

FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS



Carrera de Derecho y Ciencias Políticas

“EXCLUSIÓN DE RESPONSABILIDAD SOLIDARIA DE LAS ENTIDADES FINANCIERAS ANTE DAÑOS PROVOCADOS POR VEHÍCULOS DADOS EN LEASING”

Tesis para optar el título profesional de:

Abogada

Autoras:

María Ysolina Espinoza Sánchez

Nancy Mendoza Bugarín

Asesor:

Mg. Ana María Araujo Huerta

Cajamarca - Perú

2021

DEDICATORIA

Principalmente a Dios por su infinita bondad y amor, asimismo, por haberme guiado en cada paso que doy, brindándome salud y fuerza para continuar logrando mis objetivos. A mis padres, por sus consejos y apoyo incondicional en todo momento, velando siempre por mi bienestar y por creer que la educación es la mejor herencia que nos pueden dejar. A mis familiares directos, por sus enseñanzas y apoyo en todo momento de mi formación profesional, por sus sabios consejos y palabras de aliento con el objetivo de seguir superándonos día a día.

NANCY MENDOZA BUGARIN.

AGRADECIMIENTO

A Dios por darme la fuerza para seguir adelante a pesar de la adversidad que estamos atravesando, dándome la oportunidad de poder lograr esta meta en mi vida profesional. A la Universidad Privada del Norte, por permitirme formar parte de la carrera de Derecho y Ciencias Políticas, Asimismo, por su calidad educativa logrando formar grandes profesionales. A mis maestros, por su paciencia y motivación en todo momento, quienes me ayudaron en cada etapa de mi camino universitario con sus sabias enseñanzas. A mis padres y hermanos, quienes han sido parte fundamental en la presente investigación, por ser un ejemplo de estudio, superación y apoyo en todo momento de mi formación profesional.

NANCY MENDOZA BUGARIN

Tabla de contenidos

DEDICATORIA	2
AGRADECIMIENTO.....	3
ÍNDICE DE TABLAS	5
ÍNDICE DE FIGURAS	6
RESUMEN	7
ABSTRACT	8
CAPÍTULO I. INTRODUCCIÓN	9
CAPÍTULO II. MÉTODO.....	42
CAPÍTULO III. RESULTADOS	49
CAPÍTULO IV. DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES.....	61
REFERENCIAS	70
ANEXOS	74

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Responsabilidad solidaria de las entidades financieras frente al artículo 1970° del Código Civil.....	49
Tabla 2. La jurisprudencia venía sosteniendo una postura uniforme respecto a la responsabilidad civil en supuestos de accidentes de tránsito.....	50
Tabla 3. Legitimidad de la exclusión de responsabilidad solidaria de las entidades financieras.....	51
Tabla 4. El artículo 29° de la Ley N°31248 contradice la jurisprudencia de la Corte Suprema que imponía el deber solidario de los bancos.....	52
Tabla 5. La modificatoria al artículo 29° de la LGTTT desconoce la responsabilidad por riesgo establecida en el Art. 1970° del CC.....	55
Tabla 6. La víctima no debe asumir los riesgos de la conducción de un vehículo.....	56
Tabla 7. Función reparadora a la responsabilidad civil.....	57
Tabla 8. Vulneración del derecho indemnizatorio ante la insolvencia del conductor y el eximente de responsabilidad de la entidad financiera.....	58
Tabla 9. La experiencia colombiana aplicada en Perú.....	59

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Responsabilidad solidaria de las entidades financieras frente al artículo 1970° del Código Civil.....	50
Figura 2. La jurisprudencia venía sosteniendo una postura uniforme respecto a la responsabilidad civil en supuestos de accidentes de tránsito.....	51
Figura 3. Legitimidad de la exclusión de responsabilidad solidaria de las entidades financieras.....	52
Figura 4. El artículo 29° de la Ley N°31248 contradice la jurisprudencia de la Corte Suprema que imponía el deber solidario de los bancos.....	53
Figura 5. La modificatoria al artículo 29° de la LGTTT desconoce la responsabilidad por riesgo establecida en el Art. 1970° del CC.....	55
Figura 6. La víctima no debe asumir los riesgos de la conducción de un vehículo.....	56
Figura 7. Función reparadora a la responsabilidad civil.....	57
Figura 8. Vulneración del derecho indemnizatorio ante la insolvencia del conductor y el eximente de responsabilidad de la entidad financiera.....	58
Figura 9. La experiencia colombiana aplicada en Perú.....	59

RESUMEN

El presente trabajo tiene por objetivo determinar si con la exclusión de responsabilidad solidaria de las entidades financieras que otorgan vehículos en leasing vulnera el derecho de las víctimas a obtener el resarcimiento por los daños producidos en su contra. Siguiendo el enfoque mixto de investigación se aplicaron encuestas y fichas de análisis documental. Se procesó estadísticamente la opinión de 15 expertos participantes y se analizó la responsabilidad de las entidades financieras en Argentina, Ecuador, Brasil, Colombia y Chile. Los resultados demuestran que excluir de responsabilidad solidaria a las entidades financieras vulnera el derecho de las víctimas al resarcimiento de los daños producidos en un accidente de tránsito donde participe un vehículo dado en leasing. El trabajo concluye defendiendo que la responsabilidad solidaria por riesgo se basa en el respeto por la dignidad de la persona humana y en la función reparadora de la responsabilidad civil cuyo fin último es el resarcimiento de los perjuicios, máxime si se considera que el crecimiento económico no puede sobreponerse a los valores constitucionales. Finalmente, se recomienda a las entidades financieras no entregar vehículos en leasing sin antes asegurarse que el arrendatario cumplió con contratar un seguro a todo riesgo frente a terceros.

Palabras clave: Responsabilidad solidaria, leasing financiero, daños.

ABSTRACT

The purpose of this paper is to determine whether the exclusion of joint and several liability of financial institutions that lease vehicles violates the right of victims to obtain compensation for damages caused against them. Following the mixed research approach, surveys and documentary analysis forms were applied. The opinion of 15 participating experts was statistically processed and the liability of financial institutions in Argentina, Ecuador, Brazil, Colombia and Chile was analyzed. The results show that excluding financial institutions from joint and several liability violates the right of victims to compensation for damages caused in a traffic accident involving a leased vehicle. The paper concludes by arguing that joint and several liability for risk is based on respect for the dignity of the human person and on the restorative function of civil liability whose ultimate purpose is the compensation of damages, especially if it is considered that economic growth cannot be superimposed on constitutional values. Finally, it is recommended that financial entities do not lease vehicles without first ensuring that the lessee has taken out comprehensive insurance against third parties.

Keywords: Joint and several liability, financial leasing, damages.

CAPÍTULO I. INTRODUCCIÓN

El contrato de arrendamiento financiero conocido también como «*leasing financiero*» constituye un importante instrumento de naturaleza mercantil que permite el tráfico de capitales y el dinamismo económico. En las economías en desarrollo, el financiamiento de bienes de capital que permite el leasing, se ha constituido como un instrumento para el crecimiento económico y la consolidación de la mediana y pequeña empresa.

La particularidad del contrato de leasing recae en que una entidad bancaria o también denominada “arrendadora financiera” o “entidad financiera” entrega en uso y disfrute del arrendatario, un determinado bien cuyas especificidades y características le han sido previamente indicadas por este; quien se compromete a un pago mensual con opción de compra preferida al momento de haberse hecho efectiva la última cuota pactada.

El leasing tiene diversas modalidades y entre ellas está el leasing vehicular que es el que importa a los fines de la presente investigación. En ese sentido, según los datos arrojados por la (Asociación de Bancos del Perú, [ASBANC], 2016) “los activos fijos que requieren las empresas son, en primer lugar, las unidades de transporte terrestre con un 64.25%”. La cifra porcentual revelada por la ASBANC evidencia que los vehículos son el bien más requerido bajo la modalidad de leasing.

Esta cifra importante revela que son muchos los vehículos que circulan por la ciudad bajo la modalidad de leasing y que, por la naturaleza de su actividad no están exentos de accidentes de tránsito. Así, según los datos publicados por el (Instituto Nacional de Estadística e Informática [INEI], 2019) solo en el año 2019 fueron un total de 3110 las víctimas de accidentes de tránsito con consecuencias “fatales”, mientras que en el 2018 la cifra ascendió a 3244.

Ahora bien, sin restarle valor a la importancia del leasing para el crecimiento y consolidación de la economía, es preciso advertir que esta modalidad mercantil permite la intervención de múltiples actores (arrendador, arrendatario, compañía aseguradora e incluso prestador de servicios de transporte) que, ante la ocurrencia de un daño producido por un accidente de tránsito con consecuencias fatales, se ven envueltos entre los márgenes del derecho civil y penal a espera de una pronta solución que muchas veces no atiende al resarcimiento de la víctima.

Ante estas circunstancias es que surge la teoría de la responsabilidad por el riesgo creado reconocida en el artículo 1970° del Código Civil (CC) como una responsabilidad extracontractual de tipo objetiva que prescinde del dolo y la culpa, lo cual implica a su vez que, – al menos teóricamente y antes de la modificatoria al artículo 29° de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre (en adelante LGTTT) – la entidad financiera en su calidad de propietaria y arrendadora del vehículo dado en leasing, haya venido siendo considerada responsable solidaria por los daños y perjuicios causados.

Sin embargo, con la reciente modificatoria al artículo 29° de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre (en adelante LGTTT) impuesta el pasado 30 de junio mediante la Ley N° 31248¹ se impide que la víctima de un accidente de tránsito donde intervenga un vehículo dado en leasing pueda exigir al arrendador financiero la responsabilidad solidaria por los perjuicios causados, lo cual consideramos, contrapone la «*teoría del riesgo*» reconocida en el artículo 1970° del CC y priva a la víctima de su derecho

¹ “Ley que fortalece herramientas financieras de reactivación económica de las MIPYME facilitando el acceso a crédito, generación de garantías y compras estatales para dinamizar la economía”.

a obtener el resarcimiento en tanto que no puede cobrarle a quien tiene la solvencia para indemnizar los perjuicios causados por su actividad lucrativa.

En este contexto, el proyecto apunta a analizar la viabilidad del contenido del artículo 29° de la Ley N° 31248 en lo relativo a exonerar a los bancos o entidades financieras del deber solidario que imponía el recientemente modificado artículo 29° de la LGTTT, pues antes de la modificatoria del 30 de junio de 2021, el texto sustituido facultaba a la víctima de un accidente de tránsito a solicitar el efectivo resarcimiento de los daños al conductor, al prestador de servicios de transporte y al propietario del vehículo, que de tratarse de un vehículo dado en leasing era obviamente el arrendador financiero (entidad bancaria) puesto que por la naturaleza del contrato, este mantiene la propiedad del vehículo hasta que el arrendatario ejerza la opción de compra preferida en su favor luego del pago de la última cuota pactada.

Merece advertir también que la cuestionada modificatoria al artículo 29° de la LGTTT contradice una senda jurisprudencia que venía sosteniendo la Corte Suprema cuando reafirmaba que las entidades financieras, los arrendatarios, la empresa aseguradora y el prestador de servicios de ser el caso, deben responder solidariamente ante los daños producidos por vehículos objeto de un contrato de leasing conforme puede verificar el atento lector en las siguientes resoluciones citadas a continuación Casación N°3622-2000 – Lima; Casación N°2388-2003; Casación N°003141-2006; Casación N°1188-2011; Casación N°4527-2017-Ica; Casación N°2112-2017-Huánuco, etc.

Finalmente, es preciso indicar que ya en el 2016 se intentó eximir de responsabilidad objetiva a las entidades financieras mediante la dación del Proyecto de Ley N°340/2016-CR, sin embargo, la propuesta no fue fructífera debido a las observaciones que tuvo dicho

proyecto de parte del Ministerio de Justicia, la Defensoría del Pueblo y la Comisión de Transportes y Comunicaciones.

Por todo lo anteriormente expuesto, las investigadoras se avocaron al presente tema de estudio pues, parece evidente que la reciente modificatoria deja en indefensión a las víctimas de accidentes de tránsito quienes no podrán obtener un efectivo resarcimiento ante los daños que se generen por vehículos dados en leasing de cuyos frutos el banco obtiene ganancias considerables y pretende desconocer que el respeto por la vida, la integridad y la salud de las personas es un mandato constitucional que se protege a través de la reparación integral de los daños.

En base a lo anteriormente expuesto surge la siguiente pregunta de investigación:

¿Por qué la exclusión de responsabilidad solidaria de las entidades financieras que otorgan vehículos en leasing vulnera el derecho de las víctimas de un accidente de tránsito a obtener el efectivo resarcimiento del daño producido en su contra?

Para responder a tal pregunta, se plantearon los siguientes objetivos:

Como objetivo general se consideró el siguiente:

1. Determinar si la exclusión de responsabilidad solidaria de las entidades financieras que otorgan vehículos en leasing vulnera el derecho de las víctimas de un accidente de tránsito a obtener el efectivo resarcimiento del daño producido en su contra.

Los objetivos específicos fueron los siguientes:

1. Analizar si la responsabilidad objetiva por el riesgo creado alcanza a las entidades financieras según la jurisprudencia y la doctrina especializada.
2. Determinar la responsabilidad aplicable de las entidades financieras en supuestos de daños provocados por vehículos dados en leasing en el ordenamiento nacional y comparado.
3. Identificar fundamentos jurídicos y doctrinarios capaces de desestimar la reciente modificatoria al artículo 29° de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre dispuesta en la ley N° 31248.

En lo que respecta a la hipótesis de investigación se propuso la siguiente:

1. La exclusión de responsabilidad solidaria de entidades financieras que otorgan vehículos en leasing impide que la víctima vea resarcido su derecho ante la insolvencia del arrendatario financiero y/o la cobertura insuficiente de las pólizas de seguros.

La investigación encontró los siguientes antecedentes de estudio:

Arias (2016) en *“La responsabilidad civil en los nuevos contratos comerciales: contrato de «leasing». Segunda parte”* artículo publicado en la Revista electrónica Microjuris. La investigación efectuó un análisis de la normatividad del leasing en Argentina

y otros países latinoamericanos a fin de conocer el tratamiento que se le otorgaba a dicha institución. Se concluye indicando que: i) en Argentina la Ley 24.441 indica que el dador es responsable si no hubiere contratado un seguro y hasta el valor de la cosa entregada en «leasing», posteriormente, la Ley 25.248 estableció la irresponsabilidad del dador, recayendo de manera exclusiva sobre el tomador o guardián de las cosas dadas en «leasing» (art. 17), posición de política legislativa que fue arduamente criticada e incluso se propuso declararla inconstitucional.

Páez y Riaño (2014) en *“Un estudio acerca de la responsabilidad contractual y extracontractual del propietario de los bienes dados en leasing”* investigación presentada para obtener el título de abogadas por la Universidad Católica de Colombia. El trabajo se orientó a determinar si la responsabilidad por riesgo puede ser un presupuesto imposible para atribuir responsabilidad solidaria a las entidades financieras. Las autoras concluyen indicando que: i) las entidades financieras no pueden ser responsables solidarias pues este tipo de responsabilidad se rige por los principios *culpa un vigilando* y *culpa in iligendo* lo cual no es el caso de las entidades financieras debido a que su labor se limita a financiar el vehículo y no a la custodia y cuidado del bien que ocasionó el perjuicio; ii) por la teoría de los estatutos especiales, las entidades financieras no pueden ser responsables solidarias pues estas solo se obligan a aquello que está estipulado expresamente en el contrato.

Landeras (2017) en *“Responsabilidad del arrendador financiero por accidentes vehiculares: aportes para una adecuada regulación en el Perú”* investigación para obtener el título de Magister en Derecho por la Universidad de Lima. La autora emplea el método exegético y el análisis del derecho comparado para intentar presentar una propuesta legislativa que exima de responsabilidad objetiva a las entidades financieras. Entre sus conclusiones resaltan: i) si bien es cierto que la responsabilidad por accidentes de tránsito se

rige por lo dispuesto en el artículo 1970° del Código Civil el cual funda el criterio de imputación en el riesgo creado, es preciso indicar que por el principio de especialidad de la norma, en casos de que el accidente lo produzca un vehículo dado en leasing, debe aplicarse de forma excepcional la ley de leasing y no la ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, a cuyo tenor, las entidades financieras quedarían exentas de responsabilidad solidaria y sería la aseguradora o el conductor los llamados a indemnizar los perjuicios provocados.

Araujo (2017) en “La regulación de la responsabilidad solidaria del arrendador financiero en el contrato de leasing” investigación sustentada en la Universidad Privada Antenor Orrego para alcanzar el título de Abogado. La autora analiza la legitimidad pasiva del arrendador financiero en supuestos de accidentes de tránsito de vehículos dados en leasing. Con apoyo del método documental, se analiza el derecho comparado, la jurisprudencia y la literatura especializada. La autora pudo concluir que: (i) respecto a la correcta aplicación e interpretación del artículo 6 de la Ley de Leasing (Decreto Legislativo N°299) podemos sostener que esta norma está destinada a regular relaciones entre las partes que celebran el arrendamiento y no a regir supuestos de responsabilidad extracontractual ante terceros, de modo tal que no se pueden establecer cláusulas eximentes de responsabilidad objetiva porque estaría fuera de su marco legal y su finalidad; (ii) existe responsabilidad de la entidad financiera en cuanto el artículo 4° de la Ley de leasing que permite que esta mantenga la propiedad del vehículo hasta que el arrendador ejecute la opción de compra preferida, así conforme al artículo 29° de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre en concordancia con el 1970° del Código Civil, la responsabilidad en caso de accidentes de tránsito es objetiva y su pago es solidario.

Pleno Jurisdiccional distrital Civil y Procesal Civil (2016) llevado a cabo en la región de La Libertad cuyo tema N° 2 discutió el caso de “La responsabilidad extracontractual:

cuando el bien riesgoso es materia de un contrato de arrendamiento financiero”. Los magistrados superiores reunidos en el Pleno formularon la siguiente pregunta ¿en los procesos judiciales de responsabilidad extracontractual la entidad bancaria, propietaria arrendadora del bien que ocasiona el daño, es responsable cuando existe un contrato de arrendamiento financiero con un tercero o es el arrendatario? Luego de establecerse cuatro grupos de trabajo y haberse debatido el tema, se acordó por unanimidad que:

En los casos de responsabilidad extracontractual el propietario del bien objeto de arrendamiento financiero es responsable por los daños que cause dicho bien, porque las relaciones del referido contrato se producen entre las partes contratantes y no con terceras personas, por lo que la norma del artículo 6 del Decreto Legislativo 299 que regula la irresponsabilidad del banco solo es para las relaciones internas entre el arrendador (banco) y el arrendatario (cliente) (Pleno Jurisdiccional de La Libertad, 2016, conclusión plenaria, s/n).

Cieza (2018) en “Los daños causados por los vehículos sujetos a arrendamiento financiero. La responsabilidad civil de las entidades financieras” artículo publicado en Actualidad Jurídica. El autor cuestiona que siempre las entidades financieras quieran excluirse de responsabilidad extracontractual objetiva bajo lo dispuesto por el artículo 6 del Decreto Legislativo N°299. Indica que en un Estado Constitucional de Derecho no se puede amparar que la víctima quien aparte de sufrir un menoscabo a su salud o integridad personal se vea impedida de poder demandar al que realmente es solvente para indemnizar los perjuicios sufridos (el banco) bajo pretexto de no desincentivar la actividad del leasing vehicular. A juicio del autor, la entidad financiera debe ser responsable fundamentalmente por la función reparadora o resarcitoria de la responsabilidad civil que se construyó precisamente para no desamparar a terceros ajenos a la actividad mercantil de leasing que genera beneficios económicos a quienes lo celebran.

En cuanto a las teorías que envuelven el desarrollo de la presente investigación procederemos primero a tratar sobre la responsabilidad civil en general. Así, se tiene que el ser humano en el cotidiano de sus actividades puede incurrir en cualquier tipo de responsabilidad frente a la vulneración de derechos de terceros y/o deberes sociales. Esa responsabilidad se traduce en la obligación de indemnizar los daños que su conducta pudiera irrogar. Así, para el derecho, la ocurrencia de un determinado daño es el factor determinante de la responsabilidad civil.

Vidal (2001) explica que etimológicamente, la palabra responsabilidad proviene del latín *spondere* que significa comprometerse, prometer, vincularse como deudor de algo o alguien. Ya desde el Derecho Romano, la responsabilidad civil se fue diferenciando entre responsabilidad patrimonial, responsabilidad personal y responsabilidad penal donde para identificarla se analizaba la repercusión del hecho en la sociedad.

Poco a poco, el Derecho Romano fue consolidando el deber de reparar aquellos daños producto de la inexecución de las obligaciones previamente pactadas, para cuyo caso era siempre necesario que el perjuicio se haya producido con culpa de su autor. Sin embargo, a la fecha de hoy la responsabilidad civil no se restringe únicamente a la culpa, pues existe otro factor determinante de la obligación de reparar los daños que constituye también una variante de la responsabilidad civil.

Definitivamente, la responsabilidad tiene dos regímenes diferenciados, el primero de ellos orientado a reparar el daño por inexecución de las obligaciones contractuales y el segundo que garantiza el deber de reparar los daños producto de un evento inesperado, pero eventualmente dañoso que vincula a la víctima con su autor. Ahora bien, pese a esta clara

diferenciación legislativa, los autores afirman que la responsabilidad civil es única como sistema y como teoría.

Este criterio unitarista se funda en que ambas constituyen una sola fuente generadora de la obligación de reparar el daño, la que se origina porque no se ejecuta un contrato o porque un hecho imprudente la genera, produciéndose en ambos casos la violación del deber jurídico del *neminem laedere*, el deber de no causar daño, siendo éste el deber fundamental y que sintetiza a los demás deberes (Vidal, 2001, p. 396).

Para los hermanos Mazeaud, defensores de la teoría unitarista, la responsabilidad civil nace de la vulneración de un deber contractual o legal previamente conocido por quien lo infringe, este deber puede ser general «*no perjudicar al prójimo*» o específico «*dar cumplimiento a los pactos contractuales*» (Mazeaud y Mazeaud, 2005).

Según los registros de la doctrina, fue Lefebvre quien postuló por primera vez la teoría de la unicidad de la responsabilidad civil e indicó que la obligación de reparar un daño nace de la ley y no del acuerdo de las partes. De esta forma, bajo el pensamiento del autor no importa si exista o no un contrato, siempre la obligación de reparar tendrá su fuente en la ley y su fundamento en el daño (Diez, 1979).

Tanto es la importancia del daño para el sustento de la teoría unitarista de la responsabilidad civil que el connotado jurista Diez (2011) llama también a la responsabilidad civil como Derecho de daños. El hecho de que la responsabilidad civil sea llamada como Derecho de Daños es porque trasborda las tipologías normativistas y se enfoca en la efectiva reparación del perjuicio producido en la víctima. Se trata de una función reparadora de la responsabilidad civil cuyo fundamento reposa en el riesgo creado y está reconocida en el artículo 1970° del Código Civil peruano de 1984.

Esta función integral o reparadora de la responsabilidad civil se antepuso con la dación del Código de 1784 aun pese a que su antecesor, el Código de 1936 “fue un cuerpo normativo subjetivo que demandaba necesariamente de la culpa para atribuir responsabilidad” (Mora et al., 2019, p. 178).

La importancia de la comentada función reparadora de la responsabilidad civil objetiva reconocida en el artículo 1970° radica en que, bajo un sistema de responsabilidad subjetiva, la víctima de un daño no puede obtener el resarcimiento del mismo si se llegase a probar la ausencia de culpa o el quebrantamiento del nexo casual. Bajo el sistema de responsabilidad objetiva, en cambio, a la víctima solo le basta acreditar que el daño padecido es producto de una actividad determinada considerada por la legislación como “peligrosa”.

Ahora bien, habiendo indicado que la finalidad última del sistema de responsabilidad civil es la reparación del daño a la víctima independientemente que este provenga de una relación contractual o extracontractual lo cual implica que la responsabilidad civil es única desde una visión estructural y reparadora del daño, resulta necesario indicar que la responsabilidad civil es binaria y se clasifica en contractual y extracontractual.

La responsabilidad contractual es aquella que se genera por el incumplimiento de las obligaciones, es decir por la inexecución, ejecución tardía o defectuosa de un deber previamente estipulado en un contrato. De manera que estamos frente una responsabilidad civil contractual cuando i) entre las partes existe un vínculo contractual de por medio y ii) que el daño producido sea producto del incumplimiento o incumplimientos defectuoso de dicho contrato.

En el ordenamiento nacional, la responsabilidad contractual por inexecución de las obligaciones se encuentra normada en el artículo 1321 del Código Civil que impone el deber

de indemnizar al sujeto que no ejecuta sus obligaciones por dolo, culpa inexcusable o culpa leve. Indica el citado artículo que el resarcimiento por la inejecución de las obligaciones o por su cumplimiento parcial, tardío o defectuoso, comprende el daño emergente y el lucro cesante siempre que estos sean una consecuencia inmediata y directa de la inejecución.

La responsabilidad extracontractual por su parte, se funda en la verificación de un daño injusto que, de concurrir ciertos requisitos, el derecho impone el deber de resarcir el daño al agente que lo provocó. De manera que, estamos a un tipo de responsabilidad extracontractual cuando, independientemente de las relaciones de las partes, el daño es producido por la vulneración de deberes generales de conducto o de la regla de no causar daño a otro.

En el ordenamiento nacional la responsabilidad extracontractual se encuentra recogida en los artículos 1969 y 1970 del Código Civil. El 1969 impone el deber de indemnizar a aquel que por dolo o culpa causa un daño a otro, mientras que el 1970 impone el deber de indemnizar a aquel que mediante un bien riesgoso o peligroso o por el ejercicio de una actividad riesgosa o peligrosa causa un daño a otro. En el supuesto del artículo 1969 el criterio de imputación es subjetivo (culpa leve, culpa grave o dolo), mientras que en el caso del 1970 el criterio de imputación es objetivo (riesgo creado).

Por lo demás en ambos supuestos de responsabilidad los elementos requeridos para su configuración son básicamente los mismos – claro que cada uno tiene sus salvedades y/o particularidades – conforme será analizado luego de especificar algunas diferenciaciones establecidas por la Corte Suprema:

Se debe destacar previamente que la diferencia esencial entre los distintos aspectos de la responsabilidad civil contractual y la extracontractual o aquiliana, radica en el

primer caso, que el daño es consecuencia del incumplimiento de una obligación previamente pactada, y en el segundo caso es consecuencia del deber jurídico genérico de no causar daños a los demás; por lo que, la responsabilidad civil contractual presupone el incumplimiento de una obligación nacida del contrato; por ende, se configura cuando concurren los siguientes presupuestos: a) debe existir un contrato, b) un contrato válido, c) del cual nació la obligación incumplida, y d) incumplida por un contratante en perjuicio de otro contratante (Casación N°759-2010-Huánuco, FJ. 9).

Puesta esta diferenciación pasamos a detallar los presupuestos requeridos para que se configure el deber de reparar: la antijuricidad, el daño, el nexo causal y los criterios de imputación o también conocidos como factores de atribución. A continuación, se detallan los cuatro elementos de la responsabilidad civil conforme se destaca del tercer fundamento jurídico de la Casación 3470-2015-Lima:

La antijuricidad. – la antijuricidad es el primer elemento constitutivo de la responsabilidad civil y es entendida como aquella conducta contraria al derecho, la ley y/o el ordenamiento jurídico.

El factor de atribución. – el factor de atribución es título por el cual se imputa la responsabilidad y puede ser de dos tipos: objetivo (riesgo creado) y subjetivo (el dolo o la culpa).

El nexo causal. – el nexo de causalidad o relación de causalidad es la vinculación entre el daño producido y el hecho que lo produjo, se trata de una relación causa-efecto entre la conducta dañosa y el daño mismo.

El daño. – lesión al interés protegido por el ordenamiento cuyo contenido puede ser de naturaleza patrimonial (daño emergente y lucro cesante) y extrapatrimonial (daño moral, daño a la persona y daño al proyecto de vida).

Como puede apreciar el atento lector, en la responsabilidad contractual el criterio de imputación es siempre subjetivo, mientras que en la responsabilidad extracontractual puede aplicarse tanto el factor de atribución objetivo como el subjetivo. En el caso del ordenamiento nacional, son varios los supuestos en los que puede configurarse la responsabilidad objetiva: la responsabilidad por riesgo, la responsabilidad del principal por los hechos del dependiente, la responsabilidad del representante sobre el incapaz, la responsabilidad causada por el daño del animal.

Para los fines de la presente investigación importa específicamente profundizar en la responsabilidad objetiva por el riesgo creado, para lo cual, es preciso indicar que antiguamente para que se configure el deber de indemnizar determinado daño, era estrictamente necesario que se comprobase la *culpa del agente* que lo provocó. Así, antes de la llegada de la responsabilidad por riesgo, la culpa era el único sustento de la responsabilidad civil por cuanto existía un principio que rezaba que “*no existe responsabilidad sin culpa*” el cual rigió desde la *lex aquilia* (Diez, 1999).

Sin embargo, con el devenir del sistema capitalista de mercado y el influjo de las relaciones contractuales a gran escala que trajeron consigo una serie de actividades productivas que requerían de grandes maquinarias y procesamientos riesgosos, el sistema de responsabilidad basado en la culpa quedó insuficiente por tanto se empezó a producir una gran cantidad de daños que no encajaban dentro del análisis estructural de la culpa del agente.

Setién explica que la responsabilidad por riesgo permitió que a los grandes agentes del mercado se les pueda exigir hacerse cargo e indemnizar a las víctimas de actividades riesgosas o peligrosas como lo es la conducción de un vehículo motor, el manejo de maquinarias sofisticadas o de productos innovadores de consumo (2020, pp.25-27).

Diez (2011, p. 2848) postula que con la llegada de la sociedad industrial y la revolución tecnológica el criterio único de la culpa pasó a ser remplazado por la regla *pro domnato* que consistía en favorecer las indemnizaciones mediante la implantación de un régimen especial que ordenaba que los daños producto de actividades riesgosas deben ser indemnizados por quien generó dicho riesgo, sin importar si existió culpa de por medio.

La responsabilidad por riesgo se encuadra dentro del sistema de responsabilidad extracontractual cuyo factor de atribución es objetivo (prescinde del dolo y la culpa) y se fundamenta en el aforismo romano *alterum non laedere* que significa no causar daño al prójimo. Nuestro sistema de responsabilidad civil peruano recoge la responsabilidad por riesgo a través del artículo 1970° del Código Civil a cuyo tenor prescribe:

Artículo 1970.- Responsabilidad por riesgo

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.

La teoría de la responsabilidad objetiva por riesgo sostiene que quien introduce un bien o una actividad naturalmente riesgosa para las personas debe asumir las cargas que dicha actividad produce, máximo si de ellas genera rentas o ganancias lucrativas. La responsabilidad objetiva por riesgo es solidaria conforme lo dispuesto en el artículo 29° de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre N° 27181 que establecía:

Artículo 29.- De la Responsabilidad Civil

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

El fundamento para responsabilizar solidariamente al conductor, al propietario del vehículo y de ser el caso, el prestador de servicios de transporte era encontrar una solución a las víctimas cuando – como es el caso de los accidentes de transporte – no existe una relación contractual previa, o sea cuando no hay un vínculo legal entre el causante del daño y el dañado. Sobre el fundamento de la responsabilidad objetiva Cieza Mora indica que,

La incorporación del factor de atribución objetivo para los supuestos de actividades riesgosas o bienes riesgosos o peligrosos es un elemento en favor de la víctima cuando la actividad tecnológica ya se ha venido desarrollando de una manera importante que permite de alguna manera internalizar los costos de los accidentes [...] resulta mucho más favorable para el damnificado que la atribución se realice por el solo hecho de haberse realizado determinada conducta o actividad, de manera que no es liberatoria la prueba de la diligencia (Advocatus, 2019, p. 180).

De manera que con la responsabilidad objetiva reconocida en el artículo 1970° del CC se establece que ciertas actividades riesgosas o peligrosas de la vida social deben dar lugar al resarcimiento de los daños pues no se le puede trasladar la carga de los riesgos a la víctima debido a que no es ella quien creó dichos riesgos, ni los domina, ni los gobierna, ni tiene la capacidad de controlarlos o minimizarlos.

Sin embargo, pese a la existencia de sólidos fundamentos doctrinarios que sostienen el reconocimiento de la teoría del riesgo en el CC peruano y a toda la jurisprudencia que venía reafirmando el deber solidario de las entidades financieras ante los daños producidos por vehículos dados en leasing, con fecha 30 de junio de 2021 mediante la ley N° 31248 se modifica el citado artículo 29 de la LGTTT en los siguientes términos:

Artículo 29.- De la Responsabilidad Civil

La responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito causados por vehículos automotores es objetiva, de conformidad con lo establecido en el Código Civil. El

conductor, el propietario del vehículo y, de ser el caso, el prestador del servicio de transporte terrestre, son solidariamente responsables por los daños y perjuicios causados. **La regla anterior no se aplica a los propietarios que arrienden su vehículo bajo un contrato de arrendamiento financiero, siempre que hayan hecho entrega del vehículo arrendado (el subrayado es nuestro).**

La citada norma surgió luego de que la crisis económica generada por la Covid-19 trajera consigo la necesidad de fortalecer la economía y facilitar el acceso al crédito de pequeños y medianos empresarios. Con el eximente de responsabilidad civil en favor de las entidades financieras y otras medidas dispuestas en la comentada ley N°31248, el gobierno espera superar la mayor caída económica de los últimos treinta años equivalente al 11.1% (El País, 2021).

Sin embargo, pese a la loable intención legislativa en la que parece ampararse la modificatoria al artículo 29 de la LGTTT merece analizarse algunas cuestiones que al parecer no han sido atendidas con detalle antes de tornar ley una intención legislativa que data desde el 2016:

La función reparadora de la responsabilidad civil. – desde la doctrina especializada a la responsabilidad civil se le han asignado funciones entre ellas la reparadora, preventiva y punitiva. La función reparadora impide que las normas que rigen la responsabilidad civil sean interpretadas en otro sentido que no sea el resarcimiento del daño, pues para esta función no importa la punición o la prevención – porque ello es tarea del derecho penal – sino la reparación de los perjuicios ocasionados (Miguel, 2017). La función reparadora tiene mayor connotación en el ámbito de la responsabilidad extracontractual puesto que no existe vínculo legal alguno entre la víctima del perjuicio y la persona que lo ocasionó. De esta manera por la función reparadora de la responsabilidad civil las víctimas de accidentes de

tránsito pueden encontrar el resarcimiento a los perjuicios irrogados aun cuando no se exista culpa o dolo de parte del agente, sino con la sola vulneración del deber de no causar daño. Desconocer esta función de la responsabilidad civil sería desnaturalizar la institución misma y rebajarla a una simple categoría jurídica perfectamente manipulable.

El crecimiento económico no puede sobreponerse al respeto por la vida e integridad de las personas. – como es de advertirse de la lectura de la Ley N°31248 su objeto es fortalecer instrumentos alternativos y formales para que las micro, pequeñas y medianas empresas puedan tener ventajas que las ayuden a incrementar sus ventas. El legislador consideró acertado que, si los bancos no tenían el deber solidario ante los daños producidos por sus vehículos dados en leasing, el sector económico de las micro, pequeñas y medianas empresas podrían tener más facilidad para acceder a bienes de capital (vehículos) que les permita ejecutar sus actividades comerciales y salir a flote luego de la crisis producida por la pandemia. Parece ser que para el legislador dicho razonamiento pasa por sacrificar el antes reconocido derecho de las víctimas de exigirle el resarcimiento del perjuicio producido al más solvente y al que genera grandes ingresos con su actividad: la entidad financiera.

La iniciativa de eximir de responsabilidad a las entidades financieras ya había sido refutada en el 2016. – el dos de diciembre del 2016 la Comisión de Transportes y Comunicaciones recibió el proyecto de ley N°340/2016-CR a través del cual se propone la modificatoria del artículo 6 de la Ley de Arrendamiento Financiero y el artículo 29 de la LGTTT. Entre los fundamentos por los cuales esta iniciativa legislativa buscaba librar de responsabilidad objetiva frente a terceros en casos de accidentes de tránsito de vehículo dados en leasing se encuentran: i) en los contratos

financieros es la arrendataria quien realiza o a favor de quien se realiza la actividad riesgosa para satisfacer sus necesidades propias de su actividad comercial, ii) es la arrendataria quien explota el bien dado en leasing, puesto que la arrendadora solo se limita a financiarlo y cobrar una regalía, iii) el artículo 23 del Decreto Supremo N°559-84-EFC prescribe claramente que es obligación de la arrendataria contratar un seguro contra riesgos de responsabilidad frente a terceros, iv) existe falta de predictibilidad de las decisiones jurisdiccionales en cuanto los órganos de menor jerarquía exoneran de responsabilidad solidaria a las entidades financieras, mientras que los órganos superiores, contradicen esta postura e imponen indemnizaciones. Previa a su aprobación final, se solicitó la opinión de las siguientes entidades: Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Ministerio de Economía y Finanzas, Ministerio de Justicia y Derechos Humanos, Superintendencia de Banca, Seguros y AFP, Colegio de Ingenieros del Perú, Asociación de Bancos, Fundación Transitemos. Se recibieron las siguientes opiniones: El Ministerio de Economía y Finanzas concluye opinando favorablemente e indica que la propuesta evitaría que los bancos se vean desincentivados de otorgar vehículos en leasing en tanto que los costos ya no serían demasiado elevados lo que facilitaría el crecimiento económico, el Ministerio de Justicia y Derechos Humanos concluye que la iniciativa debe ser revaluada, pues la considera inviable debido a que restringe el criterio de imputación desconociendo que para la responsabilidad civil, el criterio de imputación no responde a una opción legislativa sino al acto dañoso. La Fundación Transitemos concluye de forma favorable, pero realiza apreciaciones referidas al tercero civil responsable en casos de responsabilidad penal y a la responsabilidad administrativa. Las demás entidades se abstuvieron de emitir su opinión sobre la referida propuesta. De esta manera, de haber sido aprobada dicha propuesta a la actual regulación del artículo 6° de la Ley

de Arrendamiento Financiero se le habría agregado los siguientes párrafos:

Corresponde a la arrendataria asegurar obligatoriamente los bienes materia de arrendamiento financiero contra riesgo de responsabilidad objetiva frente a terceros. Tratándose de contratos de arrendamiento financiero de vehículos automotores, el arrendatario del bien será responsable civil objetivo, así como también tercero civil responsable en procesos penales y responsable administrativo por infracciones de tránsito y transporte cuando no se identifique al conductor. Al artículo 29 de la LGTTT se le hubiese agregado el siguiente párrafo: **La responsabilidad civil por daños ocasionados con bienes se encuentran sujetos a contratos de arrendamiento financiero suscrito por una empresa supervisada por la Superintendencia de Banca Seguros y AFP, se rigen por su ley especial.** Sin embargo, como es de advertirse la propuesta no fue convertida en ley porque pretendía desconocer la naturaleza resarcitoria de la responsabilidad civil cuyo instituto no tendría sentido si se restringe su ámbito de aplicación hacia personas insolventes que no podrán efectivizar el resarcimiento de los perjuicios irrogados a la víctima y sobre todo, si se carga en ella los riesgos de una actividad peligrosa que no participa, que no originó y que no tiene ninguna injerencia en su realización o dominio.

Ahora bien, una vez visto el panorama en el que se dio la modificatoria al artículo 29 de LGTTT consideramos que resulta oportuno efectuar un análisis del tratamiento jurisprudencial que ha venido mereciendo el resarcimiento de los daños de las víctimas de accidentes de tránsito donde participan vehículos otorgados en leasing.

A continuación, se presenta un recuento de la jurisprudencia más destacada:

En la Casación N°2122-2017-Huánuco, la Corte Suprema indica que la protección a la víctima que ha padecido daños tiene connotación e interpretación constitucional pues,

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

Como se puede advertir, en este caso, la Corte utiliza un argumento constitucional para tutelar a la víctima, específicamente el principio de la dignidad humana reconocido en el artículo primero de la norma fundamental. Esta postura se ha visto replicada en otras sentencias conforme veremos a continuación –, lo cierto es que la judicatura muestra cierta tendencia hacia la constitucionalización de las reglas de la responsabilidad civil, lo cual ha conducido a que la responsabilidad civil amplíe sus horizontes y busque en la medida de lo posible la reparación integral del daño (Félix, 2018, p. 199).

La Casación N°928-2016 – Lambayeque se acogió al carácter constitucional de la responsabilidad civil al indicar que los daños a la víctima deben ser resarcidos de forma íntegra procurando el respeto por la vida y la integridad de las personas conforme lo establece la Constitución. En parecido sentido, el Tribunal Constitucional, sostuvo que el artículo 1970° del CC está impregnado de connotación constitucional pues procura la protección a la vida, salud e integridad de las personas conforme se ha reconocido en los artículos 2.1° y 7 de la Carta Magna (Expediente N°0001-2005-PI-TC).

Por otro lado, alineado a una postura reestructuradora de las instituciones civiles, la Corte Suprema emitió un pronunciamiento importante en donde se aproxima no solo a una, sino a varias funciones de la responsabilidad civil a fin de procurar no incentivar actuaciones perversas en el sistema de reparación de daños:

Si se trata de optimizar los costes de transacción y de asignar de manera más eficiente los recursos, no cabe duda que el coste secundario del accidente, esto es, la reparación de los daños ya producidos, se alcanza provocando que el arrendatario financiero obligue a su contraparte, la arrendataria, que suscriba los seguros necesarios para compensar a terceros por daños extracontractuales. Cuando ello no ocurra o no se acredite en el proceso que haya acontecido, son las intermediarias financieras las que deben soportar el riesgo respectivo (Casación N°4527-2017 - Ica).

Peralta (200) comenta esta posición de la Corte Suprema e indica que le parece la más acertada en tanto que no se puede responsabilizar a la empresa de leasing por un “hecho ajeno” por solo ser la titular del bien dañado, sin embargo, si se le puede responsabilizar como co-causante – junto con la arrendataria financiera – en los casos de que al celebrar un contrato de arrendamiento financiero entregue el vehículo sin asegurarse de que su contraparte haya contratado el seguro a todo riesgo respectivo conforme a los términos del artículo 23° del reglamento de la Ley de Leasing.

Años atrás, la Corte parecía resolver el asunto en mérito a otros fundamentos tales como el principio de especialidad, a través del cual el contrato de leasing debería regirse por su ley especial y no por las reglas generales de la responsabilidad civil, posición que fue adoptada en la Casación N°251-2011-Lambayeque donde se establece lo siguiente:

En atención al principio de especialidad, la norma aplicable para el caso sub examine es el artículo seis del Decreto Legislativo número doscientos noventa y nueve-Ley de Arrendamiento Financiero, pues se trata de una norma específica que regula el

contrato de leasing que se llevó a cabo entre el Banco de Crédito (arrendador)- pues era el propietario del vehículo que manejaba el acusado Monroy Cisneros el día de los hechos y con el que le causó la muerte de Telma Cabanillas Chugnas- y la Empresa de Alimentos Pesqueros del Pacifico Sur S.A.C. (arrendataria) –quien se encontraba en posesión del vehículo (fj.13).

No obstante, el mismo fundamento de especialidad de la norma pudo ser utilizado para atribuirle responsabilidad a las entidades financieras como se deja ver en el párrafo citado a continuación:

Aun cuando medie un Contrato de Leasing otorgado por Financiera TFC Sociedad Anónima Cerrada, no enerva su responsabilidad en los daños ocasionados, tomando en consideración el llamado Principio de Especialidad, por el que prima la ley especial, en este caso el artículo 29 de la Ley número 27181, en el que de manera clara, precisa y textual señala que tanto el conductor, el propietario del vehículo y el prestador del servicio de transportes son solidariamente responsables por los daños y perjuicios ocasionados (Casación N°1188-2011-Lima, fj. N°8).

Como puede percibir el atento lector, este principio resulta controvertido en tanto que pudo ser empleado para responsabilizar y al mismo tiempo para excluir de responsabilidad a las entidades financieras, lo cual al parecer no parece un recurso suficiente para resolver la cuestión que nos ocupa. Otro criterio utilizado por la jurisprudencia de la Corte Suprema es la inoponibilidad de los pactos de exclusión de responsabilidad conforme se deja ver en el fundamento tercero de la Casación N°3141-2006-Callao:

Tales normas están destinadas a regular este contrato, las relaciones que se dan entre las partes que lo celebran y no a regular los supuestos de responsabilidad extracontractual, ni a limitar o determinar quién resulta responsable o quién debe resarcir un evento dañoso frente a terceros ajenos a tal acto, lo que se encuentra fuera de su marco y no constituye su finalidad.

De manera que, para los magistrados autógrafos del párrafo citado, el artículo 6 del Decreto Legislativo N°299 que establece la exclusión de responsabilidad del banco solo le es aplicable a las partes que celebran el contrato de leasing, es decir, solo tiene efectos inter-partes, y no para terceros ajenos al negocio jurídicos celebrados entre estos. “Para la Corte Suprema estos pactos o cláusulas de exclusión de responsabilidad no resultan oponibles a las víctimas de un accidente de tránsito ocasionado con un bien dado en leasing” (Peralta, 2020, p. 126-127).

Según defiende Peralta (2020) esta es la posición predominante que se ha impuesto cuando se trata de resolver temas de responsabilidad de las empresas de leasing, indica además el citado autor que, esta posición ha sido defendida por connotados especialistas en la materia como el profesor Beltrán Pacheco y Medica Cabrejos. Ahora bien, si se analiza el artículo 1363° del CC se puede advertir que la posición de los citados especialistas tiene asidero legal en tanto dicho artículo prescribe que “los contratos solo producen efectos entre las partes que los otorgan y sus herederos”.

Otro criterio citado por la Corte Suprema en la Casación N°3622-2000-Lima funda su argumento en la función resarcitoria de la responsabilidad civil e indica la Sala que existe una tendencia moderna que considera que la responsabilidad extracontractual “tiene como fin primordial la reparación a la víctima por el daño sufrido con el efectivo resarcimiento, el que se haya garantizado de una menor manera con la existencia de más responsables, la que necesariamente siempre deberá estar justificada (fj. n°6).

Como puede notarse, este criterio es similar al que fue adoptado en la Casación N°2122-2017-Huánuco la cual funda su argumento en el respeto constitucional por la vida, la dignidad y la salud de las personas, atribuyéndole una función reparadora e integral a las

reglas de la responsabilidad civil e interpretando los casos desde una postura pro-víctima donde los principios y valores constitucionales deben respetarse aun en las relaciones privadas de los particulares.

Ahora bien, antes de pasar a analizar la responsabilidad civil de las entidades financieras en los países de Argentina, Chile, Colombia, Ecuador y Brasil, consideramos oportuno comentar la cita jurisprudencial de la Casación N°4527-2017. Se indica en la referida Casación que en los casos en los que el arrendador financiero no obligue a la arrendataria a asegurar el vehículo antes de otorgárselo, está (el arrendador) asumirá la responsabilidad – obviamente solidaria – por los daños ocurridos a terceros.

Esta decisión jurisprudencial toca un punto clave para la resolución de los daños a terceros provocados por vehículos dados en leasing y es precisamente la contratación de una póliza de seguro que diluya los riesgos económicos en la sociedad. En estos casos, a decir de Peralta (2020) los costos siempre serán asumidos por el arrendatario debido a que es él quien despliega la actividad riesgosa en los agentes sociales. La labor de la empresa de leasing será exigir que este contrate el seguro requerido, no el simple SOAT, pues su cobertura resulta insuficiente, sino un seguro a todo riesgo a fin de evitar que la víctima pueda obtener el resarcimiento debido sin acudir al Poder Judicial.

Para Mesinas, quien debería asumir el costo de las primas es la empresa de leasing ya que ello será su escudo ante la posibilidad de responder objetivamente por los daños frente a terceros, no obstante – refiere el indicado autor – estos costos siempre son trasladados al arrendatario a través de las primas mensuales a pagar (Citando en Espinoza, 201, p. 1011).

Lo indicado por Mesinas parece conveniente ya que la víctima podrá obtener el efectivo resarcimiento de los perjuicios acaecidos en su contra ya sea cobrando la póliza de

seguro (siempre que sea a todo riesgo) o cobrándole a la entidad financiera en casos de no haber previsto que antes de la entrega del vehículo, el arrendatario haya contratado la cobertura de seguro por riesgo frente a terceros.

Percíbese entonces que no se trata de que la empresa de leasing sea responsable por el solo hecho de ser propietaria del bien, sino por incurrir en culpa al no exigir la contratación de un seguro, aun estando en las facultades de hacerlo conforme a los términos del artículo 6° de la Ley de leasing. Lo anterior resulta importante pues solo con la contratación de un seguro a todo riesgo la víctima puede ver efectivo su derecho resarcitorio sin la necesidad de acudir al Poder Judicial en busca de dicho reconocimiento.

Lo cierto es que, muchas veces, las entidades financieras no condicionan el otorgamiento del vehículo a la contratación de dicho seguro y los arrendatarios circulan con SOAT que cubre montos indemnizatorios mínimos incapaces de resarcir daños de gran magnitud como es el caso de la vida, la salud, la integridad y/o el proyecto de vida de las personas. Además de ello, aun cuando el artículo 23° del reglamento de la ley de leasing indique que es obligación de la arrendataria contratar un seguro de riesgo frente a terceros, en la práctica ello no se materializa debido a que el seguro a todo riesgo es reemplazado por el SOAT y las entidades bancarias no condicionan la celebración del contrato de leasing a la adquisición del seguro a todo riesgo.

Para profundizar en el análisis de la responsabilidad civil de las entidades financieras, pasamos a analizar el derecho comparado a fin de tener una visión más amplia de como se viene regulando la problemática del resarcimiento de los daños en supuestos donde participen vehículos dados en leasing. Así, en el artículo 1243° del Código Civil y Comercial

de Argentina se regula que “la responsabilidad objetiva emergente del artículo 1557 recae exclusivamente sobre el tomador o guardián de las cosas dadas en leasing”.

En el ordenamiento chileno en cambio, no existe regulación específica sobre el contrato de leasing financiero, así como tampoco existe regulación sobre la responsabilidad de las entidades financieras en casos de accidentes de tránsito. Por lo general en Chile el leasing se rige por las reglas del arrendamiento con opción de compra preferida (Corral, 2013, p. 120-122). De tal forma que, el leasing financiero no tiene aún reconocimiento tipificado en el ordenamiento chileno, sin embargo, ello no significa que no sea practicado a través de las normas del arrendamiento con opción de compra.

En Colombia en cambio, el leasing encuentra reconocimiento típico en el Decreto 913 de 1993 donde se establecen lineamientos para su aplicación, pero no se regulan cuestiones específicas como la responsabilidad extracontractual ante daños. Sobre este punto Duran indica que:

[...] el Código Civil en su título XXXIV artículos 2341 a 2360 tratan y definen la responsabilidad común por los delitos y las culpas, y es con fundamento en dicha normatividad que vinculan a las compañías de leasing como terceros civilmente responsables de los daños y perjuicios que puedan causar los bienes entregados en arrendamiento.

Explica además el autor que en la práctica las empresas de leasing suelen autoexcluirse del deber objetivo de reparar los daños mediante cláusulas de indemnidad oponibles a terceros que ellas mismas consignan en sus contratos. Pese a lo indicado por el autor, la jurisprudencia colombiana ha impuesto el deber solidario de las empresas de leasing bajo interpretación sistemática de las normas del Código Civil Colombiano (Durán, 2004, p. 93).

Ecuador por su parte, regula el leasing financiero mediante el Registro Oficial N°745 a cuyo tenor se ha convertido en una actividad de uso cotidiano para los emprendedores de dicho país. Existen también disposiciones de la Superintendencia de Banca y Seguros y de la Junta Bancaria que ayudaron a la consolidación de esta importante actividad comercial. Dichas instituciones se ocuparon de reglar cuestiones vinculadas a la constitución y funcionamiento de las compañías de arrendamiento financiero, pero no se establecieron reglamentaciones sobre la responsabilidad extracontractual en casos de daños, sin embargo, si se dispuso de que para estos casos las víctimas deberían estar protegidas mediante seguros a todo riesgo conforme se deja ver en el artículo 8 de la Ley General de Instituciones del Sistema Financiero:

Los bienes entregados en arrendamiento mercantil deben obligatoriamente hallarse cubiertos por un seguro contra todo riesgo, a cargo del arrendatario. Se especificará en el contrato de arrendamiento la cobertura del seguro, que garantizará de la mejor forma los intereses de las partes. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 7 del Decreto 3121, en caso de incumplimiento por parte del arrendatario en el pago de las primas del contrato de seguro o de la obligación de renovar inmediatamente la póliza al vencimiento de la misma, el arrendador tendrá derecho a solicitar la inmediata restitución de los bienes materia del contrato. El beneficiario del contrato de seguro será siempre el arrendador o la persona a quien éste designe, expresamente, en la respectiva póliza, a efecto de que en caso de siniestro pueda cobrar la indemnización correspondiente, con sujeción a la Ley.

En Brasil se presenta una situación similar a la ecuatoriana en tanto que, el leasing o arrendamiento mercantil como es llamado, se encuentra regulado en la Resolución N°2309 que contiene algunas precisiones sobre el contrato de arrendamiento mercantil mas no sobre los supuestos de responsabilidad frente a terceros en casos de accidentes de tránsito. Entre las especificaciones exigidas en dicha resolución se destaca la exigencia de un seguro en los

supuestos de i) uso indebido de bienes arrendados, ii) cobertura contra riesgos frente a terceros, iii) cargas venidas por vicios de los bienes arrendados.

A este punto de la investigación, habiendo dejado claro el panorama de la responsabilidad civil de las entidades financieras tanto en el derecho nacional como comparado desde una perspectiva doctrinaria y jurisprudencia, es preciso adentrarse en el estudio del contrato de leasing financiero. En los siguientes párrafos se abordará su conceptualización, tratamiento normativo, características y naturaleza jurídica del contrato de arrendamiento financiero en el Perú.

El leasing es un contrato de naturaleza mercantil que permite el crecimiento económico de países en vías de desarrollo. Para los países de Latinoamérica el leasing se ha presentado como una fórmula ideal para el crecimiento y la expansión empresarial (Flores, 1998). Lo que hace atractivo al leasing es la posibilidad de adquirir bienes de capital sin tener que desembolsar grandes cantidades de dinero de forma inmediata, pues gracias a esta modalidad mercantil, los empresarios pueden obtener en uso y disfrute los bienes necesarios para empezar con su actividad comercial y pagar por ello un interés.

Murcia y Riaño (2014) indican que el leasing tiene una función básicamente económica dado que permite el financiamiento de un bien a cambio del pago de cuotas periódicas que a su vencimiento habilitarán la llamada “opción de compra preferida” en favor del arrendatario. Vidal Blanco considera que el leasing,

Es el contrato mercantil en virtud del cual un empresario, cumpliendo instrucciones expresas del presunto arrendatario, compra en nombre propio determinados bienes muebles o inmuebles, para que, como propietario arrendador, los alquile al mencionado arrendatario, para que este los utilice por un periodo irrevocable a cuyo término tendrá opción de adquirir la totalidad o parte de otros bienes arrendados, por

un precio convenido previamente con el propietario arrendador, considerándose que todos los desembolsos que efectúa el futuro arrendador son por cuenta del presunto arrendatario hasta la iniciación del periodo de arrendamiento (Citado en Chaparro, p. 9).

El leasing es entonces un contrato especialmente mercantil que surgió ante las exigencias sociales de crecimiento dinámico de capital. Se trata de un fenómeno económico-mercantil que hasta el día de hoy no deja de causar cuestionamientos al Derecho especialmente en el ámbito de la responsabilidad civil.

Entre las características que presenta el contrato de leasing se destaca su aporte al crecimiento empresarial debido a que facilita que los emprendedores puedan obtener bienes de capital de manera fácil sin tener que efectuar grandes desembolsos de dinero. Además de esto, la celebración del contrato de leasing permite acceder a importantes beneficios tributarios, depreciación de los bienes arrendados y deducciones en los costos operativos del contrato (Meza, 2014).

Es preciso indicar que en un contrato de leasing intervienen básicamente tres personas: i) el arrendador o locadora, ii) el arrendatario (persona natural o jurídica) y de forma indirecta el proveedor del vehículo. Además de esto, toda empresa que quiera operar bajo la modalidad de leasing deberá obtener la autorización de la Superintendencia de Banca y Seguros.

De lo referido hasta aquí, siguiendo los estudios de Moreno (2012, p. 31-32) puede sostenerse que el leasing tiene las siguientes características:

- Es un contrato típico debido a que, a diferencia de otros ordenamientos, el leasing se encuentra regulado por el Decreto Legislativo N°2999 y su Reglamento Decreto Supremo N°559/84.

- Es un contrato principal dado que su validez no está sujeta a la celebración de ningún otro contrato.
- Es un contrato consensuado en razón a que requiere del consentimiento de las partes. Además, según conforme al artículo 8° de Ley de Arrendamiento Financiero las partes deben elevar a escritura pública el contrato celebrado.
- Es un contrato oneroso debido a que ambas partes buscan una prestación de contenido patrimonial de la otra.
- Es un contrato de duración debido a que su ejecución se prolonga en el tiempo, ya que el arrendatario debe pagar las cuotas de forma continua y periódica.
- Es un contrato de financiamiento muy diferente a la figura del crédito, pues a través del leasing se obtienen bienes muebles o inmuebles de forma directa a costa de un pago periódico que puede ajustarse a la economía del empresario

Vistas las características del contrato de leasing es oportuno abordar su naturaleza jurídica, que como ya habrá podido ser advertida por el atento lector, es estrictamente mercantil – financiera. Ya desde sus orígenes el leasing se presentó como un contrato de financiamiento que permitía la obtención de activos productivos a bajo costo (Murcia y Riaño, 2014). De manera que la naturaleza del leasing es financiera y no crediticia porque el objeto del crédito es el dinero, las divisas y unidades de cuenta, mientras que al leasing le importan los activos de producción, además cualquier persona con capacidad de asumir derechos y obligaciones puede otorgar créditos, mientras que el leasing requiere autorización por entidades especializadas y versa sobre bienes no fungibles.

Merece indicar que el artículo 1677° del CC prescribe que el arrendamiento financiero “[...] se rige por su legislación especial y, supletoriamente, por el presente título (Título VI – Arrendamiento – de la sección segunda – Contratos Nominados – del libro VII

– Fuentes de las obligaciones) y los artículos 1419 a 1425, en cuanto sean aplicables”. Este reconocimiento que el propio CC le concede al contrato de leasing lo torna un contrato de naturaleza netamente mercantil máxime si se considera que – a diferencia del crédito – el arrendatario tiene la opción de compra preferida lo cual reafirma su connotación netamente financista.

Ahora bien, en lo que atañe a la justificación del presente estudio, esta se justifica en cuanto la reciente innovación legislativa contemplada en la Ley N°31248 deja en situación de indefensión a las víctimas de accidentes de tránsito provocados por vehículos en leasing debido a que se les limita su derecho resarcitorio al no poder exigir de las entidades financieras (dueños de los vehículos) la responsabilidad solidaria por los daños que pudieran producirse.

Además de esto, la modificatoria al artículo 29° de la ley General de Transporte y Tránsito Terrestre contradice toda una línea jurisprudencial de la Corte Suprema que venía reafirmando el derecho de la víctima de acudir al juzgado en busca del resarcimiento efectivo de los perjuicios producidos, para lo cual le facultaba a cobrarle solidariamente tanto al arrendatario financiero, al arrendador y al prestador de servicios de transporte.

En ese sentido, con el desarrollo del presente trabajo se pretende contribuir a la correcta aplicación de la responsabilidad objetiva por riesgo creado, cuyo fin es la reparación integral de los perjuicios en respeto de la integridad y la vida humana como fin último del Estado donde el crecimiento económico no puede darse a costa de dejar en desamparo a las víctimas de posibles accidentes de tránsito quienes ante la insolvencia de los únicos llamados a resarcir el perjuicio, no pueden ver reparado su derecho indemnizatorio.

Asimismo, es preciso indicar que el trabajo se adecua a la línea de investigación denominada “Salud pública y poblaciones vulnerables” cuya sub línea corresponde a la “Sociedad Conflicto y Tutela Jurisdiccional” aprobada por la Resolución Rectoral N° 029-2020-UPN-SAC de la Universidad Privada del Norte.

CAPÍTULO II. MÉTODO

En cuanto al enfoque de estudio:

Mixto. – según informa Hernández et al., (2014) la investigación mixta combina los enfoques cualitativos y cuantitativos de forma holística de modo que se pueda recurrir a técnicas e instrumentos estadísticos y no estadísticos en el proceso de recolección de datos. Otero (2018) por su parte, postula que la investigación mixta implica una recolección, análisis e interpretación de datos de naturaleza cualitativa y cuantitativa donde el investigador a través de un proceso sistémico, empírico y crítico emplea la subjetividad de la investigación cualitativa y la objetividad de la investigación cuantitativa para dar respuesta a un problema concreto. De esta forma, el empleo del método mixto permitió la recolección de datos a través de la encuesta cuyos resultados fueron procesados en estadística SPSS descriptiva, así como también por medio de las fichas de análisis documental aplicada a la jurisprudencia, las normas y el derecho comparado.

El tipo de estudio fue elegido según los siguientes criterios:

Según el conocimiento perseguido:

- **Investigación básica.** – la investigación básica es aquella que no persigue fines prácticos inmediatos, sino que busca profundizar en una problemática social a fin de sentar las bases teóricas que posteriormente podrán sustentar un estudio aplicado (Vasilachis, 1998). El empleo del tipo básico permitió incrementar el conocimiento de los principios y fundamentos aplicables a la teoría del riesgo en supuestos de accidentes de tránsito de vehículos dados en leasing.

Según la recolección de datos:

- **Investigación retrospectiva.** – Alhucema et al, (2012, p. 178-179) indican que la investigación de tipo retrospectiva se caracteriza porque el fenómeno a abordar ya aconteció al momento de haberse planificado el estudio, de esta forma, se está ante un estudio retrospectivo cuando se observa un problema que ya viene sucediendo tiempo atrás y/o que por algún factor determinado vuelve a tornarse relevante para la ciencia que lo aborda. En ese sentido, con fecha 30 de junio del 2021 mediante la ley N°31248 se modificó el artículo 29° de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre lo cual denota el carácter retrospectivo de la presente investigación.

Según el número de mediciones en un determinado tiempo:

- **Investigación transversal.** – según Hernández et al., (2014) el tipo de investigación trasversal es un tipo de investigación de carácter no experimental a cuyo tenor se permite recolectar datos en un momento determinado, es decir en un tiempo único a fin de describir la incidencia y/o interrelación entre dos o más variables de estudio. En este sentido, la investigación pudo recabar datos de fuentes directas e indirectas tanto de los expertos encuestados como del análisis documental en un solo lapso de tiempo determinado cuyo periodo comprendió de agosto a diciembre de 2021.

Según la intervención del investigador:

- **Observacional.** – el estudio de tipo observacional necesariamente requiere de la medición estadística de variables o de una sola variable en tanto que la labor del

investigador es adoptar el sistema de medida más adecuado sin entrar en la manipulación de la conducta, pero sí, controlando la intromisión de variables extrañas (Anguera et al., 2020, p. 50-51). Gracias al tipo observacional se pudo cuantificar las respuestas de los encuestados en el programa SPSS y presentar dichas respuestas a modo de resultados en tablas y gráficos.

El diseño de investigación seleccionado fue el explicativo conforme se detalla a continuación:

Diseño explicativo. – para Hernández et al., (2014) la investigación explicativa no se agota en la descripción de variables, sino que se orienta a encontrar las causas del problema a través de la comprobación de hipótesis, su última finalidad es demostrar la relación de dependencia o causalidad entre las variables de estudio o al menos su grado de relación existente. De esta forma, la presente investigación demostró la relación causa efecto entre el daño sufrido por las víctimas de accidentes de tránsito de vehículos dados en leasing y la responsabilidad solidaria por riesgo de las entidades financieras, que aun pese a la modificatoria al artículo 29 de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, sigue siendo reconocida en el artículo 1970 del CC.

La población de estudio, según Otzen y Manterola (2017) está conformada por un conjunto de elementos, personas u objetos de carácter finito o infinito con características similares a las cuales se les pueden hacer extensivas las conclusiones arribadas en una investigación. Considerando ello, la población del presente trabajo estuvo compuesta por 30 profesionales del derecho expertos en materia civil y procesal civil entre abogados, docentes, magistrados y operadores jurídicos en general del departamento de Cajamarca y La Libertad.

El muestreo aplicado en la presente investigación se detalla a continuación:

Según Arias (2006, p. 83) el muestreo “es un proceso en el que se conoce la probabilidad que tiene cada elemento de integrar la muestra”. Es decir, el muestreo no es más que el método empleado por el investigador para la determinación de la muestra. Entre los tipos de muestreo se encuentran el probabilístico, que hace uso de la estadística para la obtención de la muestra y el no probabilístico, que prescinde de esta fórmula para su finalidad. Para la presente investigación se empleó el *muestreo no probabilístico en su variante de conveniencia*, cuyos criterios aplicados son la accesibilidad y disponibilidad de los sujetos con las investigadoras (Otzen y Manterola, 2017). Es importante considerar además que los expertos seleccionados para integrar la muestra radican tanto en la ciudad de Trujillo como en Cajamarca.

En lo que respecta a la muestra y los criterios de inclusión se trabajó conforme se detalla a continuación:

La muestra es una parte representativa de la población, específicamente se trata de un conjunto de elementos que representan la totalidad de la población cuya fracción puede ser estudiada en una investigación (Hernández et al., 2014). Considerando los párrafos anteriores, la muestra estuvo compuesta por 15 profesionales del derecho civil y procesal civil a nivel de las ciudades de Trujillo y Cajamarca quienes participaron respondiendo a la encuesta de manera libre y deliberada según su criterio y experiencia profesional.

Considerando ello, los criterios de inclusión utilizados para la identificación de la muestra fueron: i) tener estudios especializados en materia civil, procesal civil o afines, ii) contar con más de cuatro (4) años de experiencia sea como abogados, magistrados, operadores o docentes, y iv) disponibilidad y/o accesibilidad para contribuir con el desarrollo de la investigación.

Tabla 1

Criterios de inclusión de la muestra de estudio

Criterio de inclusión	% de la muestra
Estudios especializados en civil, procesal civil y afines	100% (entre civil y procesal civil, comercial, Constitucional y otros)
Cuatro años o más de experiencia	100%
Disponibilidad y/o accesibilidad para contribuir con el desarrollo de la investigación	100%

Nota: los datos fueron tomados de la encuesta aplicada a los profesionales del derecho.

Sobre las técnicas de estudio, estas son entendidas como un conjunto de métodos que permiten al investigador recabar la información requerida para alcanzar sus objetivos propuestos, se trata de un conjunto de procedimientos ordenados, concatenados y sistemáticos que facilitan la recolecta de datos pertinentes a un estudio (Vasilachis, 1998).

Para el presente trabajo se utilizó como técnica al cuestionario (observacional – indirecto) que permitió recabar la experiencia de profesionales expertos a efectos de procesar sus respuestas en estadística aplicada SPSS. Asimismo, se empleó el análisis documental el cual fue aplicado a la doctrina, la jurisprudencia y la normatividad revisada.

Los instrumentos de la investigación según el autor Arias (2016) comprenden aquel conjunto de herramientas que el investigador dispone para acercarse al fenómeno abordado y extraer de él la información requerida para los fines que persigue la investigación. Para el presente estudio se utilizó como instrumento la encuesta de respuestas múltiples, cuyos ítems fueron previamente diseñados según los indicadores de cada dimensión. Las preguntas fueron pensadas y estructuradas según cada uno de los objetivos específicos. En cuanto a la técnica de análisis documental, se aplicó como instrumento la ficha de análisis documental cuyo objeto de estudio fue la jurisprudencia nacional referida al tema.

La validez del instrumento fue dada mediante la aprobación de la asesora de la presente investigación, mientras que la confiabilidad se verificó por medio de la estadística SPSS versión 26 de 0.8 a 1.

El procesamiento de recolección de datos de una investigación da cuenta de aquel proceso seguido por el investigador para hacerse de la información objetiva y verificable que le servirá para su análisis e interpretación (Hernández et al., 2014). En el presente estudio para la recolección de datos primero fue necesario operacionalizar las variables a fin de poder obtener las dimensiones e indicadores pertinentes que guiaron la construcción de las preguntas elaboradas en la encuesta. Fueron pensadas aproximadamente dos preguntas por cada indicador cuyo contenido se vincula directamente con cada uno de los objetivos específicos planteados. Así, efectuada esta operacionalización se procedió a aplicar la encuesta y la ficha de análisis documental a efectos de poder sistematizar toda la información recabada y distribuirla tanto en el marco teórico como en el capítulo de resultados.

Los datos fueron procesados e interpretados en tablas y gráficos conforme a la estadística SPSS versión 26. El tipo de estadística aplicada fue la estadística SPSS versión 26. En cuanto a las consideraciones éticas, se siguieron con rigurosidad las normas de citado APA séptima edición, así como los parámetros y lineamientos establecidos por la Universidad Privada del Norte en lo relativo al tratamiento de datos personales, consentimiento informado y procedimiento de rigor científico.

CAPÍTULO III. RESULTADOS

En el presente capítulo se presentan los resultados obtenidos de la aplicación de la encuesta a los 15 profesionales de derecho quienes según sus conocimientos especializados accedieron a contribuir con los fines de la presente investigación. Asimismo, para el objetivo específico N°2 además de los resultados representados en tablas y gráficos, se trabajó con el análisis documentario para detallar la experiencia comparada en los ordenamientos de Argentina, Ecuador, Brasil, Colombia y Chile. Finalmente, es preciso indicar que las preguntas del cuestionario fueron desarrolladas según su contribución y/o aporte a cada uno de los objetivos específicos propuestos conforme se detalla a continuación:

- Resultados en base al objetivo específico N°1 relativo a analizar si la responsabilidad objetiva por el riesgo creado alcanza a las entidades financieras según la jurisprudencia y la doctrina especializada.

Tabla 1

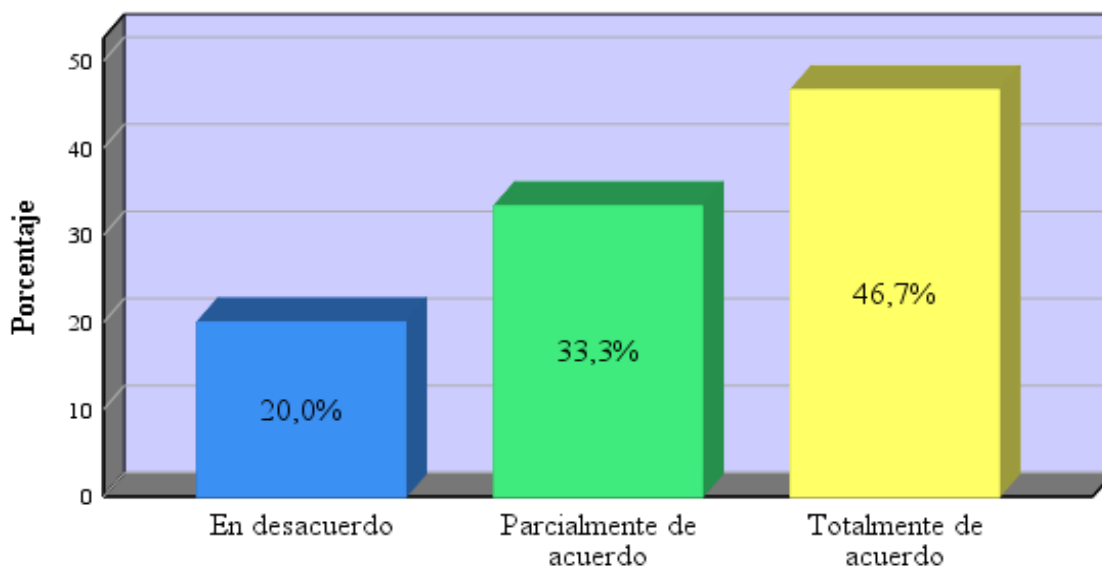
Responsabilidad solidaria de las entidades financieras frente al artículo 1970° del Código Civil

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido En desacuerdo	3	20,0	20,0	20,0
Parcialmente de acuerdo	5	33,3	33,3	53,3
Totalmente de acuerdo	7	46,7	46,7	100,0
Total	15	100,0	100,0	

Nota: valores porcentuales tomados de la aplicación de encuesta.

Figura 1

Responsabilidad solidaria de las entidades financieras frente al artículo 1970° del Código Civil



Nota: la figura muestra los valores porcentuales de los encuestados.

Interpretación: se aprecia que el 46.7% (7 de 15) de encuestados manifiesta estar totalmente de acuerdo que en virtud del artículo 1970° del CC la víctima afectada por un vehículo dado en leasing puede exigir el resarcimiento solidario a la entidad financiera, mientras que el 33% (5 de 15) considera estar parciamente de acuerdo y otro 20% (3 de 15) expresa estar en desacuerdo.

Tabla 2

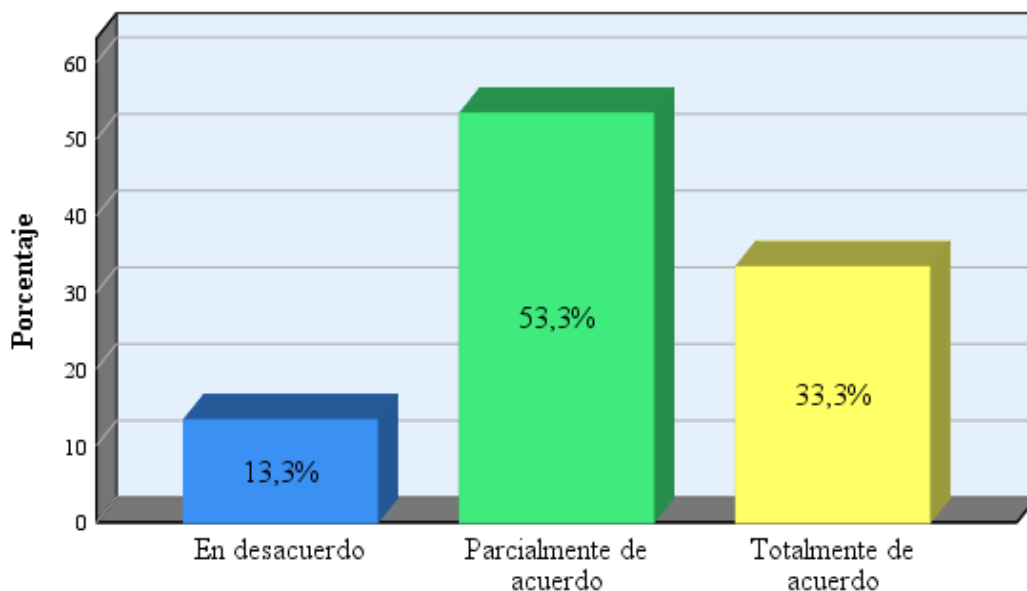
La jurisprudencia venía sosteniendo una postura uniforme respecto a la responsabilidad civil en supuestos de accidentes de tránsito

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido En desacuerdo	2	13,3	13,3	13,3
Parcialmente de acuerdo	8	53,3	53,3	66,7
Totalmente de acuerdo	5	33,3	33,3	100,0
Total	15	100,0	100,0	

Nota: valores porcentuales tomados de la aplicación de encuesta.

Figura 2

La jurisprudencia venía sosteniendo una postura uniforme respecto a la responsabilidad civil en supuestos de accidentes de tránsito



Nota: la figura muestra los valores porcentuales de los encuestados.

Interpretación: se aprecia que el 53.3% (8 de 15) de los encuestados manifiesta estar parcialmente de acuerdo que la jurisprudencia venía sosteniendo una postura uniforme respecto a la responsabilidad civil solidaria de las entidades financieras, mientras que el 33.3% (5 de 15) expresa estar totalmente de acuerdo y un 13.3% (2 de 15) refiere estar en desacuerdo.

Tabla 3

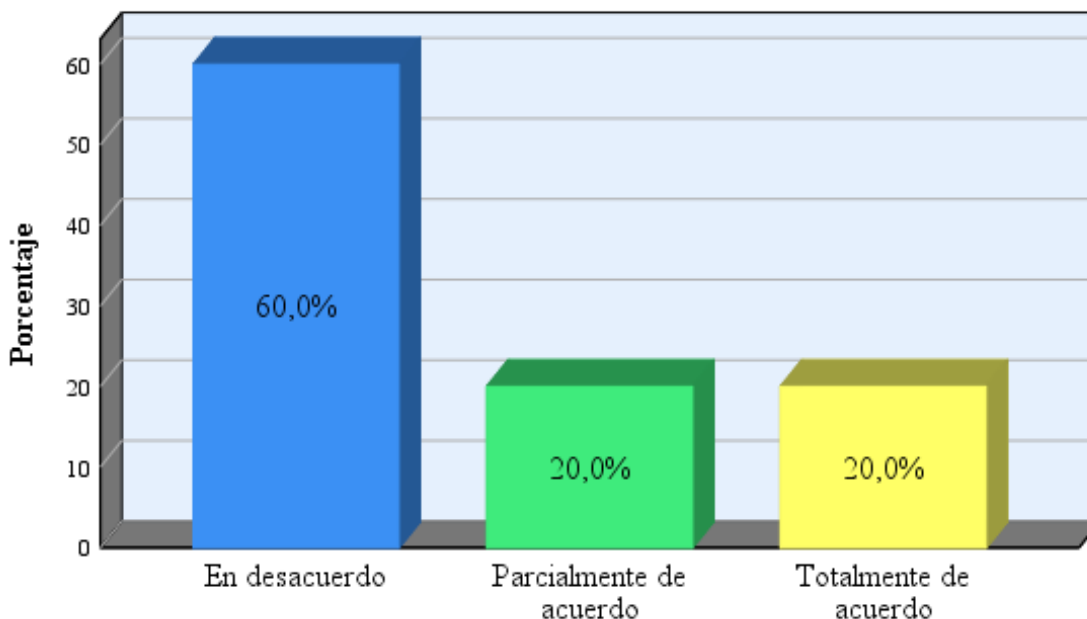
Legitimidad de la exclusión de responsabilidad solidaria de las entidades financieras

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido En desacuerdo	9	60,0	60,0	60,0
Parcialmente de acuerdo	3	20,0	20,0	80,0
Totalmente de acuerdo	3	20,0	20,0	100,0
Total	15	100,0	100,0	

Nota: valores porcentuales tomados de la aplicación de encuesta.

Figura 3

Legitimidad de la exclusión de responsabilidad solidaria de las entidades financieras



Nota: la figura muestra los valores porcentuales de los encuestados.

Interpretación: se aprecia que el 60% (9 de 15) de los encuestados considera estar en desacuerdo con que en virtud del artículo 29° de la Ley N°31248 las víctimas de daños producidos por vehículos dados en leasing no puedan exigir a las entidades financieras el resarcimiento solidario, en tanto que un 20% (3 de 15) refiere estar parcialmente de acuerdo y otro 20% (3 de 15) indica estar totalmente de acuerdo. Es preciso indicar que el artículo 29 de la referida ley incluye la reciente modificatoria a la LGTTT eximiendo del deber solidario de indemnizar a las entidades financieras que otorgan sus vehículos en leasing.

Tabla 4

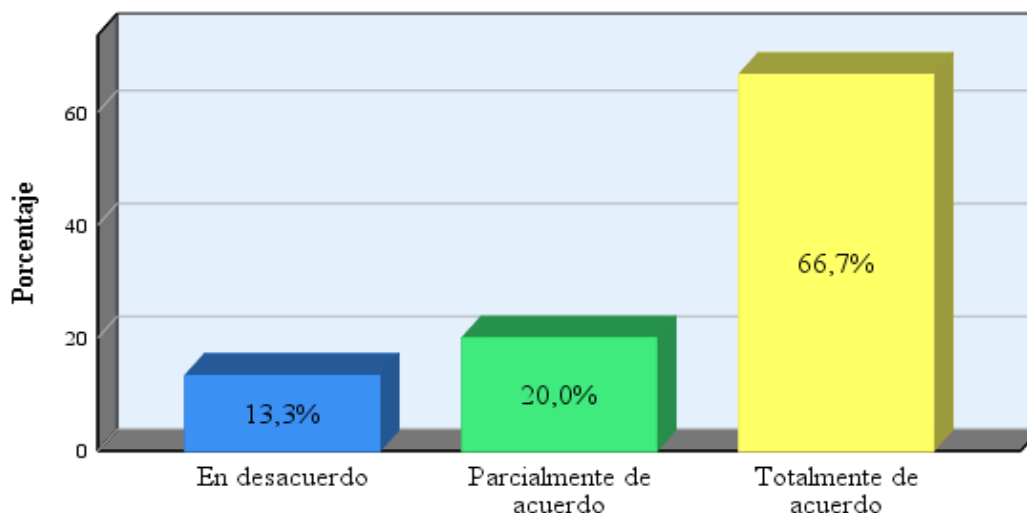
El artículo 29° de la Ley N°31248 contradice la jurisprudencia de la Corte Suprema que imponía el deber solidario de los bancos

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido En desacuerdo	2	13,3	13,3	13,3
Parcialmente de acuerdo	3	20,0	20,0	33,3
Totalmente de acuerdo	10	66,7	66,7	100,0
Total	15	100,0	100,0	

Nota: valores porcentuales tomados de la aplicación de encuesta.

Figura 4

El artículo 29° de la Ley N°31248 contradice la jurisprudencia de la Corte Suprema que imponía el deber solidario de los bancos



Nota: la figura muestra los valores porcentuales de los encuestados.

Interpretación: se aprecia que el 66.7% de los encuestados manifiestan estar totalmente de acuerdo que el artículo 29° de la Ley N°31248 contradice la línea jurisprudencial de la Corte Suprema que venía reconociendo el deber solidario de las entidades financieras ante los daños producidos por vehículos dados en leasing, un 20% (3 de 15) refiere estar parcialmente de acuerdo y otro 13.3% (2 de 15) manifiesta estar en desacuerdo.

- Resultados en base al objetivo específico N°2 relativo a determinar la responsabilidad aplicable de las entidades financieras en supuestos de daños provocados por vehículos dados en leasing en el ordenamiento nacional y comparado.

Resultados del análisis documentario:

La responsabilidad civil de las entidades financieras en el Derecho Comparado				
Argentina	Ecuador	Brasil	Colombia	Chile
En el artículo 1243° del Código Civil y	Según el artículo 8 de la Ley General de	Se ha evidenciado que el ordenamiento	En Colombia el leasing se regula por el	En el ordenamiento chileno no se ha

<p>Comercial de Argentina se regula que “la responsabilidad objetiva emergente del artículo 1557 recae exclusivamente sobre el tomador o guardián de las cosas dadas en leasing”.</p>	<p>Instituciones del Sistema Financiero establece la obligación del arrendatario de contratar la póliza de seguro a todo riesgo. Una vez entregado el bien en leasing, será responsabilidad del arrendatario pagar las primas de dicho seguro, pues de no efectuarse dichos pagos, el arrendatario se encuentra facultado a solicitar la inmediata devolución del bien arrendado.</p>	<p>brasileño no regula con especificidad la responsabilidad civil aplicable a las entidades financieras en supuestos de accidentes de tránsito. No obstante, la Resolución N°2309 contiene la exigencia de contratación de un seguro en situaciones de uso indebido de bienes arrendados, riesgos frente a terceros y cargas por vicios de bienes arrendados.</p>	<p>Decreto 913 de 1993. Esta norma no contiene una regulación específica sobre responsabilidad civil frente a terceros, pero desde una interpretación sistemática de los artículos 2341 al 2360 se puede establecer – conforme indica Durán, 2004, p. 93 – que la responsabilidad civil, riesgosa, culposa y dolosa alcanza a las entidades financieras.</p>	<p>verificado regulación específica sobre la responsabilidad civil de las entidades financieras, no obstante, la doctrina y la jurisprudencia mantienen la tendencia reparadora de esta institución.</p>
---	---	---	--	--

Interpretación: del ordenamiento comparado, se aprecia entonces una tendencia a la contratación de una póliza de seguro de riesgos frente a terceros, lo cual no significa que las empresas del sistema financieros estén exentas de responsabilidad solidaria como es el caso de Brasil, Colombia y Ecuador.

Resultados de la aplicación de la encuesta:

Tabla 5

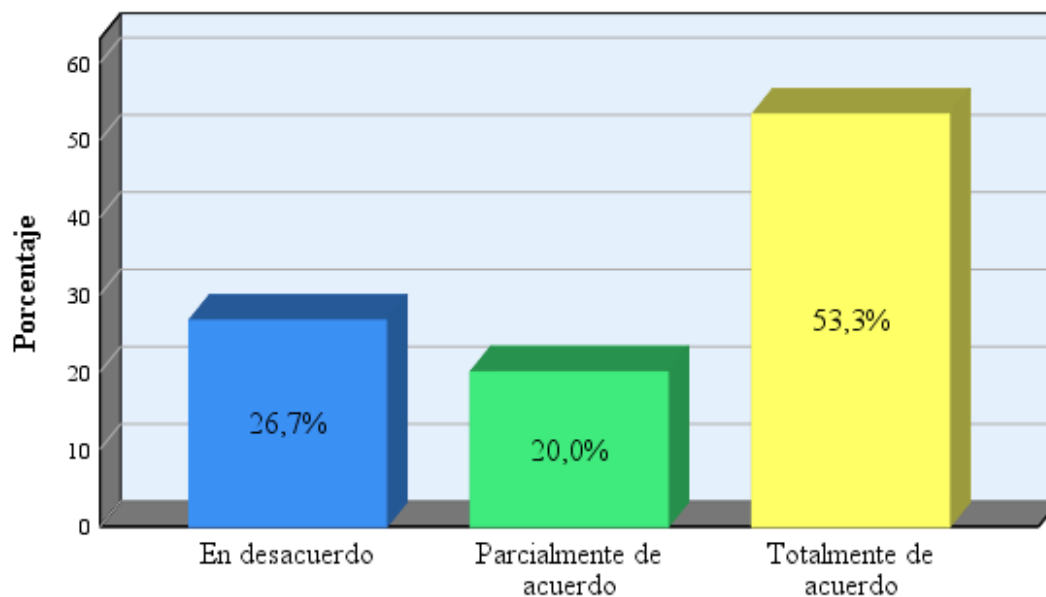
La modificatoria al artículo 29° de la LGTTT desconoce la responsabilidad por riesgo establecida en el Art. 1970° del CC

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	En desacuerdo	4	26,7	26,7	26,7
	Parcialmente de acuerdo	3	20,0	20,0	46,7
	Totalmente de acuerdo	8	53,3	53,3	100,0
Total		15	100,0	100,0	

Nota: valores porcentuales tomados de la aplicación de encuesta.

Figura 5

La modificatoria al artículo 29° de la LGTTT desconoce la responsabilidad por riesgo establecida en el Art. 1970° del CC



Nota: la figura muestra los valores porcentuales de los encuestados.

Interpretación: se aprecia que el 53.3% de los encuestados (8 de 15) expresa estar totalmente de acuerdo que la reciente modificatoria al artículo 29° de la Ley de Transporte y Tránsito desconoce la responsabilidad por riesgo establecida en el artículo 1970° del CC, mientras que un 26.7% (4 de 15) refiere estar en desacuerdo y un 20% (3 de 15) indica estar parcialmente de acuerdo

Tabla 6

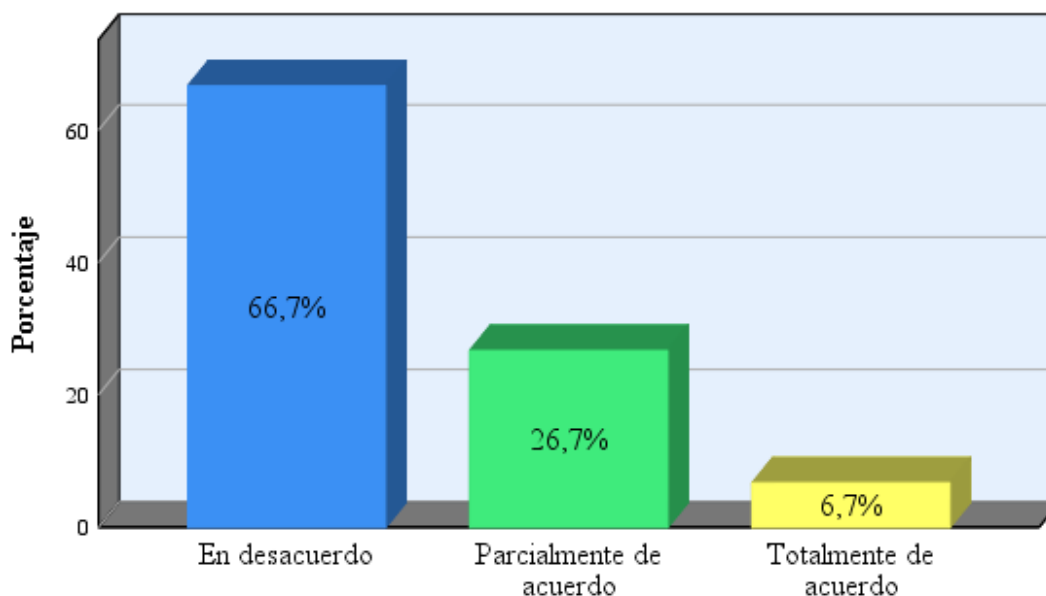
La víctima no debe asumir los riesgos de la conducción de un vehículo

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido En desacuerdo	10	66,7	66,7	66,7
Parcialmente de acuerdo	4	26,7	26,7	93,3
Totalmente de acuerdo	1	6,7	6,7	100,0
Total	15	100,0	100,0	

Nota: valores porcentuales tomados de la aplicación de encuesta.

Figura 6

La víctima no debe asumir los riesgos de la conducción de un vehículo



Nota: la figura muestra los valores porcentuales de los encuestados.

Interpretación: se aprecia que el 66.7% (10 de 15) de los encuestados manifiesta estar en desacuerdo con que sea la víctima quien asuma los riesgos de la actividad riesgosa de la conducción, mientras que otro 26.7% (4 de 15) refiere estar parcialmente de acuerdo, en tanto que un 6.7% (1 de 15) indica estar totalmente de acuerdo. Respecto de esta última votación, es preciso indicar que es la más baja que se obtenido en la encuesta.

- Resultados en base al objetivo específico N°3 relativo a identificar fundamentos jurídicos y doctrinarios capaces de desestimar la reciente modificatoria al artículo 29° de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre dispuesta en la Ley N°31248.

Tabla 7

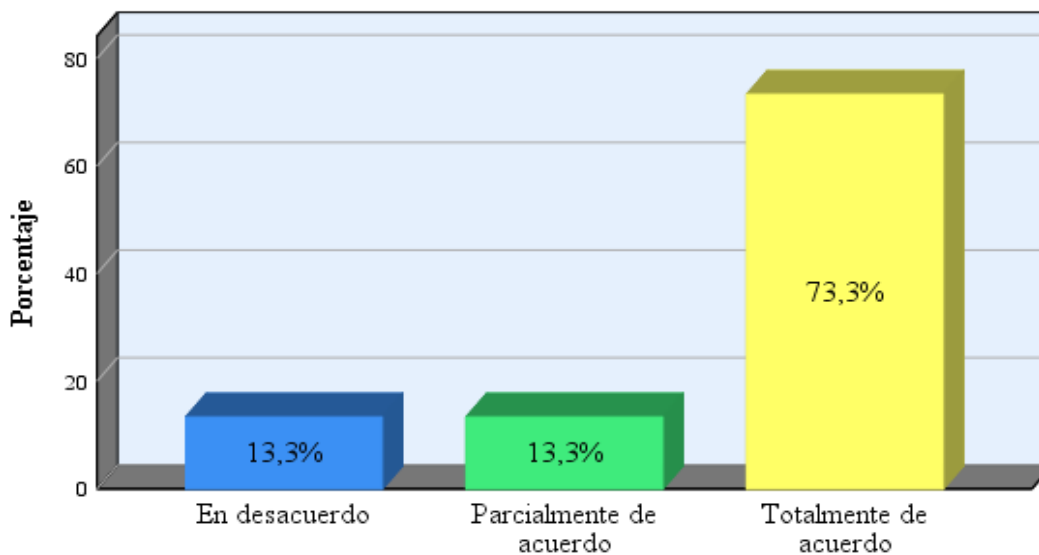
Función reparadora a la responsabilidad civil

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	En desacuerdo	2	13,3	13,3	13,3
	Parcialmente de acuerdo	2	13,3	13,3	26,7
	Totalmente de acuerdo	11	73,3	73,3	100,0
Total		15	100,0	100,0	

Nota: valores porcentuales tomados de la aplicación de encuesta.

Figura 7

Función reparadora a la responsabilidad civil



Nota: la figura muestra los valores porcentuales de los encuestados.

Interpretación: se aprecia que el 73.3% de los encuestados (11 de 15) refiere estar totalmente de acuerdo con que el fundamento de la teoría del riesgo es concederle una

función reparadora a la responsabilidad civil, mientras que un 13.3% (2 de 15) manifiesta estar parcialmente de acuerdo y otro 13.3% (2 de 15) indica estar en desacuerdo.

Tabla 8

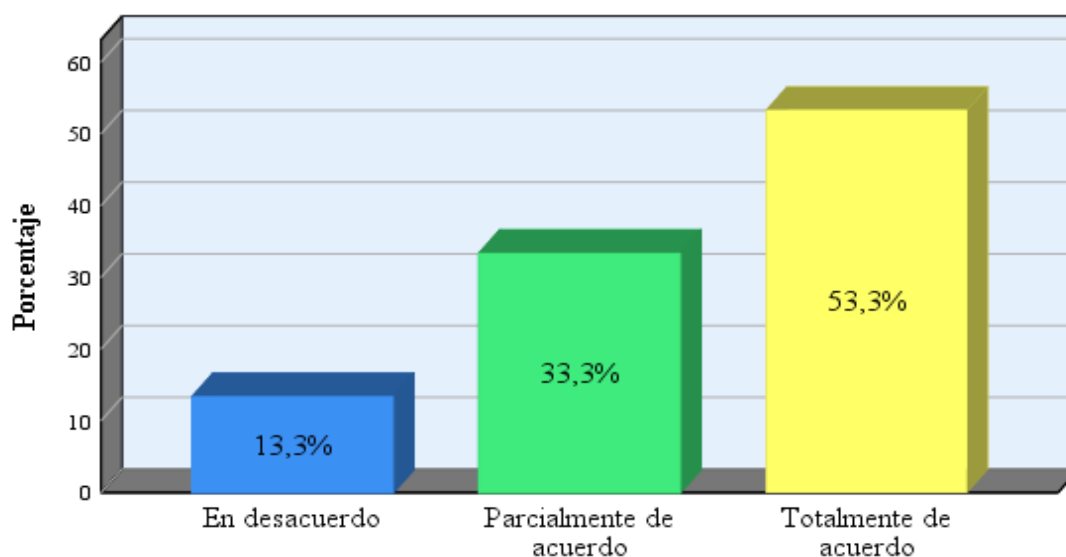
Vulneración del derecho indemnizatorio ante la insolvencia del conductor y el eximente de responsabilidad de la entidad financiera

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	En desacuerdo	2	13,3	13,3	13,3
	Parcialmente de acuerdo	5	33,3	33,3	46,7
	Totalmente de acuerdo	8	53,3	53,3	100,0
Total		15	100,0	100,0	

Nota: valores porcentuales tomados de la aplicación de encuesta.

Figura 8

Vulneración del derecho indemnizatorio ante la insolvencia del conductor y el eximente de responsabilidad de la entidad financiera



Nota: la figura muestra los valores porcentuales de los encuestados.

Interpretación: se aprecia que el 53.3% de los encuestados (8 de 15) refieren estar totalmente de acuerdo con que la la víctima puede ver vulnerado su derecho indemnizatorio ante la insolvencia del conductor y el eximente de responsabilidad civil de la entidad financiera, mientras que un 33.3% (5 de 15) considera estar parcialmente de acuerdo y otro

13.3% (2 de 15) indica estar en desacuerdo. Es oportuno considerar que muchas veces el banco no obliga al arrendador a contratar pólizas de seguro a todo riesgo antes de la entrega del bien y los vehículos dados en leasing circulan con el SOAT el cual tiene una cobertura irrisoria ante la magnitud de los daños que produce un accidente de tránsito.

Tabla 9

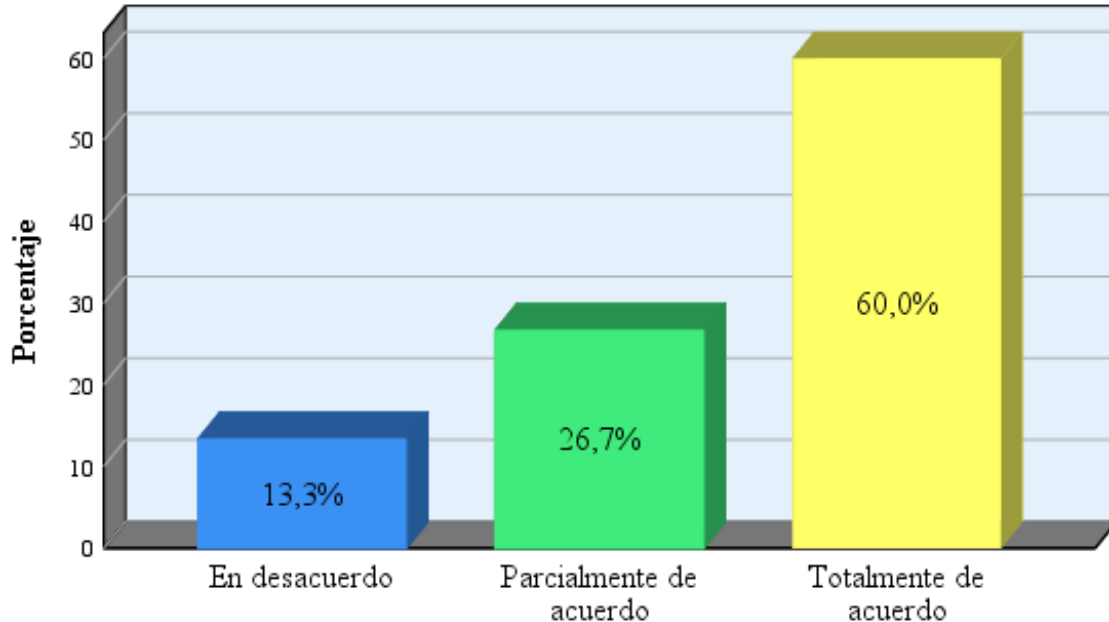
La experiencia colombiana aplicada en Perú

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido En desacuerdo	2	13,3	13,3	13,3
Parcialmente de acuerdo	4	26,7	26,7	40,0
Totalmente de acuerdo	9	60,0	60,0	100,0
Total	15	100,0	100,0	

Nota: valores porcentuales tomados de la aplicación de encuesta.

Figura 9

La experiencia colombiana aplicada en Perú



Nota. La figura muestra los valores porcentuales de los encuestados.

Interpretación: se aprecia que el 60% de los encuestados (9 de 15) manifiestan estar totalmente de acuerdo con que la experiencia colombiana respecto de la aplicación de la responsabilidad financiera de las entidades financieras puede ser replicada en el Perú, en tanto que un 26.7% (4 de 15) expresan estar parcialmente de acuerdo y un 13.3% (2 de 15)

indican estar en desacuerdo. Sobre este punto merece indicar que la experiencia comparada ha impuesto el deber de la contratación de una póliza de cobertura a todo riesgo frente a terceros, pero en los casos de que la entidad financiera no exija al arrendador la contratación de dicha póliza antes de la entrega del bien, será – automáticamente – responsable solidario por los perjuicios causados a la víctima.

CAPÍTULO IV. DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES

Antes de pasar a detallar la discusión y posteriores conclusiones del presente informe de tesis, es preciso dar cuenta de las limitaciones encontradas durante su desarrollo. Considerando que la intención legislativa de eximir de responsabilidad solidaria a las entidades financieras frente a los daños producidos en accidentes de tránsito de los vehículos dados en leasing no es actual ni ha surgido a raíz de la crisis económica generada por la pandemia como al parecer lo quiere hacer notar la exposición de motivos de Ley N°31248 (Ley que modifica el artículo 29° de la LGTTT), sino que viene desde antes del 2016 cuando por medio del Proyecto de Ley N°340/2016 respaldado en su gran mayoría por la bancada fujimorista, se intentó – bajo una fórmula similar y so pretexto de incentivar el acceso al crédito de un sector reducido de empresarios MIPYME – modificar el artículo 6° de la ley de leasing y el ahora modificado artículo 29 de la LGTTT de forma que sea el arrendatario quien responda civilmente por los daños frente a terceros, se creyó conveniente, en un primer momento, analizar los fundamentos, posiciones legales y/o doctrinarias que impidieron que dicho proyecto prospere. No obstante, pese a que se efectuó una búsqueda rotunda en internet, no se encontró más que el mencionado proyecto que contiene algunas apreciaciones resumidas de las entidades llamadas a emitir su opinión sobre la referida propuesta, no pudiéndose entonces verificar los motivos concretos por los cuales el proyecto no pudo ser transformado en ley.

Puesta esta limitación que consideramos, de haber sido superada, habría servido profundamente a los fines de la presente investigación, pues se habrían conocido los fundamentos sólidos por los cuales, en aquel tiempo, el proyecto no prosperó y las entidades financieras debieron seguir haciéndose responsable solidariamente junto con el conductor y

el prestador de servicio (tal como dictaba el ahora modificado artículo 29° de LGTTT) por los daños irrogados a las víctimas de accidentes de tránsito.

Dicho esto, a continuación, se discuten los resultados en el orden en que fueron establecidos los objetivos específicos de la presente investigación:

- Discusión de los resultados obtenidos relativos al objetivo específico n° 1

Sobre este punto los resultados encontrados en la jurisprudencia son rotundos: las entidades del sistema financiero dedicadas al otorgamiento de vehículos en leasing son responsables solidarios ante los daños que estos pudieran ocasionar al producirse un accidente de tránsito. Lo son pues, sobre la base de los siguientes fundamentos: i) por el principio de especialidad de la norma debía aplicarse el ahora modificado artículo 29 de la LGTTT antes que el artículo 6° de la ley de leasing (Casación N°1188-2011-Lima, fj. N°8), ii) el contrato de leasing solo rige para las partes que lo celebran y sus cláusulas no son extensivas a terceros ajenos a dicho contrato, tampoco están destinadas a regular supuestos de responsabilidad extracontractual frente a terceros (Pleno Jurisdiccional de La Libertad, 2016, conclusión plenaria, s/n y Casación N°3141-2006-Callao), iii) por respeto a la dignidad humana no se puede impedir que la víctima solicite la indemnización a quién introdujo el riesgo y se encuentra en mejor posición de resarcir los perjuicios causados (Casación N°2122-2017-Huánuco; Casación N°928-2016 – Lambayeque y Expediente N°0001-2005-PI-TC). Ahora bien, se advirtió que la asunción de responsabilidad solidaria de las entidades financieras encontrada en los pasajes jurisprudenciales descritos, ha sido confrontada en los estudios de Peralta (2020) pues para este autor, no se le puede responsabilizar a las entidades financieras por un “hecho ajeno” solo por ser propietarias del vehículo arrendado en leasing, sino que su deber indemnizatorio solidario reposa en entregar el bien al arrendador sin antes asegurarse y

exigirle la contratación de una póliza de seguro a todo riesgo frente a terceros. La opinión de este autor ha sido recogida en la Casación N°4527-2017 – Ica donde se establece que cuando las entidades financieras no obligan a su contraparte a contratar una póliza de seguro capaz de compensar los daños a terceros, solo en ese caso, son estas las que deberán soportar el riesgo respectivo en calidad de co-causantes del daño. Díez (1979) citando a Lefebvre indica que la responsabilidad civil no nace del contrato – tampoco su exclusión contenida en el artículo 6° de la ley de leasing – sino de la ley ante la producción de un daño. Los hermanos Mazeaud y Mazeaud (2005) postulan que el deber de reparar un perjuicio proviene de la vulneración del deber general de no dañar al prójimo. Félix apoya esta posición al indicar que el respeto por la dignidad humana ha producido que las judicaturas constitucionalicen las reglas de la responsabilidad civil ampliando sus horizontes en búsqueda de la reparación integral de daño (2018, p. 197-199). A juicio de Cieza (2018) la entidad financiera debe ser responsable fundamentalmente por la función reparadora o resarcitoria de la responsabilidad civil que se construyó precisamente para no desamparar a terceros ajenos a la actividad mercantil de leasing que genera beneficios económicos a quienes lo celebran. Ahora bien, en el plano normativo, aun pese a que la Ley N° 31248 exima de responsabilidad solidaria por el riesgo creado a las entidades financieras y limite a que la víctima pueda solicitarles la indemnización por los daños sufridos en un accidente de tránsito, se cuenta con el artículo 1970° del CC que, a diferencia de la LGTTT y la ley de leasing, es la norma llamada a regular la responsabilidad extracontractual por riesgo creado cuyo alcance, según la doctrina y la jurisprudencia mayoritaria, comprende a las entidades financieras. De igual parecer son los profesionales encuestados, pues conforme se aprecia de la figura 1, el 46.7% de ellos se encuentra totalmente de acuerdo en que el artículo 1970° habilita a que la víctima pueda solicitar a las entidades financieras el resarcimiento solidario de los daños ocasionados por los vehículos que entregan en leasing. Asimismo, el 60% manifestaron estar en desacuerdo

con la limitación contenida en el recientemente modificado artículo 29° de la LGTTT. Como se puede advertir del recuento normativo, jurisprudencial y doctrinario aquí descrito, las entidades financieras siempre intentaron excluirse de responsabilidad extracontractual objetiva bajo lo dispuesto por el artículo 6 del Decreto Legislativo N°299, no obstante, somos del parecer que un Estado Constitucional de Derecho no se puede amparar que sea la víctima quien aparte de sufrir un menoscabo a su salud o integridad personal se vea impedida de poder demandar al que introdujo el riesgo que terminó lesionando su salud, su vida o su integridad. Además de esto, el argumento de que responsabilizar a las entidades financieras constituye un desincentivo para los bancos e impide el crecimiento económico de los pequeños empresarios es falaz en tanto que se sabe estos distribuyen los costos de la póliza de seguro en las cuotas pactadas a cargo del arrendatario.

- Discusión de los resultados obtenidos relativos al objetivo específico n°2

Como se pudo dejar sentado en la discusión anterior, en el ordenamiento nacional la tendencia mayoritaria, tanto a nivel doctrinario como jurisprudencial y normativo, es la de responsabilizar objetivamente a las entidades financieras bajo lo prescrito en el ahora modificado artículo 29° de la LGTTT y el artículo 1970° del CC que consagra al riesgo como criterio de imputación objetivo. Estas son algunas de las casaciones más destacadas que imputaron responsabilidad solidaria de las entidades financieras: Casación N°2122-2017-Huánuco; Casación N°928-2016 – Lambayeque, Casación N°4527-2017 – Ica, Casación N°1188-2011-Lima. También el Pleno Jurisdiccional de La Libertad llevado a cabo en el 2016 reafirmó el derecho de la víctima a exigir el resarcimiento solidario a todos los intervinientes del contrato de leasing. De manera que, en el ordenamiento nacional, la tendencia mayoritaria era solidarizar el deber indemnizatorio entre el propietario del bien, el

arrendatario financiero y el prestador de servicios de transporte (conductor que llevó a cabo la acción dañosa). Sin embargo, existen también estudios y casaciones que defienden la exclusión de responsabilidad solidaria de las entidades financieras, principalmente, por lo dispuesto en el artículo 6° del Decreto Legislativo N° 299 - Ley de Arrendamiento Financiero. Así pues, en la Casación N°251-2011-Lambayeque, fundamento jurídico n° 13 se dispuso que, en atención al principio de especialidad, el contrato de leasing debería regirse por su ley especial y no por las reglas generales de la responsabilidad civil, lo cual implica que debe aplicarse el artículo 6° de la ley de leasing y no el modificado artículo 29 de la LGTTT. Esta postura es adoptada en los estudios de Landeras (2017) quien defiende que la llamada a indemnizar es la empresa aseguradora – habría que preguntarle a la autora que pasaría si el banco no obligó al arrendatario a contratar el seguro a todo riesgo frente a terceros y la cobertura del SOAT resulta irrisoria – conforme al principio de especialidad de la norma aplicable. Las autoras Páez y Riaño (2014) introducen una novedad al comentar que el fundamento por el cual las entidades financieras no pueden ser responsables solidarias se encuentra en que este tipo de responsabilidad se rige por los principios *culpa un vigilando* y *culpa in iligendo* lo cual no es el caso de las entidades financieras debido a que su labor se limita a financiar el vehículo y no a la custodia y cuidado del bien que ocasionó el perjuicio. Defienden además las referidas autoras colombianas que por el principio de los estatutos especiales (lo que en Perú sería el principio de especialidad) las entidades financieras solo están obligadas a lo que está estipulado en los contratos que celebran. Contraria a esta posición, se tiene la Casación N°3141-2006-Callao donde se indica que las normas del contrato de leasing no están destinadas a regular supuestos de responsabilidad extracontractual ni a limitar o determinar el responsable ante daños a terceros. De este mismo parecer son los profesionales encuestados pues de la figura 5 se aprecia que el 53.3% de ellos considera que la reciente modificatoria al artículo 29° de la LGTTT desconoce la

responsabilidad por riesgo establecida en el artículo 1970 del CC. Así también debe considerarse que el 66.7% de encuestados refiere que la víctima no debe asumir los riesgos de la conducción de un vehículo (figura 6). En el ordenamiento colombiano, tras una interpretación sistemática de los artículos 2341 a 2360 del CC se le podría atribuir el criterio del “riesgo creado” a las entidades financieras de modo que estas respondan solidariamente por los daños producidos por un vehículo arrendado en leasing. Argentina en cambio, por medio de artículo 1243° del Código Civil y Comercial ha establecido que la responsabilidad objetiva recae exclusivamente en el tomador o guardián de las cosas dadas en leasing. En los países de Brasil, Colombia y Chile se ha evidenciado una posición intermedia al verificarse que estos han optado por desplegar el riesgo en la empresa aseguradora, para cuyo caso, se exige la contratación de una cobertura a todo riesgo en favor de terceros. Merece destacar que el ordenamiento ecuatoriano faculta a que el arrendador exige la devolución del bien arrendado si la arrendataria no se encuentra al día en los pagos de la póliza de seguro. Esta posición ha sido recogida en la Casación N°4527-2017 – Ica donde se estableció que solo en los casos en los que las entidades financieras no obliguen al arrendatario a contratar la póliza de seguro frente a terceros antes de la entrega del bien, solo en esos casos deberán responder solidariamente por los perjuicios que este bien haya producido. Merece indicarse que Peralta (2020) considera que esta postura es la más acertada pues no se responsabiliza al banco por el solo hecho de ser “propietario del vehículo” sino por infringir el deber de diligencia debido al no exigir la contratación del seguro antes de la entrega del bien y con ello convertirse en co-causante del daño.

- Discusión de los resultados obtenidos relativos al objetivo específico n° 3

Llegados a este punto de la discusión, ya el atento lector debe tener conocimiento de los fundamentos jurídicos y doctrinarios capaces de desestimar y/o desarticular la reciente modificatoria al artículo 29° de la LGTTT dispuesta por la cuestionada Ley N°31248 que según su exposición de motivos busca que los empresarios MIPYME consigan tener mayor acceso al crédito para así poder salir de la crisis económica cauda por la pandemia COVID – 19. A juicio del legislador, la atribución de responsabilidad solidaria a las entidades financieras constituye un desincentivo al crédito de leasing lo cual repercute de forma negativa para este sector de empresarios. Sostienen incluso los legisladores que según datos de la ASBANC “el saldo de las operaciones de arrendamiento financiero de bancos para unidades de transporte terrestre pasó de S/. 5,189 millones en julio de 2014 a S/3,271 millones en diciembre de 2020, es decir una contracción de más de S/. 1,918 millones en los últimos 6 años, lo cual incide negativamente en el desarrollo de las MIPYME”. Este es el razonamiento base sobre el cual giran todos lo demás argumentos por los cuales se creyó conveniente impedir que la víctima de un accidente de tránsito pueda obtener el resarcimiento de los daños a cargo de las entidades financieras. Al respecto consideramos que comparar las operaciones bancarias destinadas para el leasing en el año 2014 con las del 2020, año en que la pandemia por el Coronavirus paralizó la economía y los mercados, debido a que el foco era cubrir las necesidades más básicas de salud e incluso las fábricas de vehículos dejaron de producir motores para buscar satisfacer la inmensa demanda de concentradores de oxígeno, resulta un argumento insostenible e incapaz de cambiar toda una línea jurisprudencial y doctrinaria que venían salvaguardando el derecho de las víctimas de ser indemnizadas y de no soportar los efectos colaterales del progreso económico como hoy lo ha impuesto la aquí cuestionada Ley N°31248.

CONCLUSIONES

1. Según la jurisprudencia y la doctrina especializada, la responsabilidad objetiva por el riesgo creado alcanza a las entidades financieras, en función a los siguientes argumentos: i) el contrato de leasing no está destinado para regular supuestos de responsabilidad extracontractual ni para determinar quién es responsable por riesgos frente a terceros; ii) el banco no exige al arrendador la contratación de una póliza de seguro a todo riesgo antes de hacer entrega del vehículo y al no tener dicha cobertura, el SOAT resulta insuficiente para el resarcimiento de las víctimas.
2. La responsabilidad aplicable a las entidades financieras emerge de lo dispuesto en el artículo 1970° de Código Civil a cuyo tenor el criterio de imputación es objetivo basado en el riesgo creado. Las entidades financieras entonces, deberían ser responsables solidarias de los daños que pudiera provocar sus vehículos dados en leasing, pues son ellas las que lucran con dicha actividad económica, además el hecho de no exigir al arrendatario la contratación de un seguro frente a terceros las convierte en co-autoras del daño producido sobre la víctima.
3. Los fundamentos jurídicos y doctrinarios capaces de desestimar la reciente modificatoria al artículo 29° de la LGTTT son i) la función reparadora de la responsabilidad civil cuyo objetivo es el resarcimiento del daño ; ii) En un Estado Constitucional de Derecho no se puede amparar que sea la víctima no es quien debe asumir los riesgos del crecimiento económico; iv) la reciente modificatoria al artículo 29 de la LGTTT contraviene toda una línea jurisprudencial; v) el criterio de imputación en la responsabilidad civil no responde a una opción legislativa sino al acto dañoso, es decir, es una cuestión dogmática y no política.

RECOMENDACIONES

1. Se recomienda al poder legislativo no politizar las instituciones del derecho y recordar que este actúa con independencia y autonomía aun en situaciones mediáticas, urgentes y/o controvertidas. El derecho como ciencia social debe responder a las exigencias sociales y no perder su fin último: la justicia. Por ello es que son fuentes del derecho la jurisprudencia, la costumbre y la ley, las cuales deben articularse en pro de la persona humana y no de un grupo particular y/o específico.
2. Se recomienda a las entidades financieras no hacer la entrega del vehículo solicitado en leasing si es que el arrendatario financiero no ha hecho efectiva la contratación de una póliza de seguro a todo riesgo frente a terceros, además, se recomienda verificar que este se mantenga al día en el pago de las primas mensuales a fin de procurar no dejar en indefensión a las víctimas de accidentes de tránsito.
3. Se recomienda a la Corte Suprema analizar a profundidad la modificatoria al artículo 29° de la LGTTT, máxime si se considera que no se impone al banco el deber de exigir al arrendatario la contratación de un seguro a todo riesgo frente a terceros, lo cual deja en indefensión a los terceros quienes podrían sufrir daños personales irreparables y ver limitado su derecho indemnizatorio.

REFERENCIAS

- Advocatus. (2019). La responsabilidad civil en el Perú: avances, críticas y asuntos pendientes. *Derecho civil patrimonial*, (38), 177-185.
- Alhucema, W. F. P., Figueroa, G. J., y Rozo, P. P. (2012). Retrospectiva y prospectiva de la teoría de la mente; avances de investigación en neurociencias. *Psicogente*, 15(27), 178-197.
- Anguera, M. T., Blanco-Villaseñor, A., Losada, J. L., y Sánchez-Algarra, P. (2020). Integración de elementos cualitativos y cuantitativos en metodología observacional. *Ámbitos. Revista Internacional de Comunicación*, (49), 49-70.
- Araujo Moreno. A. (2017). *La regulación de la responsabilidad solidaria del arrendador financiero en el contrato de leasing*. [Tesis de grado, Universidad Privada Antenor Orrego]. <https://repositorio.upao.edu.pe/handle/20.500.12759/2877>
- Arias Cáu, E. (2016). La responsabilidad civil en los nuevos contratos comerciales: contrato de «leasing». Segunda parte. *Microjuris* 21 (13), 16-26.
- Arias Gómez, J. (2016). El protocolo de investigación III: la población de estudio. *Revista Alergia México*, 63(2), 201-206.
- Chaparro Quispe, E. (2017). *Arrendamiento financiero y la responsabilidad civil extracontractual de los bancos*. [Tesis de maestría, Pontificia Universidad Católica del Perú]. <https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/handle/20.500.12404/8105>
- Cieza Mora, J. (2018). Los daños causados por los vehículos sujetos a arrendamiento financiero. La responsabilidad civil de las entidades financieras. *Actualidad Jurídica* (2), 45-50.
- Corral, H. (2003). *Lecciones de responsabilidad civil extracontractual*. Editorial Jurídica de Chile.
- Corte Superior de Justicia. (2016). Indemnización por daños y perjuicios. Casación N°928-2016 – Lambayeque.
- Corte Suprema de Justicia (2001). Caso Mapfre Perú Vida. Casación N°3622-00-Lima.

Corte Suprema de Justicia (2012). Diferencias entre la responsabilidad contractual y extracontractual. Casación N°759-2010-Huánuco.

Corte Suprema de Justicia (2016). Indemnización por daños y perjuicios. Casación N°3470-2015-Lima.

Corte Suprema de Justicia. (2013). Sala Penal Permanente, Casación N°251-2011-Lambayeque.

Corte Suprema de Justicia. (2017). El propietario de un vehículo causante de un daño se encuentra legitimado pasivamente en un proceso de indemnización. Casación N°3141-2006-Callao.

Corte Superior de Justicia (2018). El arrendador financiero responde por los daños causados si su arrendamiento no contrata un seguro contra accidentes. Casación N°4527-2017-Ica.

Diez Picazo, L. (1999). *Derecho de daños*. Civitas.

Diez Picazo, L. (2011). *Ensayos jurídicos*. Civitas.

Díez-Picazo, L. (1979). La responsabilidad civil hoy. *Anuario de Derecho civil*, 32(4), 727-738.

El País (2021). La economía en Perú cayó un 11.1% en el 2020, el mayor retraso en 30 años. <https://n9.cl/5fhmj>

Espinoza, J. (2019). *Derecho de la responsabilidad civil*. Instituto Pacífico.

Félix Chamie, J. (2018). Notas sobre algunos principios generales del derecho: una reflexión a partir de principios generales y su influencia en las obligaciones en la experiencia colombiana. *Derecho PUCP*, (80), 187-237.

Flores, María. (1998). El Leasing financiero internacional en el Tratado UNIDROIT *Contratos Leasing Tratado*. 1-47.

Hernández, R., Fernández, C., y Baptista. (2014). *Metodología de la investigación*. Santa Fe, Colombia: INTERAMERICANA EDITORES

Instituto Nacional de Estadística e Informática. (2019). Índice de accidentes de tránsito. <https://www.inei.gob.pe/estadisticas/indice-tematico/traffic-accidents/>

- Landeras Cantuarias, J. (2017). *Responsabilidad del arrendador financiero por accidentes vehiculares: aportes para una adecuada regulación en el Perú*. [Tesis de maestría, Universidad de Lima]. <https://repositorio.ulima.edu.pe/handle/20.500.12724/8377>
- Mazeaud, H., & Mazeaud, L. (2005). *Elementos de la responsabilidad civil: perjuicio, culpa y relación de causalidad*. Editorial Leyer
- Meza Carranza, Noemí. (2014). Arrendamiento financiero. *Revista de Investigación Valor Contable* 1, (1), 44-50.
- Miguel Jorge, A. (2017). *La función reparadora de la responsabilidad civil*. XXVI Jornadas Nacionales de Derecho Civil. http://sedici.unlp.edu.ar/bitstream/handle/10915/100558/Documento_completo.pdf-PDFA.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Mora, J. C., Piana, M. A. O., y Ordinola, G. E. M. (2019). La Responsabilidad Civil en el Perú: avances, críticas y asuntos pendientes. *Advocatus*, (038), 177-185.
- Moreno Ccance, Ricardo. (2012). El leaseback en el Perú. *Derecho y Cambio Social* (4) 12, 23-32.
- Murcia Páez, Luz y Azucena Riaño. (2014). *Un estudio acerca de la responsabilidad contractual y extracontractual del propietario de los bienes dados en leasing*. [Tesis de grado, Universidad Católica de Colombia]. <https://repository.ucatolica.edu.co/handle/10983/2271>
- Murcia Páez, Luz y Azucena Riaño. (2014). *Un estudio acerca de la responsabilidad contractual y extracontractual del propietario de los bienes dados en leasing*. [Tesis de grado, Universidad Católica de Colombia]. <https://repository.ucatolica.edu.co/handle/10983/2271>
- Otero Ortega, A. (2018). *Enfoques de investigación: métodos para el diseño urbano – Arquitectónico*. https://www.researchgate.net/profile/Alfredo-Otero-Ortega/publication/326905435_ENFOQUES_DE_INVESTIGACION/links/5b6b7f9992851ca650526dfd/ENFOQUES-DE-INVESTIGACION.pdf
- Otzen, T., y Manterola, C. (2017). Técnicas de Muestreo sobre una Población a Estudio. *International journal of morphology*, 35(1), 227-232.

Peralta Tripul, G. (2020). Reflexiones sobre la responsabilidad civil en el leasing vehicular: su presente y futuro. *Derecho y Cambio Social*, (62), 123-148.

Sánchez, R. (1989). *Algunas consideraciones sobre el método exegético jurídico*. Anuario jurídico. Universidad Autónoma de México, p. 269-282.

Vasilachis, D. G. (1998). *Métodos cualitativos. Los problemas teórico-epistemológicos*. Buenos Aires, Argentina: Centro Editor de América Latina.

Vidal Ramírez, F. (2001). La responsabilidad civil. *Derecho PUCP*, 54, 389-399.

ANEXOS

Anexo N° 1

Matriz de consistencia

EXCLUSIÓN DE RESPONSABILIDAD SOLIDARIA DE LAS ENTIDADES FINANCIERAS ANTE DAÑOS PROVOCADOS POR VEHÍCULOS DADOS EN LEASING						
PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	VARIABLES	POBLACIÓN Y MUESTRA	METODOLOGÍA	TÉCNICAS INSTRUMENTOS
<p>PROBLEMA GENERAL</p> <p>¿Por qué la exclusión de responsabilidad solidaria de las entidades financieras de las entidades financieras que otorgan vehículos en leasing vulnera el derecho de las víctimas de un accidente de tránsito a obtener el efectivo resarcimiento del daño producido en su contra?</p>	<p>OBJETIVO GENERAL</p> <p>Determinar si la exclusión de responsabilidad solidaria de las entidades financieras que otorgan vehículos en leasing vulnera el derecho de las víctimas de un accidente de tránsito a obtener el efectivo resarcimiento del daño producido en su contra.</p> <p>OBJETIVOS ESPECÍFICOS</p> <p>Analizar si la responsabilidad objetiva por riesgo creado alcanza a las entidades financieras según la jurisprudencia y la doctrina especializada</p> <p>Determinar la responsabilidad aplicable de las entidades financieras en supuestos de daños provocados por vehículos dados en leasing en el ordenamiento nacional y comparado</p> <p>Identificar fundamentos jurídicos y doctrinarios capaces de desestimar la reciente modificatoria al artículo 29° de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre dispuesta en la ley N° 31248.</p>	<p>Hipótesis General</p> <p>La exclusión de Responsabilidad solidaria de entidades financieras que otorgan vehículos en leasing impide que la víctima vea resarcido su derecho ante la insolvencia del arrendatario financiero y/o la cobertura insuficiente de las pólizas de seguros.</p>	<p>V1:</p> <p>Exclusión de responsabilidad solidaria de las entidades financieras</p> <p>V2:</p> <p>Daños provocados por vehículos dados en leasing</p>	<p>Población:</p> <p>30 profesionales del derecho especializados en materia civil y procesal civil a nivel nacional</p> <p>Muestra:</p> <p>15 profesionales de derecho entre abogados, jueces, docentes y operadores jurídicos a nivel nacional.</p> <p>Muestreo:</p> <p>Por conveniencia</p>	<p>Enfoque:</p> <p>Mixto</p> <p>Tipo:</p> <p>Según el conocimiento perseguido: Básica</p> <p>Según la recolección de datos: Retrospectiva</p> <p>Según el número de mediciones en el tiempo: Transversal</p> <p>Según la intervención del investigador: Observacional indirecta.</p> <p>Diseño:</p> <p>Explicativo</p>	<p>Técnicas:</p> <ul style="list-style-type: none"> - El cuestionario - Análisis documental <p>Instrumentos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Cuestionario de encuesta - Ficha de análisis documental

Anexo N° 2

Operacionalización de variables

VARIABLE	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	DIMENSIONES	INDICADORES	ÍTEMS	ESCALA DE MEDICIÓN
Exclusión de responsabilidad solidaria de las entidades financieras	Eximente de responsabilidad civil que imposibilita a la víctima a acudir al poder judicial en busca de una indemnización solidaria de parte de las entidades financieras (Landeras, 2017)	Impedimento fundado en la ley de las entidades financieras que las libera de todo tipo de indemnización en favor de las víctimas de daños producidos por accidentes de tránsito dados en leasing	Responsabilidad extracontractual	Criterios jurisprudenciales	1-2	Nominal
				Artículo 29 de la Ley N°31248	3-4	
				Riesgo creado Artículo 1970 del CC	5-6	
				Obligación de la arrendataria de contratar el seguro a todo riesgo frente a terceros		
Daños provocados por vehículos dados en leasing	Afectaciones de contenido patrimonial y extrapatrimonial en perjuicio de un tercero, las cuales son producidas por accidentes de tránsito donde participan vehículos dados en leasing (Cieza, 2018).	Perjuicio o menoscabo de contenido patrimonial y/o extrapatrimonial que padecen terceras personas ajenas al contrato de leasing cuyo resarcimiento dependerá de los llamados a indemnizar en el Código civil y las leyes especiales.	Función reparadora de la responsabilidad civil	Contenido de la indemnización por daños	7-8	Nominal
			Tratamiento en el derecho comparado	Posición predominante en la jurisprudencia comparada de Argentina, Colombia, Chile, Ecuador y Brasil.	9	

Anexo N° 3

Encuesta a profesionales del Derecho

<p style="text-align: center;">EXCLUSIÓN DE RESPONSABILIDAD SOLIDARIA DE LAS ENTIDADES FINANCIERAS ANTE DAÑOS PROVOCADOS POR VEHÍCULOS DADOS EN LEASING</p>
--

Objetivo general: determinar si la exclusión de responsabilidad solidaria de las entidades financieras que otorgan vehículos en leasing vulnera el derecho de las víctimas de un accidente de tránsito a obtener el efectivo resarcimiento del daño producido en su contra.

Consigna: recabar la experiencia de los profesionales del derecho respecto de la responsabilidad solidaria de las entidades financieras ante los daños producidos por vehículos dados en leasing

Datos generales del encuestado:

Nombre:

Años de experiencia:

Especialidad:

Filiación laboral/educativa:

Lugar de residencia:

***Instrucciones:** en el presente instrumento se proporcionan 9 preguntas, las cuales giran en torno a las particularidades de esta investigación. Responda marcando con una X según su criterio:*

Preguntas:

1. ¿Considera que en virtud de la teoría del riesgo reconocida en el artículo 1970° del Código Civil las víctimas de un accidente de tránsito donde participe un vehículo otorgado en leasing pueden exigir el resarcimiento solidario a las entidades financieras?
 - () Totalmente de acuerdo
 - () Parcialmente de acuerdo
 - () En desacuerdo

2. ¿Considera que la jurisprudencia venía sosteniendo una postura uniforme respecto a la responsabilidad civil en supuestos de accidentes de tránsito donde interviene vehículos dados en leasing?
 - () Totalmente de acuerdo
 - () Parcialmente de acuerdo
 - () En desacuerdo

3. ¿Considera legítimo que en virtud del artículo 29° de la Ley N°31248 las víctimas de daños producidos por vehículos dados en leasing no puedan exigir a las entidades financieras el resarcimiento solidario?
 - () Totalmente de acuerdo
 - () Parcialmente de acuerdo
 - () En desacuerdo

4. ¿Considera que la reciente modificatoria al artículo 29° de la Ley N°31248 contradice la línea jurisprudencial de la Corte Suprema que venía reconociendo el deber solidario del banco de resarcir a las víctimas de accidentes de tránsito donde participan vehículos dados en leasing?
 - () Totalmente de acuerdo
 - () Parcialmente de acuerdo
 - () En desacuerdo

5. ¿Considera que la modificatoria al artículo 29° de la Ley de Transporte y Tránsito desconoce la responsabilidad por riesgo establecida en el artículo 1970° del CC?
- Totalmente de acuerdo
- Parcialmente de acuerdo
- En desacuerdo
6. ¿Considera que debe ser la víctima, ajena a la celebración del contrato de leasing quien deba soportar los riesgos de la actividad peligrosa que constituye la conducción de un vehículo motor?
- Totalmente de acuerdo
- Parcialmente de acuerdo
- En desacuerdo
7. ¿Considera que el fundamento de la teoría del riesgo es concederle una función reparadora a la responsabilidad civil?
- Totalmente de acuerdo
- Parcialmente de acuerdo
- En desacuerdo
8. ¿Considera que la víctima puede ver vulnerado su derecho indemnizatorio ante la insolvencia del conductor y el eximente de responsabilidad civil de la entidad financiera?
- Totalmente de acuerdo
- Parcialmente de acuerdo
- En desacuerdo
9. En el derecho colombiano se lleva a cabo el régimen de responsabilidad solidaria de las entidades financieras ¿considera que esa experiencia puede ser replicada en el derecho peruano?
- Totalmente de acuerdo
- Parcialmente de acuerdo
- En desacuerdo