

**UNIVERSIDAD RICARDO PALMA**  
**FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIA POLÍTICA**  
**CARRERA DE DERECHO**



**CONTRATO DE SEGURO Y RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL  
DERIVADOS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO CON BIENES OBJETO DE  
LEASING VEHICULAR**

**TESIS PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE ABOGADO**

**AUTOR**

**NATALY RUTH ARIAS MORENO**

**ASESOR**

**VÍCTOR MEJÍA NINACONDOR**

**LIMA-PERÚ**

**2018**

**CONTRATO DE SEGURO Y RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL  
DERIVADOS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO CON BIENES OBJETO DE  
LEASING VEHICULAR**

A mis padres por su apoyo y comprensión que me impulsan al logro de mis objetivos.

A mis hermanos por su motivación necesaria para terminar esta investigación.

## ÍNDICE

INTRODUCCIÓN.....	1
I. CAPÍTULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA .....	11
1.1. Delimitación del problema e hipótesis .....	11
1.2. Antecedentes .....	14
1.3. Importancia y justificación del estudio .....	16
1.4. Marco teórico .....	17
1.5. Metodología .....	22
II. CAPÍTULO II: LEASING FINANCIERO, RESPONSABILIDAD CIVIL Y CONTRATO DE SEGURO .....	24
2.1. Contrato de leasing o arrendamiento financiero .....	24
2.1.1. Antecedentes .....	24
2.1.2. Definición .....	26
2.1.3. Marco constitucional del leasing en el Perú .....	32
2.1.4. Objeto del contrato de leasing .....	34
2.1.5. Sujetos intervinientes en el contrato de leasing .....	35
2.1.6. Leasing vehicular .....	37
2.2. Responsabilidad civil extracontractual en accidentes de tránsito. ....	38
2.2.1. Definición de la responsabilidad extracontractual. ....	40
2.2.2. Sujetos de la responsabilidad extracontractual objetiva.....	41
2.2.3. Situación de las víctimas de accidentes de tránsito .....	42
2.2.4. Elementos de la responsabilidad civil objetivo .....	43
2.2.5. Responsabilidad objetiva en accidentes de tránsito .....	45
2.2.6. La responsabilidad indirecta en el marco del leasing.....	47
2.3. Riesgo objetivo y contrato de seguro .....	49

2.3.1.	Contrato de Seguro .....	50
2.3.2.	Clasificación de seguros.....	53
2.3.3.	Seguro de Responsabilidad Civil.....	54
2.3.4.	Sujetos intervinientes en el seguro de responsabilidad civil.....	56
2.3.5.	Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT).....	57
2.3.6.	Sujetos intervinientes en el SOAT .....	60
III.	CAPÍTULO III: ANÁLISIS DEL TRATAMIENTO JURÍDICO DE LA RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL Y RÉGIMEN DE SEGUROS EN LOS CASOS DE LEASING VEHICULAR.....	62
3.1.	Posición a favor de las empresas del sistema financiero .....	62
3.2.1.	Sistema Financiero. Nociones Generales.....	62
3.2.2.	Argumentos de las empresas de arrendamiento financiero .....	67
3.2.3.	Proyectos de ley .....	72
3.2.	Posición a favor al resarcimiento de la víctima.....	73
3.2.1.	Caso 1: Casación N° 3622-2000-LIMA .....	74
3.2.2.	Caso 2: Casación N° 2388-2003-LIMA .....	77
3.2.3.	Caso 3: Casación N° 3141-2006-CALLAO .....	79
3.2.4.	Caso 4: Casación N° 1188-2011-LIMA .....	82
3.3.	Nueva tendencia de la jurisprudencia nacional .....	88
3.3.1.	Casación N° 3256-2015-APURIMAC.....	88
3.4.	Tratamiento Comparado .....	93
3.4.1.	Países cuya legislación no contempla regulación explícita sobre responsabilidad extracontractual derivada de los contratos de leasing.....	93
3.4.2.	Países cuya legislación contempla la regulación expresa sobre la responsabilidad extracontractual derivada de los contratos de leasing.....	97
3.5.	Posición personal de la autora .....	103

IV. CAPÍTULO IV: PROPUESTA NORMATIVA .....	107
CONCLUSIONES .....	112
BIBLIOGRAFÍA.....	114

## INTRODUCCIÓN

Los accidentes de tránsito son un grave problema de salud pública a nivel mundial. Según la Organización Panamericana de la Salud (OPS, 2016, pág. 3) “los traumatismos causados por el tránsito en la Región de la Américas se cobran la vida de unas 154.089 personas al año y representan un 12% de las muertes ocasionadas por el tránsito a escala mundial”. Esta situación exige se tomen las medidas necesarias para garantizar el resarcimiento de los daños ocasionados a las víctimas. En el marco del leasing vehicular, en caso este evento dañoso (accidente de tránsito) se materialice, es necesario se prevea un mecanismo que asegure la protección a la víctima, así como, la finalidad de financiamiento del leasing.

El Perú es un país emprendedor, para el I Trimestre del 2018, el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI, 2017, pág. 2) calculó que el número de empresas activas en el país era mayor en 7,1% respecto a similar periodo del año pasado. Cabe destacar que, en su mayoría, la masa empresarial se encuentra compuesta por micro, pequeñas y medianas empresas; que son, a su vez, las mayores generadoras de puestos de trabajo.

Esta dinámica económica creciente en el país es producto del esfuerzo conjunto de la población y el Estado, ya que gracias a estos se pudo crear un ambiente adecuado para fomentar el emprendimiento. Asimismo, intervinieron otros actores, tales como los bancos y las entidades financieras, que vieron este escenario como la oportunidad para desarrollar estrategias poniendo a disposición del empresariado sus productos de financiamiento: asignación de créditos, garantías, préstamos, titulación de activos, *leasing* o arrendamiento financiero<sup>1</sup>, entre otros.

---

<sup>1</sup> En este trabajo de investigación se opta por emplear ambas expresiones, a pesar de que la legislación nacional sólo recurre al término “arrendamiento financiero”.

Para el Área de Estudios Económicos y Estadísticos de la Asociación de Bancos del Perú (en adelante, ASBANC): “A diferencia de las grandes empresas, que cuentan con financiamiento de mediano plazo ya sea bancario, de proveedores o vía mercado de capitales; las pequeñas y medianas empresas tienen un acceso más restringido. Por ello, el leasing permite acceder a bienes productivos con un alto impacto para el crecimiento de estas empresas” (América Economía, 2014).

La ASBANC (2017, pág. 1) señaló que el leasing o arrendamiento financiero es una herramienta de financiamiento relevante en la actualidad, pues estos contratos generan un movimiento de S/ 22,148 millones otorgados por las entidades bancarias privadas a diciembre de 2016.

El contrato de leasing o arrendamiento financiero proviene del sistema del *common law*, es un contrato dirigido, generalmente, al empresario. Este contrato es uno de los de mayor difusión en el mundo, ya que sirve como mecanismo para acceder a los materiales de capital que permiten el funcionamiento de un negocio o la mejora en la eficiencia y calidad del mismo.

En el país se encuentra regulado por el Decreto Legislativo N° 299, Ley de Arrendamiento Financiero (en adelante, LAF), vigente desde el 27 de julio de 1984, que lo define en su artículo 1 como: “El contrato mercantil que tiene por objeto la locación de bienes muebles o inmuebles por una empresa locadora para el uso por la arrendataria, mediante el pago de cuotas periódicas y con opción a favor de la arrendataria de comprar dichos bienes por un valor pactado”.

La ASBANC (2017, pág. 1) afirma que el leasing es un instrumento que “permite a las empresas adquirir bienes de capital a través de un contrato de crédito. Este acuerdo contractual permite obtener un bien solicitado por el cliente a la entidad financiera, la cual procede a entregarlo en arrendamiento financiero durante un plazo acordado. En este periodo, el derecho de uso sobre el bien lo mantiene el cliente o arrendatario; sin embargo, al culminar el contrato y habiéndose pagado todas las cuotas, este último puede ejercer una opción de compra, previamente pactada, sobre el bien”.

Las Normas Internacionales de Contabilidad (NIC) 17, emitidas por el International Accounting Standards Committee (IASC, 1997, pág. 1), definen al arrendamiento financiero como un: “tipo de arrendamiento en el que se transfieren sustancialmente todos los riesgos y ventajas inherentes a la propiedad del activo. La propiedad del mismo, en su caso puede o no ser transferida”.

Para Peschiera Mifflin (2008, pág. 50), las partes intervinientes en el contrato de leasing financiero son, esencialmente, la empresa arrendadora, que de acuerdo con la ley de arrendamiento financiero solo pueden ser empresas bancarias y financieras y/o empresas especializadas en arrendamiento financiero -reguladas y supervisadas por la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP (en adelante, SBS), y el arrendatario, respecto del cual la ley no limita su utilización a personas determinadas.

Asimismo, como lo indica la norma, el leasing o arrendamiento financiero puede ser mobiliario (maquinarias, vehículos, etc.) o inmobiliario (casas, terrenos, etc.). Según Leyva Saavedra (2003, pág. 760), sobre la base de la naturaleza del bien, la doctrina distingue entre leasing de bienes muebles, como aquel cuyo objeto son bienes de capital o bienes instrumentales para la empresa que pueden ser trasladados de un punto a otro del espacio y leasing de bienes inmuebles, que se realiza sobre bienes que no pueden trasladarse o transportarse de un lugar a otro.

Entre las funciones del leasing financiero se puede mencionar: pone a disposición de la arrendataria, que puede ser una empresa, considerables medios para el desarrollo de sus actividades; da a la arrendataria la oportunidad de adquirir el bien. Distinguiéndose, de esta manera, el carácter de financiamiento del contrato. No se debe olvidar, además, los beneficios tributarios que implica y que son dirigidos al empresario.

Teniendo en cuenta lo expuesto, es posible diferenciar entre un arrendamiento tradicional y un leasing financiero, ya que en el primero la función del arrendador es adquirir el bien para el disfrute de la explotación del mismo por la arrendataria, mas esta última no tendrá la opción de compra del bien conforme a la estructura

de esta institución; mientras que, en el segundo la función del arrendador financiero no es la adquisición de la propiedad del bien sino el financiar el mismo para que la arrendataria, quien lo explotará, debiendo pagar el monto periódico al arrendador financiero, y tendrá la opción de compra del bien conforme a la figura jurídica.

Nuestro ordenamiento no contempla especificaciones sobre responsabilidad civil extracontractual derivada de contratos de leasing financiero. Aunque el segundo párrafo del artículo 6 de la LAF (Decreto Legislativo N° 299) señale que “(...) La arrendataria es responsable del daño que puede causar el bien, desde el momento que lo recibe de la locadora”<sup>2</sup>. La jurisprudencia, al respecto, señala que:

“... esta norma (LAF) está destinada a regular el contrato de leasing y las relaciones (entendiéndose derechos y obligaciones) que se dan entre las partes que lo celebran y no a regular los supuestos de responsabilidad extracontractual ni a limitar o determinar quién resulta responsable o 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” (Cas. N° 3622-00, 2001, pág. 2).

La presente investigación se abocará al leasing financiero sobre bienes muebles, específicamente sobre vehículos automotores que pueden verse involucrados, circunstancialmente, en accidentes de tránsito en los que resulten terceros afectados.

Según la Organización Mundial de la Salud (OMS, 2011, pág. 4) “cada año, cerca de 1,3 millones de personas fallecen a raíz de un accidente de tránsito –más de 3000 defunciones diarias- y más de la mitad de ellas no viajaban en automóvil”. Para el INEI (2016) como resultado de accidentes de tránsito se registraron 2 175 víctimas fatales y 87 129 víctimas no fatales. El Tribunal Constitucional (en

---

<sup>2</sup> Asimismo, el artículo 23 del Reglamento de la Ley de Arrendamiento Financiero, D.S. N° 559-84-EFC, establece: “Para el efecto a que se refiere el segundo párrafo del artículo 6 de la Ley (...), corresponde a la arrendataria asegurar obligatoriamente a los bienes materia de arrendamiento financiero contra riesgos de responsabilidad civil frente a terceros”.

adelante, TC) ha señalado que, en los últimos años, el parque automotor en el país ha ido en aumento, “lo cual implica muchos riesgos para la vida, la integridad y la salud de los usuarios, acrecentándose la posibilidad de sufrir daños” (Pleno Jurisdiccional N° 0001-2005-PI/TC, 2005, pág. 7).

Para Taboada Córdova (2013, págs. 33-34), la responsabilidad civil está referida al aspecto fundamental de indemnizar los daños ocasionados en la vida cotidiana de las personas en relación con los demás. Esta se clasifica en: responsabilidad civil contractual, “cuando el daño es consecuencia del incumplimiento de una obligación voluntaria” conocida en la terminología del Código Civil peruano como *responsabilidad derivada de una inejecución de obligaciones*; y responsabilidad civil extracontractual, “cuando el daño se produce sin que exista ninguna obligación jurídica previa entre las partes, o incluso existiendo ella, el daño es consecuencia, no del incumplimiento de una obligación voluntaria, sino simplemente del *deber jurídico de no causar daño a otro*”.

Asimismo, nuestro ordenamiento jurídico recoge dos criterios en materia de responsabilidad civil: subjetivo y objetivo, aplicables en materia contractual -criterio subjetivo- (Pleno Jurisdiccional N° 0001-2005-PI/TC, 2005, Fundamento N° 3) y en materia extracontractual –tanto el criterio subjetivo como el objetivo. Así, el criterio subjetivo está referido al dolo o culpa, mientras que el criterio objetivo está referido al riesgo creado, mediante el cual “basta con acreditar el daño causado, la relación de causalidad y que se ha tratado de un daño producido mediante un bien o actividad que supone un riesgo adicional al ordinario y común y que por ello mismo merecen la calificación de *riesgosos*” (Taboada Córdova, 2013, págs. 112-117).

El ordenamiento jurídico peruano regula los accidentes de tránsito bajo el criterio objetivo de la responsabilidad civil extracontractual, “sobre la base del riesgo creado, que se constituye como factor objetivo de atribución de responsabilidad” (Pleno Jurisdiccional N° 0001-2005-PI/TC, 2005, Fundamento N° 3).

Ante el fenómeno de incremento de accidentes de tránsito en el país, el Estado se vio en la necesidad de que se garantice una cobertura económica para los afectados encontrando en el seguro una alternativa, considerando que -según Friedmann, citado por Stiglitz (2008, pág. 1), aun cuando el seguro no limite el daño, este tolerará que sus consecuencias económicas sean trasladadas por el sujeto amenazado a otro (el asegurador) quien constituyó una mutualidad específica para absorber el riesgo de indemnización.

En el Perú, el contrato de seguro está regulado por la Ley N° 29946, Ley de Contrato de Seguro, publicada el 27 de noviembre de 2012, y vigente desde el 27 de mayo de 2013. Esta norma se rige por los principios de buena fe, indemnización, mutualidad, riesgo asegurable, causa adecuada; asimismo, señala que, en caso de duda en la interpretación de la póliza, esta será a favor del asegurado. Además, indica que su aplicación es supletoria a aquellos seguros obligatorios y los que se encuentran regulados por leyes especiales.

La norma define al contrato de seguro, en su artículo 1 como: “Aquel por el cual el asegurador se obliga, mediante el cobro de una prima y para el caso de que se produzca el evento cuyo riesgo es objeto de cobertura, a indemnizar dentro de los límites pactados el daño producido al asegurado o a satisfacer un capital, una renta u otras prestaciones convenidas”. Concierno a este trabajo formular una reflexión sobre el supuesto de resarcimiento del daño producido al asegurado.

Para Stiglitz (2008, pág. 1), “el costo de la reparación de un daño futuro e incierto ejerce sobre el eventual agente pasivo una presión de tal entidad que lo coloca, casi compulsivamente, ante la necesidad de adoptar técnicas preventivas que contribuyen a bloquear, total o parcialmente, las consecuencias derivadas de un daño eventual. Una de ellas la constituye el seguro, en tanto su función reside en satisfacer la necesidad de previsión frente a todo tipo de eventos dañosos, futuros inciertos y, en principio, cualquiera sea la fuente que los origina”.

Debe tenerse en cuenta que los sujetos intervinientes en el contrato de seguro son: el asegurador, persona jurídica debidamente autorizada por la SBS, quien se

obliga a indemnizar el daño; el tomador de seguros, persona natural o jurídica que celebra el contrato con el asegurador, está obligada a pagar la prima; el asegurado o bien asegurable, el bien o material sujeto a riesgo; el beneficiario, persona que goza del seguro después de haberse producido el siniestro (Martínez Ventura, 2014, pág. 116).

Tratándose del riesgo creado por automóviles, el Estado ha previsto, mediante la Ley N° 27181 – Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre<sup>3</sup>- la contratación de un Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (en adelante, SOAT) para todos los vehículos automotores, incluidos los que son objeto de contrato de leasing financiero, que circulen en el territorio nacional a fin de cubrir (generalmente de manera insuficiente)<sup>4</sup> los daños personales sufridos por los afectados (víctimas) de una contingencia –accidente de tránsito. Cabe destacar que, al ser este un seguro obligatorio la Ley N° 29946 –Ley de Contrato de Seguro- tiene, en este caso, carácter supletorio.

Una característica que resalta en el SOAT es que la ejecución de su cobertura se enfoca en la atención y resarcimiento, hasta lo que se haya pactado en la póliza, de los daños personales (lesiones o muerte) causados a todas las personas, sean ocupantes o terceros no ocupantes del vehículo en un accidente de tránsito, dejando de lado la determinación de la responsabilidad de la contingencia.

La finalidad del SOAT, entonces, está orientada a “proteger los derechos fundamentales a la vida, a la integridad personal y la salud, reconocidos en el inciso 1) del artículo 2° y el artículo 7° de la Constitución” (Pleno Jurisdiccional N° 0001-2005-PI/TC, 2005, Fundamento N° 39) asegurándose mediante este un pago de daños por lesiones o muerte ocasionados por accidentes de tránsito.

---

<sup>3</sup> Así como, mediante el D.S. N° 024-2002-MTC – Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito.

<sup>4</sup> Es preciso señalar que respecto al SOAT existe actualmente el Proyecto de Ley N° 3054/2017-CR que aborda: “El problema de fondos para la prestación de los exámenes médicos en los casos del SOAT” debido a que la cobertura médica es insuficiente.

Considerando lo antes expuesto, en materia de contrato de leasing financiero que tiene por objeto un vehículo automotor (en adelante, leasing vehicular) el bien deberá contar con el SOAT, a efectos de tener un escudo (a menudo, cobertura insuficiente) para cubrir los daños personales de los afectados; además de los seguros contemplados por la norma específica de leasing financiero<sup>5</sup>, referentes a la protección del bien y al seguro de responsabilidad civil – de carácter contractual- frente a terceros, conforme dispone la jurisprudencia.

Como se advierte, en la regulación del contrato de leasing financiero no se aprecia que existan especificaciones sobre responsabilidad extracontractual. Por lo que, ante las posibles limitaciones de la cobertura de los seguros implicados, como el SOAT que solo cubre daños personales, los bancos o entidades financieras han optado por solicitar al arrendatario, a fin de proteger sus intereses, la contratación de un seguro contra todo riesgo, el cual cubre, entre otros, los daños personales y también los daños patrimoniales de los afectados de un accidente de tránsito.

El seguro contra todo riesgo no es un seguro obligatorio. Su uso en los contratos de leasing es habitual pues este ofrece una protección completa al bien. De acuerdo a la Asociación Peruana de Empresas de Seguro (APESEG, 2018) entre las principales contingencias cubiertas por este se encuentra: la reparación del vehículo en caso de accidente, la pérdida total del bien por accidente (cuando el auto queda dañado en 75% o más), el daño de los ocupantes, el daño a personas fuera del vehículo y el daño a la propiedad de terceros. Las características de este seguro dependerán del diseño de las entidades financieras.

Respecto a la cobertura del seguro, el artículo 107 de la Ley N° 29946 establece: “La cobertura de la póliza comprende: El importe de las sumas a que se encuentra obligado el asegurado por concepto de indemnización de daños y perjuicios ocasionados al tercero, más las costas y costos del proceso, hasta el límite de la suma asegurada (...)”. Es decir, la cobertura del seguro no es ilimitada y de

---

<sup>5</sup> Decreto Legislativo N° 299 y su reglamento, Decreto Supremo N° 559-84-EFC.

excederse, la aseguradora no es responsable de la indemnización total de los daños ocasionados. Subsistiendo, por ende, la responsabilidad extracontractual.

En suma, en materia de *leasing vehicular*, la arrendataria: 1) se obliga a contratar un seguro para protección del bien (párrafo primero del artículo 6° del Decreto Legislativo N° 299), 2) debe contratar un seguro obligatorio de responsabilidad civil frente a terceros- referido a responsabilidad contractual (artículo 23° del reglamento del Decreto Legislativo N° 299), 3) se obliga a contratar el SOAT para la cobertura de daños personales de los afectados en un accidente de tránsito (artículo 29° y 30° de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre) y, por último, 4) puede contratar un seguro contra todo riesgo, seguro no obligatorio, que cubre, entre otros, los daños patrimoniales y personales hasta por el monto establecido en la póliza, como complemento al SOAT.

Se advierte, de este modo, que el *leasing vehicular*, al tener como objeto de contrato un bien considerado riesgoso por la sociedad, debe tener un tratamiento de riesgos distinto a un leasing cuyo objeto no tenga ese calificativo, ya que el primero puede generar, dado su status, responsabilidad civil extracontractual producto de un accidente de tránsito.

Retomando lo dispuesto por el Decreto Legislativo 299 (LAF) y la jurisprudencia, sobre responsabilidad extracontractual en un contrato de leasing financiero, se advierte que el primero mediante el segundo párrafo de su artículo 6 establecen que la arrendataria es responsable del daño que pueda causar el bien (vehículo), desde el momento que lo recibe de la locadora; sin embargo, cabe recordar que la segunda sostiene que lo establecido por la LAF está referido solo al aspecto contractual del leasing (Cas. N° 3622-00, 2001, pág. 2), mas no regula la responsabilidad extracontractual del mismo; en consecuencia, al realizar una interpretación sistemática del Código Civil, y normas afines, establece que el propietario (arrendador) y conductor (arrendataria) son solidariamente responsables.

Un aspecto a considerar cuando se aborda este tema es la situación que enfrenta la víctima de accidentes de tránsito, es decir, aquella “persona que sufre o es lesionada, en su cuerpo o propiedad, (...), por otra que actúa movida por una gran variedad de motivos o circunstancias” (Drapkin, 1980, pág. 368).

Dependiendo de la gravedad de los daños y de la capacidad de prevención de los conductores, a menudo, la situación que enfrentan las víctimas de accidente de tránsito son trágicas, ya que además de haber sufrido daños, y que su vida, tal vez, no vuelva a ser la misma, deben asumir los gastos que lleven a su recuperación -al no haberse contratado un seguro o que su cobertura no sea suficiente-, asimismo, deben enfrentar un tedioso proceso penal para recibir una insignificante indemnización sin conocer, muchas veces, que pueden iniciar un proceso civil de indemnización por daños y perjuicios.

De lo expuesto, esta investigación se orienta a identificar, en el marco del leasing, la responsabilidad civil y el Derecho de Seguros, el contenido que asegure la no afectación de resarcimiento de los daños ocasionados a la(s) víctima(s) ni la finalidad de financiamiento del contrato de leasing.

Es importante, asimismo, reconocer la ayuda proveída para la realización de esta investigación. En primer lugar, quiero agradecer a Dios y a mi familia por su apoyo y motivación constante para el desarrollo de esta tesis; así también, agradezco a la Facultad de Derecho de esta mi casa de estudio –Universidad Ricardo Palma, así como, a sus profesores quienes orientaron mi formación profesional durante estos años.

Por último, quiero agradecer a mi asesor el Mg. Víctor Mejía Ninacondor, por sus comentarios y críticas constructivas que ayudaron al desarrollo y orientación de mi investigación, asimismo, agradezco al Dr. Edgardo Rodríguez Gómez, quien brindo su tiempo y apoyo constante para la culminación de esta tesis.

## I. CAPÍTULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

### 1.1. Delimitación del problema e hipótesis

En el Perú una de las formas de poder obtener activos es por intermedio de contratos de leasing, herramienta financiera muy conocida y utilizada en los mercados financieros de todo el mundo. Según el Portal de White Clarke Group<sup>6</sup> entre los cinco mercados más grandes de leasing se encuentran los de Estados Unidos, China, Reino Unido, Alemania y Japón.

En América Latina, conforme señala la Asociación Bancaria y de Entidades Financieras de Colombia (ASOBANCARIA, 2018, pág. 12), “la industria de leasing tuvo un crecimiento promedio de 4,28%, superior al que mostró la economía de la región”.

De esta manera, se puede advertir el impacto y la repercusión de este contrato para la dinamización de la economía de los países que lo adoptan. En el Perú, el leasing está regulado por el Decreto Legislativo N° 299 (LAF) y su reglamento.

Esta investigación se aboca al leasing vehicular<sup>7</sup>, leasing mobiliario cuyo objeto de contrato es un vehículo. Conforme precisa la ASBANC (2017, pág. 2), para el 2017, el leasing correspondiente a unidades de transporte terrestre representó el 21.02% del total de financiamiento a través de este contrato.

En ese sentido, el problema surge cuando el objeto de leasing es un vehículo automotor, bien riesgoso en materia de responsabilidad civil, que se ve inmerso en un accidente de tránsito ocasionando daños a terceros. En este escenario, conforme a la norma general<sup>8</sup> tanto el propietario como el conductor del vehículo

---

<sup>6</sup> White Clarke Group. Global Leasing Report 2018. Revisado el: 15 de noviembre de 2018. Disponible en: <https://www.whiteclarkegroup.com/reports/global-leasing-report-2018?thankyou>

<sup>7</sup> Según la revista Fleet People (revista de flota de automóviles) señala que “En el último trimestre del año pasado, y o los últimos datos computados, el 28,87% del conjunto de las ventas de coches nuevos en el país se cerraron por medio de contratos de leasing, lo que supone un nuevo registro histórico para este tipo de formula financiera (...)”. (Arús, 2016). Revisado el: 15 de noviembre de 2018. Disponible en: <https://fleetpeople.es/leasing-record-eeuu-ventas-coches-nuevos/>

<sup>8</sup> Código Civil y Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.

son solidariamente responsables, pero... ¿qué sucede cuando el vehículo es objeto de contrato de leasing?

Es importante destacar la finalidad del contrato de leasing que consiste en facilitar financiamiento a la arrendataria configurándose como una modalidad del contrato de crédito. Por ello, se entiende que es un mecanismo que contribuye a dinamizar la economía del país.

En ese sentido, es prudente promover su uso delimitando la responsabilidad extracontractual del arrendador (banco o entidad financiera propietaria de un vehículo objeto de leasing) no sin antes procurar la garantía de un efectivo resarcimiento de la víctima del eventual accidente de tránsito.

Es necesaria, por tanto, la búsqueda de una respuesta intermedia que cautele los dos intereses en juego: la finalidad del contrato de leasing como instrumento de financiamiento y la previsión de seguros para el resarcimiento de los daños ocasionados a la(s) víctima(s).

Esta investigación propone que se excluya de responsabilidad civil extracontractual al arrendador financiero (banco o entidad financiera propietaria del bien) sobre la base de la finalidad de financiamiento del contrato de leasing; asimismo, a fin de no dejar desprotegida a la víctima se propone como contrapartida la creación de un seguro específico obligatorio de responsabilidad extracontractual frente a terceros en la regulación del contrato de leasing financiero para el efectivo resarcimiento de las víctimas.

Teniendo en cuenta lo expuesto, este trabajo busca responder a la siguiente pregunta: ¿Se puede proteger adecuadamente a la víctima de un accidente de tránsito en el que esté involucrado un vehículo objeto de contrato de leasing financiero sin afectar la finalidad de dicho acuerdo?

Una pregunta específica que surge en consecuencia es: ¿Un seguro obligatorio de responsabilidad civil extracontractual frente a terceros podría ser el instrumento que ayude a proteger a la víctima de un accidente de tránsito en el que esté

involucrado un vehículo objeto de contrato de leasing financiero no afectando la finalidad del acuerdo?

Al responder estas cuestiones, se plantea:

- Hipótesis Principal: Sí es posible que el marco jurídico del Derecho Bancario –respecto del leasing financiero, del Derecho de Seguros y el de la responsabilidad civil permitan garantizar el interés de los bancos y entidades financieras, así como, el interés de resarcimiento de los daños ocasionados a la víctima como consecuencia derivada de un accidentes de tránsito en el que estuvo involucrado un vehículo objeto de contrato de leasing financiero.
- Hipótesis específica: Un seguro obligatorio de responsabilidad civil extracontractual frente a terceros es el instrumento que ayudará a proteger a la víctima de un accidente de tránsito en el que esté involucrado un vehículo objeto de contrato de leasing financiero sin afectar la finalidad de dicho acuerdo.

El objetivo principal de la investigación es: Identificar contenidos del contrato de leasing financiero, del derecho de los seguros y de la responsabilidad civil que hagan posible garantizar el interés de los bancos y entidades financieras, así como, el interés de resarcimiento de los daños ocasionados a la víctima de accidentes de tránsito en el que estuvo involucrado un vehículo objeto de contrato de leasing financiero.

Mientras que el objetivo específico consiste en: Formular una propuesta normativa de seguro obligatorio de responsabilidad civil extracontractual frente a terceros, específica para el contrato de leasing financiero, como un instrumento que ayude a proteger a la víctima de un accidente de tránsito en el que esté involucrado un vehículo objeto de contrato de leasing financiero sin afectar la finalidad de dicho contrato.

## 1.2. Antecedentes

Respecto de la responsabilidad o no del arrendador financiero, la doctrina ha desarrollado dos posiciones: la primera posición, sostiene que se debe privilegiar la autonomía privada y la norma específica, excluyéndose al banco de todo tipo de pretensión resarcitoria en un contrato de leasing sobre la base de “la naturaleza mercantil del contrato de leasing” (Chaparro Quispe, 2017, pág. 33).

Respecto de la arrendataria, el mismo autor, interpretando el segundo párrafo del artículo 6<sup>9</sup> del Decreto Legislativo N° 299 (LAF) señala que ello significa que “el banco a pesar de su condición de propietario, queda liberado ante la asunción de responsabilidad solidaria (...), y en aplicación del principio de especialidad en mérito del cual una norma especial (Ley de arrendamiento financiero) prevalece sobre las normas generales” (Chaparro Quispe, 2017, pág. 19).

Actualmente, se han presentado ante el Congreso de la República los Proyectos de Ley N° 1833/2007-CR, 3777/2014-CR y 340/2016-CR, los cuales buscan el deslinde de la responsabilidad civil del arrendador financiero (banco o entidad financiera propietaria del bien) frente al tercero afectado en accidentes de tránsito en los que estén involucrados vehículos objeto de contrato de leasing financiero, aduciéndose que el arrendador financiero se “encarga de financiar el bien mas no de asumir las consecuencias de su uso” (P.L. 340/2016-CR, 2016, pág. 8).

Asimismo, indican que de establecerse de manera literal la determinación de las responsabilidades en la norma específica se logrará una mejor protección para las partes materia de contrato de leasing, toda vez que las empresas arrendadoras tendrán la seguridad de que no se verán como parte de un proceso indemnizatorio por daños ocasionados (P.L. 340/2016-CR, 2016, pág. 8).

En la segunda posición, Beltrán Pacheco (2015, pág. 57-58) sostiene que tanto el arrendador financiero como el arrendatario financiero son responsables solidarios, no pudiéndose argumentar la asunción exclusiva de la responsabilidad civil por

---

<sup>9</sup> El artículo 6 del Decreto Legislativo 299 señala: “... La arrendataria es responsable del daño que pueda causar el bien, desde el momento que lo recibe de la locadora”.

parte del arrendatario en virtud del contrato de arrendamiento financiero. En ese sentido argumenta su posición en lo siguiente:

“i) si bien es cierto que todo contrato es expresión de autonomía privada y debe ser de obligatorio cumplimiento, es importante precisar que sus estipulaciones solo vinculan a las partes contratantes y no a terceros, ii) respecto a la interpretación del segundo párrafo del artículo 6 del Decreto Legislativo N 299, señala que el arrendador no está excluido de su responsabilidad civil, iii) lo pactado en el contrato de arrendamiento financiero no es oponible a la víctima (efecto extra partes) quien sustenta su derecho en las normas del Código Civil y la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre (artículo 29), iv) No cabe la exclusión de Responsabilidad Civil por culpa inexcusable o dolo; a lo que debemos agregar (con mayor razón) al riesgo, por coherencia y consistencia del sistema jurídico (...)” (Beltrán Pacheco, 2015, pág. 58).

Esta posición es compartida por nuestra jurisprudencia, la que además sostiene que la previsión del artículo 6° del Decreto Legislativo N° 299 (LAF) “está destinada a regular el contrato de leasing y las relaciones (entiéndase derechos y obligaciones) que se dan entre las partes que lo celebran y no a regular los supuestos de responsabilidad extracontractual ni a limitar o determinar quién 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” (Cas. N° 3622-00, 2001, pág. 2).

Por ello, los jueces haciendo una interpretación sistemática del ordenamiento ante los daños ocasionados a las víctimas como resultado de un accidente de tránsito determinaron que:

“... el propietario del vehículo causante de un daño se encuentra legitimado pasivamente en la correspondiente acción de resarcimiento por la muerte de una persona, lo que se justifica en tanto que la circulación de un vehículo automotor es considerada como una actividad riesgosa” (Cas. N° 3622-00, 2001, pág. 2).

Por último, los jueces señalan que con estos fundamentos se abona “la tendencia moderna [de la] responsabilidad extracontractual la que tiene como fin primordial la reparación a la víctima por el daño sufrido con el efectivo resarcimiento, el que se haya (*sic*) garantizado de una mejor manera con la existencia de más responsables” (Cas. N° 3622-00, 2001, pág. 2).

Esta investigación, considerando las posiciones antes descritas, adopta una posición intermedia que busca cautelar tanto la finalidad de financiamiento del contrato del leasing así como el efectivo resarcimiento de la víctima del accidente de tránsito a través de la creación de un seguro obligatorio de responsabilidad extracontractual frente a terceros, específico para el contrato de leasing financiero.

### **1.3. Importancia y justificación del estudio**

El tratamiento de este tema es oportuno ya que, actualmente, en el Congreso de la República existen Proyectos de Ley<sup>10</sup> sobre la materia, cuya finalidad consiste en liberar de responsabilidad civil extracontractual al arrendador (bancos o entidades financieras supervisadas por la SBS) a fin de promover el crecimiento de este producto de financiamiento que pone a disposición del empresario liquidez necesaria para el desarrollo de sus actividades, ayudando así al crecimiento de la economía del país, sin prever la protección del tercero afectado.

Abordar este tema resulta necesario debido a que al delimitarse y regularse de manera coherente la responsabilidad extracontractual surgida como consecuencia de un accidente de tránsito, en el que esté involucrado un vehículo objeto de leasing financiero, se está protegiendo tanto el interés económico de los bancos como el interés de resarcimiento de la víctima.

---

<sup>10</sup> Proyectos de Ley N° 3777/2014-CR y 340/2016-CR

#### **1.4. Marco teórico**

En esta investigación es relevante adoptar elementos teóricos relacionados con las siguientes tres (3) áreas jurídicas: el Derecho Bancario –referido al leasing financiero, el Derecho de Seguros y el Derecho Civil -referido a la responsabilidad civil.

En cuanto al contrato de leasing o arrendamiento financiero, en el marco del Derecho Bancario, se puede destacar que existen teorías que intentan explicar la naturaleza de dicho contrato, a continuación se expondrán algunos de las tres (3) teorías más relevantes con el fin de llegar a la conclusión respecto a cuál es la naturaleza del mencionado contrato: Teoría del arrendamiento, Teoría de la compra venta y la teoría de financiamiento.

##### **i) Teoría del arrendamiento**

Esta teoría postula que el contrato tratado sigue la tendencia de un contrato de arrendamiento convencional, dado que, en ambos contratos, el arrendador financiero se obliga a ceder temporalmente al arrendatario el uso de un bien por cierta renta convenida. Esta es la principal característica que presenta esta teoría respecto de leasing.

No obstante, parte de la doctrina no está de acuerdo con esta teoría, aduciendo que a pesar de las similitudes entre ambos contratos, estos no son totalmente compatibles.

En ese sentido, Escobar Gil (1984, pág. 35) precisa que: “(...) el leasing sobrepasa el marco jurídico del arrendamiento, porque si bien las dos formas poseen algunos elementos en común, el leasing reúne unos elementos esenciales (término inicial y cláusula de opción de compra) que no contiene el arrendamiento; y de faltar estos se desvirtúa el carácter económico-financiero de esta institución, caso en el cual ya no estaremos en presencia del leasing sino que este degeneraría en aquel tipo contractual (arrendamiento).”

Nótese que el autor da a entender que el arrendamiento forma parte del leasing financiero, pero que este último no se agota en él ya que posee, además, elementos esenciales de carácter económico-financiero tales como el término inicial y la cláusula de opción de compra, que configuran un contrato diferente.

En seguida, Navarro Palacios (2008, pág. 558) señala que otra particularidad respecto a esta teoría es el precio de las cuotas periódicas –refiriéndose a la contraprestación- ya que mientras en el arrendamiento tradicional el pago de las rentas periódicas significa la contraprestación por la cesión del uso del bien. En el leasing el uso es solo uno de los elementos componentes del precio pactado, puesto que el precio incluye otras prestaciones adicionales tales como la adquisición del bien y la eventual transferencia de la propiedad por el valor residual pactado para la opción de compra.

Teniendo en cuenta lo señalado anteriormente se concluye que el leasing y el arrendamiento financiero tienen un aspecto en común, pues ambos ponen a disposición bienes en calidad de uso.

## **ii) Teoría de la compraventa**

Otra teoría que intenta explicar la naturaleza del leasing es la teoría de la compraventa. Esta sostiene que el ánimo de la arrendataria en este contrato es la de adquirir la propiedad del bien solicitado mediante el ejercicio de la opción de compra.

En ese sentido, indica que el leasing se asemeja a un contrato de compraventa a plazo, reconociendo como única diferencia la forma de financiamiento del contrato. Sin embargo, respecto a esta teoría existe un sector de la doctrina que aduce que la homologación de ambos contratos no es completa.

Al respecto, Navarro (2008, pág. 560) señala que en la compraventa a plazos el financiamiento se realiza a través del fraccionamiento del precio del bien, operación que debe ser realizada por el vendedor (proveedor del bien); mientras que, en el contrato de leasing dicho financiamiento lo realiza el arrendador

financiero (entidad financiera propietaria del bien debidamente autorizada). Asimismo, añade que respecto de la transferencia de propiedad de los bienes solicitados, en la compraventa a plazos el comprador adquiere automáticamente la propiedad con el pago de la última cuota del precio pactado, mientras que, en el leasing es necesaria la manifestación de voluntad de la arrendataria, mediante el ejercicio de la opción de compra, a fin de adquirir la propiedad del bien.

Nótese que el autor señala dos aspectos relevantes para la diferenciación entre el leasing y el contrato de compra venta a plazos. El primero está referido a quién desempeña el rol del financiador en el contrato, mientras que el segundo aspecto se refiere a la función que la opción de compra cumple en el contrato de leasing.

### **iii) Teoría del financiamiento**

Esta teoría postula que el contrato de leasing es un contrato de financiamiento estructurado con la finalidad de otorgar a las empresas una vía de financiamiento alternativo o complementario a la vía tradicional.

Sobre esta teoría Leyva Saavedra (2004, págs. 781-182) enuncia que el leasing es un contrato *sui generis*, razón por la que no se enmarca dentro de una figura contractual proveniente del Derecho Romano. Asimismo, señala que este contrato es complejo dado que se configura con elementos de otros contratos. No obstante, añade que, a pesar de ser denominado contrato complejo, este es un contrato unitario ya que tiene una causa única la cual va más lejos que las causas particulares, esta es la financiación.

Como se advierte esta teoría destaca la finalidad o “la causa única” de este contrato referida a la vía de financiación alternativa a la vía tradicional (por ejemplo, el préstamo), destaca además el carácter *sui generis* del contrato dado que tiene características de otros contratos del derecho romano, pero que aun así su finalidad contrato sobrepasa a los demás ya que su causa única es la de financiamiento.

Habiendo destacado los aspectos más relevantes de las teorías que intentan explicar la naturaleza del leasing, esta investigación se adhiere a la teoría del financiamiento, al captar esta la esencia del contrato.

En cuanto al Derecho de Seguros interesa comprender los alcances de este mecanismo de previsión cuyo objeto, según Stiglitz (2008, p. 2):

“... lo identifica como una operación jurídico-económica cuya materia la constituye el intercambio de una cotización o prima a cargo del asegurado, por el resarcimiento de un daño, si es que se verifica un evento futuro e incierto susceptible de provocarlo (...). Ello significa que el asegurador se compromete, contra el pago de un precio convenido, a eliminar las consecuencias dañosas sufridas por el asegurado derivadas de la verificación de un siniestro cubierto que implique la realización de un riesgo determinado”.

Por último, respecto de la responsabilidad extracontractual, en el marco del Derecho Civil, se puede entender, según precisa Espinoza Espinoza (2013, p. 46), como:

“... una técnica de tutela (civil) de los derechos (u otras situaciones jurídicas) que tiene por finalidad imponer al responsable (no necesariamente el autor) la obligación de reparar los daños que este ha ocasionado”.

De lo señalado por el autor, se puede asumir que la finalidad principal de la responsabilidad civil extracontractual es la protección de la víctima a través del resarcimiento de daños.

Al respecto, existen teorías que pretenden justificar la responsabilidad civil extracontractual, se considera a efectos de enmarcar teóricamente esta investigación las siguientes tres: teoría de la responsabilidad subjetiva, teoría de la responsabilidad objetiva y teoría del énfasis en la víctima.

### **i) Teoría de la responsabilidad subjetiva**

Esta teoría tiene como principio a la culpa. Pone énfasis en el rol de la voluntad y de la libertad individual que se manifiesta aun a través de la negligencia (De Trazegnies, 2016, pág. 48).

Sin embargo, a pesar de que con el tiempo esta teoría se fue perfeccionando, partiendo desde un concepto abstracto de la culpa hacia un concepto más objetivo<sup>11</sup>, aun así no era eficiente para resolver los nuevos casos derivados de los nuevos escenarios creados por las actividades industriales y la revolución tecnológica.

De tal manera, de producirse un caso fortuito, el cual escapaba del control de la voluntad de quien lo causaba, no existía “justificación para hacerlo responsable y, no habiendo otra persona en quien hacer recaer dicha carga económica, esta tenía que ser soportada exclusivamente por la víctima” (De Trazegnies, 2016, pág. 48).

### **ii) Teoría de la responsabilidad objetiva**

Esta teoría nació como una alternativa al principio de la culpa, se desarrolló paralelamente a la teoría subjetiva (teoría de la culpa), pero actuaba en supuestos diferentes.

Esta teoría desarrolló dos caminos: el primero, el más tradicional, se mantuvo leal al principio de la culpa, “estableciendo que la carga de la prueba corresponde a quien pretende liberarse de la responsabilidad: es este quien debe acreditar que obró sin culpa” (De Trazegnies, 2016, pág. 52).

Mientras que, el segundo camino, desarrolló un nuevo principio de riesgo creado, base de la responsabilidad objetiva, mediante el cual atendía los hechos del caso

---

<sup>11</sup> Señala De Trazegnies: “La culpa objetiva. Estas dificultades para introducirse en el alma de los hombres han obligado al Derecho a reducir sus análisis de la culpa a niveles más groseros pero más objetivos, que atienden fundamentalmente a las conductas antes que a las motivaciones, a los comportamientos socialmente esperados antes que a las posibilidades específicas de cada individuo”. (De Trazegnies. 2016. pág. 50).

(al nexo causal) estableciendo además que quien “realiza una actividad para beneficio propio está creando un riesgo y debe responder por él”. (De Trazegnies, 2016, págs. 54-55).

### **iii) Teoría del énfasis en la víctima**

También conocida como la teoría del resarcimiento de la víctima, según De Trazegnies (2016, págs. 15-16), mediante esta teoría se establece que la función principal de la responsabilidad civil extracontractual, antes que punitiva, es reparativa ya que otorga una importancia prioritaria al objetivo de colocar materialmente a la víctima, en la medida de lo posible, en el estado que se encontraba antes del daño.

De lo expuesto se puede advertir que la responsabilidad civil extracontractual es una institución jurídica netamente civil cuya principal función es la reparación, de los daños ocasionados a la víctima por el responsable. En ese sentido, se entiende que el la finalidad de esta institución es no dejar desamparada a la víctima.

Esta investigación adopta esta última posición de la doctrina que señala que la finalidad de la responsabilidad civil es la protección de los intereses de la víctima; es decir, conseguir la reparación de los daños, siempre y cuando, se compruebe la obligación del responsable.

## **1.5. Metodología**

Esta investigación es dogmática pues en ella se pretende identificar y describir la normativa aplicable sobre el tema –responsabilidad extracontractual en el marco del leasing vehicular- a fin de sistematizarlo y argumentar la postura tomada sobre la hipótesis.

El tipo de razonamiento es lógico deductivo; y de justificación material pues trata de vincular instituciones jurídicas de interés público y derechos de las víctimas.

La investigación es *de lege ferenda* ya que el objetivo del trabajo consiste en proponer reformas o modificaciones del Derecho positivo, criticando a la normativa vigente y formulando una propuesta normativa diferente.

Para el logro de los objetivos de esta investigación se han estructurado los argumentos en tres capítulos que acompañan a este inicial, capítulo I, de contenidos metodológicos.

En el capítulo II, se realiza el abordaje del marco conceptual de los componentes principales que encierra esta investigación: leasing financiero (referido al leasing vehicular), la responsabilidad civil extracontractual en accidentes de tránsito y, por último, el contrato de seguro (referido a la responsabilidad extracontractual) a fin de lograr el desarrollo de los argumentos en el capítulo posterior.

En el capítulo III, se desarrollan las posturas referidas a la atribución de responsabilidad civil extracontractual al arrendador financiero, así tenemos: a) a favor de las empresas del sistema financiero (específicamente empresas de arrendamiento financiero), b) a favor del aseguramiento del resarcimiento a la víctima, c) el tratamiento comparado d) la nueva tendencia que sigue la Corte Suprema del Perú, a fin de lograr una posición personal sobre al tema en base a lo desarrollado.

Finalmente, en el capítulo IV, se expone una propuesta normativa referente a los cambios que se considera deben hacerse a la normativa vigente y a la implementación de un seguro de responsabilidad civil que sirva como mecanismo de cobertura del resarcimiento de daños a la víctima, sin afectarse la finalidad del contrato de leasing.

## II. CAPÍTULO II: LEASING FINANCIERO, RESPONSABILIDAD CIVIL Y CONTRATO DE SEGURO

En este capítulo se aborda el marco conceptual de aquellos tópicos que permitirán posteriormente el tratamiento detallado de los argumentos de la tesis.

Asumiendo que la estructura de este apartado considera: 1) el contrato de leasing, 2) la responsabilidad civil y 3) el contrato de seguros, se empezará explicando los rasgos generales del leasing en el régimen financiero lo que permitirá presentar la definición del leasing vehicular materia de la presente investigación. Ello permitirá vincularlo con la responsabilidad civil generada a raíz de accidentes de tránsito en los que intervienen vehículos objeto de leasing. Finalmente, la responsabilidad será vinculada al sistema de seguros que hace posible el resarcimiento de los daños ocasionados a la víctima.

### 2.1. Contrato de leasing o arrendamiento financiero

Para comenzar cabe remontarse al origen de la palabra leasing, un término inglés que proviene del verbo *to lease* que significa ‘arrendar’ o ‘dar en arriendo’, y del sustantivo *lease* que se puede traducir por ‘arriendo’ o ‘locación’ (Farina, 1993, p. 499).

Como se puede advertir, su traducción literal al español está referida al arrendamiento; sin embargo, para Buonocore (1990, p. 15), el sentido jurídico de esta palabra no coincide con el significado idiomático del leasing, debido a que esta última ilustra un típico instrumento de financiamiento que tiene como base el arrendamiento o locación, pero que no se agota en ella. A continuación, se revisará sus antecedentes.

#### 2.1.1. Antecedentes

El contrato de leasing tiene registros previos en los Estados Unidos. Según menciona Leyva Saavedra (2003, pág. 746), sus primeras manifestaciones se dieron en las empresas explotadoras de grandes ferrocarriles americanos, las

cuales ante la carencia de capital para la adquisición de bienes, tales como: locomotoras, vagones, entre otros, hicieron uso del leasing como última opción para el financiamiento de sus negocios. Debe advertirse, que esto permitió la construcción de casi toda la red ferroviaria de ese país.

Con el tiempo se fueron desarrollando dos modalidades de leasing mobiliario: el leasing operativo y el leasing financiero.

La primera modalidad, leasing operativo, fue utilizada por los propios proveedores de los bienes quienes actuaban como arrendadores financieros al ceder en uso sus bienes al arrendatario. Según Farina (1993, pág. 502), virtualmente, es una locación de cosa con opción de compra mediante el pago de un precio residual.

Respecto de la segunda modalidad, leasing financiero, en un primer momento surgieron agentes mediadores de leasing que actuaban como brókers entre un proveedor y un usuario. Esta es la modalidad del leasing que es más recurrente en la actualidad; es decir, como contrato de financiamiento en el que intervienen tres partes, generalmente empresas. El momento fundante se dio con Dyas Power Boothe<sup>12</sup> quien al advertir el potencial de este contrato fundó en 1952 la United States Leasing Corporation, primera sociedad de leasing de los Estados Unidos.

Desde entonces este contrato comenzó a expandirse llegando a Europa a fines de los años cincuenta. Inglaterra fue el primer país en adoptarlo; luego, aproximadamente en los años setenta, llegó a América Latina, siendo Brasil el pionero en su implementación.

En el Perú, según Cárdenas Quirós (1994, pág. 454), el contrato de leasing ingresó a nuestro ordenamiento con la denominación de arrendamiento financiero, con la modificación del Decreto Ley N°18957 del 14 de setiembre de 1971, por el Decreto Ley N° 22738, del 23 de octubre de 1979, mediante el que se autorizaba a

---

<sup>12</sup> Según Cárdenas Quirós. "Dyas Power Boothe había recibido un importante pedido de alimentos para proveer al ejército norteamericano. Sin embargo al no contar con la maquina adecuada para satisfacer el pedido, solicitó a un tercero que compre la referida maquinaria, para que se lo entregara en uso durante un lapso de tiempo por una determinada suma". En Estudios de Derecho Privado, pág. 451.

las empresas del sistema financiero poseer bienes de capital para poder destinarlos a las operaciones de leasing.

Luego, se expidió el Decreto Legislativo 212, del 12 de junio de 1981, estableciendo que además de las entidades financieras, podría operar con este mecanismo contractual cualquier empresa debidamente autorizada por la SBS.

Actualmente, nuestra legislación regula este contrato mediante el Decreto Legislativo N° 299, publicado el 26 de julio de 1984, conjuntamente con su reglamento aprobado por el Decreto Supremo N° 559-84-EF del 30 de diciembre de 1984 y normas modificatorias.

De la evolución normativa del leasing en el Perú, se puede apreciar que, esta figura contractual busca facilitar el financiamiento al empresariado con la finalidad de que este se capitalice mediante la adquisición de bienes que insertados en su actividad productiva, promoverá el crecimiento y desarrollo económico en el país. Teniendo en cuenta la importancia de este contrato resulta pertinente plantearnos su definición.

### **2.1.2. Definición**

Antes de empezar a definir este contrato es pertinente reiterar que se trata de una institución contractual proveniente del sistema del *Common Law*, cuyo significado, como se anticipó, encierra más contenido del que su traducción al castellano – arrendamiento- ofrece conforme al ordenamiento jurídico romano germánico.

Asimismo, se debe recordar que tal como se señaló en la introducción, este es un contrato mercantil<sup>13</sup> que “transfiere sustancialmente todos los riesgos y ventajas inherentes a la propiedad del bien”<sup>14</sup>.

---

<sup>13</sup> Conforme al artículo 1 del Decreto Legislativo 299.

<sup>14</sup> De acuerdo a las Normas Internacionales de Contabilidad (NIC) 17 expedidas por el International Accounting Standards Committee.

En adición a lo anteriormente señalado, la Convención de Ottawa, sobre leasing internacional, llevada a cabo en 1988<sup>15</sup>, plantea los siguientes rasgos de este contrato:

“La presente convención regula la operación de crédit-bail<sup>16</sup> (leasing) (...), en la cual una parte (el dador): a) concluye, sobre la indicación de otra parte (el tomador) un contrato (contrato de provisión) con una tercera parte (el proveedor) en virtud del cual adquiere un bien de equipamiento, maquinarias, o herramientas (de la maquinaria) dentro de los términos aprobados por el tomador, por tanto que ellos le conciernen, y b) concluye un contrato (el contrato de leasing) con el tomador, dando a éste el derecho de utilizar el material ...” (Farina, 1993, pág. 504).

Por otro lado, la doctrina se encarga de presentar los siguientes aportes a fin de lograr un entendimiento más detallado del contrato estudiado.

- i) En primer lugar, Arias Schreiber (1996, pág. 109) define al arrendamiento financiero como “un contrato por el cual una institución financiera debidamente autorizada concede a una persona natural o jurídica el uso y disfrute de un bien de capital, adquirido por la mencionada institución al fabricante o proveedor señalado por el interesado y al solo efecto de este contrato”.

Nótese que el autor se refiere a bienes de capital<sup>17</sup>; es decir, bienes que junto a la utilización de otros factores generarán otros bienes o servicios (actividad del

---

<sup>15</sup> La traducción ha sido tomada de Farina, cuyo texto original (en francés) señala:

2. - L'opération de crédit-bail visée au paragraphe précédent est une opération qui présente les caractéristiques suivantes:

- a) le crédit-preneur choisit le matériel et le fournisseur sans faire appel de façon déterminante à la compétence du crédit-bailleur;
- b) l'acquisition du matériel incombe au crédit-bailleur en vertu d'un contrat de crédit-bail, conclu ou à conclure entre le crédit-bailleur et le crédit-preneur, dont le fournisseur a connaissance;
- c) les loyers stipulés au contrat de crédit-bail sont calculés pour tenir compte notamment de l'amortissement de la totalité ou d'une partie importante du coût du matériel.

<sup>16</sup> La traducción del contrato de leasing o arrendamiento financiero al idioma francés es crédit-bail.

<sup>17</sup> Según la Unidad Técnica de Estudios para la Industria (UTEPI), por Bienes de Capital se entiende: “bienes utilizados en la fabricación de otros productos pero que no están incorporados como componentes o

empresario), asimismo, estos bienes deberán tener determinadas características y proveedores para efecto de este contrato.

- ii) Por su parte, Soria Aguilar (2008, pág. 383) señala que se trata de un acuerdo que alude a un instrumento de financiamiento (es decir su función es la de financiar) el cual tiene como base el arrendamiento y que produce grandes ventajas económicas fomentando de esta manera la inversión.

Por ende, se aprecia que la arrendataria (generalmente un empresario) urgida de un bien de capital evita el complicado trámite del préstamo bancario convencional y opta por utilizar el contrato de leasing mediante el cual le ceden en uso el bien requerido a cambio de una contraprestación pudiendo ejercer la opción de compra de dicho bien, eventualmente.

- iii) Para Broseta Pont, según Beltrán Pacheco (2015, pág. 53), este contrato evidencia “la existencia de una operación de financiación a mediano o largo plazo, mediante la cual quien necesita un bien (normalmente maquinaria o bienes de equipo) contrata un intermediario financiero para que este lo adquiera del fabricante, con el fin de cederle su uso por tiempo determinado durante el pago de un canon”.

De la definición precedente, se advierte la participación del arrendador financiero como intermediario financiero entre la arrendataria y el proveedor del bien objeto de leasing, percibiéndose, de esta manera, la función netamente de financiamiento que desempeña conforme lo establecido por la Ley N° 26702<sup>18</sup>, dado que su finalidad no es la de adquirir la propiedad del bien sino la de financiar la adquisición del bien para que, eventualmente, la arrendataria, si lo cree conveniente, ejerza la opción de compra.

---

materia prima dentro de éstos”. Revisado el: 28 de octubre de 2018. Disponible en: [http://www.funcex.org.br/material/redemercosul\\_bibliografia/biblioteca/ESTUDOS\\_PARAGUAY/PRY\\_24.pdf](http://www.funcex.org.br/material/redemercosul_bibliografia/biblioteca/ESTUDOS_PARAGUAY/PRY_24.pdf)

<sup>18</sup> Ley General del Sistema Financiero y del Sistema de Seguros y Orgánica de la Superintendencia de Banca y Seguros.

Además, es importante precisar que el pago del canon que se refiere el autor es la cuota periódica a la que alude el Decreto Legislativo N° 299, esta consiste en la contraprestación que adquiere el arrendador financiero la cual está fijada, conforme Arias Schreiber (1996, pág. 109), “en relación con el costo del dinero en el mercado financiero, comprendido el capital invertido por la institución que financia, más los intereses, los gastos y el margen de beneficio de la misma”.

En el marco de esta investigación, se define operativamente al leasing como un contrato mercantil, dirigido habitualmente al empresariado, mediante el cual una institución financiera, debidamente autorizada, actúa como intermediario financiero (entre la arrendataria y el proveedor) comprometiéndose a adquirir bienes de capital, con determinados requerimientos solicitados por la arrendataria, a cambio de un pago periódico, pudiendo la arrendataria adquirir la propiedad del bien al ejercer la opción de compra.

Asimismo, se debe recordar que, este contrato es una importante herramienta de financiamiento para el empresariado ya que otorga liquidez al usuario dinamizando la economía, así también, promueve la innovación en las empresas al adquirirse nuevos bienes para el desarrollo de sus negocios, además de implicar ventajas tributarias, entre otros.

A fin de tener un mejor entendimiento sobre el contrato de leasing financiero se presenta, a continuación, sus rasgos más resaltantes – que lo caracterizan y diferencian de otras figuras contractuales, conforme Leyva Saavedra (2003, pp. 753-756):

- a) Es un contrato típico: es una figura jurídica regulada por norma especial, el Decreto Legislativo N° 299 –Ley de Arrendamiento Financiero (LAF)- y sus normas reglamentarias y complementarias.

El Código Civil peruano establece en su artículo 1677, que: “el contrato de 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 artículo 1429 a 1425 (referidos al contrato de opción), en cuanto sean aplicables”.

Adicionalmente, como ha quedado expresado también resultan aplicables al contrato de arrendamiento financiero las normas de la sección primera- contratos en general- del Libro VII- Fuentes de las obligaciones- del Código Civil, en atención a lo prescrito por su artículo 1353<sup>19</sup>.

- b) Es un contrato principal: Debido a que este contrato es independiente, no se encuentra supeditado a la realización de otro tipo de contrato. En tal sentido, los demás contratos que comprende el normal u ordinario desarrollo del leasing tendrán el carácter de accesorio.
- c) Es un contrato consensual: Este contrato se perfecciona mediante el acuerdo de voluntades; asimismo, el artículo 8 del Decreto Legislativo N° 299 precisa que su formalización mediante escritura pública constituye únicamente una formalidad *ad probationem* (para la prueba).

Es importante resaltar que el hecho de que el contrato esté inscrito en registros públicos promueve el proceso ejecutivo puesto que de ocurrir algún acontecimiento imprevisible que conlleve su incumplimiento se pueda exigir y obtener de manera oportuna el pago correspondiente.

- d) Es un contrato oneroso: Debido a que las ventajas que procuran las partes solo serán concedidas, si cada una de ellas hace la prestación a favor de la otra.

---

<sup>19</sup> Artículo 1353 del Código Civil señala: Todos los contratos de derecho privado, inclusive los innominados, quedan sometidos a las reglas generales contenidas en esta sección, salvo en cuanto resulten incompatibles con las reglas particulares de cada contrato.

- e) Es un contrato conmutativo: Dado que las partes conocen desde la celebración del contrato sus derechos y obligaciones, pudiendo advertir las ventajas y desventajas que comprende.
- f) Es un Contrato de adhesión: Debido a que las cláusulas de este contrato, a menudo, se encuentran pre impresas, dejando al arrendatario o tomador la opción de aceptar o rechazar su contenido.
- g) Es un contrato de financiamiento: Dado que la financiación es una relación ordinaria de crédito aunque con características propias, ya que en ambas es común el presupuesto económico como la puesta a disposición para el disfrute del bien, pero con marcada diferencias en cuanto a la forma de actuación- ya que el arrendador financiero (intermediario financiero) transfiere la utilidad del bien (Leyva Saavedra, 2003, pág. 756).

De las características presentadas se puede concluir que el leasing posee una regulación especial, dada su naturaleza conforme al artículo 103 de la Constitución Política del Perú de 1993 en la que se estipula que “pueden expedirse leyes especiales porque así lo exigen la naturaleza de las cosas, pero no por razón de las diferencias de personas”.

De igual manera, a efectos de lograr establecer diferencias entre el leasing financiero y otras figuras jurídicas, se presenta, a continuación, las tres (3) etapas que componen este contrato, conforme lo señala Rodríguez Velarde (2000, pág. 12):

- a) Primera etapa: En esta la arrendataria, persona natural o jurídica, necesitado de recursos financieros para la adquisición de bienes de capital (maquinarias o inmuebles) se comunica con un determinado proveedor a fin de señalarle las condiciones de requerimientos del bien que desea adquirir. Una vez la arrendataria haya elegido la propuesta que más se ajuste a sus condiciones presenta ante el arrendador financiero (empresa de leasing -

banco o entidad financiera- autorizada) su propuesta para solicitar el financiamiento.

- b) Segunda etapa: En esta el arrendador financiero, empresa de leasing - banco o entidad financiera- debidamente autorizada por la SBS), previo análisis de la propuesta realizada por la arrendataria (usuaria o cliente), aprueba financiar la compra de bienes de capital requeridos a cambio del pago de las cuotas periódicas, conforme al artículo 1 de Decreto Legislativo 299 (LAF).
- a) Tercera etapa: En esta última etapa, la arrendataria tiene la opción de ejercer el derecho de compra de los bienes objeto de leasing, habitualmente por un valor residual, previamente fijado en la celebración del contrato.

Habiéndose señalado las etapas de ejecución del leasing financiero se advierte que a diferencia de otras figuras jurídicas en este contrato la arrendataria es quien elige las características específicas que debe tener el bien de capital que solicita, así como, al proveedor del mismo. Asimismo, este contrato posee la opción de compra, es decir, solo si la arrendataria ejerce este derecho se realiza la transferencia del bien. Considerando lo señalado corresponde, a continuación, entender el marco constitucional en el que se desarrolla el leasing en el Perú.

### **2.1.3. Marco constitucional del leasing en el Perú**

El Perú, conforme lo dispuesto en el artículo 58<sup>20</sup> de la Constitución Política de 1993, posee un modelo económico denominado Economía Social de Mercado. Este modelo, según Rubio Correa (1999, pág. 202), “es un principio de organización de la vida económica de país que tiene un contenido jurídico y una

---

<sup>20</sup> Artículo 58 de la Constitución Política de 1993 del Perú señala: “La iniciativa privada es libre. Se ejerce en una economía social de mercado. Bajo este régimen, el Estado orienta el desarrollo del país, y actúa principalmente en las áreas de promoción de empleo, salud, educación, seguridad, servicios públicos e infraestructura”.

significación hermenéutica<sup>21</sup> dentro de lo que contemporáneamente se llama constitución económica”.

En este modelo económico, según precisa Rubio Correa (1999, pág. 212), las relaciones económicas entre las personas se rigen bajo los preceptos de libre iniciativa privada, libertad de competencia, justicia social y seguridad social. Asimismo, Tribunal Constitucional a través de la sentencia del Expediente N° 0008-2003-AI/TC<sup>22</sup> (2003) señala que este modelo económico<sup>23</sup> “... es representativa de los valores constitucionales de la libertad y la justicia, y, por ende, es compatible con los fundamentos axiológicos y teleológicos que inspiran a un Estado social y democrático de derecho<sup>24</sup>”.

De esta manera, dentro de una Economía Social de Mercado, el leasing cumple una función dinamizadora de la economía, acorde con el modelo económico asumido por el Estado, al ser un instrumento de financiamiento de bienes de capital al empresariado; es decir, actuar como un medio de capitalización del

---

<sup>21</sup> Según el Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española el término hermenéutica está referido: “Arte de interpretar textos, originalmente textos sagrados”. Revisado el: 05 de diciembre de 2018. Disponible en: <http://dle.rae.es/?id=KDXnico>

<sup>22</sup> El sentencia del expediente N° 0008-2003-AI/TC expedida el 11 de noviembre de 2003 trata de la “Acción de Inconstitucionalidad interpuesta por don Roberto Nesta Brero, en representación de 5, 728 ciudadanos, contra el artículo 4 del Decreto de Urgencia N° 140-2001”.

<sup>23</sup> Refiriéndose al modelo de Economía Social del Mercado. Cabe señalar el Tribunal Constitucional considera que “La Economía Social de Mercado es una condición importante del Estado social y democrático de derecho. Por ello debe ser ejercida con responsabilidad social y bajo el presupuesto de los valores constitucionales de la libertad y la justicia. A tal efecto está caracterizada, fundamentalmente, por lo tres elementos siguientes: a) bienestar social; lo que debe traducirse en empleos productivos, trabajo digno y reparto justo del ingreso; b) mercado libre; lo que supone, por un lado, el respeto a la propiedad, a la iniciativa privada y a una libre competencia regida, *prima facie*, por la oferta y a demanda en el mercado; y, por otro, el combate a los oligopolios y monopolios; y, por último, c) un Estado subsidiario y solidario, de manera tal que las acciones estatales directas aparezcan como auxiliares, complementarias y temporales” (TC. EXP. N° 0008-2003-AI/TC).

<sup>24</sup> Conforme señala el Tribunal Constitucional “El Estado peruano definido por la Constitución de 1993, presenta las características básicas del Estado social y democrático de derecho. Así se concluye de un análisis conjunto de los artículos 3° y 43° de la Ley Fundamental. Asimismo, se sustenta en los principios esenciales de libertad, seguridad, propiedad privada, soberanía popular, separación de las funciones supremas del Estado y reconocimiento de los derechos fundamentales. Principios de los que se deriva la igualdad ante la ley y el necesario reconocimiento de que el desarrollo del país se realiza en el marco de una economía social de mercado”. (TC. EXP. N° 0008-2003-AI/TC. 2003)

empresaria, lo cual trae se traduce, entre otros, en la creación de nuevos puestos de trabajo, empresas, etc.; beneficiando el desarrollo y crecimiento del país.

Al ser el leasing un instrumento de financiamiento que contribuye al desarrollo del país dentro del modelo de Economía Social de Mercado, el Estado debe promoverlo conforme lo sostenido por el Tribunal Constitucional en el expediente N° 0008-2003-AI/TC (2003) donde señala que: "... la función orientadora del Estado tiene como propósito el desarrollo del país, procurando que se materialice el componente social del modelo económico previsto en la Constitución. Dicha función orientadora presenta, sustancialmente, las siguientes características: a) el Estado puede formular indicaciones siempre que estas guarden directa relación con la promoción del desarrollo del país; b) los agentes económicos tienen la plena y absoluta libertad para escoger las vías y los medios a través de los cuales se pueden alcanzar los fines planteados por el Estado; y c) el Estado debe estimular y promover la actuación de los agentes económicos".

De esta manera, se puede advertir el rol que cumple el leasing financiero está acorde con lo que persigue una Economía Social de Mercado, al fomentar el crecimiento y desarrollo económico del país afectando positivamente a la sociedad que la compone. Una vez precisado el marco constitucional económico del leasing, corresponde profundizar acerca del objeto del leasing.

#### **2.1.4. Objeto del contrato de leasing**

En cuanto al objeto, el artículo 1 del Decreto Legislativo 299 (LAF) dispone que el objeto del contrato es la locación de bienes muebles o inmuebles por la empresa locadora (arrendador financiero) para el uso de la arrendataria.

De esta manera, se aprecia que, el leasing puede clasificarse en dos tipos según el criterio de la naturaleza del objeto del contrato: leasing de bienes muebles, tales como maquinarias, equipos, autos, entre otros, y leasing de bienes inmuebles, tales como terrenos, locales, viviendas.

A efectos de esta investigación, interesa tomar en cuenta para el análisis el leasing de bienes muebles, específicamente de vehículos automotores (bienes riesgosos) objeto de contrato de leasing cuando estos aparecen involucrados en siniestros recurrentes como los accidentes de tránsito, en los que se generan daños a terceros no sujetos del contrato de leasing.

### **2.1.5. Sujetos intervinientes en el contrato de leasing**

Otro aspecto importante de resaltar en leasing es que se trata de un contrato jurídico tripartito, del cual se distinguen como partes intervinientes a las siguientes:

- a) El arrendador financiero: También llamado dador (o *lessor*, en el lenguaje internacional, según la Convención de Ottawa). Representado por la empresa de leasing -banco o entidad financiera- debidamente autorizada por la Superintendencia de Banca y Seguros (SBS) para operar estos contratos.

La función de este sujeto es financiar la compra de los bienes objeto del contrato de leasing al proveedor (previamente escogido por la arrendataria-usuaria) para entregárselos en uso a la arrendataria pudiendo transferirse a esta última la propiedad de dicho bien cuando ejerza el derecho de compra a su favor.

Acota Farina (1993, pág. 504) que la profesionalidad del arrendatario, al ser una entidad debidamente autorizada, es una garantía tanto para el arrendatario como para el proveedor intervinientes en el contrato de leasing.

- b) La arrendataria financiera: También llamado tomador (o *lessee*, en el lenguaje internacional, según la Convención de Ottawa). Este sujeto es representado por una persona natural o jurídica quien habiendo determinado sus necesidades de equipamiento (bienes muebles o inmuebles) para el desarrollo de su negocio, solicita el financiamiento al

arrendador financiero (empresa de leasing autorizada), comprometiéndose a cambio de ello al pago de una cuota periódica y, eventualmente, si así lo decidiese, adquirir la propiedad del bien solicitado, ejerciendo la opción de compra de estipulada en el contrato.

- c) El proveedor: También llamado *supplier* en el lenguaje internacional. Según Rodríguez Velarde (2000, pág. 15), este tiene una participación marginal en leasing. Se incluye en el contrato para efectos relativos a las garantías de los bienes, capacitación, asesoría técnica, venta de repuestos, entre otros. Este es el sujeto de quien el arrendador adquiere los bienes solicitados por la arrendataria.

La denominación de los sujetos intervinientes en el contrato de leasing utilizada en la Convención de Ottawa, tales como el dador (lessor), el tomador (lessee) y el proveedor (supplier), se debió a la intención de diferenciarlas de las del contrato de arrendamiento convencional y del contrato de compraventa.

Una vez las partes intervinientes en el leasing establecen una relación jurídica a través de la suscripción de este contrato, se configura, como consecuencia, una serie de derechos y obligaciones entre las partes las cuales son advertidas en la ley.

Por un lado, se tiene al arrendador financiero quien tendrá como derechos 1) exigir el aseguramiento de los bienes por parte del arrendatario conforme a lo señalado en el artículo 6 Decreto Legislativo N° 299 y su reglamento, 2) cobrar las cuotas periódicas fijadas en el contrato, así como el valor residual en caso de que se ejercite la opción de compra que tiene el arrendatario conforme al artículo 1 de Decreto legislativo N° 299.

Respecto de las obligaciones más importantes del arrendador, se puede señalar que este debe: 1) celebrar contrato con el proveedor señalado por la arrendataria, 2) ceder en uso el bien adquirido al arrendatario y 3) respetar la opción de compra a favor del arrendatario.

Por otro lado, la arrendataria financiera tendrá como derechos 1) especificar al arrendador las características de los bienes que busca tomar como objeto de leasing, así como indicar quién deberá ser el proveedor, 2) hacer uso del bien cedido por el arrendador bajo las condiciones establecidas en el contrato de leasing, 3) hacer uso de la opción de compra según el precio convenido en el contrato y 4) ejercer contra el proveedor las acciones pertinentes derivadas de los vicios y daños de los bienes.

Respecto de sus obligaciones, la arrendataria deberá 1) efectuar el pago de las cuotas periódicas, 2) efectuar el pago del valor residual, en caso de ejercitar el derecho de compra; en caso de no hacerlo deberá devolver el bien y 3) responder por los daños y perjuicios que cause el bien o bienes a partir del momento en que los recibió, sea de la locadora o directamente del fabricante o proveedor y 4) contratar los seguros establecidos para el contrato de leasing conforme al artículo 6 del Decreto Legislativo N° 299. Siendo estos dos últimos puntos aspectos importante en relación con el tema de investigación referido al leasing vehicular.

#### **2.1.6. Leasing vehicular**

Como se señaló anteriormente, la presente investigación abocará el estudio del leasing vehicular, leasing mobiliario que tiene como objeto del contrato, como su nombre lo indica, un vehículo automotor, considerado por el Derecho Civil, específicamente por la responsabilidad civil extracontractual, como un bien riesgoso. Es importante señalar que como en todo leasing, en este contrato participan los tres sujetos antes mencionados: 1) una entidad financiera que financia la adquisición del vehículo (el arrendador financiero), 2) una persona natural o jurídica que adquiere el vehículo en uso (la arrendataria) y, por último, 3) el proveedor quien es elegido por la arrendataria y de quien se adquiere el vehículo.

Una vez transferido en uso el vehículo la arrendataria (el tomador) para que este lo inserte en su actividad comercial, le corresponderá realizar el pago de las cuotas periódicas, conforme lo establece el artículo 1 del Decreto Legislativo N° 299

(LAF), las cuales serán calculadas teniendo en cuenta el capital invertido en la adquisición del bien, el interés y gastos operativos (Sanchez Calero, 2010, pág. 290) y (Arias Schreiber, 1996, pág. 109). Asimismo, según señala Gonzales Castilla (2002, pág. 14) la propiedad del vehículo la mantiene el arrendador financiero a modo de garantía.

Es importante señalar que, al igual que en todo contrato de leasing, en el leasing vehicular existe la opción de compra a favor de la arrendataria, la cual solo puede ser ejercida al término del contrato (conforme lo dispone al artículo 18 de la LAF).

Tratándose de un bien riesgoso, objeto de leasing vehicular, corresponde revisar el tratamiento del ordenamiento civil peruano respecto de la responsabilidad civil extracontractual.

## **2.2. Responsabilidad civil extracontractual en accidentes de tránsito.**

Antes de desarrollar los aspectos referentes clave de la responsabilidad extracontractual corresponde detenerse en los rasgos generales de la responsabilidad civil.

La palabra responsabilidad es de origen latino, su significado nos remite a la idea de un deber de reparación respecto a la ruptura de un orden (Espinoza, 2013, pág. 45). En ese sentido, se puede concebir a la responsabilidad civil como una fuente de obligación debido a que quien vulneró el derecho de un tercero (víctima) tiene la obligación de reparar el daño producido.

De lo señalado, se puede entender por responsabilidad civil al mecanismo de derecho civil mediante el que se intenta resolver los conflictos, causados por daños, entre particulares, a través de la indemnización a las víctimas (Espinoza Espinoza, 2013, pág. 46).

Respecto a los daños que deben ser indemnizados, estos pueden derivar del incumplimiento de una obligación voluntaria -responsabilidad contractual, o

pueden nacer sin que haya mediado vínculo contractual de por medio - responsabilidad extracontractual.

Por un lado, la responsabilidad contractual es regulada en Libro VI: Obligaciones, Sección Segunda, Título IX del Código Civil peruano. Requiere de dos presupuestos para su configuración: 1) que exista un contrato y 2) que los daños sean causados por el incumplimiento o cumplimiento defectuoso de lo que es estrictamente materia del contrato.

Asimismo, para De Trazegnies (2016, págs. 414-416), esta responsabilidad se fundamenta –refiriéndose al factor de atribución- en la culpa; es decir queda sujeto a la indemnización por daños aquel que no ejecuta las obligaciones por dolo, culpa inexcusable o culpa leve.

Por otro lado, se encuentra a la responsabilidad civil extracontractual, también conocida como responsabilidad aquiliana, regulada en el Libro VII: Fuentes de las Obligaciones, Sección Sexta, art. 1969 al 1984 del Código Civil peruano. Esta responsabilidad está fundamentada, conforme Taboada Córdova (2015, pág. 34), en el daño producido por violación de la regla “alterum non laedere”<sup>25</sup> o “el deber genérico de no hacer daño a otro”.

Es importante resaltar que la función de la responsabilidad civil no es punitiva, sino indemnizatoria<sup>26</sup> (Diez Picazo, 1999, pág. 44). En otras palabras, su función consistirá en el traslado de la carga económica del daño a otra persona, siempre y cuando se haya determinado la responsabilidad de esta. Por lo que corresponde a

---

<sup>25</sup> En igual sentido se manifiesta el Tribunal Constitucional mediante el Pleno Jurisdiccional 0001-2005-PI/TC, en su fundamento 7:

“La disciplina de la responsabilidad civil está referida al aspecto fundamental de indemnizar los daños ocasionados en la vida de relación de los particulares (...) cuando el daño se produce sin que exista ninguna relación jurídica previa entre las partes, o incluso existiendo ella, el daño es consecuencia, no del incumplimiento de una obligación voluntaria, sino simplemente del deber jurídico de no causar daño a otro, nos encontramos en el ámbito de la denominada “responsabilidad civil extracontractual””.

<sup>26</sup> En ese sentido, De Trazegnies señala que “en la actualidad, prácticamente todos los sistemas de responsabilidad extracontractual otorgan una importancia prioritaria al objetivo de colocar materialmente a la víctima, en la medida de lo posible, en el estado en que se encontraba antes del daño: la responsabilidad extracontractual tiene una función reparativa antes que punitiva o vindicativa” (De Trazegnies, 2016, pág. 16).

la responsabilidad civil establecer criterios o presupuestos que justifiquen y limiten que determinada persona esté obligada a indemnizar.

Como se puede advertir, para que la responsabilidad civil surta efectos requiere de la existencia de una persona que soporte el costo de los daños y que además la asunción de responsabilidad debe estar justificada. Se profundiza, a continuación, en rasgos relevantes de la responsabilidad extracontractual.

### **2.2.1. Definición de la responsabilidad extracontractual.**

Como se había mencionado, la responsabilidad civil nace de la trasgresión del deber de no causar daño a otro. Asimismo, esta posee dos criterios respecto al factor de atribución: el subjetivo (referido a la culpa) y el objetivo (referido al riesgo creado) conforme precisa Taboada Córdova (2015, pág. 42). Por lo que, a diferencia de la responsabilidad contractual, este tipo de responsabilidad busca siempre reparar el daño no siendo relevante la ausencia de la culpa como factor determinante.

Al ubicar la responsabilidad civil en el marco normativo civil peruano, por un lado, aparece la responsabilidad subjetiva en el artículo 1969 del Código Civil, en el que se establece: “Aquel que por dolo o culpa causa daño a otro está obligado a indemnizarlo. El descargo por falta de dolo o culpa corresponde a su autor”.

Por otro lado, aparece la responsabilidad objetiva que, según De Trazegnies (2016, pág. 423), nace como una solución distinta para los casos en que se trate de daños consecuencia del ejercicio de una actividad riesgosa o mediante la intervención de un bien riesgoso. En estos casos se le atribuye la obligación de indemnizar a la persona que produjo el daño no siendo relevante, en materia civil, si tuvo culpa o no.

En el Perú, la responsabilidad objetiva (riesgo creado) ingresó a nuestro ordenamiento mediante el artículo 1970 del Código Civil de 1984, que establece:

“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”.

A pesar de que la norma no precisa el tipo de riesgo<sup>27</sup> o peligro, la doctrina nos indica que este se refiere a todo peligro adicional para la “vida de relación social”, que sin embargo de acuerdo a la experiencia normal de un determinada sociedad, son absolutamente indispensables para su desenvolvimiento y la satisfacción de necesidades consideradas social y jurídicamente merecedoras de tutela legal (Taboada Córdova, 2015, pág. 43).

Asimismo, señala Díez Picazo (1999, págs. 116-117) que el riesgo debe corresponder a uno especial, y no general (riesgo normal o permitido). Asimismo, señala que dicho riesgo debe ser típico de la actividad que lo crea y no de aquellos otros que pudieran resultar imprevisibles. Por último, señala que dicha responsabilidad debe imputarse a la persona que creó tal riesgo mediante su actividad, excluyendo riesgos indirectos.

Cabe precisar que, la responsabilidad objetiva prevista en el ordenamiento peruano prevé tres causales de exoneración: caso fortuito o fuerza mayor, el hecho determinante del tercero y la imprudencia de la víctima, conforme lo estipula el artículo 1972 del Código Civil. Interesa los fines de esta investigación determinar quienes participan de la responsabilidad objetiva.

### **2.2.2. Sujetos de la responsabilidad extracontractual objetiva**

A fin de determinar la función que cumplen las partes dentro del tratamiento de la responsabilidad civil se procede a identificarlas y, describir sus rasgos brevemente:

---

<sup>27</sup> Asimismo, la Jurisprudencia en su casación N° 2902-99-Lima señala: que los hechos de un bien riesgoso, son consecuencia de una actividad de quien los gobierna y domina, de tal manera que puede impedir que se produzcan, pues tales hechos pueden ser ordinariamente, previstos y evitados.

- a) El responsable: Puede ser la persona que ocasionó el daño con hecho propio o la persona responsable por hecho ajeno.
- b) La víctima: Es quien sufre el daño y a quien el responsable debe indemnizar, “siempre y cuando concurren todos los presupuestos de atribución de responsabilidad” (Morales Gonzalez, 2017, pág. 15) objetiva que serán desarrollados a posteriormente.

En materia de accidentes de tránsito, conforme señala el artículo 28 del Decreto Supremo N° 024-2002-MTC, las víctimas a ser cubiertas son “las personas, sean ocupantes o terceros no ocupantes de un vehículo automotor”. Asimismo, cabe señalar que, los daños que se causan pueden ser patrimoniales o personales. Importa detenerse en la figura de las víctimas.

### **2.2.3. Situación de las víctimas de accidentes de tránsito**

El resarcimiento económico de los daños ocasionados a la víctima constituye para la responsabilidad civil su finalidad principal, una vez se haya determinado al responsable, en caso de accidentes de tránsito.

Los accidentes de tránsito causan numerosos costes sociales, no sólo en pérdidas de vidas sino también en forma de lesiones temporales o permanentes a personas involucradas en tales accidentes de tránsito. Además frecuentemente las lesiones permanentes conducen a fuertes costes económicos tanto al Estado, a las compañías aseguradoras y a los individuos que los padecen (Molero Cazani, 2015, págs. 155-156).

En ese sentido, corresponde a la víctima iniciar un proceso de indemnización por daños y perjuicios derivados de un accidente de tránsito a fin de que se le otorgue judicialmente el resarcimiento por los daños sufridos.

Sin embargo, la realidad peruana muestra que a menudo las víctimas no tienen conocimiento del proceso civil, más efectivo, e inician uno penal mediante el cual reciben al final de proceso montos de indemnización irrisorio, que no cubren los daños producido, por lo tanto, no resarcen los daños. Esto se explica en que la función del Derecho Penal, rama del Derecho Público, es solo punitiva (encargada de establecer sanciones) y no profundiza en una finalidad indemnizatoria o de resarcimiento de daños como la del Derecho Civil.

Es preciso señalar que, el SOAT es solo un mecanismo que cobertura, en forma inmediata, a las víctimas. Cabe señalar que la cobertura es mínimo. En ese sentido, no implica una reparación integral del daño ocasionado, asimismo, no limita el accionar civil. En materia civil es necesario valorar los elementos de la responsabilidad objetiva.

#### **2.2.4. Elementos de la responsabilidad civil objetivo**

Para introducir la revisión sobre este punto, es importante reconocer que tanto la responsabilidad civil subjetiva como objetiva posee elementos en común los cuales serán expuestos a continuación:

- a) Conducta antijurídica: Es todo aquel comportamiento que contraviene una norma prohibitiva vulnerando contenidos del sistema jurídico.

Según Taboada Córdova (2015, págs. 37-38) la antijuricidad en la responsabilidad contractual es siempre típica pues ella resulta del incumplimiento de una obligación, encontrándose prevista en el artículo 1321 del código civil; mientras que la antijuricidad en la responsabilidad extracontractual puede ser típica, “en cuanto previstas en abstracto en hechos normativos, y atípicas, en cuanto a pesar de no estar reguladas en esquemas legales, la producción de las mismas contraviene el ordenamiento jurídico”; según lo establecen los artículos 1969 y 1970 del código.

- b) Daño causado: Es uno de los elementos fundamentales de la responsabilidad civil puesto que de no existir el daño no habría que reparar ni víctima a quien indemnizar.

El daño es definido como “todo menoscabo contra los intereses de los individuos en su “vida de relación social”, que el Derecho ha considerado merecedores de tutela legal” (Taboada Córdova, 2015, pág. 39).

En la responsabilidad civil el daño causado puede tener dos variantes: patrimonial (material) y extra patrimonial (inmaterial). El primero está dividido en daño emergente (la pérdida patrimonial efectiva sufrida) y lucro cesante (la ganancia dejada de percibir). En cuanto al segundo, el código civil señala al daño moral y al daño a la persona.

- c) Relación de causalidad: Es la relación jurídica de causa a efecto que existe entre la conducta antijurídica (conducta típica o atípica) y el daño producido a la víctima.
- d) Factores de atribución: Este elemento determina la existencia de responsabilidad civil una vez que se hayan identificado los tres (3) elementos anteriores: conducta antijurídica, daño causado y relación de causalidad.

En materia de responsabilidad contractual, el factor de atribución es la culpa, mientras que en el campo extracontractual son dos los factores de atribución: subjetiva (la culpa) y objetiva (el riesgo creado), según lo previsto los artículo 1969 y 1970 del código civil respectivamente.

Respecto al factor de atribución subjetivo, el autor de una conducta antijurídica que ha causado un daño, debe responder únicamente si ha actuado con culpa, mientras que para el factor de atribución objetivo (riesgo

creado) solo se debe probar que la conducta que ocasionó el daño es riesgosa, sin la necesidad de acreditar la culpabilidad del autor (Taboada Córdova, 2015, pág. 43).

Con estos aspectos abordados de la responsabilidad objetiva, corresponde profundizar en sus alcances relacionados con los accidentes de tránsito.

### **2.2.5. Responsabilidad objetiva en accidentes de tránsito**

Para lograr un mejor abordaje de la responsabilidad objetiva derivada de los accidentes de tránsito, es preciso desarrollar previamente algunos conceptos clave.

El ordenamiento jurídico peruano, antiguamente, consideraba a los accidentes como hechos fortuitos o del azar. En estos casos, quienes asumían los daños eran las propias víctimas; sin embargo, actualmente, con la adopción del criterio objetivo (basado en el riesgo creado) de la responsabilidad extracontractual, el tratamiento de los accidentes ha cambiado ya que independientemente de que exista culpa o no, el responsable del daño tiene la obligación de resarcirlo.

Respecto a la definición legal de accidente de tránsito, en la legislación peruana se puede advertir que la Ley General de Tránsito y Transporte Terrestre, Ley 27181(en adelante, LGTTT) no ofrece concepto al respecto. No obstante, el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito, Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, en su artículo 2, define al accidente de la siguiente manera:

“Accidente: Evento que cause daño a personas o cosas, que se produce como consecuencia directa de la circulación vehicular”.

De igual forma, el Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito, Decreto Supremo N° 024-2002-MTC, en su artículo 5, define a los accidentes de tránsito como:

“Accidente de tránsito: Evento súbito, imprevisto y violento (incluyendo incendio y acto terrorista) en el que participa un vehículo automotor en

marcha o en reposo en la vía de uso público, causando daño a personas, sean ocupantes o terceros no ocupantes del vehículo automotor, que pueda ser determinado de una manera cierta”.

Respecto al tratamiento de la responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito, el artículo 29 de la Ley General de Tránsito y Transporte Terrestre establece expresamente que esta es objetiva (sobre base al riesgo creado) y solidaria.

En primer lugar, fundamenta, el primer punto, en el artículo 1970 del Código Civil que establece que “aquel que mediante un bien riesgoso o peligroso, o por el ejercicio de una actividad riesgosa o peligrosa, causa un daño a otro, está obligado a repararlo”.

En ese sentido, se interpreta que en un accidente de tránsito se identifica como el bien riesgoso, y actividad riesgosa al vehículo y la circulación vehicular, respectivamente.

De forma pertinente el Tribunal Constitucional (TC) (2005, Fundamento 3) señala que “la noción de riesgo creado alude a la idea de que todos los bienes que se utilizan en la vida moderna para la satisfacción de las necesidades suponen un riesgo común u ordinario; empero también hay actividades que suponen un riesgo adicional, como es el caso de los vehículos automotores (...)”.

De esta manera, advierte el Tribunal Constitucional que la utilización de algunos bienes supone un riesgo adicional al común tal como es el caso de los vehículos automotores.

En segundo lugar, sobre la responsabilidad solidaria que se deriva de los accidentes de tránsito, en el artículo 29 de la Ley General de Tránsito y Transporte Terrestre, se precisa que “(...) 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”.

En el marco del leasing vehicular, la responsabilidad solidaria del propietario del bien es cuestionada en esta investigación al tenerse en cuenta; 1) que conforme lo precisa la norma específica del leasing –Decreto Legislativo N° 299 (LAF)- la responsabilidad es de la arrendataria, 2) el contrato de leasing es un contrato con finalidad de financiamiento de un bien para beneficio de la arrendataria quien tiene la potestad de adquirir, eventualmente, el bien, 3) quien tiene el control eficaz del bien es la arrendataria aunque el arrendador financiero sea el propietario registral, por último, como se verá a continuación 4) desde el punto de vista de la responsabilidad civil indirecta tampoco es responsable el arrendador financiero, conforme lo que se expone a continuación.

#### **2.2.6. La responsabilidad indirecta en el marco del leasing.**

Como fue mencionado anteriormente la responsabilidad extracontractual nace del incumplimiento del deber jurídico de no hacer daño a otro. En ese sentido, se considera como responsable a quien ocasionó el daño mediante hecho propio; en otras palabras, cada quien es responsable por los daños que ocasione. Sin embargo, existen excepciones a esta regla, conocidas como supuestos de la responsabilidad civil indirecta, los cuales, deben ser expresamente establecidos por ley.

Para Taboada Córdova (2012) la responsabilidad civil indirecta “... es aquella que se produce o genera cuando existe un autor indirecto, que se convierte en responsable civilmente a pesar de no haber causado daño alguno”. En ese sentido, quien o lo que ocasionó el daño se configura como autor directo de los daños ocasionados.

El código civil peruano contempla los supuestos de responsabilidad civil indirecta en sus siguientes apartados: a) artículos 1975, 1976 y 1977 referidos a la responsabilidad civil por hechos de los incapaces, b) artículo 1980 referido a los daños que ocasione la caída de edificaciones, c) artículo 1979 referido a los daños

causados por animales y, por último, d) artículo 1981<sup>28</sup> referido a la responsabilidad civil por hecho de los subordinados o dependientes, conocido en la doctrina como responsabilidad vicaria, supuesto que será analizado a continuación.

La responsabilidad vicaria, según De Trazegnies (2016, pág. 493), “se trata de la responsabilidad alternativa o substituta (...) del principal<sup>29</sup> frente a los actos de su servidor<sup>30</sup>, expresada en el principio *respondeat superior*<sup>31</sup>”. Sus requisitos legales especiales para su existencia (responsabilidad indirecta) son, conforme señala Taboada Córdova (2012): “... que exista una relación de subordinación fáctica o jurídica del autor directo respecto del autor indirecto y el que el autor directo haya causado el daño en el ejercicio del cargo o en cumplimiento del servicio respectivo, lo que se denomina en doctrina daño causado en ejercicio de las funciones”.

Al respecto, en el supuesto de responsabilidad vicario en el marco de leasing se advierte que el arrendador financiero conforme señala el artículo 6 del Decreto Legislativo N° 299 (LAF) no debe ser considerado responsable civil frente a los daños ocasionados por la arrendataria, puesto que en el leasing no existe relación de subordinación fáctica o jurídica entre el arrendador ni el arrendatario financiero ni se causó el daño en ejercicio del cargo o en cumplimiento del ejercicio del servicio respectivo.

De esta forma, sobre la base de la responsabilidad vicaria el único responsable sería el arrendatario como autor indirecto y el conductor como autor directo, dado

---

<sup>28</sup> El artículo 1981 del Código Civil señala expresamente: “Aquel que tenga a otro bajo sus órdenes responde por el daño causado por este último, si ese daño se realizó en el ejercicio del cargo o en cumplimiento del servicio respectivo. El autor directo y el autor indirecto están sujetos a responsabilidad solidaria”.

<sup>29</sup> De Trazegnies utiliza el término “principal” para referirse a lo que el Código Civil peruano conoce como “autor indirecto”.

<sup>30</sup> De Trazegnies utiliza el término “servidor” para referirse a lo que el Código Civil peruano conoce como “autor directo”.

<sup>31</sup> El término “respondeat superior” es un término latín referido a la “doctrina legal según la cual un principal, empleador o superior es responsable de los actos de comisión y omisión de un agente, empleado o subordinado, realizados dentro del ámbito de sus deberes. En latín, que el jefe responde”. Según Diccionario de negocios. Revisado el 27 de noviembre de 2018. Disponible en: <https://diccionariodenegocios.com/r/respondeat-superior/>

que el vehículo al ser objeto de leasing es considerado como un instrumento de trabajo otorgándosele al arrendatario el control eficaz del mismo, por lo que este puede ser dado para el cumplimiento de sus labores al conductor contratado por la arrendatario.

Teniendo en cuenta lo expuesto, corresponde atender la materialización del riesgo, el ordenamiento peruano configura medidas de aseguramiento.

### **2.3. Riesgo objetivo y contrato de seguro**

El ser humano siempre ha estado expuesto a diversos riesgos, ante esta situación, buscó la forma de hacer frente, según Isasi Cayo (1997, págs. 49-50), mediante las siguientes técnicas: la elusión, las medidas de previsión y el desplazamiento del riesgo, siendo esta última la técnica que forjó los precedentes del actual contrato de seguros.

El contrato de seguro ingresó al ordenamiento peruano a través del Código de Comercio de 1902. Sin embargo, conforme señala Martínez Ventura (2014, pág. 111), debido a la liberación de la economía en la década de los noventa, este dispositivo legal se volvió ineficiente para el contexto nacional dado que el sistema de seguros dejó de ser cerrado<sup>32</sup>.

De tal manera que, el 27 de noviembre de 2012, se publicó en el diario oficial el Peruano la Ley N° 29946, Ley de Contrato de Seguro (en adelante, LCS), vigente desde el 27 de mayo de 2013. Actualmente, esta norma establece la regulación general del contrato de seguro en el Perú. No obstante, su aplicación es supletoria a aquellos seguros obligatorios y los que se encuentren regulados por leyes especiales.

---

<sup>32</sup> El sistema de seguro cerrado es un sistema predeterminado por el Estado (el mercado de seguros se encuentra abordado solo por el Estado) por lo que no hay competencia entre compañías de seguro, por ende, las primas son fijas.

### 2.3.1. Contrato de Seguro

Tal como se había advertido en la introducción, el ordenamiento jurídico considera al seguro como un mecanismo destinado a cubrir los efectos de los daños derivados de la materialización de los riesgos; es decir, permite indemnizar, dentro de los límites pactados, el daño producido al asegurado.

Asimismo, la doctrina define al seguro como “un contrato por adhesión por el cual una de las partes, el asegurador, se obliga contra el pago o promesa de pago del premio efectuado por el asegurado, a pagar a este o a un tercero la prestación convenida, subordinada a la eventual realización (siniestro) del riesgo, tal como ha sido determinado, durante la duración material del contrato” (Stiglitz, 2008, pág. 31).

De esta definición resulta importante resaltar dos aspectos. Por un lado, se destaca que el pago de la prestación convenida puede estar dirigido no solo al asegurado sino también a un tercero, dependiendo del tipo de seguro que se contrate, ya que de ser un seguro de responsabilidad civil el indemnizado será un tercero a quien el asegurado causó un daño.

Por otro lado, se destaca que el asegurador, a cambio de una cuota periódica convenida, se compromete a eliminar las consecuencias dañosas sufridas por el asegurado, lo cual solo será efectivo una vez se haya verificado la materialización del riesgo (siniestro) cubierto, el mismo que debe corresponder a la forma determinada y dentro del plazo de duración material del contrato de seguro respectivo.

Desde el punto de vista del Derecho de seguros, el siniestro es la materialización de la responsabilidad por la que el seguro fue contratado.

Asimismo, es importante tener en cuenta que la Ley de Contrato de Seguros (en adelante, LCS) se rige por un conjunto de principios, contenidos en el artículo II de la misma ley, estos son: Buena fe, indemnización, mutualidad, interés asegurable, causa adecuada, igualmente, establece que las estipulaciones insertas en la

póliza del seguro deben ser interpretadas, en caso de dudas, a favor del asegurado.

En ese sentido, a continuación, se procederá a explicar brevemente el contenido de los mismos.

- a) Principio de buena fe: Este principio es fundamental para el correcto funcionamiento de este tipo de contrato. Señala Marthans Garro (2007, pág. 35) que tanto el asegurado como el asegurador deben ser totalmente honestos al momento de discutir la naturaleza del riesgo que se pretende cubrir a fin de lograr una correcta y clara concepción del mismo en el contrato de seguro correspondiente.
- b) Principio de indemnización: Este principio persigue conseguir la reparación económica en el patrimonio del asegurado, ocasionado por la materialización de un riesgo (siniestro) (Ídem).

Por lo que su función consiste en regular y sustentar el monto a que está obligado a desembolsar el asegurador debido a la materialización del riesgo, dentro de los límites del contrato, al beneficiario de la póliza de seguro.

- c) Principio de mutualidad: Este principio consiste en el agrupamiento de una multitud o mutualidad<sup>33</sup> de asegurados. La finalidad es formar un fondo común para la reparación o indemnización de las pérdidas del asegurado derivadas de la materialización de los riesgos (siniestros) determinados en el contrato de seguros.
- d) Principio de interés asegurable: Este principio busca la existencia de una relación, reconocida por ley, entre el tomador del seguro y el bien o sujeto

---

<sup>33</sup> Según el Diccionario de la Real Academia Española, la palabra mutualidad está relacionada a un régimen de prestaciones mutuas.

asegurado a fin de evitar la vulneración de la naturaleza de este contrato; es decir, que este no se convierta en juego de apuesta, como sucedía anteriormente<sup>34</sup>.

Asimismo, precisa la LCS que, el contrato de seguro cubrirá cualquier riesgo que al tiempo de su celebración exista constituyendo un interés asegurable o contingente; es decir, que el contrato solo cubrirá si verifica que existe una relación comprobada entre el bien o asegurado y el tomador de seguros; asimismo, que el bien o asegurado este bajo algún tipo de riesgo determinado.

- e) Principio de causa adecuada: Principio conocido como la causa próxima en el Derecho anglosajón, es definido como “un acto del que resulta un daño como consecuencia lógica, directa, ininterrumpida y sin el que este (la materialización del riesgo) no hubiera ocurrido” (Nuñez del Prado, 2011, pág. 71).

A continuación, corresponde detallar los rasgos más importantes de seguro previsto en la norma.

---

<sup>34</sup> Según Díaz-Granados Prieto “el surgimiento del interés (hoy asegurable) se presenta con ocasión de la conducta que en la práctica tenían algunas aseguradoras inglesas a principios del siglo XVII, cuando al suscribir el contrato de seguro marítima no requerían que el asegurado demostrara propiedad o algún otro tipo de relación con la nave o el cargamento transportado en ella. Esta situación, traducida en la ausencia de un “interés” por parte del asegurado respecto del bien objeto de protección, promovía la realización de apuestas frente al desenlace de la aventura, generando la frustración de la misma un beneficio económico para el asegurado que no sufría un perjuicio patrimonial, en la medida en que no ostentaba vínculo alguno con la nave naufragada o averiada, o con los bienes que sufrieron igual destino.

De allí que varios ordenamientos anglosajones de antaño hayan regulado esta situación para contener las conductas adversas que la falta de interés generaba en la contratación del seguro. Así, en 1746 el parlamento inglés expidió una ley en el cual dispuso que “ningún aseguramiento o aseguramientos deben realizarse por ninguna persona o personas, cuerpos políticos o corporativos, sobre ningún barco o barcos pertenecientes a su Majestad, o a cualquiera de sus súbditos, o sobre ningún bien, mercancía o pertenencia que estén cargadas o vayan a ser cargadas a bordo de tal barco o tales barcos (...) sin más prueba del interés que la póliza, o en forma de juego de azar o apuesta, o sin el beneficio de salvamento para el asegurador; y cada uno de esos aseguramientos será nulo de pleno derecho para todos los efectos. (Díaz-Granados Prieto, 2015, págs. 114-115).

### 2.3.2. Clasificación de seguros

A fin de comprender el criterio de la clasificación de los seguros resulta conveniente discernir el objeto del contrato de seguro el cual es, según Stiglitz (2008, pág. 1), “una operación jurídico-económica cuya materia la constituye el intercambio de una cotización o prima a cargo del asegurado por el resarcimiento de un daño, si es que se verifica un evento futuro e incierto susceptible de provocarlo, o en afrontar el pago de una prestación convenida sin consideración a la existencia del daño”.

En ese sentido, la operación jurídico-económica que refiere la doctrina se traduce en la forma que se adopta, en el contrato de seguro, para suprimir, en el primer caso, los efectos del daño; mientras que, en el segundo caso -sobre seguro de vida, es el pago de la prestación previamente acordada con abstracción de la existencia del daño. Cabe acotar que para fines de esta investigación se tomará en consideración solo el primer caso.

Ahora bien, teniendo en cuenta el objeto del contrato de seguros se procederá a desarrollar la clasificación de los seguros, el cual sigue un criterio orientado al objeto de la obligación principal del asegurador al tiempo de ejecución del contrato. En tal sentido, si la indemnización debida al asegurado se ejecuta a causa de un perjuicio sufrido se trata de un seguro patrimonial o de daños, mientras que si la indemnización se refiere a una suma determinada al tiempo de conclusión del contrato, se trata de un seguro de personas (Stiglitz, 2008, pág. 32).

Teniendo en cuenta lo expuesto, los seguros se clasifican en seguros de daños patrimoniales y seguros de personas.

En primer lugar, los seguros de daños patrimoniales, regulados en la LCS, buscan garantizar al asegurado el resarcimiento por las consecuencias desfavorables de un evento dañoso que puede atentarse contra su patrimonio. Este seguro puede clasificarse según el interés del asegurado se refiere a i) en una cosa (incendio,

robo, etc.) o ii) sobre el patrimonio (seguro de responsabilidad civil) (Stiglitz, 2008, pág. 33).

Según refiere Marthans Garro (2007, pág. 59), los seguros referidos a daños de bienes (incendio, robo, etc.) tiene como función cubrir los bienes susceptibles de ser afectados por la incertidumbre de la materialización de hechos fortuitos que traigan como consecuencia el deterioro o la pérdida del bien. Por otro lado, los seguros de responsabilidad civil tienen como función cubrir aquellos bienes siniestrados en virtud de actos derivados de la conducta una negligente.

En segundo lugar, se encuentra a los seguros de personas, también regulados por la LCS, su aplicación recae sobre la vida del asegurado o de un tercero, o sobre la integridad del asegurado.

Según señala Stiglitz (2008, pág. 33) este seguro comprende los seguros de vida y seguros sobre la integridad corporal.

### **2.3.3. Seguro de Responsabilidad Civil**

Tal como se había mencionado anteriormente, el seguro de responsabilidad civil está clasificado dentro de los seguros de interés patrimonial. Este se encuentra regulado en el ordenamiento peruano a través del Capítulo II: Seguros de daños patrimoniales de la LCS.

Según Meilij (1975, pág. 316), este seguro se caracteriza por requerir siempre de la existencia de una persona distinta al asegurador y asegurado, esta persona es conocida como la víctima o el “tercero damnificado”, quien toma este nombre por no ser parte del contrato de seguro.

Este seguro también es llamado seguro de responsabilidad extracontractual ya que, según Marthans Garro (2007, pág. 201), cubre las pérdidas pecuniarias sufridas por el asegurado derivadas de la responsabilidad civil en las que este incurra frente a terceras personas como consecuencia de accidentes producidos en el desarrollo regular de sus actividades, y que ocasionan daños ya sean

corporales o materiales susceptibles de ser indemnizados de acuerdo al Código Civil peruano.

Por lo señalado, se puede decir que el seguro de responsabilidad civil cubre el riesgo que afecta al asegurado de llegar a convertirse en sujeto de pasivo de una deuda emergente de la responsabilidad. En ese sentido, la finalidad de este contrato consiste en mantener indemne el patrimonio del asegurado.

Otro aspecto importante de este seguro es el nacimiento del siniestro, el cual según el art. 109 de la LCS, emerge cuando surge la deuda de responsabilidad del asegurado; es decir, cuando tienen lugar los daños a un tercero ya que desde allí el asegurado se convierte en deudor del tercero.

Por otro lado, en este tipo de seguro la cobertura de la póliza comprende, según el artículo 107 de la LCS:

- El importe de las sumas a que se encuentra obligado el asegurado por concepto de indemnización de daños y perjuicios ocasionados al tercero, más las costas y costos del proceso, hasta el límite de la suma asegurada.
- La obligación de sufragar los gastos que demanda la defensa del asegurado en el proceso judicial, aun cuando no fuera hallado responsable, siendo potestad del asegurador la aprobación del contrato de servicios profesionales correspondiente. Si el asegurado debe soportar parte del daño causado al tercero, el asegurador cubrirá los gastos, costas y costos del proceso sólo en forma proporcional. El asegurado se encuentra obligado a cooperar con su asegurador en la defensa de sus intereses, bajo sanción de repetir contra este.

Puede asimismo, comprender la obligación del asegurador de prestar garantía suficiente para proteger el patrimonio del asegurado contra medidas cautelares y

embargos, hasta el límite de la suma asegurada y dentro de las condiciones estipuladas en la póliza.

Asimismo, según Meilij (1975, pág. 318), la cobertura de este seguro presenta ciertas limitaciones:

- No cubre toda la responsabilidad que pueda pesar sobre el asegurado, sino la proveniente de determinados hechos, circunstancias, objetos, profesiones, etc., estipulados en el contrato.
- No cubre la responsabilidad penal del asegurado.
- No se cubren los casos en que el asegurado haya actuado con dolo o culpa grave.
- Cuando existe límite en la cobertura, el seguro no ampara más allá de la suma máxima convenida.

Por último, se procederá a reconocer la función de los sujetos intervinientes en el seguro de responsabilidad civil a fin de entender mejor la figura.

#### **2.3.4. Sujetos intervinientes en el seguro de responsabilidad civil**

A fin de identificar el papel que desarrollan las partes en este contrato, se procede a presentarlos:

- a) Asegurado: Es quien puede ser sujeto pasivo de una deuda derivada de la responsabilidad civil.

Respecto a accidentes de tránsito, la Ley General de transporte y Tránsito Terrestre en su artículo 29 señala que son solidariamente responsables por los daños y perjuicios derivados de los accidentes de tránsito el conductor, el propietario del vehículo y, de ser el caso, el prestador del servicio de transporte terrestre.

- b) Asegurador: Representado por la compañía de seguros quien está obligada a indemnizar los daños ocasionados por los asegurados por efecto de

responsabilidad civil en un accidente de tránsito, a cambio del pago de las primas.

Otras de sus obligaciones, según Meilij (1975, pág. 325), consisten en atender la defensa en el juicio del asegurado y efectivizar el pago de la condena civil que se dicte contra él.

- c) Tomador de seguro: Es la persona que tiene un interés asegurable en cubrir la posible deuda derivada de la responsabilidad civil; es decir, que halle en una relación jurídica que avale la contratación del seguro (esta persona puede ser distinta del asegurado).

En el caso de seguro de responsabilidad civil por accidentes de tránsito pueden ser el tomador de seguro el propietario, el conductor y, de ser el caso, el prestador de servicio de transporte.

- d) Beneficiario: Tal como se mencionó anteriormente, este sujeto está representado por la(s) víctima(s) que dejó como resultado el accidente de tránsito en el que estuvo involucrado el asegurado.

Es importante señalar que, de existir pluralidad de damnificados (víctimas), a quienes indemnizar como consecuencia de este tipo de contrato de seguro, la indemnización será distribuida proporcionalmente, conforme señala la LCS. En relación con las víctimas de accidentes de tránsito interesa el tratamiento del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.

### **2.3.5. Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT)**

Antes de tratar el concepto del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) es pertinente mencionar que este pertenece al sistema de seguros obligatorios, los cuales, conforme al fundamento 4 del Pleno Jurisdiccional N° 0001-2005-PI/TC, “son fórmulas en materia de responsabilidad extracontractual

que constituyen a ser mecanismos frente a la producción de daños y perjuicios previstos por las normas correspondientes, y que resultan eficientes frente al resarcimiento inmediato –total o parcial- de los mismos”.

En ese sentido, el SOAT, al igual que todos los seguros obligatorios, tiene como finalidad cubrir los daños derivados de accidentes considerados riesgosos, establecidos expresamente en una norma legal, buscando asegurar el resarcimiento de los daños a la(s) víctima(s), teniendo, por lo tanto, una finalidad social.

En el Perú, el primer antecedente legislativo referente a seguros obligatorios para daños producidos como consecuencia de accidentes de tránsito, se encuentra en el Decreto Legislativo N° 420, en el que se establecía la obligatoriedad de contratar pólizas de seguros para vehículos de servicio público o privado a fin de cubrir la responsabilidad civil derivada de daños ocasionados por los mismos. No obstante, estas disposiciones no fueron reglamentadas.

Por lo que, es recién con la expedición de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre N° 27181, y del Reglamento Nacional de Responsabilidad civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito –aprobado por el Decreto Supremo N° 024-2002-MTC, que se creó el sistema de responsabilidad civil aplicable a los daños ocasionados por accidentes de tránsito, el cual tiene por objeto cubrir a todas las personas, sean ocupante o terceros no ocupantes, que sufran lesiones o muerte como producto de un accidente de tránsito.

Es importante entender que el SOAT es un seguro obligatorio de responsabilidad civil fundado en el criterio objetivo de la responsabilidad, conforme lo precisa el Pleno Jurisdiccional N° 0001-2005-PI/TC, por lo que en este no resulta relevante hallar al responsable del accidente sino atender la reparación de los daños sufridos por la(s) víctima(s).

Asimismo, conforme indica el artículo 14° de los Decretos Supremos N° 049-2000-MTC y 024-2002-MTC, este seguro ha sido configurado como una medida idónea

y pronta para proteger los derechos fundamentales a la vida, a la integridad personal y a la salud, reconocidos en el inciso 1) del artículo 2° y el artículo 7° de la Constitución, respectivamente.

Resulta importante precisar que este seguro cubre de forma inmediata, sin investigación ni pronunciamiento previo de autoridad alguna, el resarcimiento de los daños personales bastando la sola demostración del accidente, independientemente de las responsabilidades existentes en su ocurrencia, conforme el artículo N° 14 del Decreto Supremo N° 024-2002-MTC.

Respecto de la cobertura de este seguro, el artículo 29° del Decreto Supremo N° 024-2002-MTC señala que este como mínimo deberá cubrir los siguientes riesgos por cada persona, ocupante o tercero no ocupante de un vehículo automotor:

**Cuadro N° 1**  
**Cuadro de cobertura del SOAT**

COBERTURA	LÍMITE POR PERSONA
Muerte c/u	4 UIT
Invalidez permanente, c/u hasta	4 UIT
Invalidez temporal, c/u hasta	1 UIT

COBERTURA	LÍMITE POR PERSONA
Gastos médicos, c/u hasta	5 UIT
Gastos de sepelio, c/u hasta	1 UIT

Fuente: Artículo 29 del Decreto Supremo N° 024-2002-MTC.

Teniendo en cuenta los rasgos generales del SOAT, corresponde a continuación identificar a los sujetos intervinientes que configuran el mencionado seguro.

### 2.3.6. Sujetos intervinientes en el SOAT

A fin de reconocer a las partes que intervienen en este seguro se procede a nombrarlas y explicarlas a continuación:

- a) Tomador: Conforme al artículo 7 del Decreto Supremo N° 024-2002-MTC, el tomador será aquel que contrata el SOAT –el propietario del bien o una persona distinta pero tenga la relación de interés asegurable.
- b) Asegurado: El sujeto asegurado puede coincidir con el tomador del seguro, quien eventualmente puede padecer de un hecho fortuito –accidente de tránsito- en que resulten víctimas.
- c) Asegurador: Persona jurídica debidamente supervisada por la SBS – compañía de seguros, quien se encargará eventualmente, de materializarse el riesgo (siniestro) determinado en la póliza, a indemnizar al beneficiario.

- d) Beneficiario: Son las víctimas a quienes se les ocasionó daños personales (lesiones y/o muerte), los ocupantes o terceros no ocupantes del vehículo, conforme el artículo 30.2 la Ley General de Transporte.

El marco conceptual abordado en este capítulo se ha concentrado en 1) leasing vehicular, 2) la responsabilidad objetiva y 3) el seguro de responsabilidad civil, los cuales permitirán llevar a cabo un análisis acerca del tratamiento jurídico del tema materia de esta investigación que se desarrolla en el siguiente capítulo.

### **III. CAPÍTULO III: ANÁLISIS DEL TRATAMIENTO JURÍDICO DE LA RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL Y RÉGIMEN DE SEGUROS EN LOS CASOS DE LEASING VEHICULAR**

Mediante este capítulo se pretende examinar la posición a favor de las empresas del sistema financiero, la posición a favor del resarcimiento de la víctima, así como, las posiciones en el tratamiento comparado respecto de la responsabilidad extracontractual (objetiva) del propietario en los contratos de leasing vehicular cuando el bien riesgoso está inmerso en un accidente de tránsito que deja como consecuencia daños personales y/o patrimoniales a la(s) víctimas(s).

#### **3.1. Posición a favor de las empresas del sistema financiero**

Este apartado tiene como finalidad exponer la posición que adopta las empresas de arrendamiento financiero frente a la atribución de responsabilidad al propietario (banco o entidad financiera especializada) del vehículo objeto de leasing inmerso en un accidente de tránsito, que deja como consecuencia daños personales y/o patrimoniales a la(s) víctima(s).

Antes de iniciar el desarrollo de lo anteriormente precisado, es importante tener claro cuál es la función del arrendador financiero (el financiamiento), como parte de las empresas del sistema financiero, así como, su regulación, supervisión, entre otros datos relevantes a fin de entender la posición de estas entidades de crédito que hacen posible la existencia del leasing vehicular.

##### **3.2.1. Sistema Financiero. Nociones Generales.**

Al respecto, el sistema financiero, según Blossiers Mazzini (2013, pág. 127), es definido como “el conjunto de empresas autorizadas por el Estado para realizar la labor económica de intermediación financiera, entendida como la posibilidad de captar recursos del público, aportar su propio capital y luego prestarlo para obtener una ganancia diferencial”.

Nótese que el autor señala que las empresas que componen el sistema financiero deben estar autorizadas por el Estado para actuar de intermediarios financieros, por lo que se infiere que esta es una actividad exclusiva para un grupo de empresas que cumplan los requisitos que el Estado exige para la utilización (inversión) del capital de terceros.

Asimismo, señala Rodríguez Román (2012, págs. VII-1) que, desde el punto de vista de la intermediación, el sistema financiero es dividido en dos grupos de mercado: 1) el mercado de intermediación indirecta (préstamo, crédito, etc.), este comprende al sector bancario y al sector no bancario y 2) el mercado de intermediación directa (valores) que se divide en mercado primario y secundario.

En relación al mercado de intermediación indirecta, Rodríguez Román (*ídem*) precisa que este es “aquel lugar donde participa un intermediario, por lo general el sector bancario (banca comercial asociada y la privada), que otorga preferentemente préstamos a corto plazo (principal activo del mismo), previa captación de recursos del público para luego colocarlos a un segundo, en forma de préstamos. Es así que el ofertante de capital y el demandante del referido recurso se vinculan indirectamente mediante un intermediario”.

Por su parte, el mercado de intermediación directa está referido “a un escenario en el cual las personas necesitan dinero para financiar sus proyectos (agentes deficitarios) y no les resulta conveniente tomarlos del sector bancario, quizás por elevadas tasas de interés, entonces pueden recurrir a emitir valores (acciones o bonos) y captar así los recursos que necesiten, directamente de los oferentes de capital. Estos oferentes están referidos a los inversionistas que adquieren valores sobre la base del rendimiento esperado y el riesgo que están dispuestos a asumir” (Rodríguez Román, 2012, págs. VII-2). Cabe señalar, además, que este mercado se encuentra regulado y supervisado por la Superintendencia del Mercado de Valores (SMV).

Teniendo en cuenta lo expuesto, se debe precisar que esta investigación se enfoca, especialmente, en el desarrollo del mercado de intermediación indirecta

debido a que es el sector al que pertenece el arrendador financiero –aludido en el Decreto Legislativo N° 299, quien puede ser una empresa bancaria<sup>35</sup> o empresa de arrendamiento financiero<sup>36</sup> debidamente autorizada por el Estado cuya labor es cumplir el rol de intermediario entre el capital del ahorrista y el déficit del demandante.

Al respecto, se precisa los sujetos intervinientes en este mercado: 1) el agente superavitario, también conocido como el ahorrista quien es el ofertante de fondo, 2) el agente deficitario, quien es el demandante del fondo ofertado y quien realiza actividades productivas, en el caso de leasing está representado por el arrendatario financiero y, por último, 3) el agente intermediario, representado por las empresas del sistema financiero (bancarias o empresas de arrendamiento financiero) debidamente autorizadas por el Estado cuya actividad consiste, según Rodríguez Román (2012, págs. VII-1), en llevar a cabo la transferencia de fondos de ahorros a unidades productivas.

Antes de tratar la regulación del sistema financiero, se debe tener en cuenta lo estipulado en el artículo 87<sup>37</sup> de la Constitución Política del Perú sobre el que

---

<sup>35</sup> El artículo 282 de la Ley 26702 –Ley General del Sistema Financiero y del Sistema de Seguros y Orgánica de la Superintendencia de Banca y Seguro define a la empresa bancaria como: “... aquella cuyo negocio principal consiste en recibir dinero del público en depósitos o bajo cualquier otra modalidad contractual, y en utilizar ese dinero, su propio capital y el que obtenga de otras fuentes de financiación en conceder créditos en las diversas modalidades, o a aplicarlos a operaciones sujetas a riesgos de mercado”.

<sup>36</sup> El artículo 282 de la Ley 26702 –Ley General del Sistema Financiero y del Sistema de Seguros y Orgánica de la Superintendencia de Banca y Seguro señala que la especialidad de las empresa de arrendamiento financiero consiste: “en la adquisición de bienes muebles e inmuebles, lo que serán cedidos en uso a una persona natural o jurídica, a cambio del pago de una renta periódica y con la opción de comprar dichos bienes por un valor predeterminado”.

<sup>37</sup> El artículo 87 de la Constitución política del Perú establece:

“El Estado fomenta y garantiza el ahorro. La ley establece las obligaciones y los límites de las empresas que reciben ahorros del público así como el modo y los alcances de dicha garantía.

La Superintendencia de Banca, Seguros y Administradoras Privadas de Fondos de Pensiones ejerce control de las empresas bancarias, de seguros, de administración de fondos de pensiones, de las demás que reciben depósitos del público y de aquellas otras que. Por realizar operaciones conexas o similares determine la ley.

La ley establece la organización y la autonomía funciona de la Superintendencia de Banca, Seguros y Administradoras Privadas de Pensiones.

El Poder Ejecutivo designa a la Superintendencia de Banca Seguros y Administradoras Privadas de Fondos de Pensiones por el plazo correspondiente a su periodo constitucional. El Congreso lo ratifica”.

Ruiloba Morante (2007, pág. 268) señala: “... el Estado tiene la función de fomentar y garantizar el ahorro, para lo cual se deberá valer de normas con rango de ley en las que establecerán las obligaciones y los límites de las empresas que reciben los ahorros de la población, el modo y los alcances de la labor de garante de este y de la supervisión del cumplimiento de estas por medio de la SBS”.

De ahí que, nuestro ordenamiento regule el sistema financiero –mercado de intermediación indirecta<sup>38</sup>- mediante la Ley N° 26702 -Ley General del Sistema Financiero y del Sistema de Seguros y Ley Orgánica de la Superintendencia de Banca y Seguros, a pesar de que el sistema económico del Perú, conforme el artículo 58<sup>39</sup> de la Constitución Política, sea la de una Economía Social de Mercado en el que las actividades económicas se desarrollan por las “fuerza de mercado” y en la que el Estado cumple solo un rol subsidiario.

Asimismo, menciona Ruiloba Morante (*ídem*) que existe fundamento económico que justifica la intervención del Estado en el sistema financiero el cual está integrado de cuatro (4) fundamentos: “(i) la naturaleza “especial” de la actividad que desarrollan las empresas del sistema financiero, sin el cual es imposible el leasing; (ii) las externalidades negativas<sup>40</sup> que generan los problemas de índole financiero que atraviesan las referidas empresas; las cuales pueden afectar la

---

<sup>38</sup> Conforme al artículo 282 de la Ley N° 26702 –Ley General del Sistema Financiero y del Sistema de Seguros y Orgánica de la Superintendencia de Banca y Seguros- son empresas del sistema financiero la empresa bancaria, la empresa financiera, la caja rural de ahorro y crédito, la caja municipal de Ahorro y Crédito, la caja municipal de Crédito Popular, la empresa de desarrollo de la pequeña y micro empresa (EDPYME), empresas de arrendamiento financiero, empresa de factoring, empresa afianzadora y de garantías, empresas de servicio fiduciario y cooperativa de ahorro y crédito.

<sup>39</sup> El art. 58 de la Constitución Política del Perú de 1993 señala: “La iniciativa privada es libre. Se ejerce una economía social de mercado. Bajo este régimen, el Estado orienta el desarrollo del país, y actúa principalmente en las áreas de promoción del empleo, salud, educación, seguridad vial, servicios públicos e infraestructura”.

<sup>40</sup> Según Economipedia el término externalidad está referida a los: “... efectos secundarios (buenos o malos) que se producen cuando una persona o una empresa realiza una actividad y no asume todos los costes de la misma, o todos los beneficios que le podría reportar”; asimismo, distingue como externalidad negativa como la que: “surge cuando no se asumen todos los costes de un efecto negativo”. Revisado el 04 de noviembre de 2018. Disponible en: <https://economipedia.com/definiciones/externalidad.html>

promoción del leasing al afectar a los arrendadores financieros<sup>41</sup> (iii) los problemas como consecuencia de las asimetrías de información<sup>42</sup> inherente al sistema financiero, que en el marco del leasing afectarían sus cálculos y proyecciones<sup>43</sup>; y, (iv) los problemas de riesgo moral<sup>44</sup> que surgen como consecuencia de la labor de garantía del ahorro asignada al Estado, que en el marco de leasing, podría traducirse en la toma de riesgo injustificado del capital de terceros.

Así, la Ley N° 26702 establece que es la SBS<sup>45</sup> es quien se encargará de la regulación y supervisión de las empresas del mercado de intermediación indirecta; es decir, en este caso en particular, de las empresas de arrendamiento financiero, al ser estas constantes tomadores de riesgos en busca de rentabilidad, pero que, a la vez, utilizan los fondos provenientes de recursos de terceros (ahorristas).

En resumen, el Estado busca garantizar la estabilidad y solidez económica de las empresas del sistema financiero a través de su regulación y supervisión a fin de proteger el ahorro del público ya que este contribuye al desarrollo del país.

---

<sup>41</sup> Se podría entender como una externalidad negativa en el leasing vehicular el hecho de que se internalice la responsabilidad civil generada por el arrendador financiero a causa de los daños ocasionados a terceros en un accidente de tránsito al arrendador financiero, debiendo este

<sup>42</sup> Según Economipedia define el término asimetría de la información como una "... falla de mercado que puede impedir que se alcance un equilibrio de competencia perfecta o incluso, puede impedir que se lleve a cabo cualquier transacción en un mercado. En efecto, cuando un comprador tiene menos información que el vendedor, puede que esté dispuesto a pagar el precio solicitado sin tener alguna garantía de calidad u otras calidades de los bienes o servicios". Revisado el: 04 de noviembre de 2018. Disponible en: <https://economipedia.com/definiciones/asimetria-de-informacion.html>

<sup>43</sup> Debido a que la ley de arrendamiento financiero (LAF) prevé un tratamiento que excluye al arrendador de la responsabilidad civil. Sin embargo, como se verá más adelante, en sede judicial esta norma no es aplicable, sino una norma general el art. 1970 del Código Civil. Por lo tanto, el arrendador financiero asume costos no contemplados conforme a la LAF.

<sup>44</sup> Según Economipedia el término riesgo moral está referido: "... a un comportamiento oportunista en donde una de las partes busca su propio beneficio a costa de que la otra no pueda observar o estar informada de su conducta. El riesgo moral aparece en los mercados con información asimétrica. Una de las partes tiene información privada acerca de su conducta mientras que otros no pueden obtener esta información". Revisado el 04 de noviembre de 2018. Disponible en: <https://economipedia.com/definiciones/riesgo-moral.html>

<sup>45</sup> Conforme al artículo 347 de la Ley N° 26702 se establece la finalidad de la Superintendencia de Banca y Seguros (SBS): "Corresponde a la Superintendencia defender los intereses del público, cautelando la solidez económica y financiera de las personas naturales y jurídicas sujetas a su control, velando porque se cumplan las normas legales, reglamentarias y estatutarias que las rigen; ejerciendo para ello el más amplio control de todas las operaciones y negocios y denunciando penalmente la existencia de personas naturales y jurídicas que, sin la debida autorización ejerzan las actividades señaladas en la presente ley, procediendo a la clausura de sus locales, y, en su caso, solicitando la disolución y liquidación del infractor

### **3.2.2. Argumentos de las empresas de arrendamiento financiero**

Habiendo expuesto las nociones generales del sistema financiero, corresponde, a continuación, exponer y analizar los argumentos más resaltantes de las empresas dedicadas al financiamiento mediante el leasing que están referidos a la atribución de responsabilidad extracontractual al arrendador financiero, propietario del vehículo objeto de leasing involucrado en un accidente de tránsito que deja como resultado terceros damnificados (víctimas).

#### **3.2.2.1. Argumento 1: Función del arrendador financiero**

Conforme a lo tratado, en la página 36 de esta investigación, en relación con los sujetos intervinientes en el contrato de leasing se señala que la función del arrendador financiero es la de financiar la compra de los bienes objeto de leasing al proveedor para entregárselos en uso a la arrendataria financiera y, que eventualmente, este pueda adquirir la propiedad del mencionado bien ejerciendo la opción de compra.

En el marco del contrato leasing, la actividad del arrendamiento financiero consiste en que las empresas de arrendamiento financiero provean bienes de capital a través de contratos de crédito, lo que permitiría el funcionamiento del mercado e incluso una mayor eficiencia del mismo. Asimismo, la finalidad del referido contrato es la de financiar bienes para que empresas arrendatarias puedan explotarlo pagando las cuotas periódicas y teniendo la opción final de compra.

En tal sentido, en la materia que aborda esta investigación una empresa arrendadora financiera puede alegar que si bien era dueña del vehículo que ocasionó el accidente de tránsito ello no basta para establecer la responsabilidad objetiva en virtud que no existe un nexo de causalidad que le obligue, según el texto de la precitada norma (art. 1970 del Código Civil); agrega además que el contrato de arrendamiento financiero se rige por su legislación especial” (Casación N° 3141-2006-CALLAO, 2007).

### **i) Comentario sobre la posición del sistema financiero**

Nótese que la jurisprudencia hace referencia a la actividad de conducir como una actividad riesgosa, la misma que le atribuye al propietario del bien objeto de leasing -arrendador financiero, sin analizarse previamente si efectivamente esa actividad le corresponde a los bancos o empresas de arrendamiento financiero debidamente autorizadas por la SBS.

De esta forma, resulta necesario comprender en que consiste la actividad que realiza el propietario del bien objeto de leasing, empresa del sistema financiero. Al respecto, Rodríguez Román (2012, págs. VII-1) sostiene que la actividad principal que desempeña el sistema financiero es “canalizar el dinero de los agentes superavitarios (ofertantes de fondos) a los agentes deficitarios (demandantes de fondos quienes realizan actividades productivas)”.

De lo señalado, se advierte en resumen que la actividad que desempeñan las empresas del sistema financiero es la intermediación financiera entre el superavitario y el deficitario.

En ese sentido, quien realiza la actividad riesgosa, conducción, es el arrendatario como parte de la actividad de su negocio ya que fue este quien requirió el bien, y estableció los requisitos del mismo<sup>46</sup>; por lo que es quien debe asumir la responsabilidad conforme al art. 1970 del Código Civil.

Siendo que la arrendataria introduce el riesgo, a ello se suma, el hecho que es esta quien tenía el control eficaz del bien en el momento del accidente mas no la propietaria (banco o entidad especializada debidamente autorizada por la SBS); de esta manera, no se configura el nexo causal que obligue a la propietaria a estar

---

<sup>46</sup> Conforme lo estipula el art. 5 del Decreto Legislativo N° 299 –Ley de Arrendamiento Financiero:

“El contrato de arrendamiento financiero otorga a la arrendataria el derecho al uso de los bienes en lugar, forma y demás condiciones estipuladas en el mismo.

Es derecho irrenunciable de la arrendataria señalar las especificaciones de los bienes materia del contrato y el proveedor de los mismos siendo de su exclusiva responsabilidad que dichos bienes sean los adecuados al uso que quiera darles, lo que deberá constar en el contrato.

La locadora no responde por los vicios y daños de los bienes correspondiendo a la arrendataria el ejercicio de las acciones pertinentes contra el proveedor”.

obligada a responder civilmente por los daños ocasionados por la arrendataria, conforme el artículo 1970 del Código Civil.

Así, sobre el control eficaz del bien, la doctrina señala que existen ciertos casos, como los de leasing, en los que quien posee legitimidad para obrar pasiva no es el propietario formal sino quien ejerce el control efectivo del bien. Al respecto, Lubomira Kubica (2015, pág. 524) señala que “existen algunas situaciones posesorias como la adquisición con reserva de propiedad de dominio, por leasing, que sin involucrar el título de propiedad, otorgan al poseedor el efectivo control del vehículo y que, por tanto, deberían dar lugar a la responsabilidad de aquel, antes que del titular meramente”; asimismo, sostiene que “una empresa de leasing (...) debería quedarse fuera del alcance de la responsabilidad por el hecho de que es la mera titular formal del vehículo; vehículo que, en consecuencia, se encuentra por completo fuera de su control”.

De igual modo, se debe tener en cuenta que en otros ordenamientos jurídicos la responsabilidad del sujeto no se determina necesariamente por el hecho de ser propietario, sino con el hecho de tener la guarda o el control idóneo del vehículo, entre estos destaca: “el *Code des Assurance* francés que habla del quien tiene la guarda del vehículo (*ayant la garde*) (art. L211-1)”; asimismo, en el Derecho alemán “la responsabilidad (§7.1 *Straßenverkehrsgesetz*) y la obligación de aseguramiento (§1 *KrfPVG*) recae sobre la figura del *Halter* -persona que utiliza coche por propia cuenta” (Lubomira Kubica, 2015, pág. 526).

De lo expuesto, se reafirma que la actividad que realiza el arrendador financiero es la de ser intermediario financiero, utilizando el dinero del superavitario y otorgándoselo a la arrendataria a través de un bien, el cual será entregado en uso a la arrendataria, quedándose el arrendador con el título de propietario formal solo para efectos de garantizar la recuperación del bien. Asimismo, el título pasará a nombre de la arrendataria una vez haya pagado las cuotas periódicas establecidas en el contrato y haya ejercido la opción de compra.

Por otro lado, se destaca que el propietario del bien cede en uso a la arrendataria el bien objeto de leasing y es a partir de este momento que la arrendataria tiene el control eficaz del bien, siendo ella además quien estableció los requisitos y el proveedor del mismo.

### 3.2.1.1. **Argumento 2: Traslado de la responsabilidad**

Este ha sido un argumento recurrente empleado por el sistema financiero en la mayoría de los casos de la jurisprudencia que será analizada posteriormente. Así, este alega conforme lo establecido expresamente en el segundo párrafo del artículo 6 del Decreto Legislativo N° 299 que: “(...) tratándose de un bien entregado en arrendamiento financiero, por mandato legal, la responsabilidad por los daños que ocasione dicho bien se traslada del propietario-arrendador al arrendatario” (Casación N° 2388-2003-LIMA, 2004).

#### **i) Comentario sobre la posición del sistema financiero**

Al respecto, se puede advertir que junto a estas empresas asume una interpretación que incluye los supuestos de responsabilidad extracontractual en el marco del leasing; a diferencia de la interpretación que ofrece la jurisprudencia analizada, la cual delimita este artículo exclusivamente al ámbito de la responsabilidad civil contractual.

De este modo, según las empresa de sistema financiero, correspondería a la arrendataria ser responsable objetiva de los daños a terceros desde el momento que recibe el bien del arrendador financiero (conforme su interpretación del referido artículo) ya que es ella quien ostenta el control eficaz del mismo.

Asimismo, este argumento puede encontrar sustento en el inciso b) del artículo 8 del Convenio de Ottawa, sobre leasing internacional, en el que se establece que: “el arrendador no será, en su calidad de tal, responsable ante terceras personas por la muerte, lesiones personales o daños patrimoniales causados por el

equipo”<sup>47</sup>. De igual manera, la Ley Modelo de Leasing establece en su artículo 9: “En todo contrato de leasing financiero, el arrendador, cuando actúa en calidad de tal y como propietario, dentro de los límites de la operación documentada en el contrato de suministro y en el contrato de leasing, no será responsable ante el arrendatario, ni ante terceros por la muerte, lesiones personales o daños a la propiedad causados por el activo o con motivo del uso de dicho activo”<sup>48</sup>.

Es importante tener en cuenta que existe normativa internacional sobre leasing que corrobora la posición del sistema financiero en el sentido que delimita la aplicación de la responsabilidad extracontractual al arrendatario ya que es éste quien tiene el control efectivo del bien (Morales Gonzalez, 2017, pág. 63). Así, a pesar de que el Perú no ha suscrito el mencionado convenio, esta normativa constituye una útil referencia jurídica interpretativa para diversos supuestos de tratamiento de leasing.

A partir de los argumentos expuestos, las empresas de leasing buscan liberar de responsabilidad al propietario (banco o entidad financiera) del bien (vehículo) objeto de leasing que estuvo inmerso en un accidente de tránsito en el que resultaron terceros damnificados (víctimas), ya que considera que la finalidad de este contrato, respecto al arrendador financiero, es la intermediación financiera, una actividad que no desempeñan las arrendatarias.

Es preciso señalar que con respecto a esta posición se han impulsado, en el Congreso de la República proyectos de ley referidos al tema, los cuales se tratarán a continuación.

---

<sup>47</sup> Traducción del inciso b) artículo 8° del Convenio de Ottawa, sobre leasing internacional, el cual señala textualmente: “(...) (b) The lessor shall not, in its capacity of lessor, be liable to third parties for death, personal injury or damage to property caused by the equipment”. <https://www.unidroit.org/english/conventions/1988leasing/convention-leasing1988.pdf>. Traducción de la autora.

<sup>48</sup> Traducción del artículo 9° de la Ley de Modelo de Leasing, la cual señala textualmente: “Article 9 – Exclusion of liability of the lessor: In financial lease, the lessor when acting in its capacity of lessor and as owner within the limits of the transaction, as documented under the supply agreement and the lease, shall not be liable to the lessee or third parties for death, personal injury or damage to property cause by the asset or the use of the asset. <https://www.unidroit.org/english/documents/2008/study59a/s-59a-17-e.pdf>

### **3.2.3. Proyectos de ley**

Como consecuencia de la posición de las empresas de arrendamiento financiero se han presentado al Congreso de la República tres (3) proyectos de ley que buscan desvincular de la responsabilidad extracontractual objetiva del propietario (banco o entidad financiera) del bien objeto de leasing mediante la modificación de la norma especial y general tal como se apreciará a continuación.

**i) Proyecto de Ley 1833/2007-CR, presentado el 6 de noviembre de 2007.**

Este proyecto propone modificar el artículo 6 del Decreto Legislativo N° 299; el artículo 29 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre; y el artículo 1970 del Código Civil; detallando que: “la responsabilidad de la arrendataria frente a terceros de los daños que pudiera causar por el uso del bien materia del contrato; que el actual sistema legal cuente con un conjunto de normas uniformes, coherente para su correcta aplicación, con la finalidad de que los administradores de Justicia puedan resolver de manera eficiente y efectiva esta clase de conflictos, ordenando pagar las indemnizaciones a los que de acuerdo a ley son los responsables y que los procesos concluyan dentro de los plazos razonables que cubran las expectativas de las víctimas” (Dictamen del Proyecto de Ley 1833/2007-CR, 2009, pág. 1).

La primera Comisión de Economía y Finanzas del Congreso emitió dictamen favorable sustitutorio el 02 de octubre de 2008, mientras que la Comisión de Transportes y Comunicaciones se pronunció con dictamen negativo el 4 de abril de 2009. Según la ficha de seguimiento publicada en el Portal del Congreso esta iniciativa legislativa pasó a Orden del Día – Ac. Consejo Directivo el 20 de Abril de 2009, donde fue archivado.

**ii) Proyecto de Ley N° 3777/2014-CR, presentado el 8 de setiembre de 2014.**

Este proyecto de ley propone la modificación del artículo 6 del Decreto Legislativo 299, Ley de Arrendamiento Financiero, y la modificación del artículo 29 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre; con la finalidad, por un lado, de establecer la responsabilidad civil de la arrendataria frente a terceros y, por otro lado, precisar que la responsabilidad civil por daños ocasionados con bienes sujetos a leasing suscritos por una empresa supervisada por la SBS, se rigen por su ley especial.

**iii) Proyecto de Ley N° 340/2016-CR, presentado el 29 de setiembre de 2016.**

Este proyecto de Ley modifica el artículo 6 del Decreto de Legislativo N° 299, Ley de Arrendamiento Financiero, para precisar las responsabilidades de la arrendataria: i) es responsable frente a terceros por los daños que se puedan causar con el bien, y ii) la arrendataria debe asegurar obligatoriamente los bienes contra riesgos de responsabilidad objetiva frente a terceros.

Por otro lado, propone la modificación del artículo 29 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, en el que se precisa que la responsabilidad civil por daños ocasionados con bienes que se encuentran sujetos a leasing se rigen por su ley especial; es decir, por el Decreto Legislativo 299 (tal como se vio en página se vio).

### **3.2. Posición a favor al resarcimiento de la víctima**

En este apartado se expondrá y analizará cuatro casos resueltos por la Corte Suprema de Justicia referidos a la responsabilidad extracontractual atribuida al propietario de un vehículo en un accidente de tránsito, en el marco del contrato de leasing financiero, a fin de comprender la postura adoptada por la jurisprudencia nacional.

Cabe mencionar, además, que en el Capítulo I de esta investigación, se abordó de manera general la posición de la jurisprudencia nacional respecto al tema, proveyendo este apartado una vista más amplia a lo anteriormente desarrollado

### **3.2.1. Caso 1: Casación N° 3622-2000-LIMA (Caso MAPFRE vs. Crédito Leasing)**

#### **i) Antecedentes:**

Se trata del recurso de casación interpuesto por MAPFRE Perú Vida Compañía de Seguros (en adelante, MAPFRE) contra la sentencia, de fecha 1 de agosto del 2000, expedida por la Sala de Procesos Abreviados y de Conocimiento de la Corte Superior de Justicia de Lima, la cual declara fundada la excepción de falta de legitimidad para obrar del demandado Crédito Leasing en el proceso referido a la responsabilidad extracontractual derivada de un accidente de tránsito causado por el vehículo, propiedad del demandado, objeto del contrato de leasing.

El recurso, presentado por MAPFRE (compañía aseguradora), se fundamenta en una supuesta interpretación errónea del artículo 6 de Decreto Legislativo N° 299 (LAF), sosteniéndose que correspondería la aplicación del artículo 1970 del Código Civil al ser Crédito Leasing (arrendador financiero) el propietario del vehículo causante del daño. Por lo que, habiendo cubierto MAPFRE la supuesta obligación de Crédito Leasing respecto al pago del monto resarcitorio a los deudos de la víctima, esta exige (en vía de subrogación) que el demandado le reintegre el monto desembolsado.

En suma, MAPFRE interpone recurso de casación contra la sentencia de vista que declara fundada el recurso de falta de legitimidad para obrar de Crédito Leasing. Fundamenta su recurso en la aplicación errónea del art. 6 de la LAF, sosteniendo que se debe aplicar el art. 1970 del C.C., a fin de que el arrendador financiero reintegre a la accionante lo desembolsado como consecuencia de los daños producidos por el bien riesgoso.

## ii) Posición de la Corte Suprema

De lo señalado por la Corte Suprema en la sentencia de casación se destaca el tercer considerando que indica: "... el propietario del vehículo causante de un daño se encuentra legitimado pasivamente en la correspondiente acción de resarcimiento por la muerte de una persona, lo que se justifica en tanto que la circulación de un vehículo automotor es considerado como una actividad riesgosa, y por eso quien pone en circulación un vehículo asume la responsabilidad objetiva por el daño que pueda causar, en atención a lo dispuesto en el art. 1970 del Código Civil".

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

Por último, mediante el sexto considerando la Corte Suprema afirma que: "abona a favor de lo expuesto la tendencia moderna [de la] responsabilidad extracontractual la que tiene como fin primordial la reparación a la víctima por el daño sufrido con el efectivo resarcimiento, el que se haya garantizado de una mejor manera con la existencia de más responsables, la que necesariamente siempre deberá estar justificada".

Teniendo en cuenta los considerados expuestos en la sentencia de la casación, la Corte Suprema resolvió declarar fundado el recurso interpuesto por MAPFRE; revocando la sentencia de vista, y reformándola declaró infundada la excepción de falta de legitimidad para obrar de la demandada (el arrendador financiero) debiendo continuar el proceso conforme a su estado.

### iii) Comentario a la jurisprudencia

En el presente caso se destaca que la Corte Suprema haya declarado al arrendador financiero responsable objetivo de los daños producidos por el accidente de tránsito, otorgándole legitimidad pasiva a efectos de ser parte de un proceso de resarcimiento, justificando su decisión en el hecho de que este es el propietario formal del vehículo que ocasionó los daños derivados del accidente y, quien, por tanto, puso en circulación el bien riesgoso.

De lo señalado, se advierte que no se ha analizado suficientemente la función (actividad) que desempeña el arrendador financiero en el contrato de leasing como una empresa del sistema financiero; es decir, no se prevé que esta consiste en la intermediación financiera entre la arrendataria y el proveedor del bien riesgoso objeto de leasing, solo adquiriéndose la propiedad del dicho bien –por el arrendador financiero- a fin de garantizarse la recuperación del capital de terceros invertido (ahorro de los superavitarios).

Por otro lado, se observa que mediante esta casación, la Corte Suprema ofrece una interpretación que limita el marco de aplicación del segundo párrafo del artículo 6° de la LAF, señalando que este artículo solo está referido a la responsabilidad civil contractual, mas no a supuestos de responsabilidad extracontractual, ampliando los efectos de la responsabilidad civil extracontractual (referido a la norma general) a los contratos de leasing vehicular sin restringir estos solo al alcance dispuesto en la ley de arrendamiento financiero (LAF).

Por último, resulta más resaltante aun el hecho de que la Corte Suprema señale explícitamente que la decisión fue tomada teniendo en cuenta la tendencia de favorecer la indemnización de las víctimas; previendo la posibilidad de su exigencia a más responsables que aquellos estrictamente previstos en la ley de arrendamiento financiero (LAF).

De lo expuesto, se advierte, los notorios los esfuerzos realizados por la Corte Suprema a fin de garantizar el resarcimiento de los daños sufridos por la víctima

debido a que esta es el integrante de la relación no contractual (accidente de tránsito) más perjudicada.

### **3.2.2. Caso 2: Casación N° 2388-2003-LIMA (Caso Diez Canseco vs. Banco Banex)**

#### **i) Antecedentes**

Se presenta demanda de indemnización por daños y perjuicios interpuesta por Martha Diez Canseco (la víctima), quien sufrió daños como consecuencia del accidente de tránsito, producido el 24 de octubre de 1996, mientras se trasladaba como pasajera del vehículo (taxi), conducido por Víctor Cotito, el cual colisionó con un vehículo objeto de leasing que en aquel momento era conducido por Ricardo Vásquez Gonzales (hijo de los arrendatarios financieros).

En primera y segunda instancia, los órganos jurisdiccionales concluyeron que existía responsabilidad solidaria derivada del accidente de tránsito entre los demandados Ricardo Vásquez (conductor del bien objeto de leasing) y el Banco Banex (propietario del bien objeto de leasing), así como de los litisconsortes necesarios pasivos (arrendatarios financieros) y del conductor del taxi en el que se trasladaba la víctima, por el daño emergente y el daño moral sufrido por la demandante. Así, las mencionadas instancias sostenían que la responsabilidad del Banco Banex derivaba de lo estipulado en los artículos 1970, 1981 y 1983 del Código Civil; es decir, de los efectos de la responsabilidad extracontractual, la responsabilidad vicaria y responsabilidad solidaria, respectivamente.

Al respecto, el Banco Banex interpuso recurso de casación alegando la inaplicación del artículo 6° del Decreto Legislativo N° 299 mediante el que se sostiene que cuando un bien causante del daño es objeto de contrato de leasing corresponde exclusivamente a la arrendataria financiera la responsabilidad civil derivada.

## **ii) Posición de la Corte Suprema**

De los considerandos expuestos en esta sentencia de casación destaca el séptimo considerando al indicar que: "... esta Sala Suprema, en la Casación número tres mil seiscientos veintidós –dos mil (LIMA) ha emitido ejecutoria de fecha veintiuno de marzo del dos mil uno, interpretando los alcances de la norma acotada (artículo 6° de la LAF), señalando que si bien aquella "... establece la responsabilidad de la arrendataria en el contrato de leasing de los daños que pudiera causar el bien objeto del mismo, tal norma está destinada a regular el contrato de leasing y las relaciones (entiéndase derechos y obligaciones) que se dan entre las partes que lo celebran, y no a regular los supuestos de responsabilidad extracontractual ni a limitar o determinar quién resulta responsable o 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 ..." agrega además que el propietario del vehículo causante de un daño se encuentra legitimado pasivamente en tanto que la circulación de un vehículo automotor es considerado como una actividad riesgosa, y por eso quien pone en circulación un vehículo asume la responsabilidad objetiva por el daño que pudiera causar, en atención a lo dispuesto en el artículo mil novecientos setenta del Código Civil".

En consecuencia, la Corte Suprema estableció en su considerando noveno que: "...la norma denunciada (artículo 6° de la LAF) no resulta pertinente para resolver la litis", por lo que declaró infundado el recurso de casación interpuesto por el Banco Banex.

## **iii) Comentario a la jurisprudencia**

Como se puede advertir en este caso, la Corte Suprema, al igual que en el caso anterior, mantiene una postura conducente al aseguramiento del resarcimiento de los daños ocasionados a la víctima; por lo que, cuando el arrendador financiero denuncia la inaplicación del artículo 6 de la LAF, la Corte Suprema señala que

este no resulta aplicable a la solución del problema dado que conforme lo ha establecido la jurisprudencia este artículo solo rige a las relaciones derivadas del contrato; es decir, esta solo actúa en el marco de la responsabilidad contractual.

Asimismo, se observa que tanto la sentencia de primera como segunda instancia establecieron al Banco Banex como responsable civil por los daños ocasionados por el accidente de tránsito sobre la base, entre otros, del artículo 1981 del Código Civil, el cual está referido a la responsabilidad vicaria del empleador por los actos de sus dependientes, premisa que no correspondería a este supuesto de hecho al no existir una relación de dependencia o subordinación entre el arrendador financiero y la arrendataria financiera.

### **3.2.3. Caso 3: Casación N° 3141-2006-CALLAO (Caso Huilca Costillo vs. Latino Leasing S.A)**

#### **i) Antecedentes:**

La Sala Civil Permanente de la Corte Suprema de Justicia atiende el recurso de casación interpuesto por la litisconsorte pasiva, Latino Leasing Sociedad Anónima en Liquidación contra la sentencia de vista, de fecha 17 de enero del 2006, expedida por la Primera Sala Civil de la Corte Superior de Justicia de Lima, que confirma la sentencia de primera instancia, de fecha 27 de diciembre de 2004, que declara fundada la demanda y ordena a la recurrente abonar a favor del actor - víctima del accidente de tránsito- la suma de veinticinco mil quinientos nuevos soles por concepto de indemnización.

El recurso, presentado por Latino Leasing S.A. en liquidación, se fundamenta jurídicamente en a) la interpretación errónea del artículo 4° de la LAF, puesto que aun siendo Latino Leasing la propietaria del vehículo que ocasionó el daño, ello no era suficiente para establecer responsabilidad objetiva en virtud de que no existe nexo causal que le obligue según el texto de la precitada norma (artículo 29° de la Ley N° 27181); agregaba, además, que el contrato de arrendamiento financiero se rige por su legislación especial, y b) la aplicación indebida del artículo 6° de la

LAF, de acuerdo a la cual la arrendataria es responsable del daño que pueda ocasionar el bien desde el momento que lo recibe de la locadora.

**i) Posición de la Corte Suprema**

De los considerandos expuestos por la Corte, destaca el primero, el cual señala que: "...el propietario del vehículo causante de un daño se encuentra legitimado pasivamente en un proceso de indemnización, lo que se justifica en tanto que la circulación de un vehículo automotor es considerado como una actividad riesgosa, en atención a lo dispuesto en el artículo 1970 del Código Civil".

Asimismo, pronunciándose acerca de los fundamentos del recurso de casación presentado la Corte Suprema señaló que: a) "no corrobora la interpretación errónea del artículo 4° del Decreto Legislativo 299, Ley de Arrendamiento Financiero, porque en su parte final claramente se precisa que la locadora mantendrá la propiedad del bien hasta la fecha que surta efecto la opción de compra ejercida por la arrendataria por el valor pactado" (segundo considerando); y b) "si bien el artículo 6° del Decreto Legislativo 299, concordante con el artículo 23 del Decreto Supremo número 559-84-EFC, regula la responsabilidad de la arrendataria en el contrato de arrendamiento financiero por los daños que pueda causar el bien objeto del mismo, tales normas están destinadas a regular este contrato, las relaciones que se dan entre las partes que lo celebran y no a regular los supuestos de responsabilidad extracontractual, ni a limitar o determinar quién resulta responsable o quien debe resarcir un evento dañoso frente a terceros ajenos a tal acto, lo que se encuentra fuera de su marco y no constituye su finalidad" (tercer considerando).

Teniendo en cuenta lo expuesto, la Corte Suprema señaló en su cuarto considerando que "la inaplicación de las normas especiales del contrato de arrendamiento financiero no enerva la decisión en un proceso de indemnización derivado de un accidente de tránsito, porque la fuente de las obligaciones en la responsabilidad extracontractual es la ley y no el contrato". En ese sentido, declaró

infundado el recurso de casación interpuesto por Latino Leasing S.A. en liquidación.

No obstante, fue emitido un voto discordante de los vocales supremos Sánchez-Palacios Paiva, Santos Peña y Mansilla Novella, en cuyo sexto considerando identificaba: "...dos normas opuestas: por un lado, la regla Civil que establece la responsabilidad objetiva del propietario del bien; y por el otro lado la norma especial que establece que cuando media un contrato de arrendamiento financiero la responsabilidad recae en la arrendataria del bien. Una norma de carácter general y otra especial, ius singulares. De acuerdo a los principios de aplicación de la ley, en este caso se debe preferir la norma especial". En consecuencia, este voto en discordia planteó declarar fundada la denuncia de interpretación errónea del artículo 4º, al igual, que fundada la denuncia de inaplicación del artículo 6º de la LAF. Por lo tanto, se debía declarar fundado el recurso de casación interpuesto por Latino Leasing S.A. en liquidación.

## **ii) Comentario a la jurisprudencia**

Como se advierte, esta casación continúa atribuyendo legitimidad pasiva – responsabilidad extracontractual- al arrendador financiero a consecuencia de la aplicación del artículo 1970 del Código Civil. Sin embargo, se debe apreciar que este artículo solo habla de la prueba del nexo causal y que en ningún momento alude al propietario del bien riesgoso, sino solo atañe a quien ejecuta dicha actividad, que en este caso sería la arrendataria.

Por otro lado, resulta controvertido que la Corte Suprema manifieste un voto (posición) adverso a la tendencia que seguía esta instancia al identificar la existencia de dos normas opuestas: una norma civil (Código Civil) y una norma especial (Decreto Legislativo N° 299 –Ley de Arrendamiento Financiero), ius singulares; y establecer consecuentemente que, conforme a los principios de aplicación de la ley, en este caso se debe aplicar la norma especial.

**3.2.4. Caso 4: Casación N° 1188-2011-LIMA  
(Caso Lucas Cahuaza vs. Volvo Finance Perú S.A.)**

**i) Antecedentes:**

El primer registro de este caso es la demanda de indemnización por daños y perjuicios derivados de accidente de tránsito interpuesto por los padres de Anavel Lucas Cahuaza (víctima) contra la empresa de Transportes Sol Peruano S.A.C. y Volvo Finance Perú S.A. (ahora Empresa Financiera TFC S.A.).

La parte demandante argumentó que el accidente sufrido por su menor hija data del 19 de marzo del 2004, debido al despiste y volcadura del vehículo de propiedad de Volvo Finance Perú S.A., el mismo que era utilizado para realizar servicios de transporte interprovincial de pasajeros de la empresa de Transportes Sol Peruano S.A.C., el cual trajo como consecuencia lesiones graves en sus ocupantes, entre los que estaba la hija de los demandantes, quien sufrió múltiples daños personales; se atribuye dicho accidente a la actitud negligente del chofer quien conducía el vehículo con desatención.

En primera instancia es declarada fundada en parte la demanda ordenándose que la empresa de Transportes Sol Peruano S.A.C. pague a los demandantes la suma de cuatrocientos mil soles por concepto de indemnización por daños y perjuicios, al sostener que: a) está acreditado el nexo causal entre el hecho dañoso y el daño producido en la hija de los demandantes (la negligencia del chofer fue factor determinante del accidente conforme el atestado policial), b) se aplica la responsabilidad vicaria debido a que el chofer era dependiente de la empresa de Transportes Sol Peruano S.A.C. conforme al art. 1981 del Código Civil; por último, c) respecto a la situación de la Financiera TCF indica que esta queda exonerada

de responsabilidad extracontractual de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 6 del Decreto Legislativo N° 299.

Mediante sentencia de vista se confirma la apelada solo en el extremo del monto indemnizatorio y se revoca en cuanto declara infundada para la empresa Financiera TFC; y, reformándola declara la responsabilidad solidaria de esta y la empresa de transportes, señalando que el problema, no radica en la interpretación del artículo 6 de la LAF, sino en su aplicación; y considerando que la indemnización está basada en el daño ocasionado a una niña originado en un accidente de tránsito, la responsabilidad está regulada por el artículo 29 de la Ley N° 27181 –Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre– en atención al principio de especialidad, por lo que corresponde aplicar la aludida ley, con exclusión de cualquier otra norma que presente alguna antinomia en su contenido.

## **ii) Posición de la Corte Suprema**

De lo expuesto en esta sentencia de casación, se destaca el considerando quinto que señala: “... el artículo 4 del Decreto Legislativo número 299 señala que la locadora mantendrá la propiedad de dichos bienes hasta la fecha en que surta efecto la opción de compra ejercida por la arrendataria por el valor pactado, esto significa que el dueño o propietario de los bienes, es el locador o arrendar”.

Asimismo, mediante el considerando octavo, la Corte Suprema indica que: “... el daño ocasionado a la menor hija de los accionantes, ha sido como consecuencia del despiste y volcadura del vehículo propiedad de Volvo Finance Perú S.A. (después Financiera TFC S.A.) la misma que estuviera haciendo servicio de transporte a la Empresa de transporte Sol Peruano Sociedad Anónima Cerrada; y aún (*sic*) cuando medie un Contrato de Leasing otorgado por la Financiera TFC Sociedad Anónima a favor de la Empresa de Transporte Sol Peruano S.A.C., no enerva su responsabilidad en los daños ocasionados tomando en consideración el llamado Principio de Especialidad, por el que prima la ley especial, en este caso el artículo 29 de la Ley número 27181, en el que de manera clara, precisa y textual señala que tanto el conductor, propietario del vehículo y el prestador del servicio

de transporte son solidariamente responsables por los daños y perjuicios ocasionados...”.

En ese sentido, la Corte Suprema concluye que la sentencia de vista no ha infringido normativa alguna, por lo que los agravios denunciados no pueden prosperar declarando, por lo tanto, infundado el recurso de casación.

### iii) Comentario a la jurisprudencia

En este caso, la corte establece la existencia de una antinomia respecto de lo dispuesto en el segundo párrafo del artículo 6° de la LAF y lo dispuesto en el artículo 29° de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre. En seguida, la Corte resuelve la contradicción normativa tomando en cuenta el criterio de especialidad; es decir, que el artículo 29° de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre es la norma aplicable que regula el ámbito de la responsabilidad civil extracontractual en accidentes de tránsito.

A continuación, se presenta un cuadro de elaboración propia el cual resume la posición que adopta la Corte Suprema a través de sus decisiones judiciales.

#### Cuadro N° 2:

##### Posición de la Corte Suprema

N°	Casación N°	Norma que resuelve la responsabilidad		Responsable de la Indemnización	
		Art. 1970 del CC.	Art. 6 de la LAF	Arrendador	Arrendataria
1	3622-2000-LIMA <b>(Caso MAPFRE vs. Crédito Leasing)</b>	X		X	

N°	Casación N°	Norma resuelve responsabilidad		Responsable de la Indemnización	
		Art. 1970 del CC.	Art. 6 de la LAF	Arrendador	Arrendataria
2	2388-2003-LIMA <b>(Caso Diez Canseco vs. Banco Banex)</b>	X		X	
3	3141-2006-CALLAO <b>(Caso Huilca Costillo vs. Latino Leasing S.A)</b>	X	(*)	X	(*)
4	1188-2011-LIMA <b>(Caso Lucas Cahuaza vs. Volvo Finance Perú S.A.)</b>	X (**)		X	

Fuente: Elaboración propia

Observaciones:

(\*) Este caso presenta un voto en discordia el cual plantea que la norma aplicable para la atribución de responsabilidad es la Ley de Arrendamiento Financiero, al configurarse esta como la norma específica. Por lo tanto, se declaró como responsable solo a la arrendataria financiera.

(\*\*) Es preciso señalar que en esta casación la Corte Suprema declara aplicable el artículo 29 de la Ley General de Tránsito, la misma que se configura como una norma remitente al artículo 1970 del C.C.

Mediante este cuadro se puede apreciar la posición adoptada por la Corte Suprema la cual busca proteger el resarcimiento de los daños ocasionados a la

víctima sobre base de la responsabilidad extracontractual objetiva prevista en el artículo 1970 del Código Civil, sin considerar el artículo 6 de la LAF, norma especial que establece que en los daños ocasionados por el bien objeto de leasing son responsabilidad de la arrendataria desde el momento en que esta lo recibe de la arrendadora financiera.

En consecuencia, establece al arrendador financiero (empresa del sistema financiero debidamente autorizada por la SBS) como responsable civil de los daños derivados de accidentes producidos a terceros en el que esté involucrado un vehículo objeto de leasing.

La posición que postula la Corte Suprema es concordante con lo previsto en el capítulo II de esta investigación al reconocer como víctima a la persona que sufre daños personales y patrimoniales, en ese sentido, la intención de la Corte Suprema es asegurar la protección de los derechos fundamentales a la vida, a la integridad personal y a la salud, reconocidos en el inciso 1) del artículo 2° y el artículo 7° de la Constitución Política respectivamente<sup>49</sup>. Tratamiento que en

---

<sup>49</sup> Respecto de la responsabilidad extracontractual subjetiva la jurisprudencia ha considerado el tratamiento del siguiente caso: Casación N° 2025-2013-LIMA - (Caso Transler E.I.R.L. vs. BBVA Banco Continental)

i) Antecedentes:

El 16 de octubre del 2009 la empresa de transportes Transler E.I.R.L. interpone demanda de indemnización por daños y perjuicios contra el BBVA Banco Continental.

La parte demandante señala como fundamento que con fecha 01 de junio del 2009, tanto su remolcador y su semi remolque fueron afectados por un incendio, como consecuencia de la caída al asfalto de 200 bidones que contenían alcohol etílico, que eran transportados por un vehículo propiedad del BBVA Banco Continental.

Producto del incendio, los citados vehículos, propiedad del demandante, fueron calcinados en su totalidad, así como la carga que transportaban. Dicho hecho dañoso que afectó la propiedad se produjo como consecuencia de que la carga que transportaba el vehículo de propiedad del banco no fue debidamente asegurada para su transporte.

En primera instancia se declaró fundada en parte la demanda; en consecuencia, se ordena que el BBVA Banco Continental y la empresa de Transportes Tenorio E.I.R.L. paguen de forma solidaria a la demandante la suma de S/. 245,824.37 y S/. 7, 208.96, por conceptos de daño emergente y lucro cesante, más intereses legales, bajo los siguientes fundamentos:

- a) El factor de atribución para el caso de la responsabilidad objetiva que norma el artículo 1970 del Código Civil no es la culpa ni el dolo, sino el riesgo que se introduce a la sociedad a consecuencia de la utilización de un instrumento o un quehacer riesgoso de la vida cotidiana, dado el avance tecnológico.
- b) Con los informes emitidos por la Policía Nacional del Perú, se acreditaba que la producción del daño a los vehículos de propiedad del demandante y la carga que transportaba fue ocasionado por la

caída a la calzada de 200 bidones que contenían alcohol etílico, debido a las condiciones de inseguridad del vehículo transportador de la carga considerada como material peligroso.

- c) Al ser el banco demandado el propietario del vehículo que causó el siniestro, resultaba objetivamente responsable del daño, debido a que con la entrega en arrendamiento de un vehículo de carga pesada, estaba permitiendo que se despliegue una actividad clasificada como riesgosa con su puesta en circulación en las vías públicas; tal accionar se encuentra previsto en el artículo 29 de la Ley N° 27181, que prevé que la responsabilidad civil derivada de accidentes de tránsito causados por el uso de un vehículo 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.
- d) Conforme al Certificado de Gravámenes y Carga del Registro de la Propiedad Vehicular, de fecha 14 de julio de 2009, el vehículo causante del siniestro se encontraba registrado a nombre del Banco demandado, el cual fue entregado en arrendamiento financiero a favor de la empresa de Transporte Tenorio E.I.R.L. mediante escritura pública.
- e) En consecuencia, resultaban responsables del hecho dañoso ocasionado tanto el BBVA Banco Continental, por ser el propietario del vehículo, como la empresa de Transporte Tenorio E.I.R.L., por ser la arrendataria del mismo.

En segunda instancia, se confirmó la sentencia en los extremos que declara fundada en parte la demanda interpuesta solo respecto a la empresa de Transporte Tenorio E.I.R.L., e improcedente la demanda respecto del BBVA Banco Continental, bajo los siguientes fundamentos:

- a) Mediante Contrato de Arrendamiento, el BBVA Banco Continental dio en *leasing* a la empresa de Transporte Tenorio E.I.R.L. el vehículo causante del siniestro.
  - b) De la cláusula décimo primera, se acordó que a la firma del contrato la arrendataria se obliga con el Banco a entregar y mantener una póliza de seguro contra todo tipo de riesgo, por el daño que pudiese causar el uso del bien, emitida por una compañía de seguros a satisfacción del Banco, debidamente endosada a su favor. La referida póliza y sus previsiones debían contener los términos y condiciones a satisfacción del Banco.
  - c) En la cláusula décimo tercera del referido contrato, en el ítem 13.2 se estipuló que la arrendataria sin perjuicios de lo previsto en la cláusula quinta asumía la obligación de responder por los daños y perjuicios que se cause con el bien objeto del contrato, mientras este se encontrase en su potestad y riesgo. El Banco queda facultado para repetir de la arrendataria las sumas que por ese concepto hubiera abonado en virtud del mandato judicial, sin reserva ni limitación alguna.
  - d) El artículo 6 del Decreto Legislativo N° 299, define que la arrendataria es responsable del daño que pueda causar el bien, desde el momento que lo recibe de la locadora; dicho artículo en realidad regula la responsabilidad extracontractual frente a terceros en el contrato de *leasing*, debiendo entenderse que quien debe responder por los daños a terceros es la empresa usuaria desde el momento que toma posesión del bien otorgado en *leasing*, pues atendiendo a la naturaleza jurídica de este tipo de contratos, lo contrario implicaría desincentivar su aplicación en nuestro sistema.
  - e) El Banco no resulta responsable por el daño ocasionado a la demandante, sino que el juicio de responsabilidad debía efectuarse solo respecto de la empresa de Transportes Tenorio E.I.R.L., debiendo declararse improcedente la demanda respecto de la entidad bancaria.
- ii) Posición de la Corte Suprema

De los considerandos expuestos en la casación, la Corte infiere que el Decreto Legislativo N° 299 tiene como finalidad regular una relación contractual -el contrato de *leasing*- mediante el que la arrendadora se compromete a otorgar el uso o goce temporal de un bien al arrendatario, obligándose este último a pagar una renta periódica que cubra el valor original del bien riesgoso. Por otro lado, señala que la Ley N° 27181 tiene por finalidad regular la responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito causados por vehículos automotores.

En ese sentido, la Corte señala que no se debe aplicar el art. 6° del Decreto Legislativo N° 299 debido a que se está tratando la pérdida patrimonial del accionante, lo cual genera responsabilidad extracontractual frente a terceros, por lo que correspondería aplicar lo dispuesto por el art. 29° de la Ley N° 27181, conforme al principio de especialidad.

algunos casos es compartido por el tratamiento comparado como va ser desarrollado a continuación.

Sin embargo, actualmente la jurisprudencia ha sentado, lo que se podría considerar, como una nueva tendencia en sus decisiones, la cual será analizado a continuación.

### **3.3. Nueva tendencia de la jurisprudencia nacional**

Como fue analizado anteriormente, la jurisprudencia nacional presentaba una tendencia casi uniforme respecto a la atribución de responsabilidad civil al arrendador financiero en el marco del leasing vehicular, conforme a lo dispuesto al artículo 29 de la Ley N° 27181. Sin embargo, en el año 2016 fue expedida una sentencia de casación por la Corte Suprema de Justicia de Lima que establece una nueva tendencia a lo establecido y que se encuentra a favor de la propuesta de investigación, la que será analizada a continuación.

#### **3.3.1. Casación N° 3256-2015-APURIMAC**

##### **(Caso Serna Mirando vs BBVA Banco Continental)**

###### **i) Antecedentes**

Este caso presenta como primer registro la demanda interpuesta por Alfredo Serna Miranda mediante la que solicita indemnización por daños y perjuicios derivados de la responsabilidad extracontractual, contra Navarro Contratistas

---

En consecuencia, la Corte declaró fundado el recurso de casación interpuesto por la empresa de Transportes Transler E.I.R.L.

###### **iii) Comentario a la Jurisprudencia**

De esta casación podemos advertir que la víctima es una persona jurídica que ha sufrido la pérdida de sus maquinarias de trabajo, así como, de la producción que las mismas contenían. Al respecto, la Corte Suprema resolvió aplicar el artículo 29 de la Ley N° 27181 de conformidad con el artículo 1970 del Código Civil, dejando de lado el artículo 6° del Decreto Legislativo N° 299. Señaló que este solo rige las relaciones contractuales, no los supuestos de responsabilidad extracontractual.

Sin embargo, para efectos de este trabajo el tratamiento está circunscrito a la responsabilidad objetiva, un análisis a profundidad respecto de este caso requeriría hacer un análisis con más supuestos de los previstos en esta investigación, por ejemplo la responsabilidad extracontractual subjetiva, no abordada en esta investigación.

S.A.C., Guido Palomino y el Banco Continental, a fin de que se le indemnice en forma solidaria con la suma de S/. 500,000.00.

Al respecto, el demandante señala que en fecha 14 de enero de 2012, aproximadamente a las 17:35, el demandado Guido Palomino (en adelante, el conductor) se encontraba circulando en un vehículo a excesiva velocidad por lo que atropelló a un menor de 6 años de iniciales J.A.S.A. (hijo del demandante), quien en aquel momento cruzaba dicha vía, ocasionándole lesiones que originaron su deceso. Asimismo, se señaló que el vehículo con el que se realizó el acto dañoso es de propiedad del banco (en adelante, el arrendador financiero) en mérito a un contrato de arrendamiento financiero suscrito con la empresa de Navarro Contrastas S.A.C. (en adelante, la arrendataria financiera).

En primera instancia, la demanda es declarada fundada en parte por lo que se dispuso que los demandados Navarro Contratista S.A.C. (arrendataria) y Guido Palomino (conductor) indemnicen a demandante en forma solidaria con la suma de S/. 120.000.00 e improcedente la demanda respecto del demandado Banco Continental (arrendador financiero), justificando su decisión en:

a) El artículo 6 del Decreto Legislativo N° 299 (LAF) al señalar:

“5.1. Que la demandada BBVA Banco Continental y la Empresa Navarro Contratistas S.A.C., con fecha 26 de octubre de 2010, celebraron un contrato de arrendamiento financiero, leasing, en mérito del cual, la referida entidad financiera dio en arrendamiento a la empresa Navarro Contratista S.A.C., el vehículo de propiedad del banco; estableciéndose en la cláusula 12.3) de dicho contrato que la arrendataria (...) se obliga “ a responder por los daños que se causen con el (los) bien (es) objeto del contrato, mientras este (os) se encuentre(n) bajo su posesión y riesgo (...)”; siendo ello así, se debe tener presente que en nuestro ordenamiento jurídico el contrato de leasing o arrendamiento financiero se rige por el Decreto Legislativo. 299, vigente desde el 26/07/1984. Así pues, el artículo 6 de la referida norma

legal, el cual señala: “la arrendataria es responsable del daño que pueda causar el bien, desde el momento que lo recibe de la locadora”

- a) Que la arrendataria era quien tenía el uso y control eficaz del bien, así menciona:

“5.2. En el caso de autos, el codemandado BBVA Banco Continental, en calidad de arrendador (financiero) no resulta responsable por el daño ocasionado –accidente de tránsito mencionado líneas arriba, siendo que el juicio de responsabilidad debe efectuarse solo respecto a los demandados Guido Palomino Cárdenas y a la empresa E&R Navarro Contratista S.A.C., por ser este último el usuario del vehículo con el cual se causó el accidente de tránsito que nos ocupa analizar en el presente caso; debiendo declararse improcedente la demanda respecto a la demandada BBVA”.

“5.5. Los daños que deben ser respondidos en forma solidaria con la demandada E&R Navarro Contratistas S.A.C., toda vez que el vehículo automotor con el cual se causó el accidente de tránsito estaba a cargo (como usuario) de esta empresa, conforme es de verse del contrato de arrendamiento financiero”.

En segunda instancia es declarada fundada en parte la demanda incoada contra la Navarro Contratistas (empresa arrendataria) y Guido Palomino (el conductor) e improcedente respecto al Banco Continental; y revocó en cuanto al monto indemnizatorio; reformándola la fijó en la suma de S/. 40.000, teniendo en cuenta que:

- a) El artículo 6 del Decreto Legislativo N° 299 –respecto a la improcedencia de la demanda contra el Banco Continental.

“6.1. Si bien es cierto que la tarjeta de propiedad del vehículo que causó el accidente, se encontraba a nombre de esta entidad crediticia de la

ciudad de Lima, esa titularidad es registral, mas no la posesión de vehículo causante del accidente, habiendo la empresa arrendadora suscrito el contrato de arrendamiento leasing con la entidad antes referida, con fecha 26 de octubre de 2010, el contrato se encuentra sujeto al Decreto Legislativo 299 en cuyo art. 6 señala que la arrendataria es responsable del daño que pueda causar el bien, desde el momento que lo recibe de la locadora”.

El demandante interpuso recurso de casación contra la sentencia de vista de fecha 12 de junio de 2015, fundamentando su recurso en: i) infracción normativa de los artículo 29 de la Ley N° 27181 Ley General de Transito, 6 del Decreto legislativo 299 y 1973 del Código Civil, y ii) Infracción normativa de los artículos 139 inciso 5 de la Constitución Política del Perú, 122 inciso 3 de la Código Procesal Civil, 12 del TUO de la ley orgánica del Poder Judicial y apartamiento de precedente judicial.

#### **ii) Posición de la Corte Suprema**

Al respecto, Corte Suprema señala en su octavo considerando que: “En lo que respecta a la infracción del artículo 29<sup>50</sup> de la Ley N° 27181 (...) el recurrente alega que el propietario del vehículo también debió ser considerado responsable solidario de los hechos dañosos materia del proceso; sin embargo, **dicha norma no le es aplicable al Banco Continental codemandado, por cuanto el propietario del bien está relacionado a él en mérito a un contrato de arrendamiento financiero**, regulado por una norma especial, la cual está contenido en el artículo 6<sup>51</sup> del Decreto Legislativo N 299 y es en función a ella que las instancias de mérito han declarado improcedente la demanda incoada contra el referido Banco, de lo que se colige que las normas un comento no han sido infringidas”.

---

<sup>50</sup> Artículo 29 de la Ley N° 27181: “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.”

<sup>51</sup> Artículo 6 del Decreto Legislativo N° 299: “La arrendataria es responsable del daño que pueda causar el bien, desde el momento que lo recibe de la locadora.”

De tal manera, la Corte Suprema decide declarar fundado el recurso de casación en consecuencia, casaron la sentencia de vista; y actuando en sede instancia, confirmaron la sentencia apelada en el extremo que dispone que los demandados Guido Palomino y la empresa arrendadora indemnicen en forma solidaria al demandante con la suma de S/.120.000.

### **iii) Comentario a la jurisprudencia**

De este caso se advierte una nueva tendencia que ha adoptado la jurisprudencia nacional respecto a la responsabilidad extracontractual derivada de accidentes de tránsito en el marco del leasing vehicular, tendencia que se colige con el marco constitucional en el que se inserta el leasing, en una economía social de mercado, que busca la dinamización de la economía y el beneficio de todos los ciudadanos.

Como se puede notar, esta tendencia se sustenta en primer lugar en la ley especial, ley de arrendamiento financiero (Decreto Legislativo N° 299), específicamente en su artículo 6, en el que la arrendataria será responsable por los daños que ocasione con el bien desde el momento que lo recibe. De esta manera, esta ley procura resguardar al arrendador financiero para la no afectación de este instrumento que otorga capital al empresariado, por lo tanto que dinamiza la economía del país.

Resulta interesante, también, el hecho de tanto la primera como la segunda instancia se hayan referido al uso y control eficaz del vehículo, bien riesgoso, señalando que la titularidad registral del bien que posee el banco no implica, en el contexto de leasing, que tenga la posesión del bien que ocasionó el daño.

A continuación, se realiza una revisión del tratamiento de la responsabilidad extracontractual ante accidentes ocasionados por vehículos objeto de leasing vehicular en la experiencia comparada.

### **3.4. Tratamiento Comparado**

Este apartado pretende revisar y valorar cómo otras legislaciones próximas a la peruana regulan la responsabilidad extracontractual derivada de los contratos de leasing financiero.

Del grupo de las legislaciones comparadas a ser analizadas por un lado, en algunas, el contrato de leasing se encuentra regulado en las normas generales de un arrendamiento tradicional; en otras, el contrato de leasing financiero está regulado de manera específica, pero no hay pronunciamiento sobre las obligaciones de las partes, por ejemplo sobre la responsabilidad extracontractual la cual se especifica en el contrato. Por otro lado, 2) hay legislaciones que sí regulan tanto el contrato de leasing financiero como la responsabilidad extracontractual derivada de ellos de forma expresa.

Teniendo en cuenta lo señalado a continuación se agruparán algunas legislaciones en función de la regulación expresa o no que desarrollen respecto de la responsabilidad extracontractual derivada de los contratos de leasing financiero, comenzando por las que no la contemplan.

#### **3.4.1. Países cuya legislación no contempla regulación explícita sobre responsabilidad extracontractual derivada de los contratos de leasing.**

##### **i) Chile**

El contrato de leasing financiero no se encuentra regulado explícitamente en el ordenamiento jurídico chileno; por ende, tampoco la responsabilidad extracontractual derivada del mismo.

Según Campos (2013, pág. 91), la dogmática que apoya a la teoría del arrendamiento para el desarrollo del contrato de leasing financiero sostiene que la ausencia de normas legales se debe a que su regulación está en el propio Código Civil chileno.

No obstante, esta inclinación dogmática que equipara al leasing financiero con un arrendamiento tradicional tiene críticas. Sobre responsabilidad extracontractual Campos Caro (2013, págs. 94-95) refiere:

“(…)

d) Las obligaciones propias del contrato de arrendamiento sufren profundas modificaciones en el leasing:

En cuanto a la obligación de entregar la cosa. En el arrendamiento dicha carga recae sobre el arrendador, quien debe realizar una entrega completa y en estado de servir para los propósitos que fue arrendada. En el leasing esta obligación es llevada a cabo por el proveedor, porque la empresa de leasing se libera de ella mediante una cláusula contractual. Cabe señalar, además, que la entidad financiera impone una cláusula, en virtud de la cual, el usuario es quien debe asumir los costos de la entrega e instalación del bien y también los riesgos de pérdida o daño que puede sufrir.

En cuanto a la obligación de mantener la cosa en buen estado. En el arrendamiento esta carga recae sobre el arrendador, (...). En el leasing, la entidad financiera se exonera de toda obligación que tenga relación con el mantenimiento del bien, carga que en definitiva queda en manos del usuario”.

Como se aprecia la responsabilidad extracontractual no está prevista expresamente como consecuencia de la ausencia de tratamiento genérico del leasing en el marco de la contratación civil del arrendamiento.

## **ii) Colombia**

Colombia ha previsto la figura del leasing en la Ley 35, la cual regula la actividad financiera, bursátil y aseguradora del país. Su definición aparece en el Decreto 913<sup>52</sup> de 1993, y establece lineamientos generales para la celebración de este

---

<sup>52</sup> Desarrollado los contenidos de la ley 35/1993

contrato. Sin embargo, en estas normas no se regula de forma expresa la responsabilidad extracontractual derivada de ellos.

Al respecto, respecto de esta última, Durán (2004, pág. 92) señala:

“(...) el Código Civil en su Título XXXIV artículos 2341 a 2360 tratan y definen la responsabilidad común por los delitos y 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 (...)”.

No obstante, Durán (*ídem*) precisa que en la práctica esto no ocurre así ya que las empresas de leasing se exoneran de responsabilidad extracontractual mediante las cláusulas del contrato.

### **iii) Ecuador**

El leasing financiero o arrendamiento mercantil financiero, como se le denomina en Ecuador, está regulado por el Decreto Supremo 3121, ley del arrendamiento mercantil. No obstante, la normativa referida no incorpora medidas referentes a la responsabilidad extracontractual derivada de estos contratos.

Sin embargo, respecto de los “riesgos a los que se encuentran expuestos los bienes arrendados, así como a los daños que estos podrían causar a terceros, se dispone la contratación de seguros contra todo riesgo para evitar las pérdidas económicas que pueden sufrir tanto la sociedad de leasing, como el usuario” (Estrada Mora, 2015, págs. 6-7).

Así, la Ley General de Instituciones del Sistema Financiero ecuatoriano en su Título I, Capítulo VI, artículo 8, dispone:

“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 de contrato de seguro será el arrendador o la persona a quien este designe, expresamente, en la respectiva póliza, a efecto de que en caso de siniestro pueda cobrar la indemnización correspondiente, con sujeción a la ley”.

Como se aprecia la responsabilidad extracontractual no está prevista lo que llevaría a asumir que la regulación que se haya previstas en las normas generales del derecho civil serían las aplicables.

#### **iv) Brasil**

Brasil regula el contrato de leasing financiero o arrendamiento mercantil mediante la Resolución 2309. Sin embargo, esta norma no comprende especificaciones referentes a la responsabilidad extracontractual derivada de los contratos.

“Artículo 7.- Los contratos de arrendamiento mercantil deben ser formalizados por instrumento público o particular, conteniendo, como mínimo, las especificaciones abajo señaladas:

[...]

IX.- las demás responsabilidades que deben ser convenidas, en consecuencia de:

- a) Uso indebido o impropio de los bienes arrendados;
- b) Seguro previsto para cobertura de riesgo de los bienes arrendados;
- c) Daños causados a terceros por el uso de los bienes

- d) La carga que sobrevienen de los defectos de los bienes arrendados<sup>53</sup>.

Debe precisarse que, al igual que en Ecuador, las normas explícitas hacen referencia a la obligatoriedad de contratar un seguro que proteja los bienes arrendados en caso de siniestro o daño a terceros.

### **3.4.2. Países cuya legislación contempla la regulación expresa sobre la responsabilidad extracontractual derivada de los contratos de leasing.**

El Área de Servicios de Investigación del Departamento de Investigación y Documentación Parlamentaria del Congreso de la República del Perú elaboró el Informe Temático N° 144/2013-2014, cuyo propósito era abordar el tema de la responsabilidad extracontractual en el contrato de leasing financiero. En este documento se hace una detallada revisión de la regulación de la responsabilidad extracontractual derivada del leasing financiero en el ámbito internacional, la cual amerita ser presentada como contenido que oriente esta investigación, incorporándose a la propuesta inicial un orden cronológico que oriente la reflexión.

---

<sup>53</sup> En su idioma original – portugués- el artículo 7 de la Resolución 2309 de Brasil señala textualmente: Art. 7º Os contratos de arrendamento mercantil devem ser formalizados por instrumento público ou particular, contendo, no mínimo, as especificações abaixo relacionadas:

[...]

IX - as demais responsabilidades que vierem a ser convencionadas, em decorrência de:

- a) uso indevido ou impróprio dos bens arrendados;
- b) seguro previsto para cobertura de risco dos bens arrendados;
- c) danos causados a terceiros pelo uso dos bens;
- d) ônus advindos de vícios dos bens arrendados

## Cuadro N° 3

## Regulación sobre la responsabilidad extracontractual en los contratos de leasing financiero

País	Norma	Año	Artículo
México	Ley general de títulos y operaciones de crédito	1932	<p>Art. 412.- Salvo pacto en contrario, el arrendatario queda obligado a conservar los bienes en el estado que permita el uso normal que les corresponda, a dar el mantenimiento necesario para este propósito y, consecuentemente, a hacer por su cuenta las reparaciones que se requieran, así como a requerir las refacciones e implementos necesarios, según se convenga en el contrato.</p> <p>Dichas refacciones, implementos y bienes que se adicionen a los que sean objeto del arrendamiento financiero, se considerarán incorporados a estos y consecuentemente, sujetos a los términos del contrato.</p> <p>El arrendamiento debe servirse de los bienes solamente para el uso convenido, o conforme a la naturaleza y destino de estos siendo responsables del destino de éstos, siendo responsable de los daños</p>

País	Norma	Año	Artículo
			que los bienes sufran por darles otro uso, o por su culpa, o la de sus empleados o terceros.
Paraguay	Ley 1295  "De locación, arrendamiento o leasing financiero y mercantil"	1988	<p>Artículo 46. - Daños a terceros</p> <p>La obligación de reparar el daño causado a terceros por la cosa objeto del contrato, conforme a los artículos 98, 1.847 y concordantes del Código Civil, recaerá exclusivamente sobre el tomador, cuando el hecho haya ocurrido después de la recepción y antes de la devolución del bien.</p> <p>Lo mismo ocurrirá respecto a cualquier responsabilidad administrativa en que pueda incurrirse por la utilización del bien.</p>

País	Norma	Año	Artículo
Paraguay	Decreto N° 6.060/05  Reglamento de la Ley N° 1295	2005	<p>Disposiciones Generales</p> <p>(...)</p> <p>10. Sin perjuicio de lo dispuesto en otras disposiciones legales, como consecuencia de la celebración del contrato de leasing se producen los siguientes efectos jurídicos entre las partes contratantes:</p> <p>(...)10.2. El “Dador” estará exonerado de cualquier responsabilidad frente al “Tomador” “en relación con el bien objeto del contrato, salvo estipulación expresa en contrario, o salvo que el “Dador” haya participado en la selección del constructor, o el fabricante del producto, o del distribuidor, o que haya participado en la determinación de las especificaciones de tal bien.</p> <p>En su carácter de financiador, el “Dador” también estará exonerado, frente a terceros, por cualquier daño a las personas o a las cosas causado por el bien objeto del contrato.</p>

País	Norma	Año	Artículo
Uruguay	Ley N° 16.072 Instituciones Financieras  Aprueban el contrato de uso, que se refiere al contrato de crédito con los usuarios.	1989	Artículo 20.- El usuario está obligado:  1) A usar de la cosa según los términos del contrato; 2) A emplear en su conservación, el cuidado de un buen padre de familia.  (...)  Artículo 22.- Si el usuario no usare de la cosa como un buen padre de familia, responderá de los daños y perjuicios, y aún tendrá derecho la institución acreditante para demandar la rescisión del contrato en caso de un grave y culpable descuido.
Argentina	Ley 25.248 Contrato de leasing	2000	Artículo 17.- Responsabilidad Objetiva.  La responsabilidad objetiva emergente del artículo 1.113 del Código Civil recae exclusivamente sobre el tomador o guardián de las cosas dadas en leasing.
Bolivia	Decreto Supremo 25959	2000	Art. 7.- (...) El arrendatario es responsable del daño que pueda sufrir el bien, desde el momento que lo recibe del arrendador.

País	Norma	Año	Artículo
El Salvador	Decreto 884 Ley de Arrendamiento Financiero	2002	Art. 6.- El arrendatario se obliga, durante la vigencia del contrato de arrendamiento financiero a: (...)  a) Asumir los riesgos y beneficios asociados con la naturaleza puramente física y económica del bien.  b) Responder, civil y penalmente, por el uso del bien arrendado.

Fuente: Informe Temático N° 144/2013-2014. Congreso de la República.

De las legislaciones señaladas en el Cuadro N° 3 se advierte, respecto de las normas que regulan la responsabilidad extracontractual en el marco del leasing, que tanto Paraguay, Argentina, Bolivia y El Salvador poseen una norma específica que lo regula, mientras que México y Uruguay poseen una norma general que regula este aspecto del leasing. A diferencia del caso peruano donde existe una norma específica que regula el leasing, pero que conforme a lo dispuesto por la jurisprudencia esta no atañe a la responsabilidad extracontractual.

Respecto de los años en los que se publican las referidas normas, se destaca que la responsabilidad está regulada en normas generales desde 1932 mediante la Ley General de títulos y operaciones de crédito de México, posteriormente, por norma específica se regula desde 1988 con la Ley 1295 "De locación, arrendamiento o leasing financiero y mercantil" hasta el 2002 mediante el Decreto Supremo 884, Ley de Arrendamiento Financiero, de Ecuador se aprecia el mismos

tratamiento. Es de advertirse que este cuadro es del 2014 y que, en el caso peruano, se vienen gestando proyectos de ley referido al tema.

Respecto al tratamiento de responsabilidad extracontractual en el marco del leasing todas estas legislaciones (contenidas en el cuadro N°3) señalan que la responsabilidad corresponde tan solo al arrendatario financiero, mientras que el arrendador (también llamado “dador”) es exonerado por su calidad de intermediario financiero. A diferencia del caso peruano ellos, conforme a la jurisprudencia –como se ha verificado- se ha señalado en los casos anteriormente estudiados la responsabilidad es trasladada al arrendador a fin de garantizar el resarcimiento de los daños a las víctimas.

Es preciso señalar que, en estas legislaciones no se observa la previsión de un seguro obligatorio de responsabilidad extracontractual en leasing financiero a diferencia de Ecuador y Brasil, donde a pesar de no tener norma específica sobre responsabilidad extracontractual en el marco del leasing donde se estipulan la obligación de contratar de dicho seguro.

Se plantea a continuación la posición de la autora de esta investigación que tiene en cuenta el marco conceptual, el tratamiento normativo nacional y la experiencia comparada internacional.

### **3.5. Posición personal de la autora**

Esta investigación tiene como presupuesto la ocurrencia de accidente de tránsito en los que llegan a estar involucrados vehículos (bien riesgoso) objeto de leasing. Estos siniestros dejan como resultado daños personales y patrimoniales a terceros damnificados (víctimas) a quienes reparar. El problema que explora esta investigación surge cuando se atribuye responsabilidad civil al arrendador financiero, como propietario formal del vehículo, por los daños ocasionados a las víctimas, sin tener en cuenta su norma específica provocando la menor utilización de dicho contrato, por lo tanto, la desaceleración de la dinámica económica en el país.

Al respecto, por un lado, interviene el leasing como un contrato de financiamiento cuya inserción en el mercado peruano es acorde con la Economía Social de Mercado –modelo económico adoptado por el Estado peruano conforme el artículo 58 de la Constitución Política de 1993- ya que dinamiza la economía al insertar capital, generalmente a los empresarios deficitarios de liquidez (arrendadores financieros), para el desarrollo de sus negocios y, por ende, para el desarrollo del mercado lo cual beneficia a la sociedad en conjunto.

En consonancia a lo mencionado, existe una posición orientada a favor de la no atribución de responsabilidad civil a la empresa de arrendamiento financiero (arrendador financiero debidamente autorizado por el Estado) la cual se sustenta en naturaleza especial de dicho instrumento de financiamiento, a la responsabilidad indirecta que no es aplicable al arrendador financiero por no existir entre este y el arrendatario una relación de subordinación, así como, en el rol de intermediación financiera que desempeña la empresa de arrendamiento financiero para facilitar la utilización y adquisición del bien arrendatario a cambio del pago de cuotas periódicas previamente establecidas.

Por otro lado, interviene la responsabilidad extracontractual la cual tiene como finalidad el resarcimiento de daños provocados a las víctimas. Esta es la orientación que sigue los pronunciamientos judiciales de la Corte Suprema, pero interpretada de manera drástica afectando la promoción del leasing generando, por ende, trabas para el crecimiento de la economía del país –ya que este es un instrumento muy usado por las micro, pequeñas y medianas empresas que conforman la mayor parte de la masa empresarial en el país y para quienes, paradójicamente, acceder a otros medios de financiación es mucho más complicado- lo cual no es armónico con el modelo económico del Estado peruano. A pesar de ello, esta tendencia estaba consolidada en el país a través de la jurisprudencia nacional.

Al respecto, en relación con las víctimas, el Estado ha configurado un sistema de seguros obligatorios y voluntarios, los cuales buscan dar satisfacción al resarcimiento de los daños ocasionados a la(s) víctima(s); y junto, a ello, la

jurisprudencia ha desarrollado todo un marco de responsabilidad a favor de estas últimas. Como se puede advertir esta mejora es importante para la protección de los terceros afectados; no obstante, se evidencia un desequilibrio en la relación al contrato de leasing pues esta afecta su finalidad en el que el arrendador, además de favorecer ulteriormente el desarrollo de la economía, favorece primariamente al agente deficitario, quien podría, eventualmente, conducirse de manera negligente y el producto dañoso de su actuar recaería en el arrendador que promueve la circulación del crédito con el riesgo que ello implica, añadiéndosele el peso de la responsabilidad por la gestión. Ello descompensa, en definitiva, la relación contractual.

Sin embargo, actualmente, contrario a la tendencia que venía siendo establecida en el país, se expidió la sentencia de casación N° 3256-2015 APURIMAC la cual ha establecido una nueva tendencia contraria a la ya establecida por la jurisprudencia nacional, en esta prima la norma especial del leasing, centrándose en el artículo 6 de la Ley de Arrendamiento Financiero (LAF) donde se a la arrendataria como responsable por el resarcimiento de los daños ocasionados a terceros luego de que el bien le sea entregado; en ese sentido, excluye de responsabilidad civil al arrendador financiero promoviendo así la dinámica económica en el país.

En ese sentido, acorde con la nueva tendencia planteada por la Corte Suprema esta investigación busca promover el leasing como instrumento de financiamiento que origina una dinámica armónica en la economía del país, lo cual no implica dejar de lado a la víctima pues el resarcimiento de los daños que esta sufra será garantizado desde la responsabilidad objetiva, además, de estar asegurada a través de un marco de prestaciones ante contingencias como los accidentes de tránsito. Por su incidencia, el marco de contingencias específicas tiene que ser desarrolladas a través de una figura propia; es decir un seguro vinculado al leasing vehicular.

La tesis que se defiende en este trabajo está orientada a sostener una posición matizada buscando resguardar la función que cumple el leasing dentro de una

Economía Social de Mercado -donde el arrendatario cumple la función de financiar a las empresas arrendatarias para el desarrollo de sus industrias-, así como proteger el resarcimiento de las víctimas ante un la eventualidad de un evento dañoso es necesario, por tanto, propone la implementación de un sistema de seguros que permita garantizar el interés de las víctimas ante afectaciones no solo de carácter personal (como se prevé en el caso del SOAT) sino también patrimonial, procurándose el fortalecimiento del sistema de seguro.

La solución plantea en esta tesis será ofrecida en una propuesta normativa contenida en el siguiente capítulo.

#### IV. CAPÍTULO IV: PROPUESTA NORMATIVA

Esta investigación propone una ley que modifica el artículo 6 del Decreto legislativo N° 299 –Ley de Arrendamiento Financiero, el artículo 29° del Código Civil; así como, comprende la implementación de un seguro obligatorio de responsabilidad extracontractual de accidentes de tránsito en el marco del contrato de arrendamiento financiero o leasing.

El Congreso de la República

Ha dado la Ley siguiente:

Ley que modifica el artículo 6° del Decreto Legislativo N° 299, Ley de Arrendamiento Financiero, así como el artículo 29° de la Ley N° 27181, Ley General de Tránsito y Transporte Terrestre e incorpora la creación de un sistema de seguro obligatorio de responsabilidad extracontractual.

##### **Artículo 1.- Modificación del artículo 6 del Decreto Legislativo N° 299.**

Modifíquese el artículo 6° del Decreto Legislativo N° 299, Ley de Arrendamiento financiero de la siguiente manera:

Art. 6°.- Los bienes materia de arrendamiento financiero deberán ser cubiertos mediante pólizas contra riesgos susceptibles de afectarlos o destruirlos. Es derecho irrenunciable de la locadora fijar las condiciones mínimas de dicho seguro.

La arrendataria es responsable **exclusiva frente a terceros** del daño que pueda causar con el bien, desde el momento que lo recibe de la locadora. **Corresponde a la arrendataria asegurar los bienes**

**materia de arrendamiento financiero contra riesgo de responsabilidad objetiva frente a terceros”.**

**Art. 2.- Modificación de artículo 29 de la Ley N° 27181.**

Modifíquese el artículo 29° de la Ley N° 27181, Ley General de Tránsito y Transporte Terrestre de la siguiente manera:

**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 responsabilidad por los daños ocasionados con bienes que se encuentran sujetos a contratos de arrendamiento financiero suscrito por una empresa supervisada por la SBS, se rigen por su ley especial.**

**Art.- 3.- Del Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil de accidentes de tránsito aplicable a vehículos objeto de arrendamiento financiero.**

Impleméntese el seguro obligatorio de Responsabilidad Civil de accidentes de tránsito aplicable a vehículos objeto de arrendamiento financiero, descrito a continuación:

3.1. Todo vehículo automotor, objeto de arrendamiento financiero, que circule en el territorio nacional deberá contar con una póliza vigente del Seguro Obligatorio de Responsabilidad civil de accidente de tránsito aplicable a vehículos objeto de arrendamiento financiero,

3.2. El seguro obligatorio de responsabilidad civil aplicable para vehículos objeto de arrendamiento financiero tiene cobertura para todas las personas que, sean ocupantes o terceros no ocupantes que sufran daños patrimoniales y personales, como producto de un accidente de tránsito en el que estuvo inmerso un vehículo objeto de arrendamiento financiero.

3.3. Lo dispuesto en los numerales precedentes no enerva la obligatoriedad de contar con los seguros especiales que establezca las normas afines al arrendamiento financiero.

3.4. La cobertura mínima del seguro de responsabilidad civil que contraten los propietarios de los vehículos deberá ser:

Daños	Cobertura
Daños Materiales	\$100,000.00
Daños personales (lesiones y muerte)	\$150,00.00

3.5. El incumplimiento de la obligación establecida de contratar el seguro de responsabilidad civil de accidentes de tránsito aplicable a vehículos objeto de arrendamiento financiero inhabilita a la mencionada unidad vehicular

para transitar por cualquier vía del país hasta que se acredite su contratación del seguro.

## **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

Esta investigación propone la modificación del artículo 6 del Decreto legislativo N° 299 –Ley de Arrendamiento Financiero- a fin de que se excluya de responsabilidad extracontractual al arrendador financiero dentro de la norma especial, asimismo, se establece la modificación del artículo 29 de la Ley N° 27181 –Ley General de Tránsito y Transporte Terrestre, con el fin de precisar que la responsabilidad que generen con bienes objeto de arrendamiento financiero sean regidos por la norma especial. Por otro lado, como contrapartida a la exoneración de responsabilidad del arrendador financiero se plantea la implementación de un seguro obligatorio de responsabilidad extracontractual frente a terceros para vehículos objeto de arrendamiento financiero a fin de resguardar el interés de resarcimiento de las víctimas sin afectar la finalidad del contrato de arrendamiento financiero.

## **EFFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL**

Esta iniciativa legal modifica el artículo 6 del Decreto Legislativo N° 299 y el artículo 29 de la Ley N° 27181, asimismo, incorpora un seguro obligatorio de responsabilidad civil aplicable a vehículos objeto de arrendamiento financiero.

## **ANÁLISIS COSTO BENEFICIO**

El presente proyecto contribuye al crecimiento de la productividad y la competitividad económica en el país, toda vez que permite generar un clima de confianza en el sector financiero sin dejar de asegurar el interés de resarcimiento

de los daños ocasionados a las víctimas de accidentes de tránsito en los que estén involucrados un vehículo objeto de contrato de arrendamiento financiero.

Esta iniciativa legislativa no ocasionará costo alguno al Estado, respetando lo establecido en el artículo 79° de la Constitución Política del Perú.

## CONCLUSIONES

1. El leasing financiero es un contrato de financiamiento, mediante el cual, el arrendador financiero actúa como intermediario financiero entre el arrendatario y el proveedor para la adquisición un bien objeto de leasing. Este contrato es importante ya que dinamiza la economía del país. En esta investigación se profundiza acerca del leasing vehicular, un leasing mobiliario, que tiene como objeto un vehículo automotor, bien riesgoso ya que es un potencial generador de daños que afectan a terceros asumidos como víctimas.
2. La responsabilidad extracontractual es la institución del Derecho Civil que busca el resarcimiento de los daños causados a terceros como consecuencia del incumplimiento del deber jurídico genérico de no dañar a otro que afecta directamente a las víctimas. El Derecho Civil exige una justificación que considere los elementos de la responsabilidad extracontractual tales como conducta antijurídica, nexo causal, el daño causado y el factor de atribución a fin de atribuir dicha responsabilidad concretando el resarcimiento de los afectados.
3. El seguro es un mecanismo de cobertura de materialización de riesgos cuya finalidad es la indemnización, dentro de los límites pactados dentro del contrato, del daño producido. Este permite a la sociedad asumir los riesgos de forma desconcentrada, a través del pago de primas, a fin de que el asegurado no asuma de manera directa los efectos económicos del resarcimiento de los daños ocasionados.
4. Actualmente, los pronunciamientos jurisdiccionales, en algunos casos precedentes, desarrollan una postura que tiende a garantizar el resarcimiento de las víctimas pero que perjudica la finalidad del contrato de leasing ya que atribuyen responsabilidad civil frente a terceros a los arrendadores financieros (empresa del sistema financiero) debido a que

estos últimos tienen la propiedad formal del bien. Sin embargo, no se toma en cuenta que las empresas que conforman el sistema financiero asume la propiedad solo con el fin solo de garantizar la recuperación del capital invertido (proveniente de los ahorristas) ya que su actividad consiste en la intermediación financiera, mas no en la actividad productiva generadora de rentas, de circulación vehicular.

5. Siendo ello así previendo asegurar la finalidad del contrato de leasing prevista en su norma específica y buscando proteger los intereses de las víctimas de accidentes de tránsito recurriendo a un acto jurídico que prevé la cobertura de riesgos: el contrato de seguro. Esta tesis propone, en primer lugar, se disponga que las empresas del sistema financiero no resulten responsables civiles frente a terceros por los daños que cause el vehículo objeto de leasing vehicular, cuando este no tenga el control eficaz del bien. Asimismo, se propone como contrapartida, en miras a garantizar los intereses de las víctimas, la implementación de un seguro obligatorio de responsabilidad civil frente a terceros en accidentes de tránsito aplicable al marco propio del leasing mediante el cual se concrete el resarcimiento por los daños y perjuicios que puedan sufrir las afectadas. Proponiéndose una reforma legislativa del artículo 6° de Decreto Legislativo N° 299 (LAF).

## BIBLIOGRAFÍA

América Economía, AE. *América Economía*. 09 de Marzo de 2014. <https://www.americaeconomia.com/negocios-industrias/peru-en-10-anos-leasing-para-pymes-crecio-649-y-al-2013-llego-us9274m> (último acceso: 06 de junio de 2018).

APESSEG. *Seguro Vehicular*. 19 de Junio de 2018. <https://www.apeseg.org.pe/orientacion/que-seguros-debo-tener/seguro-vehicular/> (último acceso: 19 de junio de 2018).

Arias Schreiber, Max. *Contratos modernos*. Lima: Gaceta Jurídica, 1996.

Arús, Juan. «El leasing bate récords en EEUU con casi un tercio de las ventas de coches nuevos.» *Fleet People*, 2016. <https://fleetpeople.es/leasing-record-eeuu-ventas-coches-nuevos/> (último acceso: 15 de noviembre de 2018)

ASBANC. « Contratos de arrendameinto financiero sumaron S/ 22, 148 millones a finalizar el 2016» *Departamentos de Estudios Económicos*. 16 de Febrero de 2017. [http://www.asbanc.com.pe/Informes%20de%20Prensa/ARRENDAMIENTO\\_FINANCIERO\\_Diciembre\\_2016.pdf#search=leasing](http://www.asbanc.com.pe/Informes%20de%20Prensa/ARRENDAMIENTO_FINANCIERO_Diciembre_2016.pdf#search=leasing) (último acceso: 28 de junio de 2018).

ASOBANCARIA. *Informe trimestral del mercado de leasing marzo 2018*. Bogotá: Babel Group, 2018. <https://www.asobancaria.com/wp-content/uploads/F-PRIMER-INFORME-TRIMESTRAL-DE-LEASING-29-de-mayoC-30-05-2018.pdf>

Beltrán Pacheco, Jorge. «Cuando el banco cree que lo puede todo.» *Diálogo con la jurisprudencia*, 2015: 46-67.

Blossiers Mazzini, Juan. *Manual de Derecho Bancario*. Lima: Ediciones Legales E.I.RL., 2013.

- Buonocore, Vincenzo. *El leasing: Aspectos privatísticos y tributarios*. Buenos Aires: Abeleto-Perrot, 1990.
- Campos Caro, Javier. *De la operación de leasing financiero, de su naturaleza jurídica y de la evolución que ha experimentado el criterio de la jurisprudencia nacional, en cuanto a su calificación, entre los años 2000-2012*. 2013. <http://repositorio.uchile.cl/handle/2250/115648>.
- Cárdenas Quirós, Carlos. *Estudios de Derecho Privado*. Lima: Ediciones Jurídicas, 1994.
- Cas. N° 3622-00. 3622-00 (Sala Civil Transitoria de la Corte Suprema de Justicia de la Republica, 03 de marzo de 2001).
- Casación N° 2388-2003-LIMA (Corte Suprema de Justicia de Lima, 13 de julio de 2004).
- Casación N° 3141-2006-CALLAO.(Corte Suprema de la República, 12 de octubre de 2007).
- Chaparro Quispe, Elizabeth. «Arrendamiento financiero y la responsabilidad extracontractual de los bancos.» Lima, Lima: PUCP, 2017. [http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/123456789/8105/CHAPARRO\\_QUISPE\\_ELIZABETH\\_ARRENDAMIENTO\\_FINANCIERO.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/123456789/8105/CHAPARRO_QUISPE_ELIZABETH_ARRENDAMIENTO_FINANCIERO.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Comisión de Transporte y Comunicaciones, CR. *Dictamen del Proyecto de Ley 1833/2007-CR*. Lima: Congreso de la República, 2009. [http://www2.congreso.gob.pe/Sicr/ApoyComisiones/dictamen20062011.nsf/FC8BC79E21DF6E560525758D006C5E24/\\$FILE/01833DCABR020409.pdf](http://www2.congreso.gob.pe/Sicr/ApoyComisiones/dictamen20062011.nsf/FC8BC79E21DF6E560525758D006C5E24/$FILE/01833DCABR020409.pdf)
- De Trazegnies Granda, Fernando. *La responsabilidad extracontractual*. Lima. Tomo II.: ARA Editores E.I.R.L., 2016.
- Díaz-Granados Prieto, Juan José. «Interés asegurable como elemento esencial del contrato de seguro.» *Revista Ibero-Latinoamericana de Seguro*, 2015: 285.

- Diez Picazo, L. *Derecho de daños*. Madrid: Civitas, 1999.
- Donayre Pasquel, Patricia. «P.L. 340/2016-CR.» *Ley que modifica el artículo 6 del Decreto Legislativo 299, ley de arrendamiento financiero y el artículo 29 de la ley 27181, ley General de transporte y tránsito terrestre*. Lima, Lima, 29 de Septiembre de 2016.
- Drapkin, Israel. «El Derecho de las Víctimas.» *Anuario de derecho penal y ciencias penales*, 1980: 367-386.  
[https://dialnet.unirioja.es/buscar/documentos?querry=Dismax.DOCUMENTA\\_L\\_TODO=derecho+de+las+victimas](https://dialnet.unirioja.es/buscar/documentos?querry=Dismax.DOCUMENTA_L_TODO=derecho+de+las+victimas) (último acceso: 08 de agosto de 2018)
- Durán Bohorquez, Edwin. «El contrato de Leasing Financiero en Colombia.» *Repositorio de la Pontificia Universidad Javeriana*. 2004.  
<http://www.javeriana.edu.co/biblos/tesis/derecho/dere3/tesis09.pdf>.
- Escobar Gil, Rodrigo. *El contrato de Leasing Financiero*. Bogotá: Temis, 1984.
- Espinoza Espinoza, Juan. *Derecho de la Responsabilidad Civil*. Lima: RODHAS, 2013.
- Estrada Mora, Himilce. *Responsabilidad extrcontractual en el contrato de leasing financiero en la legislación nacional e internacional*. Lima: Congreso de la República del Perú, 2015.  
[http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4\\_uibd.nsf/2AB803427CFBD5D6052580600058F31F/\\$FILE/89\\_INFTEM144\\_2014\\_2015\\_contrato\\_leasing.pdf](http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/2AB803427CFBD5D6052580600058F31F/$FILE/89_INFTEM144_2014_2015_contrato_leasing.pdf)
- EXP. N° 0008-2003-AI/TC.(Tribunal Constitucional, 11 de noviembre de 2003).  
<https://www.tc.gob.pe/jurisprudencia/2003/00008-2003-AI.html>
- Farina, Juan. *Contratos Comerciales Modernos*. Buenos Aires: Astrea, 1993.
- Gonzales Castilla, F. *Leasing Financiero Mobiliario*. Madrid: Civitas, 2002.  
[https://www.researchgate.net/publication/40943482\\_Leasing\\_financiero\\_mobiliario\\_contenido\\_del\\_contrato\\_y\\_atribucion\\_del\\_riesgo\\_en\\_la\\_practica\\_contractual\\_y\\_la\\_jurisprudencia](https://www.researchgate.net/publication/40943482_Leasing_financiero_mobiliario_contenido_del_contrato_y_atribucion_del_riesgo_en_la_practica_contractual_y_la_jurisprudencia)

International Accounting Standards Committee (IASC). *Norma Internacional de Contabilidad N° 17*. Noruega: Consejo del IASC, 1997.  
[https://www.mef.gob.pe/contenidos/conta\\_public/con\\_nor\\_co/vigentes/nic/17\\_NIC.pdf](https://www.mef.gob.pe/contenidos/conta_public/con_nor_co/vigentes/nic/17_NIC.pdf) (Último acceso: 11 de marzo de 2018)

Instituto Nacional de Estadística e Informática. «*Demografía Empresarial en el Perú*». Lima: 2017.. <https://www.inei.gob.pe/estadisticas/indice-tematico/traffic-accidents/> (último acceso: 29 de junio de 2018).

Isasi Cayo, Juan. «En la búsqueda de un nuevo concepto unitario de contratos de seguro.» *Derecho y Sociedad*, 1997: 49-54.

Leyva Saavedra, José. *Contratos de financiamiento*. Lima: UNILAW, 2004.

Leyva Saavedra, José. «El Leasing y su configuración jurídica.» *VNIVERSITAS* (VNIVERSITAS), 2003: 743-789.  
<https://www.redalyc.org/pdf/825/82510620.pdf>

Lubomira Kubica, Maria. «Riesgos y Responsabilidad Objetiva.» *Tesis doctoral - Universitat de Girona*. 2015.  
<http://dugidoc.udg.edu:8080/bitstream/handle/10256/11812/tmlk1de1.pdf?sequence=5>

Marthans Garro, César. *Seguros y reaseguros*. Lima: San Marcos, 2007.

Martínez Ventura, Jazmín. «Apuntes sobre la nueva ley de contrato de seguro: analisis y críticas a dos años de publicación.» *Revista Actualidad Mercantil*, 2014: 110 - 124.  
<http://revistas.pucp.edu.pe/index.php/actualidadmercantil/article/view/13582/14206>

Meilij, Gustavo. *Tratado de Derecho de Seguros*. Rosario: Zeus, 1975.

Molero Cazani, Junia. «La responsabilidad extracontractual frente a las víctimas en accidentes de tránsito en la provincia de Cusco - 2014.» *Tesis UANCV*. Juliaca, 2015.

<http://repositorio.uancv.edu.pe/bitstream/handle/UANCV/423/P29-016.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Morales Gonzalez, Sergio. «La Responsabilidad Extracontractual del propietario en los casos de accidentes de tránsito en el marco de un contrato de leasing.» Piura, Piura, Julio de 2017. [https://pirhua.udep.edu.pe/bitstream/handle/11042/3209/DER\\_105.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://pirhua.udep.edu.pe/bitstream/handle/11042/3209/DER_105.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Navarro Palacios, Indira. «El Contrato de Leasing.» En *Tratado de Derecho Mercantil*, de Walter Gutierrez Camacho, 1078. Lima: El Búho E.I.R.L., 2008.

Núñez del Prado, Alonso. «Principios jurídicos del seguro.» *Revista Javeriana*, 2011: 49-84. <https://revistas.javeriana.edu.co/index.php/iberoseguros/article/view/18502>

OMS, Organización Mundial de la Salud. *Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020*. Ginebra: OMS, 2011. [https://www.who.int/roadsafety/decade\\_of\\_action/plan/spanish.pdf](https://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/spanish.pdf)

OPS. *Seguridad Vial en la Región de las Américas*. Washington, DC: OPS, 2016. [https://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2015/Road\\_Safety\\_PAHO\\_Spanish.pdf](https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/Road_Safety_PAHO_Spanish.pdf)

Peschiera Mifflin, Diego. «El leasing o arrendamiento financiero y el financiamiento de proyectos: potencialidades aún sin explotar en el Perú.» *IUS*, 2008: 46-62. <http://revistas.pucp.edu.pe/index.php/iusetveritas/article/view/12253/12817>

*Pleno Jurisdiccional N° 0001-2005-PI/TC* (Tribunal Constitucional, 06 de Junio de 2005). <https://tc.gob.pe/jurisprudencia/2006/00001-2005-AI.html>

Rodríguez Román, Karem. «Sistema financiero peruano.» *Actualidad Empresarial* N° 265, 2012: VII-1 - VII-2.

[http://www.aempresarial.com/servicios/revista/265\\_9\\_KLHHWEYODZXIJW LUQCGUXCBKKSZOMAELPXSMBRAFRXNBTZVJCB.pdf](http://www.aempresarial.com/servicios/revista/265_9_KLHHWEYODZXIJW LUQCGUXCBKKSZOMAELPXSMBRAFRXNBTZVJCB.pdf)

Rodríguez Velarde, Javier. *Contratos e Instrumentos Bancarios*. Arequipa, Arequipa: Rodhas, 2000.

Rubio Correa, Marcial. *Estudio de la Constitución Política de 1993*. Lima: Repositorio de la Pontificia Universidad Católica del Perú, 1999.  
<http://repositorio.pucp.edu.pe/index/handle/123456789/68>

Ruiloba Morante, Augusto. «¿Por qué se regula la actividad bancaria?» *IUS ET VERITAS*, 2007: 266-285.  
<http://revistas.pucp.edu.pe/index.php/iusetveritas/article/view/12295/12859>

Sánchez Calero, F. *Instituciones de Derecho Mercantil*. Madrid: Thomson-Aranzadi, 2010.

Soria Aguilar, Alfredo. «Contrato de Leasing.» *Derecho & Sociedad*, 2008: 379-388.

Stiglitz, Rubén. *Derecho de Seguros*. Buenos Aires: La Ley, 2008.

Taboada Córdova, Lizardo. *Elementos de la Responsabilidad Civil*. Lima: GRIJLEY, 2013.

Taboada Córdova. *La responsabilidad civil indirecta*. 17 de octubre de 2012.  
<http://blog.pucp.edu.pe/blog/seminariotallerdpc/2012/10/17/la-responsabilidad-civil-indirecta/>.

Ventura, Martínez. «Apuntes sobre la nueva Ley de contrato de seguro: análisis y críticas a dos años de su publicación.» *Revista de Actualidad Mercantil*, 2014: 110-124.  
<http://revistas.pucp.edu.pe/index.php/actualidadmercantil/article/view/13582/14206>