UNIVERSIDAD PRIVADA ANTONIO GUILLERMO URRELO

Facultad de Derecho y Ciencias Políticas

Carrera Profesional de Derecho y Ciencias Políticas

TESIS

PARA OBTENER EL TÍTULO DE ABOGADO

INAPLICACIÓN DEL ARTÍCULO 29 DE LA LEY GENERAL DE TRÁNSITO EN VEHÍCULOS SUJETOS A LEASING VEHICULAR

POR

Sandra Nataly Guerra Espinoza

ASESOR

Palomino Correa, Otilia Loyita

Cajamarca – Perú

Septiembre – 2021

UNIVERSIDAD PRIVADA ANTONIO GUILLERMO URRELO

Facultad de Derecho y Ciencias Políticas

Carrera Profesional de Derecho y Ciencias Políticas

TESIS

PARA OBTENER EL TÍTULO DE ABOGADO

INAPLICACIÓN DEL ARTÍCULO 29 DE LA LEY GENERAL DE TRÁNSITO EN VEHÍCULOS SUJETOS A LEASING VEHICULAR

Tesis presentada en cumplimiento parcial de los requerimientos para optar el Título Profesional de Abogado

Bach. Sandra Nataly Guerra Espinoza

Asesor: Mg. Palomino Correa, Otilia Loyita

Cajamarca – Perú

Septiembre – 2021

COPYRIGHT © 2021 DE

Sandra Nataly Guerra Espinoza

Todos los derechos reservados

UNIVERSIDAD PRIVADA ANTONIO GUILLERMO URRELO

FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS

CARRERA PROFESIONAL DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS

APROBACIÓN DE TESIS PARA OPTAR TÍTULO PROFESIONAL

INAPLICACIÓN DEL ARTÍCULO 29 DE LA LEY GENERAL DE TRÁNSITO EN VEHÍCULOS SUJETOS A LEASING VEHICULAR

Presidente: _____

Secretario: _____

Asesor: _____

A:

Dios, por darme la fuerza necesaria y la salud para culminar mi investigación; a mis padres, por apoyarme en mi vida universitaria; mi docente Dr. Manuel Sánchez Zorrilla, por su labor y enseñanza brindada vía virtual en tiempos de pandemia; mi universidad de estudio, por forjarme en mi profesión; mi novio Marius Penzenstadler por creer en mí y apoyarme y a mi asesora Otilia Loyita Palomino Correa, por sus consejos incondicionales que me han brindado, gracias a todos ellos.

TABLA DE CONTENIDOS

RESUMEN 10

ABSTRACT 11

CAPÍTULO 1 12

INTRODUCCIÓN 12

1.1. Planteamiento del Problema 13

1.1.1. Descripción de la realidad problemática 13

1.1.2. Definición del problema 16

1.1.3. Objetivos 16

1.1.3.1. Objetivo general 16

1.1.3.2. Objetivos específicos 16

1.1.4. Justificación e importancia 17

CAPÍTULO 2 18

MARCO TEÓRICO 18

2.1. Antecedentes teóricos 18

2.2. Marco histórico del contrato de leasing 21

2.3. Teoría objetiva de la responsabilidad civil extra-contractual 23

2.4. Teoría subjetiva de la responsabilidad civil extra-contractual 23

2.5. Marco conceptual 24

2.5.1. Contrato de leasing 24

2.5.1.1. Definición 24

2.5.1.2. Ventajas 25

2.5.1.3. Elemento objetivo 26

2.5.1.3.1. Cesión en uso temporal 26

2.5.1.3.2. Canon o cuotas de leasing 26

2.5.1.3.3. Opción de Compra 26
2.5.1.4. Elemento subjetivo 26
2.5.1.4.1. Arrendatario financiero 26
2.5.1.4.2. Arrendador financiero 27
2.5.2. Accidente de tránsito 28
2.5.2.1. Definición 28
2.5.2.2. El vehículo como bien riesgoso 29
2.5.2.3. El propietario del vehículo automotor 30
2.5.2.4. Tipo de sanciones en un accidente de tránsito 31
2.5.2.4.1. Daños patrimoniales 31
2.5.2.4.2. Daños extra-patrimoniales 32
2.5.2.5. Régimen normativo de responsabilidad civil por accidentes automovilísticos 32
2.5.2.6. Ley 27181 – Ley General de Transporte y Transito 34
2.5.3. La responsabilidad civil 35
2.5.4. Responsabilidad civil extracontractual 35
2.5.4.1. Definición 35
2.5.4.2. La relación de causalidad o nexo causal 36
2.5.4.3. Responsabilidad extra-contractual en el Código Civil 36
2.5.5. Principio de especialidad 37
2.5.5.1. Definición 37
2.5.5.2. Especialidad dentro de un mismo texto normativo 37
2.5.5.3. Especialidad con textos normativos diferentes 38
2.5.6. Jurisprudencia nacional 39
2.5.6.1. Callao 39
2.5.6.2. Apurímac 40

2.5.6.3. Lambayeque 41
2.5.6.4. Lima 42
2.5.7. Jurisprudencia comparada 42
2.5.7.1. Colombia 42
2.5.8. Legislación extranjera sobre la responsabilidad civil extracontractual derivada de accidentes de tránsito de vehículos sujetos a contrato de leasing 43
2.5.8.1. Argentina 43
2.5.8.2. Bolivia 44
2.5.8.3. El Salvador 44
2.5.8.4. México 44
2.5.8.5. Paraguay 45
2.6. Hipótesis 45
CAPÍTULO 3 46
METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN 46
1.1. Tipo de investigación 46
1.2. Diseño de investigación 46
1.3. Área de investigación 46
1.4. Dimensión temporal y espacial 46
1.5. Unidad de análisis, población y muestra 46
1.5.1. Unidad de análisis 46
1.5.2. Población y muestra 47
1.6. Métodos 47
1.6.1. Método dogmático jurídico 47
1.7. Técnicas de investigación 47
1.8. Instrumentos 47
1.9. Limitaciones de la investigación 48

CAPÍTULO 4 49

INAPLICACIÓN DEL ARTÍCULO 29 DE LA LEY GENERAL DE TRÁNSITO EN VEHÍCULOS SUJETOS A CONTRATO DE LEASING 49

2.1. Inexistencia de responsabilidad extracontractual de la entidad financiera 50

2.2. Adecuada aplicación del principio de especialidad. 56

CONCLUSIONES 61

RECOMENDACIONES 62

LISTA DE REFERENCIAS 63

RESUMEN

La investigación contiene la interrogante ¿Cuáles son las razones jurídicas que generan la inaplicación del artículo 29 de la Ley General de Tránsito en vehículos sujetos a contrato de leasing vehicular?, como objetivos específicos busca revisar los pronunciamientos de las diferentes instancias judiciales, para determinar la existencia o exclusión de responsabilidad objetiva de las empresas financieras por los daños derivados de accidentes de tránsito con participación de vehículos sujetos al contrato de arrendamiento financiero, analizar la doctrina sobre la responsabilidad civil extracontractual derivada de accidentes de tránsito con vehículos sujetos al contrato de arrendamiento financiero, explicar el enfoque macro sistémico de las funciones de la responsabilidad civil y determinar su cumplimiento en los accidentes de tránsito con vehículos sujetos al contrato de arrendamiento financiero, y comparar la legislación de otros países en los cual si se encuentra regulado la responsabilidad del arrendador en un contrato de arrendamiento financiero. Como hipótesis se va a demostrar que las razones jurídicas que generan la inaplicación del artículo 29 de la Ley General de Tránsito en vehículos sujetos a contrato de leasing vehicular son: inexistencia de responsabilidad extracontractual de la entidad financiera y adecuada aplicación del principio de especialidad. Esta investigación aplicará el método dogmático – jurídico.

Palabras Clave: Leasing, arrendamiento financiero, principio de especialidad normativa, responsabilidad civil extra-contractual

Línea de investigación: Regulación Civil y Laboral

ABSTRACT

The investigation contains the question: What are the legal reasons that generate the non-application of article 29 of the General Traffic Law in vehicles subject to a vehicle leasing contract? As specific objectives, it seeks to review the pronouncements of the different judicial instances, to determine the existence or exclusion of strict liability of financial companies for damages derived from traffic accidents involving vehicles subject to the financial lease contract, analyze the doctrine on extra-contractual civil liability derived from traffic accidents with vehicles subject to the financial lease contract, explain the macro-systemic approach to the functions of civil liability and determine its compliance in traffic accidents with vehicles subject to the financial lease contract, and compare the legislation of other countries in which the responsibility of the lessor in a financial leasing contract is regulated. As a hypothesis, it will be demonstrated that the legal reasons that generate the non-application of article 29 of the General Traffic Law in vehicles subject to a vehicle leasing contract are: non-existence of extra-contractual liability of the financial entity and adequate application of the principle of specialty. This research will apply the dogmatic - legal method.

Keys Word: Leasing, financial leasing, principle of regulatory specialty, extra contractual civil liability.

Research line: Civil and Labor Regulation

CAPÍTULO 1

INTRODUCCIÓN

El 7 de junio de 2018 se llevó a cabo el Primer Pleno Jurisdiccional Distrital Civil en la Corte Superior de Justicia de Ventanilla, en donde se abordó, el tema relativo a la responsabilidad de la entidad financiera de los daños ocasionados por los vehículos de su propiedad, que son materia de arrendamiento financiero, en las situaciones de accidentes de tránsito.

Las entidades financieras negaban su responsabilidad basándose en el artículo 6 del Decreto Legislativo N 299 – Ley de Arrendamiento Financiero, dispone que "la arrendataria es responsable del daño que pueda causar el bien dado en arrendamiento financiero, desde el momento que lo recibe de la locadora"; y en virtud de este artículo, se señalaba que el único responsable del daño ocasionado por el vehículo, materia de arrendamiento financiero, es el arrendatario. Siendo así, la entidad financiera no tenía por qué responder. Esta es la misma conclusión a la cual llego el Pleno Jurisdiccional Distrital Civil en la Corte Superior de Justicia de Ventanilla.

Pero pese a ello, existe doctrina contradictoria la cual manifiesta que existe una responsabilidad solidaria por parte de las entidades bancarias, existiendo también resoluciones judiciales que pese a la existencia del Pleno Jurisdiccional consideran que estas entidades son responsables por los accidentes ocasionados en vehículos sujetos a leasing. También existen posturas contradictorias respecto a cómo se debe utilizar el principio de especialidad de una norma, pues este principio es usado tanto para responsabilizar a las entidades bancarias como para liberarlas y hacer al conductor del vehículo como único responsable.

Desde nuestra perspectiva, lo establecido por el Pleno resulta correcta puesto que tuvo en cuenta el estado actual de la responsabilidad civil y las funciones que cumple en los daños causados de vehículos sujetos a arrendamiento financiero.

El Capítulo 1, está compuesto por el planteamiento del problema, que involucra: la descripción de la realidad problemática, definición del problema, objetivo general y específicos, justificación e importancia.

El Capítulo 2 está compuesto por el marco teórico, el cual abarca los fundamentos teóricos de la investigación, antecedentes teóricos, marco histórico, teorías; marco conceptual sobre el tratamiento jurídico del leasing financiero e hipótesis.

El Capítulo 3 abarca los aspectos de la metodología de la investigación como tipo, diseño, área, dimensión temporal y espacial, unidad de análisis, población y muestra, métodos, técnicas, instrumentos y limitaciones de la investigación.

En el Capítulo 4 se realizará la contratación de la hipótesis de investigación.

Finalmente se realizarán las conclusiones, recomendaciones y referencias bibliográficas como parte final de la tesis de investigación.

1.1.Planteamiento del Problema

1.1.1. Descripción de la realidad problemática

La presente investigación abarcará el tema del contrato de leasing, el cual tiene por esencia financiar a una persona para que pueda adquirir un determinado bien (Northcote Sandoval, 2009, p. 3). Mediante este contrato una empresa llamada locadora trasfiere un bien mueble (vehículo) a la arrendataria para su uso, la cual mediante el pago de cuotas periódicas obtendrá la opción de compra de dicho vehículo.

Siendo esa la naturaleza jurídica del contrato de leasing, el problema que muchos estudiosos del derecho como abogados, jueces y legisladores con posturas contradictorias, han tratado y buscado establecer, es determinar si es responsable civilmente o no un banco por aquellos accidentes generados por vehículos sujetos a contratos de leasing.

Para lo cual han tratado de ejemplificarlo mediante un caso concreto: Si una empresa de transporte interprovincial necesita adquirir nuevos vehículos para ampliar su flota de negocio, solicitando a un banco (locadora) el financiamiento para dicha compra, y este decide otorgarle el financiamiento en forma de leasing. Pero posteriormente el conductor del transporte interprovincial atropella a un peatón. Cabría preguntarnos quien es responsable civilmente de este caso.

Podemos responder que el chofer sería responsable directo del daño según los artículos 1969 o 1970 del Código Civil. Pero, en caso de probar una responsabilidad vicaria, la empresa de transportes interprovincial sería responsable indirecto del daño conforme al artículo 1981 del Código Civil, por lo que ambos serían responsables solidariamente. A ello, agregaríamos que, según las reglas generales de la responsabilidad civil, no existe norma alguna que permita hacer responsable al banco por el accidente causado.

En artículo 6, segundo párrafo del Decreto Legislativo N 299 – Ley de Leasing, se establece que: La arrendataria es responsable del daño que pueda causar el bien, desde el momento que lo recibe de la locadora. De manera complementaria el artículo 23 del Reglamento de la Ley de Leasing señala que, corresponde a la arrendataria asegurar obligatoriamente a los bienes materia de arrendamiento financiero contra riesgos de responsabilidad civil frente a terceros.

Por lo que el banco (locadora) no sería responsable de aquellos accidentes generados por el chofer (poseedor) del vehículo, la responsabilidad es exclusiva del arrendatario.

De otro lado, el artículo 29 de la Ley N 27181 – Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre establece 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 es solidariamente responsables por los daños y perjuicios causados.

Ante ambas normas incompatibles, hay autores que mencionan que la ley de leasing es una norma especial y, por ende, debe ser aplicable al caso antes mencionado, además debe de descartarse cualquier interpretación literal de la Ley General de Transporte que intente hacer responsable a los bancos. Pero para otros autores mencionan que la Ley de Transporte tiene como finalidad reforzar el sistema de responsabilidad civil en casos de accidentes automovilísticos y que, de su lectura literal de la norma, se puede advertir que el banco, al ser propietario del vehículo, es responsable de ocurrir un accidente de tránsito.

Desde nuestro punto de investigación consideramos que existe una interpretación errónea, al establecer que la propiedad es un criterio de imputación de responsabilidad civil, también consideramos que la Ley de Leasing debe de primar sobre la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre. Frente al escenario de un accidente de tránsito, consideramos que, si el vehículo se encuentra bajo contrato de leasing, entonces el banco no es responsable, según el artículo 6 de la Ley de Leasing; pero si el vehículo no está bajo este contrato, se aplica el artículo 29 de la Ley de Transporte para hacer responsable al propietario del vehículo.

El artículo 29 de la Ley de Transporte no puede leerse de manera literal para hacer responsable a los bancos por encima de lo que señala la Ley de Leasing. Es por ello que debe darse la inaplicación del artículo 29 de la Ley General de Tránsito en vehículos sujetos a contrato de leasing.

1.1.2. Definición del problema

¿Cuáles son las razones jurídicas que generan la inaplicación del artículo 29 de la Ley General de Tránsito en vehículos sujetos a contrato de leasing vehicular?

1.1.3. Objetivos

1.1.3.1.Objetivo general

Establecer las razones jurídicas que generan la inaplicación del artículo 29 de la Ley General de Tránsito en vehículos sujetos a contrato de leasing vehicular

1.1.3.2.Objetivos específicos

Revisar los pronunciamientos de las diferentes instancias judiciales, para determinar la existencia o exclusión de responsabilidad objetiva de las empresas financieras por los daños derivados de accidentes de tránsito con participación de vehículos sujetos al contrato de arrendamiento financiero.

Analizar la doctrina sobre la responsabilidad civil extracontractual derivada de accidentes de tránsito con vehículos sujetos al contrato de arrendamiento financiero.

Explicar el enfoque macro sistémico de las funciones de la responsabilidad civil y determinar su cumplimiento en los accidentes de tránsito con vehículos sujetos al contrato de arrendamiento financiero.

Comparar la legislación de otros países en los cual si se encuentra regulado la responsabilidad del arrendador en un contrato de arrendamiento financiero.

1.1.4. Justificación e importancia

La investigación tiene como justificación teórica ayudar a una adecuada interpretación sobre el tipo de responsabilidad civil en los casos de accidentes tránsitos cuyo vehículo este sujeto a contrato de leasing, fundamentando las razones de la inaplicación del artículo 29 de la Ley General de Tránsito, mediante una correcta interpretación del principio de especialidad, el cual ayudará a que no existan normas contradictorias.

Como justificación práctica ayudará a evitar que se den resoluciones judiciales con votos singulares al momento de señalar la existencia o no de la responsabilidad civil del banco en este tipo de contrato. Mejorando el flujo del sistema financiero nacional evitando que los Bancos de limiten a otorgar contratos de leasing, por la temeridad de verse involucrados en los procesos civiles.

CAPÍTULO 2

MARCO TEÓRICO

2.1.Antecedentes teóricos

A nivel nacional, en la Universidad Nacional de Trujillo se ha encontrado una tesis de pre-grado titulada “Imputación de responsabilidad civil extra-contractual a empresas financieras por accidentes de tránsito de vehículos materia de leasing” cuyas autoras son Lucía Inés Ayesta Silva Santisteban y Katia Mayrelli Meléndez Chamache, las cuales concluyen que, la aplicación correcta del principio de especialidad y la naturaleza jurídica del contrato de leasing financiero, son los fundamentos necesarios para excluir la responsabilidad civil extra-contractual derivada de accidentes de tránsito ocasionados por vehículos sujetos a leasing a las entidades financieras; los cuales son materia de discusión en procesos judiciales de indemnización por daños y perjuicios (Ayesta Silva Santisteban & Meléndez Chamache, 2018, p. 128). Estoy de acuerdo con mencionar la aplicación del principio de especialidad en los casos de responsabilidad civil por daños causados de vehículos sujetos a arrendamiento financiero; pero discrepo con las autoras en el sentido de que solo exista una norma especial, es decir el artículo 29 de la Ley N° 27181 – Ley General de Tránsito, Para lo cual yo considero que existen dos normas especiales la ley de tránsito y el Decreto Legislativo N 299 en yuxtaposición con la responsabilidad objetiva del Código Civil.

En la Universidad de Piura se ha encontrado una tesis de pre-grado titulada “La responsabilidad extracontractual del propietario en los casos de accidentes de tránsito en el marco de un contrato de leasing”; cuyo autor es Sergio Morales González, el cual concluye que, el criterio del riesgo no puede generalizarse, es un criterio de imputación excepcional producto de una actividad riesgosa, de esta manera se debe imputar la responsabilidad por

riesgo a quien está habilitado para desarrollarla, es decir, el conductor o el titular llamado transportista (Morales Gonzalez, 2017, p. 118). Esta postura es importante cuando la relación jurídica no solamente se de en el propietario y conductor del vehículo; sino en el conductor y la empresa que realiza una actividad de transporte, si estuviéramos en el primer supuesto de desnaturalizaría la figura de leasing, pues no convendría usarla por parte de las entidades bancarias, debido a los altos costo de una responsabilidad extracontractual, vale decir una responsabilidad objetiva.

En la Universidad de Lima se ha encontrado una tesis de pos-grado titulada "Responsabilidad del arrendador financiero por accidentes vehiculares: aportes para una adecuada regulación en el Perú" cuya autora es Johanna Landeras Cantuarias, la cual concluye que, en virtud del principio de especialidad normativa, la ley especial se aplicará con preferencia a la ley general, por ajustarse más al hecho concreto; en ese sentido, la Ley de Leasing es la que mejor regula la figura contractual, por tanto, es dicha regulación la que debe primar sobre la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre – Ley N° 27181, incluso sobre el Código Civil (Landeras Cantuarias, 2017, p. 67). Coincidimos totalmente con esta investigación pues es la postura que nosotros también estamos analizando respecto al principio de especialidad; pero es diferente de nuestra investigación en el sentido que abarcaremos la efectividad de la póliza de seguros en los contratos de leasing.

En la Facultad de Derecho y Ciencias Políticas de la Universidad Privada Antenor Orrego, se ha encontrado una tesis titulada "La regulación de la responsabilidad solidaria del arrendador financiero en el contrato de leasing", cuya autora es Alida Jessica Araujo Moreno, la misma que concluye que la responsabilidad solidaria del arrendador financiero cuando ocasiona un accidente de tránsito generado por el uso de un vehículo objeto de arrendamiento financiero, es responsable solidario, toda vez que el arrendador financiero es

el propietario de dicho vehículo. Si bien el artículo 6° del Decreto legislativo N° 299, concordante con el artículo 23 del decreto supremo N° 559-84-EFC, regulan la responsabilidad de la arrendataria en el contrato de arrendamiento financiero por los daño que pueda causar el bien objeto del mismo, por que dichas normas están destinadas a regular en estricto, el contrato de arrendamiento financiero, es decir la relación que se da entre las partes que lo celebran y no a regular los supuestos de responsabilidad extracontractual (Araujo Moreno, 2017, p. 81). No compartimos la postura en que existe una responsabilidad solidaria en cuando a los accidentes de tránsitos cuando la propiedad del vehículo recae en la entidad financiera, derivada del arrendamiento financiero. Pero si consideramos que existe una responsabilidad solidaria entre el conductor del vehículo (cuando se trate de empresas de transporte) y el poseedor no propietario del vehículo, vale decir, el arrendatario financiero.

En la Universidad Católica de Colombia se ha encontrado una tesis de pre – grado titulada "Un estudio acerca de la responsabilidad contractual y extracontractual del propietario de los bienes dados en leasing" cuyas autoras son Luz Mery Murcia Páez y Azucena Riaño Rodríguez, las cuales concluyen que, ante la falta de vigilancia y cuidado de los bienes entregados en leasing por parte de las instituciones financieras, podemos deducir que no le es posible a los bancos y compañías financieras poder responder por los daños ocasionados a terceros, al no tener estos, la guardia y custodia, por lo que su actuación solo se limita a la actividad financiera (Murcia Páez & Riaño Rodríguez, 2014, p. 133). Coincidimos con las autoras en que no se le puede imputar responsabilidad civil extra-contractual a las entidades financieras, debido a que este no su finalidad; pero discrepamos en que esa sea la única justificación, vale decir, analizaremos desde la

perspectiva de la teoría subjetiva de la responsabilidad civil y la aplicación correcta del principio de especialidad, para poder dar una justificación más jurídica que empresarial.

2.2.Marco histórico del contrato de leasing vehicular

El origen sobre el arrendamiento financiero data al año 4,000 A.C, en la clase sacerdotal, quienes fomentaban este tipo de técnicas económicas y financieras. En la ciudad de Nippur cerca de Babilonia, había un notable negocio familiar compuesto por un banco y una casa financiera especialistas en el alquiler de terrenos a granjeros a cambio de una renta en especies (Mamani Pacco, 2016, p. 6).

La palabra leasing, de origen anglosajón, proviene del verbo to lease que significa arrendar o alquilar. En la época contemporánea por el siglo XIX, se dio el primer arrendamiento empresarial en los Estados Unidos de Norte América. La empresa telefónica (Bell Telephone Company) al prestar servicio también alquilaba los aparatos. En Europa apareció el arrendamiento financiero (Leasing) en siglo XIX mediante un contrato firmado por British Rialway waggons; así que la primera operación de arrendamiento financiero se realizó en 1936, por una cadena de supermercados Californianos. Finalmente, el leasing en el Perú se dio a través del decreto ley 22738 de 1979, bajo la denominación arrendamiento financiero. Aunque existen antecedentes desde el año 1973, con la compañía Volkswagen Financail Services, quien se consideraba la pionera en ofrecer este servicio (Mamani Pacco, 2016, p. 7).

Hacia los años 70 se difundieron el leasing en toda Europa Occidental y en dichos años también tuvieron su aparición en Latinoamérica. Después de ello, vino el marco jurídico legal del contrato de leasing en el Perú, inicio mediante el Decreto Ley N° 18957, el leasing financiero tuvo limitaciones para desempeñar actividades y funciones, razón de ello se dio

el Decreto Ley N° 22738, el cual permitió al leasing aumentar sus alcances a poseer inmuebles, maquinarias, equipos y vehículos, para emplearlos en una actividad económica, con el fin de adquirirlo al final del contrato. Posteriormente se dio el Decreto Ley N° 18957, el cual no tuvo buena aceptación en el mercado y fue poco difundida, después se dio el Decreto Legislativo N° 212, en el año 1981, el cual existió un tratamiento tributario del contrato de leasing; después de ello mediante Decreto Supremo N° 097-82-EFC, de1982, se aprueba el reglamento del contrato de leasing, estableciendo los requisitos para la constitución de estas empresas, previos requisitos ante la Superintendencia de Banca y Seguros (Rozas Flores y Aquije Sánchez, 1996, p. 30).

En el año 1984 se expide el Decreto Legislativo N° 299, el cual en su artículo 6 establece que: "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".

Por su parte, el artículo 23 del Decreto Supremo 559-84-EFC, establece: "Para el efecto a que se refiere el segundo párrafo del artículo 6 de la Ley de arrendamiento financiero, corresponde a la arrendataria asegurar obligatoriamente a los bienes materia de arrendamiento financiero contra riesgos de responsabilidad civil frente a terceros".

Dicho esto, podemos decir que la responsabilidad extracontractual es exclusiva del arrendatario y no de la empresa locadora (banco) en casos de daños o perjuicios en un accidente de tránsito. Si la locadora o arrendador no utiliza el vehículo, no puede crear un

riesgo, es decir, el factor de atribución es realizada por la arrendataria y no por el arrendador.

2.3.Teoría objetiva de la responsabilidad civil extra-contractual

El artículo 1970 parece establecer un principio de responsabilidad directamente objetiva respecto de los daños producidos mediante cosas o actividades riesgosas. La comparación entre los artículos 1969 y 1970 evidencia la supresión de la referencia al dolo y a la culpa, nos lleva a concluir que, en estos últimos casos, en donde existía actividades o bienes riesgosos el juez no tiene que investigar la culpa del causante ni el demandado puede descargarse de la responsabilidad invocando su falta de culpa. Esta tesis objetivista se encuentra confirmada por el hecho de que la norma no solo responsabiliza a la persona por sus actos, sino también por sus cosas (Trazegnies Granda, 2015, p. 37). La teoría objetiva está relacionada con la responsabilidad solidaria, siendo importante analizarla, para poder entender el artículo 29 de la Ley N 27181 – Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, el mismo que establece que el conductor, el propietario del vehículo y, de ser el caso, el prestador del servicio de transporte terrestre es solidariamente responsables por los daños y perjuicios causados.

2.4.Teoría subjetiva de la responsabilidad civil extra-contractual

Según lo establecido por el artículo 1969, la responsabilidad extra-contractual se basa en la teoría subjetiva en donde se atribuye responsabilidad subjetiva a aquel que por dolo o culpa cause un daño a otro estando en la obligación de indemnizarlo; los factores de atribución de esta teoría están representados por el dolo y la culpa. Por dolo hay que entender que es la voluntad del sujeto de causar el daño; mientras que la culpa es entendida como una ruptura o contravención a un estándar de conducta (Mariños García, 2016, p. 42).

Nuestro sistema jurídico, representado por el Código Civil peruano acoge en su artículo 1969 la Teoría Subjetiva basada en la culpa, ello quiere decir que el conductor no propietario del vehículo sujeto a leasing es el único responsable por los daños ocasionados en un accidente de tránsito.

2.5.Marco conceptual

2.5.1. Contrato de leasing

2.5.1.1.Definición

Si nos preguntamos ¿cómo se ejecuta un leasing para la adquisición de un carro? Mencionaremos que el prestatario se acerca a la entidad financiera (banco) y le solicita un préstamo de dinero para comprar un vehículo. El prestatario es quien debe obtener la cotización de un proveedor.

El banco procede a pagar el precio del carro al proveedor, pero éste nunca entra en posesión del carro, siendo el prestatario que mediante un poder por parte del banco recibe el carro por parte del proveedor. La posesión es del prestatario y es el banco quien adquiere la propiedad sin necesidad de recibir físicamente el bien. Finalmente, cuando el prestatario termine de cancelar la última cuota del leasing al banco, se cambiará su título posesorio y se convertirá en propiedad (Gutierrez Iquise, 2019, p. 1).

El leasing puede definirse como un contrato entre el arrendador (entidad financiera) y el arrendatario (empresa) que se utiliza para la adquisición de inmuebles, maquinarias y equipos bajo la modalidad de arrendamiento, en el cual se pactan las cuotas a pagar por la financiación dentro de un determinado período de tiempo (Castillo Vásquez, 2011, p. 50). Es decir, es un contrato con opción de compra sobre el bien.

Así mismo es “aquel contrato cuyas condiciones económicas permite deducir que se transfieren sustancialmente como los riesgos y beneficios inherentes a la propiedad del activo objeto del contrato” (Fernandez Santos, 2009, p. 23).

Para considerar a un contrato como uno de arrendamiento financiero, es necesario que tenga al financiamiento, como su función o finalidad económico-social, ya que a través del leasing se financia el uso del bien, permitiendo de esta manera acceder a la utilización de bienes idóneos necesarios para la expansión de la producción o mantener su competitividad en el mercado, sin que ello suponga un fuerte desembolso de capital” (Soria Aguilar, 2018, p. 76).

El contrato de leasing debe ser celebrado por escritura pública ante Notario, gracias a esta formalidad y a la disposición contenida en el artículo 10 del Decreto Legislativo N 299, este contrato tiene mérito ejecutivo, por lo que las controversias derivadas del podrán tramitarse mediante el proceso ejecutivo (Northcote Sandoval, 2009, p. 3).

2.5.1.2.Ventajas

El leasing permite un financiamiento rápido y seguro. Pues trabaja de una manera más sencilla, en vez que el banco le entregue el dinero al prestatario y luego éste proceda a comprar el carro, el banco realiza el desembolso directamente en favor de esta persona.

Y en vez que el prestatario compre directamente el carro, el banco es quien paga y adquiere el carro en propiedad y le otorga al prestatario solo la posesión del vehículo. Las partes no necesitan constituir una garantía real, gracias al leasing es el banco quien mantiene la propiedad del vehículo (Gutierrez Iquise, 2019, p. 1).

2.5.1.3.Elemento objetivo

2.5.1.3.1. Cesión en uso temporal

El contrato de leasing utiliza un límite de tiempo para el uso de un bien adquirido, como soporte del financiamiento. Este uso temporal del bien permitirá al arrendatario financiero conseguir su objetivo de explotar y utilizar comercialmente el bien objeto del contrato de leasing (Soria Aguilar, 2018, p. 71).

2.5.1.3.2. Canon o cuotas de leasing

El leasing, es un contrato que implica el pago de cuotas, las cuales se pagarán de manera periódica. Así mismo este es un contrato, en donde el arrendatario financiero se obliga a pagar una contraprestación periódica denominada cuotas de arrendamiento financiero, las cuales de conformidad con el artículo 9 del Decreto Legislativo N 299 pueden establecerse en un monto fijo, variable o reajustable (Soria Aguilar, 2018, p. 71).

2.5.1.3.3. Opción de Compra

Para calificar jurídicamente a un contrato como leasing, resulta indispensable que exista una opción de compra otorgada por la empresa de leasing, a favor del arrendamiento financiero, el cual generará la obligación de pagar el precio pactado como valor residual para la adquisición del bien (Soria Aguilar, 2018, pp. 72-73). Esto es que, el arrendador concederá una opción de compra de un bien físico del cual el arrendatario podrá adquirir.

2.5.1.4.Elemento subjetivo

2.5.1.4.1. Arrendatario financiero

La arrendataria es la persona natural o jurídica que obtiene el financiamiento y a quien se le otorga el uso del bien, pudiendo optar por su adquisición cuando haya cumplido con el

pago de las cuotas establecidas en el contrato (Northcote Sandoval, 2009, p. 3). Cabe recalcar que estas personas que van a tomar el nombre como arrendatario financiero tienen que ser personas que ejercen una actividad de carácter empresarial, de tal manera que el leasing le permita contar con un bien necesario para desarrollar su actividad.

2.5.1.4.2. Arrendador financiero

La arrendadora es quien concede el financiamiento a la arrendataria y adquiere el bien para cedérselo en uso a esta última (Northcote Sandoval, 2009, p. 3). Es decir, es toda entidad financiera o bancaria que se va a encargar de entregar los bienes adquiridos mediante leasing.

Las normas especiales exigen que el arrendador financiero (es decir, aquella parte que otorga los bienes sujetos a leasing) sea necesariamente una empresa bancaria, financiera o cualquier otra empresa autorizada por la Superintendencia de Banca y Seguros (SBS) para efectuar operaciones de arrendamiento financiero. Es decir, para el caso del leasing, la ley admite celebrar dichos contratos, única y exclusivamente, a aquellas entidades que cuesten con la respectiva autorización de la SBS (Soria Aguilar, 2018, p. 75).

Dada estas definiciones, podemos decir que se entiende por arrendatario financiero a cualquier tipo de persona sea esta natural o jurídica; mientras que el arrendador financiero, es toda entidad financiera o bancaria autorizada por la Superintendencia de Banca y Seguros. Así mismo, el primero el aquel que adquiere el bien por un determinado tiempo y el segundo es aquel que brinda el bien, a manera de que el arrendatario saque provecho del bien.

2.5.2. Accidente de tránsito

2.5.2.1.Definición

Según la Ley General de Tránsito y Transporte Terrestre – Ley 27181, no define exactamente lo que es un accidente de tránsito. Sin embargo, el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito, lo define como aquel evento que cause daño a personas o cosas, que se produce como consecuencia directa de la circulación de vehículos. Asimismo, el Reglamento Nacional de Responsabilidad civil y seguros obligatorios por accidentes de tránsito aprobado por Decreto Supremo N 024-2002-MTC lo define como el "evento súbito, imprevisto (incluyendo incendio y acto terrorista) en el que participa un vehículo automotor en marcha o en reposo en la vía de uso público, causando daño a personas, sean ocupantes o terceros no ocupantes de vehículo automotor, que pueda ser determinado de una manera cierta" (Morales Gonzalez, 2017, p. 35).

Los accidentes son relevantes para las reglas de responsabilidad civil, en la medida que pueden servir como presupuesto para atribuir una obligación indemnizatoria, siendo esto así, los accidentes de tránsito vienen a ser en efecto un daño que puede suponer un perjuicio a la víctima, ya sea patrimonial o extra-patrimonial, por ser un riesgo típico de la actividad de transporte o conducción de un vehículo automotor (Morales Gonzalez, 2017, p. 36).

Para el Ministerio de transportes y comunicaciones (MTC) en su artículo 5 prescribe que se entiende como accidente de tránsito al evento súbito, imprevisto y violento (incluyendo incendio y acto terrorista) en el que participa un vehículo automotor en marcha o en reposo (detenido o estacionado) en la vía de uso público, causando daño a las personas, sean ocupantes o terceros no ocupantes de vehículo automotor, que pueda ser determinado de una manera cierta (Menacho Aguilar, 2019, p. 20).

Sin embargo, los accidentes de tránsito, son las negligencias que cometen los conductores las cuales muchas veces ocurren a consecuencia humana, es decir a falta de una adecuada educación vial jurídica. Las mayores causas de dicho acontecimiento se pueden dar por conducir en estado de ebriedad, por la utilización de artefactos eléctricos al momento de conducir, también por el exceso de velocidad, giros inesperados, por cruzan vías prohibidas y por fallas mecánicas las cuales son producto de un no adecuado control que el propietario tiene sobre sus vehículos.

Por otro lado, están los accidentes de tránsito derivado de los peatones, ya que mucha gente cruza la pista sin utilizar los cruces peatonales y prefieren cruzar en pleno tránsito, lo cual al realizar dicho acto hace que las vidas de ellos mismos peligren (Menacho Aguilar, 2019, p. 21). Frente a estas circunstancias consideramos que no existen algún tipo de responsabilidad que se le atribuyera al conductor o propietario del vehículo.

2.5.2.2.El vehículo como bien riesgoso

El vehículo es un bien de naturaleza mueble, es una cosa sui generis, en tanto que para ser considerado como tal debe adecuarse a las normas administrativas que rigen la materia de circulación y transporte. Asimismo, se caracteriza por tener propulsión autónoma, dada por la explosión de un combustible líquido o gaseoso, y ser apto para la circulación terrestre (Gómez Matos, 2005, p. 342). Se dice que el vehículo es una cosa de por sí peligrosa, por lo que le asiste una responsabilidad por ser cosa riesgosa (artículo 1970 del Código Civil).

Sin embargo, esta interpretación es equivoca ya que las cosas no son jamás en sí mismas riesgosas ni peligrosas. Lo que se juzga siempre son actos humanos, y no hechos de cosas, en tal sentido, la responsabilidad objetiva por riesgo se deriva de actividades, y no de cosas riesgosas (Fernández Cruz & Leysser, 2006, p. 37).

En el mismo sentido nuestro sistema peruano precisa que, la noción de riesgo creado alude a la idea de que todos los bienes que se utilizan en la vida moderna para la satisfacción de las necesidades suponen un riesgo común u ordinario; empero también hay actividades que suponen un riesgo adicional, como es el caso de los vehículos automotores (Morales Gonzalez, 2017, p. 37). Esto nos da entender que el riesgo no deriva del bien, sino del uso que le da la persona.

El TUO del reglamento nacional de tránsito precisa en su artículo 271 que, la persona que conduzca un vehículo en forma de hacer peligrar la seguridad de los demás, infringiendo las reglas de tránsito, será responsable de los perjuicios que de ello provengan. Por lo que la actividad generadora de riesgo es la conducción, y el responsable es quien desarrolla dicha actividad y obtiene un beneficio de la misma (Morales Gonzalez, 2017, p. 38). Este caso de responsabilidad por riesgo no se fundamenta en una cosa riesgosa o peligrosa, sino en que el riesgo o peligro se deriva de un uso o actividad.

2.5.2.3.El propietario del vehículo automotor

El vehículo automotor es una cosa mueble, es por ello que la transferencia de su propiedad está regulada en el artículo 947 del Código Civil, la transferencia de propiedad de una cosa mueble determinada se efectúa con la tradición a su acreedor, salvo disposición legal diferente.

En el contrato de leasing, el arrendador financiero celebra un contrato de compraventa con el proveedor del vehículo, pero este contrato no transmite la propiedad, sino que para que esto ocurra resulta necesaria la entrega del bien al arrendador financiero. Podemos verificar que el art. 34.1 de la Ley General de Tránsito y Transporte Terrestre dispone que,

la transferencia de propiedad y otros actos modificatorios referidos a los vehículos automotores se formaliza mediante su inscripción en el Registro de Propiedad Vehicular.

Esto significa que la simple transferencia del bien no genera derecho de propiedad, sino que es necesario la formalidad establecida por ley, siendo esto así, es propietario del vehículo la persona que figura el registro público vehicular independientemente de que tenga o no la posesión del mismo.

En el caso del leasing, no existe tradición entre el proveedor y arrendador, lo que existe es una *traditio ficta*, es decir, presunta (Morales Gonzalez, 2017, p. 39).

2.5.2.4.Tipo de sanciones en un accidente de tránsito

Según Menacho Aguilar (2019) nos dice que la responsabilidad civil es aquel que *"Protege los patrimonios materiales e inmateriales de las víctimas en los accidentes de tránsito, teniendo una finalidad indemnizatoria, la cual busca reparar el daño sufrido. Esta responsabilidad busca proteger los daños patrimoniales y daños extramatrimoniales".* Desde nuestra posición todo daño que se ocasione a una tercera persona debe ser resarcido económicamente, para lo cual se debe establecer e identificar quien es el responsable de dicha indemnización.

2.5.2.4.1. Daños patrimoniales

Existe una clara subclasificación cuando hacemos mención a los daños patrimoniales, los cuales pueden ser: el daño emergente y el lucro cesante. El daño emergente, se presenta cuando un bien económico sale del patrimonio de una persona, por deterioro en los bienes materiales de la víctima, o de la infraestructura pública (postes, construcciones, entre otros) y el lucro cesante hace referencia al dinero que deja de recibir el afectado producto de un

siniestro (ejemplo de ello es, la incapacidad médica que le impide a una persona ir a trabajar o el dinero que dejó de percibir un vehículo de servicio público por cuenta de su inoperatividad) (Menacho Aguilar, 2019, p. 24). El lucro cesante es interesante porque permite establecer una relación en la cual la víctima de un accidente de tránsito, deja de percibir dinero, como producto del daño ocasionado, ya sea porque no pudo ir a su trabajo habitual o por la gravedad del daño ocasionado.

2.5.2.4.2. Daños extra-patrimoniales

Llamados también como aquellos bienes que no pueden ser valorizados económicamente, pero si tienen una protección jurídica ya sea mediante la Constitución Política o normas especiales, por ejemplo: la vida, la honra, el buen nombre, la tranquilidad, entre otros. (Menacho Aguilar, 2019, p. 24). Cuando producto de un accidente de transito se generan daños en sus victimas, no todo los daños son patrimoniales, tambien puede ocacionar daños extrapatrimoniales, y estos pueden hasta incluso ser colatarales a sus familaires en caso de que las victimas mueran.

2.5.2.5.Régimen normativo de responsabilidad civil por accidentes automovilísticos

No solamente existe una norma que regula la responsabilidad civil generada por accidentes de tránsito, vale decir existe una normativa especial sobre accidentes automovilísticos ,a cual hace alusión a la existencia de una responsabilidad objetiva y solidaria, en otras palabras una responsabilidad conjunta entre el conductor, el propietario del vehículo y el prestador del servicio de transporte terrestre, cuando este sea necesario; así también regula la existencia de un seguro obligatorio cuya finalidad es proteger a la víctima del accidente, sea ocupante o no del vehículo. (Merino Acuña, 2014, p. 108).

Si bien es cierto las normas que debe regir sobre los accidentes de transitos, son las normas esenciales, nuestro Código Civil menciona de la existencia de una responsabilidad objetiva solidaria, la cual se contradice con la norma especial de leasing, razon de ello surge nuestro problema de investigación. Cabe recalcar que ambas normas aun permanecen vigente es nuestro sistema juridico.

El artículo 1970 del Código Civil establece que aquel 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.

Se basa en la actividad riesgosa, vale decir, todo riesgo genera un tipo de responsabilidad, en el caso del leasing, la actividad riesgosa implicaría manejar un automóvil. En otras palabras, el conductor asume responsabilidad objetiva (Merino Acuña, 2014, p. 108). Esto seria muy simple si el propietario y el conductor es el mismo sujeto, pero existen confusiones juridica cuando el propitario es persona distinta de quien conduce.

El propietario del vehículo puede mediante contrato físico o verbal contratar a que un tercero sea el conductor de su vehículo. En caso de que exista un accidente de tránsito, el propietario es responsable según las reglas de la responsabilidad objetiva, asumiendo una posición de garante. Cabe recalcar que según la jurisprudencia el mero contrato no hace perder la responsabilidad del dueño o propietario (Merino Acuña, 2014, p. 109).

Este tipo de responsabilidad civil objetiva, establece que el propietario es responsable y en caso de que exista un conductor distinto al dueño del vehiculo, éste ultimo es tambien reponsable, cuya reponsabilidad se basa en una gareantía.

En líneas arriba se había mencionado que es también responsable, aquella persona que presta el servicio de transporte. La norma nacional hace mención en este apartado a las

empresas de transportes, las cuales no necesariamente son propietarias del vehículo (Merino Acuña, 2014, p. 109). Para la responsabilidad objetiva, estas empresas que prestan el transporte son responsables también del daño generado en un accidente de tránsito.

Nosotros consideramos, que el riesgo no sería la responsabilidad objetiva del propietario y prestador de servicio, sino del conductor porque en su actuar realiza una actividad riesgosa. En cambio, la responsabilidad objetiva del propietario y prestador de servicio sería su "posición de garantía", y no una responsabilidad como lo establece el Código Civil. Además de ello, no coincidimos con este tipo de responsabilidad civil por accidentes de tránsito, porque su finalidad se basa en que el conductor, propietario, y prestador de servicios son responsables de los accidentes de tránsito.

2.5.2.6.Ley 27181 – Ley General de Transporte y Transito

Según el artículo 23 de la Ley General de Transporte y Tránsito contiene las disposiciones relacionadas con la determinación de la responsabilidad civil de los conductores, propietarios y prestadores de servicios de transporte en accidentes de tránsito. Asimismo, fija el régimen y características del seguro obligatorio señalando las coberturas y montos mínimos asegurados, así como su aplicación progresiva.

Hay que precisar que todo vehículo necesita un seguro y este dependerá de su precio para poder establecer hasta donde se cubre o abarca los daños generados por accidente de tránsito. El artículo 29 establece que la responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito causados por vehículos automotores es objetiva, son solidariamente responsables, el conductor, el propietario del vehículo y, de ser el caso, él, prestador del servicio de transporte terrestre.

2.5.3. La responsabilidad civil

A partir del siglo XIX, la responsabilidad civil es entendida como la institución jurídica que tiene por finalidad la indemnización de todo daño o perjuicio que se cause a otro mediante un acto voluntario e imputable y también impedir el abuso de quienes intentan lucrar a expensas del responsable del daño (Osterling Parodi, 2011, p. 57).

Actualmente, esta responsabilidad civil se entiende como una: Obligación (extracontractual o contractual) de reparar el daño ocasionado a un tercero por un actuar culpable o negligente del agente causante del mismo, que tiene el sujeto civilmente responsable de reparar el daño ocasionado a un tercero (Nuñez del Prado Simons, 2014, p. 6). Así mismo, para la existencia de la responsabilidad civil son necesarias dos personas: quien acciona una conducta incumpliendo un deber, y una segunda, quien resiente el incumplimiento y se lo imputa a la primera (Adame Goddard, 1998, p. 34). Es decir que va a existir un sujeto activo y uno pasivo

2.5.4. Responsabilidad civil extracontractual

2.5.4.1.Definición

Para la doctrina nacional, la responsabilidad civil viene hacer una fuente de obligaciones (Albaladejo, 2010, p. 165) ya que supone la sujeción de una persona que vulnera un deber de conducta impuesto en interés de otro sujeto a la obligación de reparar un daño producido (Díez Picazo & Gullón, 2018, p. 313). Se clasifica la responsabilidad civil en contractual y extracontractual, la primera requiere: i) que entre las partes exista un contrato o una relación contractual, y ii) que los daños sean causados por un incumplimiento del contrato (Diez Picazo & Ponce de León, 1999, p. 253).

La segunda se fundamenta en el daño producido por violación de la regla *alterum non laedere* (principio general que prohíbe a todos causar un daño a sus semejantes, con prescindencia de las obligaciones de cualquier otro tipo que existan entre las partes) (Reglero Campos, 2002, p. 46).

La función de la responsabilidad civil es indemnizatoria, en otras palabras, busca reparar o indemnizar económicamente un daño causado. Indemnizar es trasladar la carga económica del daño a otra persona, para ello debe existir una buena justificación.

La responsabilidad civil extracontractual tiene por objeto establecer los criterios, presupuestos, y a su vez límites que justifiquen que una determinada persona tenga la obligación de indemnizar los daños que hubiera causado a terceros (Reglero Campos, 2002, p. 163).

2.5.4.2.La relación de causalidad o nexo causal

En toda relación de responsabilidad extracontractual implica un responsable, el cual debe pagar una indemnización por los daños causados a la víctima. Debiendo existir una razón para que una determinada persona y no otra sea la obligada a pagar. El primer hecho utilizado por el derecho es la relación de causa efecto, es decir, se requiere la existencia de un nexo causal entre la víctima y el autor del hecho dañino (Mariños García, 2016, p. 50).

2.5.4.3.Responsabilidad extra-contractual en el Código Civil

Nuestro sistema jurídico peruano enuncia la relación causal de artículos 1969 y 1970, estableciendo a “aquel que causa un daño a otro” y luego menciona en la última parte del artículo 1985 que la causa debe ser “adecuada”.

Es decir, la causalidad debe ser analizada, desde la perspectiva de la responsabilidad extracontractual, es la “adecuada”. Y, aun cuando este adjetivo pueda ser interpretado de múltiples maneras, podemos afirmar que el Código Civil Peruano ha acogido la teoría de la causalidad adecuada (Mariños García, 2016, p. 53).

2.5.5. Principio de especialidad

2.5.5.1.Definición

El principio de especialidad normativa, hace referencia a la materia regulada, al contenido de la norma, y supone el tránsito de una regla más amplia, que afecta a todo un género, a una regla menos extensa, que afecta exclusivamente a una especie de dicho género. Este principio implica la relación entre una regla general y una regla particular (especial) viene dada mediante nexos sintácticos, que indican que la regla general sólo deberá aplicarse con la limitación impuesta por la particular (Tardío Pato, 2003, p. 192). Es decir, se aplicará la norma general, a menos que existan circunstancias más específicas como una norma especial, en cuyo caso se aplicará esta última

2.5.5.2.Especialidad dentro de un mismo texto normativo

La norma especial en contraposición a la norma general la podemos encontrar dentro de un mismo instrumento normativo o en instrumentos normativos distintos. Cuando las dos normas se encuentran dentro de un mismo instrumento normativo, el principio de especialidad trata de determinar en cuál de los dos supuestos de hecho normativos se encuentra el que nos ocupa, el de la norma general o la norma especial, y, acto seguido, aplicar una u otra consecuencia (Tardío Pato, 2003, p. 204). Es decir, se tratan de normas de idéntica cronología e idéntico rango jerárquico

2.5.5.3.Especialidad con textos normativos diferentes

Cuando la norma general y la norma especial se encuentran en dos instrumentos normativos distintos, lo normal es que se produzcan interferencias entre el principio de especialidad normativa y los principios de temporalidad de las normas, y jerarquía normativa, siendo aquí donde el principio de especialidad normativa manifiesta sus últimas consecuencias (Guastini, 2000, p. 79).

Si la norma general y la norma especial se encuentran en dos instrumentos normativos de distinta cronología e idéntico rango jerárquico y el documento en el que se halla la norma general es posterior a aquel en el que se encuentra la norma especial:

Para nuestro sistema jurídico peruano, y según el criterio del Código Civil otorga primacía al principio de especialidad normativa, es decir, resuelven la tensión a favor del principio de especialidad normativa, en detrimento del de temporalidad de las normas o cronológico (Tardío Pato, 2003, p. 208).

También se aplica la regla de que la ley posterior cuando es general no deroga la ley especial anterior, si esta ley posterior no lo indica expresamente o cuando no es incompatible con la anterior (Tardío Pato, 2003, p. 209).

Si la norma general y la norma especial aparecen en dos documentos normativos distintos de diferente jerarquía, y la norma general es mayor que la norma especial:

Se da preferencia a la norma especial reglamentaria sobre la norma general con rango de ley. Es decir, la norma reglamentaria es preferencial ante la norma con rango de ley, es por ello, que la especialidad normativa es preferente no sólo sobre el principio de

temporalidad de las normas, sino también sobre el principio de jerarquía normativa (Tardío Pato, 2003, p. 211).

2.5.6. Jurisprudencia nacional

2.5.6.1.Callao

En la Casación de Callao de fecha 12 de octubre de 2007, existen dos votos dirimentes sobre la responsabilidad extra – contractual de los accidentes de tránsitos generados por vehículos sujetos a leasing. La primera postura manifiesta que "el propietario del vehículo causante de un daño (aunque sea una empresa de Leasing) se encuentra legitimado pasivamente en un proceso de indemnización, considerando que la circulación de un vehículo automotor es una actividad riesgosa, en atención a lo dispuesto en el artículo 1970 del Código Civil". Agrega también que "la inaplicación de las normas especiales del contrato de leasing no enerva la decisión en un proceso de indemnización derivado de un accidente de tránsito, porque la fuente de las obligaciones en la responsabilidad extra – contractual es la ley y no el contrato" (Jurisprudenciacivil, 2007, p. 1). En esta postura se manifiesta que tanto el conductor como el banco (arrendador financiero) son responsables por los accidentes de tránsito.

En la segunda postura con los votos de los Vocales Supremos Sánchez-Palacios Paiva, Santos Peña y Mansilla Novell, establecieron que "Se identifican entonces dos normas opuestas: por un lado, la regla Civil que establece la responsabilidad objetiva del propietario del bien; y por otro lado la norma que establece que cuando media un contrato de arrendamiento financiero la responsabilidad recae en el arrendatario del bien. Una norma de carácter general y otra especial, ius singulares. De acuerdo a los principios de aplicación de la ley, en este caso se debe preferir la norma especial, esto es lo dispuesto en el artículo 4 del Decreto Legislativo número 299; siendo la arrendataria responsable del daño que

causo el bien que recibe" (Jurisprudenciacivil, 2007, p. 1). Esta postura señala que, en base al principio de especialidad de la norma (Ley de leasing) esta debe preferirse y no basarse en una responsabilidad objetiva (Ley general).

2.5.6.2.Apurímac

En la Casación N 3256-2015/Apurímac, sobre indemnización por daños y perjuicios iniciado por el demandante Alfredo Serna Miranda en contra de los demandados E&R Navarro Contratistas SAC, Guido Palomino Cárdenas y el BBVA Banco Continental. El demandante solicita que los demandados cumplan con pagarle la suma de S/. 500,000.00 como indemnización a razón del accidente y posterior muerte de su menor hijo, en el que fue arrollado por una camioneta inscrita como propiedad del BBVA Banco Continental, dada en arrendamiento financiero a la empresa Navarro Contratistas SAC y conducida por el señor Guido Palomino Cárdenas, el cual ocasionó la muerte del menor.

El juez declaró fundada en parte la demanda y dispuso que los demandados Navarro Contratistas SAC y Guido Palomino Cárdenas cancelen la suma de S/.120,000.00 a favor de la demandante e improcedente la demanda en contra del BBVA Banco Continental, debido a que "el contrato financiero se rige bajo lo estipulado en el Decreto Legislativo N 299" y que "la codemandada BBVA Continental en calidad de arrendadora financiera, no resulta responsable por el daño ocasionado, siendo que el juicio de responsabilidad debe efectuarse solo respecto de los demandados", agregando también que "si bien es cierto que la tarjeta de propiedad del vehículo que causó el accidente, se encontraba a nombre del BBVA Banco Continental, esa titularidad es registral, más no coincide con la posesión del vehículo causante del accidente, por lo que la limitación de responsabilidad debe establecerse a la luz de lo estipulado en el Decreto Legislativo N 299", así mismo hay que tener en cuenta que "la norma no le es aplicable al BBVA 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" (Rodríguez Angobaldo, 2019, p. 1). Esta decisión judicial busca priorizar la ley especial sobre la general; vale decir, los vehículos dados en arrendamiento financiero pertenecen a una norma especial que debe ser analizada según el Decreto Legislativo N 299 y no en relación a normas generales como la responsabilidad objetiva.

2.5.6.3.Lambayeque

La Primera Sala Civil de la Corte de Lambayeque, en el expediente N 2825-2013 iniciado por Hugo Alexander Pérez Pérez contra la empresa Transportes Chiclayo S.A y el banco Scotiabank SAA, sobre la especialidad del contrato de leasing y su normativa vigente, ha señalado que "no se puede extender responsabilidad al banco arrendador según las disposiciones de la norma de excepción; es decir, Decreto Legislativo N° 299 – Ley de Arrendamiento Financiero". Existe un reconocimiento de quien entrega un vehículo (arrendador) sujeto a arrendamiento financiero, si no tiene disposición sobre el vehículo, no tiene ningún tipo de responsabilidad frente a los accidentes causados por quien posee o conduce.

En la Casación N 251-2011, la Sala Penal Permanente de la Corte Suprema, indica: "en atención al principio de especialidad, la norma aplicable para el caso *sub examine* es el artículo 6 del Decreto Legislativo N 299, pues se trata de una norma específica que regula el contrato de leasing que se llevó a cabo entre el Banco de Crédito (en su calidad de arrendador) pues era el propietario del vehículo que manejaba el acusado Monroy Cisneros y con el cual se generó el fallecimiento de Telma Cabanillas y la Empresa de Alimentos Pesqueros del Pacifico Sur S.A.C (arrendataria) y ostenta la posesión del vehículo".

Establece que el contrato de leasing se rige por la norma específica; vale decir, artículo 6 del Decreto Legislativo N 299.

2.5.6.4. Lima

En la Casación N 1188-2011-Lima, la Sala Civil Transitoria de la Corte Suprema, señalo "aun cuando medie un contrato de leasing otorgado por Financiera TFC S.A.C, 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, que 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". En esta casación se hace una errónea interpretación del principio de especialidad, pues hace referencia Ley General de Tránsito y Transporte Terrestre y no al artículo 6 del Decreto Legislativo N 299 – Ley de Arrendamiento Financiero.

2.5.7. Jurisprudencia comparada

2.5.7.1.Colombia

El Magistrado William Namén Vargas mediante Casación Civil N 25290-3103-001-2005-00345-01 del 17 de mayo de 2011, establece que "la celebración de un contrato de leasing sobre un vehículo automotor implica un desprendimiento de la guarda del vehículo por parte del propietario y una asunción de dicho poder de control y vigilancia, por parte del locatario o el arrendatario" (Velasco, 2017, p. 1). Siendo ello así, para esta Corte las compañías de Leasing (bancos) no están obligadas a responder por los daños causados con los vehículos automotores de su propiedad; para ello, deberá estar bajo la dirección y cuidado del arrendatario.

La Magistrada Ruth Marina Díaz Rueda, mediante Casación Civil N 9414-2012 de fecha 4 de abril de 2013, ha señalado que el único responsable "es quien ostenta la calidad de guardián y no necesariamente la de propietario" (Velasco, 2017, p. 1). El propietario puede acreditar que no era guardián para la fecha de los hechos, y así exonerarse de responsabilidad, basándose en la suscripción del contrato de leasing.

La Magistrada Clara Cecilia Dueñas Quevedo, mediante Casación Laboral N 54947, recaída en la sentencia del 30 de julio de 2014, ha señalado una postura distinta a las dos casaciones anteriores, manifestando que "el contrato de leasing, por sí solo, no prueba que la compañía de leasing se hubiese desprendido de la tenencia y guarda del bien". Por lo que "la compañía de leasing sí tenía previsto responder por los perjuicios que se causaren con el bien de su propiedad", pues del contrato se infiere que "la misma ejerce un control del bien, toda vez que de su posesión solo se despojará al momento en que el locatario decida hacer uso de la opción de adquisición" (Velasco, 2017, p. 2). Estableciendo de esta manera que existe una responsabilidad solidaria.

2.5.8. Legislación extranjera sobre la responsabilidad civil extracontractual derivada de accidentes de tránsito de vehículos sujetos a contrato de leasing

2.5.8.1.Argentina

Mediante la Ley 25.248 creada en mayo del 2000, establece en su artículo 17 que "La responsabilidad objetiva emergente del artículo 1.113 del Código Civil recae exclusivamente sobre el tomador o guardián de las cosas dadas en leasing" (Estrada Mora, 2015, p. 8). Es decir, el banco no responde por los daños ocasionados en un accidente de tránsito, siendo el arrendatario el único responsable.

2.5.8.2.Bolivia

Mediante el Decreto Supremo 25959 creado en octubre del 2000, en su artículo 7 establece que “El arrendatario es responsable del daño que pueda sufrir el bien, desde el momento que lo recibe del arrendador” (Estrada Mora, 2015, p. 8). La responsabilidad sobre bien es otorgada desde que el arrendatario recibe el vehículo por parte del arrendador.

2.5.8.3.El Salvador

Mediante el Decreto N 884 – Ley de arrendamiento financiero, aprobado en junio de 2002, en su artículo 6 establece que “El arrendatario se obliga, durante la vigencia del contrato de arrendamiento financiero a asumir los riesgos y beneficios asociados con la naturaleza puramente física y económica del bien; responder, civil y penalmente, por el uso del bien arrendado” (Estrada Mora, 2015, p. 8). La responsabilidad en caso de una indemnización por daños y perjuicios o una reparación penal recae exclusivamente en el arrendatario del contrato de leasing.

2.5.8.4.México

Según la Ley general de títulos y operaciones de crédito de agosto de 1932, en su artículo 412 señala que “El arrendatario debe servirse de los bienes solamente para el uso convenido, o conforme a la naturaleza y destino de éstos, siendo responsable de los daños que los bienes sufran por darles otro uso, o por su culpa o negligencia, o la de sus empleados o terceros” (Estrada Mora, 2015, p. 8). Es el arrendatario el responsable del destino del vehículo materia de leasing, esta responsabilidad se extiende si el arrendatario actúa por culpa o negligencia.

2.5.8.5.Paraguay

El Decreto N 6.060/05 que reglamenta la Ley N 1295/98 sobre locación, arrendamiento o leasing financiero y mercantil del mes de julio de 2005 señala que: “10) la celebración del contrato de leasing produce los siguientes efectos jurídicos entre las partes contratantes: 10.2. El dador estará exonerado de cualquier responsabilidad frente al tomador en relación con el bien objeto del contrato, salvo estipulación expresa en contrario, o salvo que el dador haya participado en la selección del constructor, o el fabricante o el productor, o del distribuidor, o que haya participado en la determinación de las especificaciones de tal bien. En su carácter de financiador, el dador también estará exonerado, frente a terceros, por cualquier daño a las personas o a las cosas causado por el bien objeto del contrato” (Estrada Mora, 2015, p. 8). En esta legislación, el que entrega el bien materia de leasing no es responsable por los daños ocasionados hacia terceros, pues la obligación está dirigida al arrendatario.

2.6.Hipótesis

Las razones jurídicas que generan la inaplicación del artículo 29 de la Ley General de Tránsito en vehículos sujetos a contrato de leasing vehicular son:

A) Inexistencia de responsabilidad extracontractual de la entidad financiera
B) Adecuada aplicación del principio de especialidad.

CAPÍTULO 3

METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

1.1.Tipo de investigación

El tipo de investigación es básica de *lege data*, porque propone soluciones dentro de un sistema jurídico, sin la necesidad de cambiarlo.

1.2.Diseño de investigación

Su diseño de investigación utilizado es no experimental, pues no existe manipulación de variables.

1.3.Área de investigación

Ciencias Jurídico Civiles-Empresariales

1.4.Dimensión temporal y espacial

La dimensión temporal y espacial es transversal, porque recolectan datos e información en un momento único (Sánchez Zorrilla, Tantaleán Odar, & Coba Uriarte, 2016, p. 12), vale decir, todos aquellos accidentes de tránsitos a nivel nacional, en el cual el vehículo es sujeto a contrato de leasing, entre los periodos 2015-2020.

1.5.Unidad de análisis, población y muestra

1.5.1. Unidad de análisis

Legislación nacional: artículos 1969 (indemnización por daño moroso y culposo), 1970 (responsabilidad por riesgo), 1981 (responsabilidad por daño del subordinado) del Código Civil; artículo 29 de la Ley General de Tránsito; artículo 271 del TUO del reglamento nacional de tránsito; artículo 6, segundo párrafo del Decreto Legislativo N 299 – Ley de

Leasing; artículo 23 del Reglamento de la Ley de Leasing; legislación extranjera; jurisprudencia nacional; doctrina nacional; informe temático N 144 /2013-2014; Primer Pleno Jurisdiccional Distrital Civil de la Corte Superior de Justicia de Ventanilla; Encuentro Jurisdiccional Nacional de Jueces Especializados en Materia Civil sobre responsabilidad extracontractual del leasing.

1.5.2. Población y muestra

Por ser una investigación dogmática y cualitativa no tiene población y muestra.

1.6.Métodos

1.6.1. Método dogmático jurídico

Por ser un método que trata de ir un paso más allá de la interpretación gramatical de textos, buscando una interpretación normativa que genere una adecuada valoración partiendo de axiomas o principios (Ramos Nuñez, 2005, p. 103), para ello se analizó la doctrina y jurisprudencia nacional sobre el contrato de leasing.

1.7.Técnicas de investigación

Se utilizó la técnica de *análisis documental*, que sirve para registrar y acumular datos, recopilar ideas, etc., que puedan ser de interés extraer de las fuentes secundarias que se abordaron (Becerra, 2012, p. 25); es decir, sobre la responsabilidad civil que generan los contratos de leasing.

1.8.Instrumentos

El instrumento utilizado es la *ficha resumen*, que es el dispositivo o formato material donde se registran los datos o informaciones recabadas (Becerra, 2012, p. 25). Gracias a este intrumento se hara un mejor estudio de los aspectos más importantes del contrato de leasing,

desde la perpectiva legal hasta la doctrina y jurisprudencia, para establecer su uso correcto y aplicación en casos de accidentes de tránsito.

1.9.Limitaciones de la investigación

La presente investigación tiene como limitación el acceso a expedientes físicos sobre responsabilidad civil extracontractual en materia de leasing, de la ciudad de Cajamarca, debido al estado de emergencia sanitaria actual y la pandemia del coronavirus, haciendo imposible dicho acceso por temas de salud. Por tal motivo se utilizará todo tipo de expedientes y fuentes de información existente en la web.

CAPÍTULO 4

INAPLICACIÓN DEL ARTÍCULO 29 DE LA LEY GENERAL DE TRÁNSITO EN VEHÍCULOS SUJETOS A CONTRATO DE LEASING

Nuestra legislación nacional en los últimos años, ha tenido diversas normas jurídicas respecto a la responsabilidad civil generada por los contratos de leasing, generando varios debates desde el punto de vista doctrinal como jurisprudencia, pues no se ha establecido de manera literal y en función del principio de especialidad, cuál de las normas vigentes es la adecuada.

La primera controversia jurídica se da entre: 1) El artículo 6 del Decreto Legislativo N 299 – Ley de Arrendamiento Financiero (1984), que señala "La arrendataria es responsable del daño que pueda causar el bien, desde el momento que lo recibe de la locadora"; y 2) El artículo 29 de la Ley N° 27181 – Ley General de Tránsito y Transporte Terrestre (1999), que señala "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 es solidariamente responsables por los daños y perjuicios causados"

La segunda controversia jurídica se da entre: 1) Encuentro Jurisdiccional Nacional de Jueces Especializados en materia civil (20 y 21 de junio de 2019) el cual consistió en responder ¿El propietario de un vehículo otorgado en arrendamiento financiero es responsable solidario por los daños ocasionados con dicho bien? Dando como respuesta que "siendo los propietarios del bien los que pueden exigir a la arrendataria asegurarse contra riesgos de responsabilidad civil frente a terceros (artículo 23 del D.S. 559-84-EFC), son

aquellos quienes deben soportar el riesgo de los accidentes cuando no han solicitado o no han acreditado que sus arrendatarios cuenten con la póliza respectiva"; y 2) El artículo 6 del Decreto de Urgencia N 013-2020, que establece "Los bienes materia de arrendamiento financiero deben ser cubiertos mediante pólizas de seguro contra riesgos susceptibles de afectarlos o destruirlos. Es derecho irrenunciable de la locadora fijar las condiciones mínimas de dicho seguro. La arrendataria es responsable, frente a cualquier persona por daños personales o materiales producidos mientras que el bien se encuentre en su posesión, uso, disfrute u operación, incluyendo, pero sin limitarse, a responsabilidades civiles, penales y administrativas".

La tercera controversia jurídica se da entre: 1) El principio de obligatoriedad contractual, el principio de relatividad de los efectos del contrato; 2) El principio de especialidad.

De lo mencionado, se ha podido establecer que no existe una norma precisa sobre la responsabilidad civil del leasing derivado de accidente de tránsito, es decir, literalmente no excluyen a las entidades bancarias de este tipo de responsabilidad; pues siguen vigentes la postura de una responsabilidad solidaria y una responsabilidad exclusiva de la arrendataria.

Y siendo ello así, consideramos que, las razones jurídicas que generan la } adecuada aplicación del principio de especialidad.

2.1. Inexistencia de responsabilidad extracontractual de la entidad financiera

De las legislaciones de Argentina, Bolivia, El Salvador, México y Paraguay respecto a la responsabilidad civil extracontractual derivada de accidentes de tránsito de vehículos sujetos a contrato de leasing, podemos contrastar que: i) El arrendatario es responsable del daño generado por el vehículo sujeto a leasing que ocasiona un accidente de tránsito, su

responsabilidad abarca desde el momento que lo recibe del arrendador; ii) El arrendatario se obliga, durante la vigencia del contrato de leasing a asumir los riesgos generados del bien; es decir, responder, civil y penalmente, por los daños ocasionados como consecuencia del accidentes de tránsito; iii) El arrendatario del vehículo sujeto a leasing, es responsable de los daños que ocasionan sus empleados o terceros ya sea por la culpa o negligencia.

De las jurisprudencias de la Corte de Colombia (Casación Civil N 25290 y N 9414) se ha podido contrastar que la entidad financiera, como parte del contrato de leasing, no tiene ningún tipo de responsabilidad extra – contractual frente a daños o perjuicios a terceros, debido a que consideran que el leasing sobre un vehículo automotor genera un desprendimiento de la guarda del vehículo por parte del propietario y es el arrendatario quien asume el poder de control, siendo el único responsable frente a los accidentes de tránsito.

Mediante legislación comparada, es necesario mencionar a la Convención de Ottawa de 1988 sobre "El Arrendamiento Financiero Internacional", emitida por el Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (Unidroit) quien en su literal b), numeral 1, artículo 8 señala que: "el arrendador no será responsable ante terceras personas por la muerte, lesiones personales o daños patrimoniales causados por el equipo", dando ello a entender que esta norma optó por la exclusión internacional de la responsabilidad extracontractual de la sociedad de leasing (Cárdenas Caycedo, 2016, pp. 110-111).

En el Informe Temático N 144/2013-2014 del 30 de marzo de 2015, realizado por el Área de Servicios de Investigación del Congreso de la República del Perú; se ha establecido que en las legislaciones de Argentina, Bolivia, El Salvador , México, Paraguay y Uruguay, que contemplan de manera explícita la exoneración de toda responsabilidad del daño o del

riesgo que este pueda ocasionar a las empresas de leasing y se establezca como únicos responsables a los locatarios; vale decir, a los usuarios de dichos bienes.

De la Casación N 3256-2015-Apurimac, si bien es cierto a diferencias de las demás casaciones analizadas importa un cambio importante en la jurisprudencia nacional, en cuanto a la exclusión de responsabilidad de las empresas arrendadoras por los daños que causen las arrendatarias en el empleo de un vehículo materia de leasing. Para ello, es importante extraer el sentido de la decisión judicial, el cual señala que "Si bien es cierto que la tarjeta de propiedad del vehículo que causó el accidente se encontraba a nombre del Banco Continental, esta mantenía la titularidad registral, mas no la posesión del vehículo causante del accidente" con esto se deslinda cualquier tipo de responsabilidad de las entidades financieras en un accidente de tránsito de un vehículo sujeto a leasing. Dicho de otro modo, la tarjeta de propiedad del vehículo solo manifiesta una titularidad registral, la cual es distinta de quien posee el vehículo, por lo que la limitación de responsabilidad debe establecerse a la luz de lo estipulado en el Decreto Legislativo N 299.

Para poder entender la responsabilidad que genere el arrendamiento financiero o también llamado contrato de leasing, es necesario hacer mención a la norma civil, referente al artículo 1970 del Código Civil, respecto al uso de máquinas que puedan ser consideradas como bien riesgoso o peligroso genera responsabilidad. Por lo que dicha norma establece que "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". En las Casaciones N 3622-2000-Lima y N 2388-2003-Lima, la Corte Suprema ha señalado que "La circulación de un vehículo automotor es considerado como una actividad riesgosa y por eso quien pone en circulación un vehículo asume la responsabilidad objetiva por el daño que pueda causar en atención por el artículo 1970 del Código Civil" (Quinteros Flores & Gavino Retuerto,

2018, p. 61). La postura que maneja el artículo 1970 se basa en una responsabilidad solidaria, la cual es concordante con el artículo 29 de la Ley N 27181 – Ley Generalde Transporte y Tránsito Terrestre, que a su vez hacen mención al criterio de responsabilidad objetiva, la cual declara que además del conductor del vehículo son solidariamente responsables el propietario y el prestador del servicio.

Pero, en la sentencia Casatoria de fecha 12 de octubre de 2007, dentro del proceso seguido por Jesús Silverio Huilla Costillo contra la empresa Denver Mining Construction sobre indemnización, se encuentra el voto en discordia de los vocales supremos Sánchez Palacios Paiva, Santos Peña y Mansilla Novella, cuyo considerando sexto precisa que "existen dos normas opuestas, la primera referida a la regla civil que establece la responsabilidad objetiva del propietario del bien; y, la segunda, la norma que establece que, cuando media un contrato de arrendamiento financiero, la responsabilidad recae en el arrendatario del bien, una norma de carácter general y otra especial, ius singulars y en virtud a los principios de aplicación de ley, se debe preferir la norma especial, esto es, lo dispuesto en el artículo 4 del Decreto Legislativo N 299" (Quinteros Flores & Gavino Retuerto, 2018, p. 63). Entonces no es valido mencionar que el Decreto Legislativo N 299 solo regula las relaciones existententes entre las partes del contrato del leasing y no la responsabilidad que puede generar cuando un vehiculo sujeto a este contrato ocasiona un accidente de transito, pus resulta ilogico que en estos supuestos se acuda al Código Civil por ser norma general y se deje de lado la norma especial del artículo 4 del Decreto Legislativo N 299.

Para la resolución de los casos judiciales de responsabilidad extracontractual de vehículos sujetos a leasing financiero y la exclusión de responsabilidad a la empresa financiera, los jueces no solo deben recurrir al principio de especialidad y a la aplicación

del artículo 6 del Decreto Legislativo N 299 - Ley de Arrendamiento Financiero, sino también a la naturaleza financiera del leasing; pues de hacer caso omiso o no cumplir con dichos parámetros normativos , el hecho de trasladar la responsabilidad de manera solidaria a la empresa arrendadora estaría desnaturalizando el contrato de leasing y, también se estaría desincentivando dicha actividad económica en el mercado.

Este problema sigue latente y existe un proyecto de ley que aun buscan aclarar este conflicto normativo sobre la responsabilidad solidaria o no de la entidad financiera en los contratos de lesing, tal como es el Proyecto de Ley N 00340/2016-CR que busca establecer en las entidades financiera dedicadas a leasing una responsabilidad solidaria, pues como lo menciona en dicho documento "el Código Civil establece que en el caso de los contratos de arrendamiento financiero, nos remite a su legislacion especial, la cual establece en el segundo parrafo del artículo 6 del Decreto Legislativo N 299, la rrendataria es rresponsable del daño que pueda causar el bien, desde el momento que lo recibe de la locadora" eximiendo de esta mnera a la entidad financiera.

Chaparro (2017) menciona que "hay que distinguir entre la teoría perspectiva económica y la proteccionista, la responsabilidad solidaria del banco obedece a la teoría proteccionista por parte del órgano judicial, privilegiando que en caso de contratos de arrendamiento financiero son los propietarios del bien (entidades financieras) quienes se encuentran en mejor posición para asumir los costos". Esto implicaría que dichos arrendadores financieros respaldarían dichos costos con el dinero de los ahorristas, consecuentemente se estaria vulnerando los intereses de terceros que no tienen vinculación alguna con los arrendatarios, porque al final las indemnizaciones producto de la mal aplicada responsabilidad objetiva serán pagadas con dinero de los ahorristas (Chaparro Quispe, 2017, pp. 38-39).

Si se continúa estableciendo responsabilidad a los bancos y pese a esto se siguen dando estos créditos, los costos de un futuro daño será trasladado a los arrendatarios, aumentando con ello sus tasas de interés, de esta manera se harán más caros los contratos de arrendamientos financiero haciéndoles menos frecuentes, contribuyendo a una reducción en el dinamismo de la economía.

De esta manera a modo de conclusión establecemos nuestros motivos por los cuales no existe responsabilidad extracontractual de la entidad financiera:

- Los jueces no están valorando adecuadamente la naturaleza financiera del leasing y equivocadamente están aplicando sobre este tipo de contratos dispositivos normativos, que no son compatibles con su racionalidad.
- La retención de la propiedad del vehículo (sujeto a leasing) en la esfera del arrendador, se da solamente por razones de garantía y no por vocación de propiedad.
- El único responsable del daño ocasionado por un vehículo materia de arrendamiento financiero es el arrendatario, por lo que la entidad financiera no tenía por qué responder frente a daños ocasionados por dicho accidente. La entidad financiera no es responsable si el chofer causa un accidente, pues quien posee el bien es el arrendatario y, en consecuencia, es quien puede tomar las medidas de precaución para evitar el daño. Siendo ello así, es responsable quien puede evitar el daño al menor costo (el arrendatario) y no quien no puede hacerlo o puede, pero asumiendo un alto costo (el banco).
- El banco, solo por ser propietario, no puede ser responsable por un bien que nunca tuvo o que nunca condujo, pues la entidad financiera solo pagó quedándose con la propiedad documentaria. Por lo que hacer responsable al banco significa desnaturalizar la figura del leasing.

2.2. Adecuada aplicación del principio de especialidad.

Para Zegarra Vílchez (2005) el principio de especialidad no tiene la función de ser fuente de Derecho, pues su finalidad se produce ante un supuesto de conflicto normativo, vale decir, cuando existen dos o más normas aplicables a un mismo supuesto de hecho que resultan incompatibles (p. 114).

De la jurisprudencia nacional de Callao se ha podido contrastar que, frente a dos normas distintas que regulan un mismo hecho (1970 del Código Civil y artículo 6, segundo párrafo del Decreto Legislativo N 299), la primera norma de carácter general y la segunda de carácter especial, y basándonos en el principio de especialidad, se debe preferir la norma especial, sobre la norma general.

En Apurímac y Lambayeque se estableció que hay priorizar una ley especial frente a la general, pues los vehículos dados en arrendamiento financiero existen en una situación especial; vale decir, una norma especial, llamada Decreto Legislativo N 299, por lo que no se puede extender responsabilidad al banco arrendador, siendo exclusivamente la arrendataria la responsable, pues esta posee el vehículo en el momento del accidente de tránsito.

En cuanto a la tercera controversia jurídica, el principio de obligatoriedad contractual, plantea que no es posible la exclusión de responsabilidad de las empresas de leasing, por la simple razón de que el contrato de leasing se refiere a una consecuencia jurídica entre las partes integrantes de ese contrato, vale decir, goza de una “vocación contractual” pero no puede regular la responsabilidad civil extracontractual. En cuanto al principio de relatividad de los efectos del contrato, nuestro Código Civil en su artículo 1363 señala que “Los

contratos sólo producen efectos entre las partes que los otorgan y sus herederos", por lo que los acuerdos suscritos entre las partes de un contrato de leasing se rigen bajo el artículo 6 del Decreto Legislativo N 299 – Ley de Arrendamiento Financiero; sin embargo, "en supuestos de accidentes de tránsito, los pactos de exclusión de responsabilidad incorporados en los contratos de leasing no tendrían efectos directos sobre los terceros" (Peralta Tripul, 2020, p. 127). Ambos principios lo que buscan establecer es que el contrato de leasing surte efectos entre las partes que lo pactan y que, frente a un accidente de tránsito, el tercero (victima) no forma parte de ese contrato y puede hacer responsable al arrendador (banco) como al arrendatario, por lo que existe una responsabilidad extracontractual, que es a su vez solidaria entre las partes.

Peralta Tripul (2020), nos menciona respecto a esta controversia jurídica que "El problema radica entre una cláusula o pacto de exclusión de responsabilidad originado en un contrato de leasing frente a una norma legal que imputa al propietario la obligación de indemnizar si es que un vehículo de su dominio participa en un accidente de tránsito, y de eso no se trata este conflicto". Por su puesto, el conflicto no está en lo pactado, sino en determinar quién es responsable jurídicamente, vale decir, si esta responsabilidad alcanza al banco como arrendador o simplemente la responsabilidad es exclusiva de la arrendataria. Las empresas de leasing no se validan de los pactos o convenios entre las partes, sino su justificación radica en el artículo 6 del Decreto Legislativo N 299, que es la norma más pertinente por el principio de especialidad.

La Ley N 27181 – Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, no regula la situación jurídica cuando un propietario del vehículo es una empresa leasing, por lo que, para establecer un tipo de responsabilidad derivada del leasing por accidente de tránsito, es necesario que exista calidad especial del propietario. Debemos entender que la ley especial

es aquella norma que substrae de otra norma parte de la materia regulada o supuesto de hecho para someterla a una regulación diferente. La relación entre norma especial y norma general se puede apreciar en el hecho de que, si la norma especial no existiera, su supuesto de hecho quedaría incluido en el de la norma general.

El contrato de leasing según el artículo 1677 del Código Civil, se rige por su legislación especial y de manera supletoria por las normas del Código Civil referidas al contrato de arrendamiento y al contrato de opción, en cuanto estas sean aplicables. Dicho esto, la prevalencia de las normas especiales del Decreto Legislativo N 299, se deriva de lo establecido por el artículo 1353 del Código Civil en cuanto señala que "todos los contratos de derecho privado, inclusive los innominados, quedan sometidos a las reglas generales del Contratos en General, salvo en cuanto resulten incompatibles con las reglas particulares de cada contrato"; lo cual resulta consistente con lo dispuesto en el artículo IX del Título Preliminar del Código Civil, el cual señala que "Las disposiciones del Código Civil se aplican supletoriamente a las relaciones y situaciones jurídicas reguladas por otras leyes, siempre que no sean incompatibles con su naturaleza". Esto nos permite entender que las normas contenidas en el Código Civil son normas que se aplican de manera supletoria en aquellos contratos o supuestos jurídicos que no cuentan con una norma especial, por lo que, en el arrendamiento financiero o leasing derivado de un accidente de tránsito, la norma que se debe aplicar de manera inmediata y eficaz es el artículo 6, segundo párrafo del Decreto Legislativo N 299.

Si la norma de leasing exonera de responsabilidad civil a las empresas de arrendamiento financiero en caso de accidentes de tránsito, esto no implica un uso arbitrario de la ley, sino una respuesta lógica, para promover el tráfico de desarrollo comercial e industrial del país, pues el leasing es un contrato con regulación especial que exonera de

responsabilidad civil al arrendador (empresa financiera), ya que, caso contrario, de asumir los costos que generan las indemnizaciones por los daños causados en accidentes vehiculares o por bienes otorgados en arrendamiento financiero en general, implicaría ignorar la interpretación finalista de la norma especial de leasing, respecto a su objetivo de incentivar el desarrollo empresarial e industrial.

Debe de prevalecer las normas estipuladas en el Decreto Legislativo N 299, respecto a las normas estipuladas del Código Civil, pues solo serán de aplicación estas últimas en todo aquello no previsto por la norma especial; siendo ello así, implica un error el hecho de inaplicar la parte final del artículo 6 del DL N 299, pues estaríamos en contra del principio general del derecho según el cual no se debe distinguir donde la ley no lo hace.

En cuanto a la responsabilidad por daños causados por accidente de tránsito de vehículos sujetos a leasing, no se puede dejar de tenerse en cuenta que la retención de la propiedad del bien en la esfera del arrendador obedece a razones de garantía y no por vocación de propiedad.

De esta manera a modo de conclusión establecemos nuestros motivos por los cuales no existe una adecuada aplicación del principio de especialidad:

- El leasing es un contrato mercantil importante para el comercio y que por dicha relevancia tiene una regulación especial para garantizar su funcionamiento y operatividad.
- Se debe atender a la aplicación del principio de especialidad, en mérito del cual debe prevalecer las normas especiales de leasing, tales como el artículo 6 del Decreto Legislativo N 299 (Ley de Arrendamiento Financiero) y el artículo 23 del Decreto Supremo N 559-84-EFC (Reglamento dela Ley de Arrendamiento Financiero), sobre

las normas generales, como son: el artículo 1970 del Código Civil o el artículo 29 de la Ley N 27181 (Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre); con arreglo a lo establecido en los artículos 1677 y 1712 del Código Civil.

- La exclusión de responsabilidad a la empresa de leasing no implica una arbitrariedad, sino una respuesta lógica al tráfico y desarrollo comercial e industrial del país; ese entendimiento implica finalmente ignorar la interpretación finalista de la norma especial de leasing respecto a su objetivo.
- El criterio de especialidad es una solución que involucra elegir entre una norma específica sobre otra de carácter genérico; pues en buena cuenta es un tratamiento diferenciado a cuestiones fácticas que merecen ser reguladas de una forma particular, a efectos de evitar arbitrariedad.
- Una ley especial, como es la ley de leasing prima sobre una ley general, aunque ésta sea posterior. Es decir, si ocurre un accidente de tránsito, y el vehículo se encuentra en leasing, entonces el banco no es responsable (artículo 6 de la Ley de Leasing). Pero, si estamos fuera de este escenario, aplica el artículo 29 de la Ley de Transporte para hacer responsable al propietario del carro.

CONCLUSIONES

1. Las razones jurídicas que generan la inaplicación del artículo 29 de la Ley General de Tránsito en vehículos sujetos a contrato de leasing vehicular son la inexistencia de responsabilidad extracontractual de la entidad financiera y la adecuada aplicación del principio de especialidad.

2. De la revisión de los pronunciamientos de las diferentes instancias judiciales, como son las Casaciones N 3622-2000-Lima y N 2388-2003-Lima, ambas señalan que la circulación de un vehículo automotor es una actividad riesgosa, asumiendo una responsabilidad objetiva (solidaria) respaldada por el artículo 1970 del Código Civil, concordante con el artículo 29 de la Ley Generalde Transporte y Tránsito Terrestre; mientras que la Casación N 3256-2015-Apurimac señala que el banco mantiene la titularidad registral, mas no la posesión del vehículo causante del accidente, deslindándolo de cualquier tipo de responsabilidad.

3. De la doctrina sobre la responsabilidad civil extracontractual derivada de accidentes de tránsito con vehículos sujetos al contrato de arrendamiento financiero vehicular analizada, demuestra, que según Peralta Tripul las empresas de leasing no se validan de los pactos o convenios entre las partes, sino su justificación radica en el artículo 6 del Decreto Legislativo N 299, por ser esta la norma más pertinente por el principio de especialidad. Mientras que Chaparro, señala que debemos distinguir entre la teoría perspectiva económica y la proteccionista, la responsabilidad solidaria obedece a la teoría proteccionista, buscando con ello, una mejor posición para asumir sus costos, lo cual desnaturaliza la figura de leasing y vulnera el derecho de terceras personas ajenas al contrato de arrendamiento financiero.

4. El enfoque macro sistémico de las funciones de la responsabilidad civil, se contrasta en que, si la norma de leasing exonera de responsabilidad civil, esto no es un uso arbitrario de la ley, al contrario sirve para promover el tráfico de desarrollo comercial e industrial del país; pero si se sanciona con una responsabilidad objetiva y solidaria, esto implicaria una desincentivación en las entidades financieras para el desarrollo empresarial e industrial; por lo que es necesario para su cumplimiento en los accidentes de tránsito con vehículos sujetos a leasing vehicular.

5. En las legislaciones de países como Argentina, Bolivia, El Salvador, México, Paraguay y Uruguay, en los cual, si se encuentra regulado la responsabilidad del arrendador en un contrato de leasing vehicular, contemplan de manera explícita la exoneración de toda responsabilidad del daño o del riesgo que este pueda ocasionar a las empresas de leasing (bancos) y mencionan como únicos responsables a los locatarios (arrendatario)

RECOMENDACIÓN

Se recomienda a otros investigadores analizar la responsabilidad civil generada por vehículos sujetos a leasing vehicular desde una perspectiva financiera y económica y no solamente normativa, para poder demostrar los impactos negativos de una responsabilidad solidaria, implicando mayor costo al arrendatario o el desuso de este contrato por parte de las entidades financieras.

LISTA DE REFERENCIAS

Adame Goddard, J. (1998). *Filosofia social para juristas.* 1998: McGraw-Hill.

Albaladejo, M. (2010). *Compendio de Derecho Civil.* Edisofer: Madrid.

Araujo Moreno, A. J. (2017). *La regulación de la responsabilidad solidaria del arrendador financiero en el contrato de leasing.* Trujillo: Universidad Privada Antenor Orrego.

Ayesta Silva Santisteban, L. I., & Meléndez Chamache, K. M. (2018). *Imputación de responsabilidad civil extracontractual a empresas financieras por accidentes de tránsito de vehículos materia de leasing.* Trujillo: Universidad Nacional de Trujillo.

Becerra, O. (2012). *Elaboración de instrumentos de investigación.* Venezuela.

Cárdenas Caycedo, O. A. (2016). *La responsabilidad civil extracontractual y solidaria de la sociedad de leasing en el escenario del contrato de leasing automotor.* San Juan de Pasto: Universidad de Nariño.

Castillo Vásquez, C. (Novienbre de 2011). Leasing. *Actualidad Empresarial*(243), 50-52.

Chaparro Quispe, E. S. (2017). *Arrendamiento financiero y la responsabilidad civil de los bancos.* Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú.

Díez Picazo, L., & Gullón, A. (2018). *Sistema de Derecho Civil.* Madrid: Tecnos.

Diez Picazo, L., & Ponce de León, L. (1999). *Derecho de daños.* Madrid: Civitas.

Estrada Mora, H. (2015). *Responsabilidad extracontractual en el contrato de leasing financiero en la legislación nacional e internacional.* Lima: Congreso de la República.

Fernández Cruz, G., & Leysser, L. (2006). La reedificación conceptual de la responsabilidad extracontractual objetiva. *Revista de la Facultad de Derecho de la Pontificia Universidad Católica del Perú*(58), 35-41.

Fernandez Santos, Y. (2009). *El arrendamiento financiero y operativo* . León (España): Universidad de León .

Gómez Matos, M. (2005). *El registro de Bienes Muebles,*. Navarra: Aranzadi.

Guastini, R. (2000). *Estudios sobre la interpretación jurídica* (Segunda ed.). México: Porrúa.

Gutierrez Iquise, S. (22 de Agosto de 2019). *¡Es solo un préstamo! Reevaluando la responsabilidad civil por accidente de tránsito en el leasing*. Obtenido de https://lpderecho.pe/prestamo-responsabilidad-civil-accidente-transito-leasing/

Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., & Baptista Lucio, M. d. (2010). *Metodología de la investigación* (Quinta ed.). México D.F.: McGRAW-HILL / INTERAMERICANA EDITORES, S.A. DE C.V.

Iberley. (5 de Octubre de 2016). *Iberley*. Obtenido de https://www.iberley.es/temas/traditio-requisito-adquirir-60187

Jurisprudenciacivil. (12 de Octubre de 2007). Obtenido de https://www.jurisperu.com/boletin/698ri.htm

Landeras Cantuarias, J. (2017). *Responsabilidad del arrendador financiero por accidentes vehiculares: aportes para una adecuada regulación en el Perú.* Lima : Universidad de Lima .

Mamani Pacco, H. (2016). *Arrendamiento financiero y gestión financiera en las micro y pequeñas empresas del sector textil en la ciudad de Juliaca.* Juliaca: Universidad Peruana Unión.

Mariños García, R. R. (2016). *Criterios jurídicos para la unificación del régimen dual de la responsabilidad civil a nivel del ordenamiento civil peruano.* Trujillo: Universidad Privada Antenor Orrego.

Menacho Aguilar, J. (2019). *LA EDUCACIÓN VIAL JURÍDICA COMO UNA ALTERNATIVA PARA REDUCIR LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LA CIUDAD DE HUANCAYO, 2019.* Huánuco.

Merino Acuña, R. (2014). Analisis critico del régimen de responsabilida civil por accidentes automovilísticos. los costos de accidentes teóricos. *Diálogo con la jurisprudencia*, 107-127.

Morales Gonzalez, S. (2017). *La responsabilidad extracontractual del propietario en los casos de accidentes de tránsito en el marco de un contrato de leasing.* Piura: Universidad de Piura.

Murcia Páez, L. M., & Riaño Rodríguez, A. (2014). *Un estudio acerca de la responsabilidad contractual y extracontractual del propietario de los bienes dados en leasing.* Bogotá: Universidad Católica de Colombia.

Northcote Sandoval, C. (Febrero de 2009). El Contrato de Arrendamiento y el Arrendamiento. *Actualidad Empresarial*(177), 1-4.

Nuñez del Prado Simons, A. (2014). Fundamentos del seguro de responsabilidad civil (legislación de Perú). *Javeriana*.

Ordóñez Vasco, P. (2010). *Responsabilidad civil por actividades peligrosas.* Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana.

Osterling Parodi, F. (2011). Responsabilidad civil: costo comercial y costo social. *Osterling abogados* , 55-60.

Patrón, C. (2005). ¿AMO O SIRVIENTE? Consideraciones funcionales en torno a la responsabilidad vicaria a propósito del artículo 1981 del Código Civil. *THEMIS - Revista de Derecho*, 283-294.

Peralta Tripul, G. (2020). Reflexiones sobre la responsabilidad civil en el leasing vehicular: su presente y futuro. *Derecho y Cambio Social*, 123-148.

Quinteros Flores, J., & Gavino Retuerto, J. C. (2018). ¿Debe o no responder el arrendador financiero? Análisis de la Casación N 3256-2015-Apurímac. *Diálogo con la Jurisprudencia*, 54-70.

Ramos Nuñez, C. (2005). *Cómo hacer una tesis de derecho y no envejecer en el intento.* Lima: Gaceta Jurídica Editores.

Reglero Campos, L. F. (2002). *Tratado de Responsabilidad Civil.* Navarra: Aranzadi.

Rodríguez Angobaldo, F. (Noviembre de 2019). *Rodríguez Angobaldo Abogados*. Obtenido de https://er.com.pe/caso-danos-perjuicios-ocasionan-los-vehiculos-dados-arrendamiento-financiero-leasing/

Rozas Flores, E. A., & Aquije Sánchez, J. G. (1996). *De la operación leasing.* Lima: Universidad Nacional Mayor de San Marcos.

Saldaña Cuba, J. (2015). La historia también la escriben los perdedores: el valor del voto singular en el caso “El Frontón”. *Foro Jurídico – PUCP*, 55-61.

Sánchez Zorrilla, M. (24 de Junio de 2017). La versión básica y aplicada de la investigación jurídica pura. *Derecho y Cambio Social*, 1-24.

Soria Aguilar, A. F. (2018). El contrato de leasing: anàlisis de la legsilaciòn peruana y del règimen especial del leasing inmobiliario para viviendas. En M. A. Torres Carrasco, *Todo sobre el contrato de arrendamiento* (págs. 67-78). Lima: Gaceta Civil y Procesal Civil.

Tardío Pato, J. A. (Diciembre de 2003). El principio de especialidad normativa (Lex Specialis) y sus aplicaciones jurisprudenciales. *Revista de Administración Pública*, 189-225.

Trazegnies Granda, F. (2015). Estudio Preliminar de la Responsabilidad Extracontractual. En A. C. Soto Coaguila, *Tratado de Responsabilidad Civil Contractual y Extracontractual* (págs. 7-362). Lima: Instituto Pacifico SAC.

Velasco. (7 de Junio de 2017). *Velasco Abogados*. Obtenido de https://www.velascoabogados.com.co/blog/94-El-contrato-de-leasing-sobre-vehiculos-y-la-responsabilidad-civil-de-las-companias-de-leasing-frente-a-terceros#_ftn4

Zegarra Vílchez, J. C. (2005). *Aplicación del Principio de Especialidad en las Normas Tributarias.* Lima: Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas.