 18707-11. [MP Peña Farfán]
- Corte Superior de Justicia de Lima, Vigésimo Octavo Juzgado Penal. (02 de mayo de 2012) Exp. N°18707-2011.
- Corte Suprema de Justicia de la República, Sala Civil Permanente. (22 de noviembre de 2016) Casación 928-2016 Lambayeque. [MP Tello Gilardi].
- Corte Suprema de Justicia de la República, Sala Penal Permanente. (28 de mayo de 2013). Casación N° 251-2011 Lambayeque [MP Príncipe Trujillo].
- Corte Suprema de Justicia de la República, Sala Civil Permanente. (12 de octubre de 2007). Casación N° 3141-2006 Callao.
- Corte Suprema de Justicia de la República, Sala Civil Permanente. (27 de septiembre de 2016). Casación N° 3256-2015 Apurímac [MP De La Barra Barrera].
- Corte Suprema de Justicia de la República, Sala Civil Permanente. (01 de octubre de 2015). Casación N° 639-2013 Cajamarca [MP Walde Jaureguí].
- Corte Suprema de Justicia de la República, Sala Civil Permanente. (10 de abril de 2018). Casación N° 2112-2017 Huánuco [MP Calderón Puertas].
- Corte Suprema de Justicia de la República, Sala Civil Transitoria. (21 de marzo de 2000). Casación N° 3622-2000 Lima.

- Corte Suprema de Justicia de la República, Sala Civil Transitoria. (13 de julio de 2004). Casación N° 2388- 2003 Lima.
- Corte Suprema de Justicia de la República, Sala Civil Transitoria. (27 de enero de 2012). Casación N° 1088-2011 Lima [MP Ponce de Mier].
- Corte Suprema de Justicia de la República, Sala Civil Transitoria. (02 de junio de 2014). Casación N° 2025-2013 Lima [MP Del Carpio Rodríguez].
- Corte Suprema de Justicia de la República, Sala Civil Transitoria. (07 de mayo de 2018). Casación N° 3757-2016 Lambayeque. [MP de la Barra Barrera].
- De la Puente, M. (2017). El contrato en general. Comentarios a la Sección Primera del Libro VII del Código Civil (Tercera ed., Tomo I). Lima: Palestra.
- De Trazegnies, F. (2005). La responsabilidad extracontractual en la historia del derecho peruano. THĒMIS-Revista de Derecho, 0(50), 207-216. Recuperado de <https://bit.ly/2m3nbhu>
- De Trazegnies, F. (2015). Responsabilidad por riesgo. En Soto Coaguila, C. (Dir.), Tratado de responsabilidad civil contractual y extracontractual. Comentarios a las normas del Código Civil. Volumen II (pp. 246-294). Breña: Instituto Pacífico.
- Diez-Picazo, L. (1993). Fundamentos del Derecho Civil Patrimonial. Introducción a la teoría del contrato (Cuarta ed., Tomo I). Madrid: Civitas.
- Diez-Picazo, L. (1996). Fundamentos de Derecho civil Patrimonial. Madrid: Civitas.
- Diniz, M. (2007). “Curso de Direito Civil Brasileiro. 7. Responsabilidade Civil”. .São Paulo: Saraiva.

- Espinoza, J. (2002). Derecho de la Responsabilidad Civil. Lima: Gaceta Jurídica.
- Espinoza, J. (2015). Perspectiva de modernización del Derecho de las Obligaciones. El estado de la cuestión en la experiencia jurídica peruana. En Derecho Civil Patrimonial (pp. 155-184). Lima: Gaceta Jurídica.
- Espinoza, J. (2016). Derecho de la responsabilidad civil (Octava ed.). Lima: Instituto Pacífico.
- Espinoza, J. (2019). Presentación. En Responsabilidad civil por accidentes de tránsito (pp. 05-19). Lima: Instituto Pacífico.
- Félix, J. (2018). Notas sobre algunos principios generales del derecho: una reflexión a partir de principios generales y su influencia en las obligaciones en la experiencia jurídica colombiana. Derecho PUCP, (80), 187-237. Recuperado de: <https://bit.ly/2m4GdUE>
- Fernández, J. (2018). Responsabilidad corporativa del arrendador financiero en contratos de leasing vehicular en los juzgados civiles de la corte superior de justicia de Lima – 2017. (Tesis para obtener el título profesional de Abogado, Universidad Cesar Vallejo). Recuperado de <https://cutt.ly/bwZUqOy>
- Fernández, C. (1996a). El derecho en un periodo de transición entre dos épocas. Revista Jurídica del Perú, 06, 01-14. Recuperado de <https://bit.ly/2kSKOJq>
- Fernández, C. (1996b). Algunas reflexiones sobre la antijuricidad del delito y las penas privativas de la libertad a la luz de la teoría del Derecho. Temas de Derecho, (3), 31.
- Fernández, C. (2015). Artículo 1984º: Daño Moral. En Soto Coaguila, C. (Dir.), Tratado de responsabilidad civil contractual y extracontractual. Comentarios a las normas del Código Civil. Volumen II (pp. 246-294). Breña: Instituto Pacífico.

- Fernández, M.G. (2009). Las transformaciones funcionales de la responsabilidad civil: La óptica sistémica. Análisis de las funciones de incentivo o desincentivo y preventiva de la responsabilidad civil en los sistemas del civil law. En responsabilidad civil contemporánea (pp. 59-104). Lima: Ara Editores y Asociación Civil Ius et Veritas.
- Fernández, M.G. (2015). La dimensión omnicomprendiva del daño no patrimonial y la reclasificación de los daños. En Derecho Civil Extrapatrimonial y Responsabilidad civil (pp. 177-196). Lima: Gaceta Jurídica.
- Fernandez, M., Urteaga, P. y Verona, A. (2015). Guía de Investigación en Derecho. Lima: PUCP.
- Gálvez, T. (2016). La reparación civil en el proceso penal: análisis doctrinario y jurisprudencial (3a. ed.). Lima: Instituto Pacífico Actualidad Penal.
- Gonzales, Andrés. (2018). La modificatoria del artículo 6 del Decreto legislativo n° 299 para modificar el leasing financiero en la legislación peruana. (Tesis para obtener el título profesional de Abogado, Universidad Señor de Sipán). Recuperado de: <https://n9.cl/qgk5>
- Jinesta, E. (1992). El contrato de leasing financiero (arrendamiento financiero) con opción de compra. Revista Judicial, (55), 15- 40. Recuperado de <https://bit.ly/2kVmMgT>
- Kemelmajer, Aída. (2009). Funciones y fines de la responsabilidad civil. En Moisset de Espanés, L. (ed. Lit.), Homenaje a los congresos de Derecho Civil (pp.1287-1330). Córdoba: Academia Nacional de Derecho y Ciencias Sociales de Córdoba. Recuperado de <https://bit.ly/2m4rJ7f>
- Landeras, J. (2017). Responsabilidad del arrendador financiero por accidentes vehiculares: aportes para una adecuada regulación en el Perú. (Trabajo de investigación para optar el Grado Académico de

- Maestro en Derecho Empresarial, Universidad de Lima). Recuperado de: <https://n9.cl/tvik>
- León, L. (2017). La responsabilidad civil. Líneas fundamentales y nuevas perspectivas (Tercera ed.). Lima: Instituto Pacífico.
- Leyva, J. (2003). El leasing y su configuración jurídica. *Vniversitas*, 52(106), 743-789. Recuperado de <https://bit.ly/2m0uhn1>
- Lorenzetti, R. (2007). Tratado de los Contratos: tomo II. Recuperado de: <https://bit.ly/2m049ZD>
- Luján, L. (2018). Leasing vehicular y responsabilidad civil del propietario locador. Entre la imputación del control del riesgo social y la generación espontánea de eximentes. *Diálogo Con La Jurisprudencia*, (235), 71-81.
- Manzanares, M. (2008). Criterios para evaluar el quantum indemnizatorio en la responsabilidad civil extracontractual. Lima: Grijley.
- Medina, E. (2018). Daño causado con un vehículo dado en leasing ¿Debe responder el locador propietario? Comentario a la Casación N° 3256-2015-Apurimac. *Dialogo con la jurisprudencia*, (235), 82-90.
- Merino, R. (2010). “Análisis crítico del régimen de responsabilidad civil por accidentes automovilísticos. Los costos de los accidentes (teóricos)”. *Dialogo con la Jurisprudencia*, (143), 107-127.
- Monti, M. (2018). ¿Indemnizar o no indemnizar? La arrendadora financiera y los daños causados por un vehículo automotor materia de leasing. *Dialogo con la Jurisprudencia*, (235), 45-53.
- Morales, S. (2017). La responsabilidad extracontractual del propietario en los casos de accidentes de tránsito en el marco de un contrato de leasing (Tesis para optar el título profesional de abogado, Universidad de Piura). Recuperado de <https://cutt.ly/0wZUr9j>

- Murcia Páez, L. & Riaño, A. (2014). Un estudio acerca de la responsabilidad contractual y extracontractual del propietario de los bienes dados en leasing (Trabajo de Grado para optar el título profesional de Abogada, Universidad Católica de Colombia). Recuperado de <https://cutt.ly/fwZUijW>
- Navarro Palacios, I. (2008). El Contrato de Leasing. En Gutiérrez Camacho, W. (Coord), Tratado de Derecho Mercantil Contratos Mercantiles. (pp. 547-582). Lima: Gaceta Jurídica.
- Pantoja, L. (2019). "Responsabilidad civil objetiva por el uso de un bien riesgoso. Comentario a la sentencia recaída en la Casación N.º 4662-2013. En Responsabilidad civil por accidentes de tránsito (pp. 66-131). Lima: Instituto Pacífico.
- Pinedo, V. (2019) "¿Las empresas de seguros tienen responsabilidad civil en los accidentes de tránsito? Comentario a la jurisprudencia recaída en la sentencia Casatoria N.º 639-2013 Cajamarca". En Responsabilidad civil por accidentes de tránsito (pp. 369-435). Lima: Instituto Pacífico.
- Corte Superior de Justicia de la Libertad (10 de septiembre de 2016) Pleno Jurisdiccional Distrital Civil y Procesal Civil.
- Poder Ejecutivo. (29 de julio de 1984) "Ley de Arrendamiento Financiero". [Decreto Legislativo N° 299]. Recuperado de: <https://bit.ly/2uCHB2d>
- Poder Ejecutivo. (14 de noviembre de 1984) Código Civil. (Decreto Legislativo N° 295). Recuperado de: <https://bit.ly/2uCHB2d>
- Polar, N. (2000). Ventajas y desventajas del contrato de arrendamiento financiero. THĒMIS-Revista de Derecho, 0(41), 345-358. Recuperado de <https://bit.ly/2mrDnJX>
- Quinteros Flores, J. & Gavino Retuerto, J. (2018b). ¡Te presto mi carrito, pero no respondo! La (errónea) atribución de responsabilidad civil a

las empresas de leasing por parte de la judicatura peruana. *Gaceta Civil & Procesal Civil*, (55), 201-220.

Ramos, J. (2011). El leasing un producto financiero en alza. *Revista de Ciencias Jurídicas*, 228-249. Recuperado de: <http://hdl.handle.net/10553/8099>.

Roppo, V. (2009). *El contrato*. (N. Carreteros, Trad.) Lima: Gaceta Jurídica.

Senado y Cámara de Diputados de la Nación de Argentina. (08 de octubre de 2014) Código Civil y Comercial de la Nación. (Ley 26. 994). Recuperado de: <https://bit.ly/2HQM7BM>

Solarte, A. (2015). Responsabilidad civil y equidad en el Código Civil peruano de 1984. Análisis desde la perspectiva del Derecho Comparado. En *Derecho Civil Extrapatrimonial y Responsabilidad civil* (pp. 271-306). Lima: Gaceta Jurídica.

Soria, A. (2008). El contrato de leasing: algunos apuntes acerca de su actual regulación en el Perú. *Derecho & Sociedad*, 0(30), 379-388. Recuperado de <https://bit.ly/2kpXUxB>

Soria, A. (2016). El contrato de leasing: análisis de la legislación peruana y del régimen especial de leasing inmobiliario para viviendas. En J. Chipana. (Coord.), *Todo sobre el contrato de arrendamiento, un enfoque práctico: identificación de los problemas más frecuentes y sus soluciones*. (pp. 67-104). Lima, Perú: Gaceta Jurídica.

Tantaleán, R. (2017). Breve nota sobre los daños punitivos. *Gaceta Civil & Procesal Civil*, (52), 57-68.

Tantaleán, M. (2015). Tipología de las investigaciones jurídicas. *Avances*, 10 (12), 107-134.

Tantaleán, R. (2019). "Un caso de fractura causal en accidente de tránsito. Comentario a la sentencia recaída en la Casación N° 4662-2013 Lambayeque". En *Responsabilidad civil por accidentes de tránsito* (pp. 27-63). Lima: Instituto Pacifico.

- Taboada, L. (2001). Elementos de la responsabilidad civil. Comentarios a las normas dedicadas por el Código Civil a la Responsabilidad Civil Contractual y Extracontractual. Lima: Grijley.
- Tribunal Constitucional, Pleno Jurisdiccional (6 de junio de 2005) Exp. 0001-2005-PI/TC.
- Tribunal Constitucional, Pleno Jurisdiccional. (24 de abril de 2006) Exp. N.º 047-2004-AI/TC.
- Tribunal Constitucional. (18 de diciembre de 2007) Exp. N.º 10087-2005-PA/TC.
- Uribe, S. (2004). Responsabilidad por riesgo. Ratio Juris, 1(1), 29-50.
- Villa, L. (2016). La responsabilidad civil extracontractual y solidaria de la sociedad de leasing en el escenario del contrato de leasing automotor. (Trabajo de grado para optar al título profesional de abogado, Universidad de Nariño). Recuperado de <https://bit.ly/2mm75je>
- Zevallos, J. (2019). "Los elementos estructurales de la responsabilidad civil. A propósito de un accidente de tránsito. Comentario a la jurisprudencia recaída en la Sentencia Casatoria N.º 83-2014 La Libertad". En Responsabilidad civil por accidentes de tránsito (pp. 141-179). Lima: Instituto Pacífico.

8. ANEXOS

CUESTIONARIO

1. ¿Usted, cree que la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito puede ser responsable civil solidario?
2. ¿Usted, cree que la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito está en una mejor posición económica para asumir el costo de los daños y diluirlo en sus prácticas económicas?
3. ¿Es la mejor opción, en los casos de responsabilidad civil de la empresa de leasing, propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito, que los jueces busquen potenciar la función satisfactoria de la responsabilidad civil y aplicar el principio de la reparación integral del daño?
4. ¿Usted, cree que la empresa de leasing propietaria del vehículo dado en arrendamiento financiero, si bien no crea el riesgo de accidentes de tránsito, esta lo promueve en orden a sus satisfacciones económicas?
5. ¿En una futura reforma legal, usted cree que en los procesos de responsabilidad extracontractual, la empresa de leasing, propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito, se le deba eximir de responsabilidad cuando acredite la contratación de un seguro que cubra los daños en la víctima, sea de su parte, o, también de la arrendataria?

HOJA DE RUTA Nº 1 DE RECOLECCION DE ANALISIS DOCUMENTAL

| | | | |
|--|--|---|--|
| Datos de la sentencia | | Demandante | |
| | | Demandado | |
| | | Materia y vía procedimental | |
| | | Fallo en primera instancia | |
| | | Fallo en segunda instancia | |
| Hechos | | | |
| Fallo en la Sentencia de Casación | | | |
| Tema | | La mala praxis al exonerar a la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito como responsable civil. | |
| Fundamentos jurídicos | | Los pactos de exoneración de responsabilidad civil no resultan oponibles a las víctimas de daños en accidentes de tránsito generados por un vehículo dado en leasing. | |
| | | La aplicación especial y literal de lo preceptuado en el artículo 29 de la Ley Nº 27181. | |
| | | La responsabilidad civil como un mecanismo de protección del principio de dignidad humana. | |
| | | La aplicación de las funciones de la responsabilidad civil y el principio de la reparación integral del daño. | |
| | | La responsabilidad civil solidaria por garantía de la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito. | |
| | | La importancia del seguro contra daños a terceros, la cautela de ahorros públicos y los beneficios de las empresas financieras. | |

Extracto (relevantes) de la sentencia:

| |
|--|
| |
|--|

Su análisis respectivo:

| |
|--|
| |
|--|

HOJA DE RUTA Nº 2 DE RECOLECCION DE ANALISIS DOCUMENTAL

| | | | |
|--------------------------------|--|--|---|
| Datos del Pleno Jurisdiccional | | FECHA | |
| | | DOCUMENTO | |
| | | TEMA | |
| | | FORMULACION DEL PROBLEMA | |
| | | PONENCIAS | |
| | | FUNDAMENTOS JURIDICOS | La falta de Legitimidad para obrar pasiva de las entidades financieras propietarias del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito. |
| | | La exclusión de responsabilidad civil de la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito, se sustenta solo a nivel interpartes del contrato de leasing. | |

Extracto (relevantes) del pleno jurisdiccional:**Su análisis respectivo:**

Propuesta de reforma legal de la norma contenida en el artículo 29 de la Ley General De Transporte - Ley 27181

| ARTÍCULO VIGENTE | PROPUESTA DE MODIFICACION DEL ARTÍCULO VIGENTE |
|--|---|
| <p>La responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito causados por vehículos automotores es objetiva, de conformidad con lo establecido en el Código Civil. El conductor, el propietario del vehículo y, de ser el caso, el prestador del servicio de transporte terrestre son solidariamente responsables por los daños y perjuicios causados.</p> | <p>La responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito causados por vehículos automotores es objetiva, de conformidad con lo establecido en el Código Civil. El conductor, el propietario del vehículo y, de ser el caso, el prestador del servicio de transporte terrestre son solidariamente responsables por los daños y perjuicios causados. La obligación con prestación solidaria no se aplica en caso de que el propietario del vehículo sea una empresa de leasing financiero en el marco de ejecución de un contrato de arrendamiento financiero.</p> <p>La empresa de leasing se encuentra obligada a compeler a su arrendataria financiera a que realice la contratación de un seguro contra todo riesgo, en caso de que el daño sea superior al monto contratado por el seguro, recién existirá responsabilidad civil del propietario del vehículo dado en leasing financiero, y en caso de que no se haya contratado un seguro por parte de la arrendataria financiera, la empresa de leasing financiero será responsable civil por los daños que pueda causar el vehículo dado en leasing financiero.</p> |

| MATRIZ DE CONSISTENCIA | | | | |
|---|---|---|--|--|
| TITULO | PROBLEMAS | OBJETIVOS PRINCIPALES | HIPOTESIS | |
| “Fundamentos para la responsabilidad civil de la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito” | <p>¿Cuáles deben ser los fundamentos para la responsabilidad civil de la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito?</p> <p>¿Cuál debe ser la regulación idónea para la responsabilidad civil de la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito?</p> | <p>Analizar los fundamentos para establecer la responsabilidad civil de la empresa de Leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito.</p> <p>Establecer la regulación idónea para la responsabilidad civil de la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito.</p> | <ul style="list-style-type: none"> Los fundamentos jurídicos para la responsabilidad civil de la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito, serían: i) los principios de especialidad y cronología; ii) los principios de obligatoriedad contractual y relatividad contractual; iii) la imputación de responsabilidad civil solidaria por garantía; y, iv) la función satisfactoria y el principio de la reparación integral del daño. La regulación idónea para la responsabilidad civil de la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito, sería: primero, modificar el segundo párrafo del artículo 29 de la Ley N° 27184, a fin de precisar que no se aplica la obligación con prestación solidaria en caso el propietario del vehículo sea una empresa de leasing financiero en el marco de ejecución de un contrato de arrendamiento financiero; segundo; agregar un párrafo adicional en el artículo 29 de la Ley N° 27184, estableciendo la obligatoriedad de la empresa de leasing de compeler a su arrendatario financiero realice la contratación de un seguro contra todo riesgo, en caso de que el daño sea superior al monto contratado por el seguro, recién existirá responsabilidad civil del propietario del vehículo dado en leasing financiero, y en caso de que no se haya contratado un seguro, por parte de la arrendataria financiera, la empresa de leasing financiero será responsable civil por los daños que pueda causar el vehículo dado en leasing financiero. | |
| | | OBJETIVOS ESPECIFICOS | | |
| | | <p>Conocer los fundamentos para la responsabilidad civil de la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito que se desprenden del marco jurisprudencial.</p> <p>Conocer los fundamentos para la responsabilidad civil de la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito que se desprenden de las opiniones de abogados especialistas.</p> <p>Conocer los fundamentos para la responsabilidad civil de la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito que se desprenden de las opiniones de magistrados.</p> | | |

| TIPO DE ESTUDIO Y DISEÑO DE CONTRASTACIÓN DE HIPÓTESIS | POBLACIÓN | MUESTRA | MÉTODOS, TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS | PLAN DE PROCESAMIENTO Y ANÁLISIS DE DATOS |
|---|---|---|--|--|
| <p>El tipo de investigación de acuerdo al fin que se persigue es básica y, de acuerdo al enfoque de investigación es no experimental de tipo transversal con estudio descriptivo-propositivo.</p> | <p>Sentencias de Casación emitidas por la Corte Suprema sobre responsabilidad civil de la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito, la misma que se encuentra subdividida en: Sala Civil Permanente, Sala Civil Transitoria y Sala Penal Permanente.</p> | <p>Son alrededor de diez sentencias de casación, subdivididas en las siguientes Salas de la Corte Suprema:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sala Civil Permanente: Casación N° 3141-2006 Apurímac; Casación N° 3256-2015 Callao; Cas. N° 639-2013 y, Casación N° 2112-2017 Huánuco. • Sala Civil Transitoria: Casación N° 3622-2000 Lima; Casación N° 2388- 2003 Lima; Casación N° 1088-2011 Lima; Casación N° 2025-2013 Lima; y, la Casación N° 3757-2016 Lambayeque. • Sala Penal Permanente: Casación N° 251-2011 Lambayeque. | <p>Se utilizará la técnica de la entrevista, para conocer el punto de vista de los abogados expertos en Derecho de la Responsabilidad Civil y Derecho Mercantil, en el tema sobre cuáles deben ser los fundamentos para la responsabilidad civil de la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito; el instrumento que se utilizará será el cuestionario, el cual se encuentra anexa en la presente investigación.</p> | <p>Luego de recolectado los datos, se organizarán los fundamentos jurídicos de:</p> <p>La recopilación documental de: i) las Sentencias de Casación referentes al tema investigado, según las Salas Supremas de donde hayan sido emitidas y su temporalidad, y ii) los plenos jurisdiccionales referentes al tema investigado, según la Corte Superior que lo emite y su temporalidad y; para luego, a través de la técnica de análisis documental se realice el debido procesamiento de datos.</p> <p>Las entrevistas que se realizarán: i) a los abogados especialistas, según el ámbito del Derecho de la Responsabilidad Civil o en Derecho Mercantil; y, ii) a los Magistrados de la Corte Superior de Justicia de Tumbes, según su nivel jerárquico; esto es, con la finalidad de contar con opiniones de juristas expertos y jueces especializados, para explicar cuestiones específicas y respaldar el presente estudio, en relación a los fundamentos jurídicos para la responsabilidad civil de la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito.</p> |
| | <p>Plenos Jurisdiccionales realizados por las Cortes Superiores del país sobre responsabilidad civil de la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito.</p> | <p>Son en total dos los Plenos Jurisdiccionales realizados por las Cortes Superiores:</p> <p>Pleno Jurisdiccional Distrital Civil y Procesal Civil de la Corte Superior de Justicia de la Libertad</p> <p>Pleno Jurisdiccional Distrital Civil -2018 de la Corte Superior de Justicia de Ventanilla.</p> | <p>Se utilizará la técnica de la entrevista, para conocer el punto de vista de los magistrados, en el tema sobre cuáles deben ser los fundamentos para la responsabilidad civil de la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito; el instrumento que se utilizará será el cuestionario, el cual se encuentra anexa en la presente investigación.</p> | |
| | <p>Abogados especialistas en Derecho de la Responsabilidad Civil y Derecho Mercantil.</p> | <p>Son en total seis Abogados especialistas en Derecho de la Responsabilidad Civil y Derecho Mercantil, subdivididos en: el ámbito del Derecho de la Responsabilidad civil en total 4; y, en el ámbito del Derecho Mercantil en total 2.</p> | <p>Se utilizará la técnica de recopilación documental para obtener información adecuada, manejable y organizada; el instrumento que se utilizará será la hoja de ruta N° 1 (sentencias de casación) y N° 2 (plenos jurisdiccionales), las cuales se encuentran anexas en la presente investigación.</p> | |
| | <p>Magistrados de la Corte Superior de Justicia de Tumbes, subdivididos en el ámbito del Juzgado Civil (Permanente y Transitorio) y en Sala Civil de la Corte Superior de Justicia de Tumbes</p> | <p>Son en total cinco Magistrados de la Corte Superior de Justicia de Tumbes, subdivididos en: el ámbito del Juzgado Civil (Permanente y Transitorio) en total dos; y, en el ámbito de la Sala Civil en total tres.</p> | <p>Se escogerá la información útil y pertinente, para así obtener un adecuado respaldo jurídico.</p> | |

| OPERACIONALIZACION DE VARIABLES | | | | | |
|--|---|---|---|---|---|
| Variable Única | Definición Conceptual | Dimensiones | Sub-Dimensiones | Indicadores | ITEMS |
| Fundamentos jurídicos para la responsabilidad civil de la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito. | La responsabilidad civil de la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito, <u>es el resultado de</u> la aplicación: i) de los principios de especialidad y cronología; ii) de los principios de obligatoriedad contractual y relatividad contractual; iii) de la imputación de responsabilidad civil solidaria por garantía; y, iv) de la función satisfactoria y el principio de la reparación integral del daño. | Fundamentos jurídicos desde el marco Jurisprudencial | Jurisprudencia de la Corte Suprema | Principios de especialidad y cronología Principios de obligatoriedad contractual y relatividad contractual. Responsabilidad civil solidaria por garantía. Función satisfactoria y el principio de la reparación integral del daño. | La mala praxis al exonerar a la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito como responsable civil. |
| | | | | | Los pactos de exoneración de responsabilidad civil no resultan oponibles a las víctimas de daños en accidentes de tránsito generados por un vehículo dado en leasing. |
| | | | | | La aplicación especial y literal de lo preceptuado en el artículo 29 de la Ley N° 27181. |
| | | | | | La responsabilidad civil como un mecanismo de protección del principio de dignidad humana. |
| | | La aplicación de las funciones de la responsabilidad civil y el principio de la reparación integral del daño. | | | |
| | | La responsabilidad civil solidaria por garantía de la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito. | | | |
| | | La importancia del seguro contra daños a terceros, la cautela de ahorros públicos y los beneficios de las empresas financieras. | | | |
| | | La falta de Legitimidad para obrar pasiva de las entidades financieras propietarias del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito. | | | |
| | | La exclusión de responsabilidad civil de la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito, se sustenta solo a nivel inter-partes del contrato de leasing. | | | |
| | | 1. ¿Usted, cree que la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito puede ser responsable civil solidario? | | | |
| 2. ¿Usted, cree que la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito está en una mejor posición económica para asumir el costo de los daños y diluirlo en sus prácticas económicas? | | | | | |
| 3. ¿Es la mejor opción, en los casos de responsabilidad civil de la empresa de leasing, propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito, que los jueces busquen potenciar la función satisfactoria de la responsabilidad civil y aplicar el principio de la reparación integral del daño? | | | | | |
| 4. ¿Usted, cree que la empresa de leasing propietaria del vehículo dado en arrendamiento financiero, si bien no crea el riesgo de accidentes de tránsito, esta lo promueve en orden a sus satisfacciones económicas? | | | | | |
| 5. ¿En una futura reforma legal, usted cree que en los procesos de responsabilidad extracontractual, la empresa de leasing, propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito, se le deba eximir de responsabilidad cuando acredite la contratación de un seguro que cubra los daños en la víctima, sea de su parte, o, también de la arrendataria? | | | | | |
| | | Fundamentos jurídicos desde la opinión de los Abogados especialistas | Abogados especialistas en Derecho de la Responsabilidad Civil | | |
| | | | Abogados especialistas en Derecho Mercantil | | |
| | | Fundamentos jurídicos desde la opinión de los Magistrados | Magistrados de Primera Instancia | | |
| | | | Magistrados de Segunda Instancia | | |

Fundamentos para la responsabilidad civil de la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito

por Gabriel Peralta Tripul

Fecha de entrega: 22-nov-2019 10:27a.m. (UTC-0500)

Identificador de la entrega: 1219513783

Nombre del archivo: Tesis.docx (153.88K)

Total de palabras: 47116

Total de caracteres: 252254

Fundamentos para la responsabilidad civil de la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito

INFORME DE ORIGINALIDAD

9%

INDICE DE SIMILITUD

9%

FUENTES DE INTERNET

0%

PUBLICACIONES

%

TRABAJOS DEL ESTUDIANTE

FUENTES PRIMARIAS

| | | |
|---|---|-----|
| 1 | repositorio.ulima.edu.pe Fuente de Internet | 1% |
| 2 | pirhua.udep.edu.pe Fuente de Internet | 1% |
| 3 | repositorio.unsa.edu.pe Fuente de Internet | 1% |
| 4 | repositorio.ucv.edu.pe Fuente de Internet | <1% |
| 5 | repositorio.uss.edu.pe Fuente de Internet | <1% |
| 6 | es.scribd.com Fuente de Internet | <1% |
| 7 | edoc.pub Fuente de Internet | <1% |
| 8 | repositorio.upao.edu.pe Fuente de Internet | <1% |

| | | |
|----|--|------|
| 9 | harryinga-abogado.blogspot.com Fuente de Internet | <1 % |
| 10 | legis.pe Fuente de Internet | <1 % |
| 11 | andrescusi.files.wordpress.com Fuente de Internet | <1 % |
| 12 | repositorio.upn.edu.pe Fuente de Internet | <1 % |
| 13 | www.ius360.com Fuente de Internet | <1 % |
| 14 | repository.ucatolica.edu.co Fuente de Internet | <1 % |
| 15 | myslide.es Fuente de Internet | <1 % |
| 16 | www.researchgate.net Fuente de Internet | <1 % |
| 17 | documents.mx Fuente de Internet | <1 % |
| 18 | repositorio.uladech.edu.pe Fuente de Internet | <1 % |
| 19 | www.derechoycambiosocial.com Fuente de Internet | <1 % |
| 20 | cd.dgb.uanl.mx Fuente de Internet | <1 % |

| | | |
|----|---|------|
| 21 | creativecommons.org Fuente de Internet | <1 % |
| 22 | dspace.unitru.edu.pe Fuente de Internet | <1 % |
| 23 | docplayer.es Fuente de Internet | <1 % |
| 24 | motor.com.co Fuente de Internet | <1 % |
| 25 | www.aguazul.gov.co Fuente de Internet | <1 % |
| 26 | asempresarialesperu.blogspot.com Fuente de Internet | <1 % |
| 27 | cybertesis.unmsm.edu.pe Fuente de Internet | <1 % |
| 28 | tesis.ucsm.edu.pe Fuente de Internet | <1 % |
| 29 | ijj.ucr.ac.cr Fuente de Internet | <1 % |
| 30 | www.scribd.com Fuente de Internet | <1 % |
| 31 | er.com.pe Fuente de Internet | <1 % |
| 32 | www.proinversion.gob.pe | |

Fuente de Internet

<1 %

33

www.pj.gob.pe

Fuente de Internet

<1 %

34

repositorio.unheval.edu.pe

Fuente de Internet

<1 %

35

www.region.org.co

Fuente de Internet

<1 %

36

prezi.com

Fuente de Internet

<1 %

37

www.jusdem.org.pe

Fuente de Internet

<1 %

38

es.slideshare.net

Fuente de Internet

<1 %

39

walterpayta.blogspot.com

Fuente de Internet

<1 %

40

www.spdtss.org.pe

Fuente de Internet

<1 %

41

www.mh.gob.sv

Fuente de Internet

<1 %

42

www.sci.unal.edu.co

Fuente de Internet

<1 %

43

buenosaires.gov.ar

Fuente de Internet

<1 %

| | | |
|----|--|------|
| 44 | clubdeabogados.pe Fuente de Internet | <1 % |
| 45 | www.acader.unc.edu.ar Fuente de Internet | <1 % |
| 46 | documentos.cgr.go.cr Fuente de Internet | <1 % |
| 47 | repositorio.uancv.edu.pe Fuente de Internet | <1 % |
| 48 | www.editorial-zeus.com.ar Fuente de Internet | <1 % |
| 49 | www.secretariasenado.gov.co Fuente de Internet | <1 % |
| 50 | worldwidescience.org Fuente de Internet | <1 % |
| 51 | hubertedinsonasenciodiaz.blogspot.com Fuente de Internet | <1 % |
| 52 | repositorio.upt.edu.pe Fuente de Internet | <1 % |
| 53 | xdocs.net Fuente de Internet | <1 % |
| 54 | www.escueladefiscales.com Fuente de Internet | <1 % |
| 55 | www11.urbe.edu | |

Fuente de Internet

<1 %

56

procompetencia.gov.ve

Fuente de Internet

<1 %

57

documents.tips

Fuente de Internet

<1 %

58

www.estade.org

Fuente de Internet

<1 %

59

galvezconsultores.com

Fuente de Internet

<1 %

60

www.ub.edu.ar

Fuente de Internet

<1 %

61

ernestojinesta.com

Fuente de Internet

<1 %

62

www.javeriana.edu.co

Fuente de Internet

<1 %

63

Adriana N. Krasnow. "La prevención como medio de protección de los derechos personalísimos. Su despliegue en los casos de gestación solidaria", Derecho y Ciencias Sociales, 2018

Publicación

<1 %
