Reflexiones sobre la responsabilidad civil en el leasing vehicular: su presente y futuro (*)[1]

Reflections on civil liability in vehicle leasing: its present and future

Gabriel Peralta Tripul[2]

Sumario: Introducción. Consistencia de las soluciones brindadas por la jurisprudencia y doctrina en la responsabilidad civil en el leasing vehicular. – Conclusiones. – Referencias bibliográficas. **–** Jurisprudencia.

Resumen: Continúan los accidentes de tránsito donde participan vehículos cedidos en leasing y, a la par, aumentan los pronunciamientos contradictorios en nuestra Corte Suprema y en algunas Cortes Superiores del país respecto a la responsabilidad civil en el leasing vehicular. En esta oportunidad examinaremos -nuevamente- los criterios jurisdiccionales que han respaldado una postura de responsabilidad plena, exclusión de responsabilidad o una responsabilidad condicionada de las empresas de leasing al ser propietarias de un bien (entiéndase, vehículo) que utilizado por la arrendataria ocasiona daños a terceros. Además, se examinará: si realmente existe un fundamento constitucional que respalde la responsabilidad de las intermediarias financieras, la función de la propiedad en el contrato de leasing financiero y, si a partir de la entrada en vigor del D.U. N° 013-2020, ha variado el régimen de responsabilidad en el leasing vehicular. Finalmente, presentamos una propuesta de reforma legal.

(*) Recibido: 28/10/2020 | Aceptado: 15/11/2020 | Publicación en línea: 01/01/2021.

Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial 4.0 Internacional

1 Versión corregida y aumentada. La versión original se publicó anteriormente en Derecho y Cambio Social, conforme a la siguiente cita: "Peralta Tripul, G. (2020). Reflexiones sobre la responsabilidad civil en el leasing vehicular. Derecho Y Cambio Social, (62), 123-148. Recuperado a partir de https://lnx.derechoycambiosocial.com/ojs-3.1.1-4/index.php/derechoycambiosocial/article/view/444".

2 Abogado por la Facultad de Derecho y Ciencia Política de la Universidad Nacional de Tumbes. Cursa estudios de Maestría en Derecho con mención en Derecho Civil & Comercial por la escuela de posgrado de la Universidad Nacional de Piura. gaboderecho12@gmail.com

Palabras clave: Leasing, accidentes de tránsito, funciones de la responsabilidad civil.

Abstract: Traffic accidents involving leased vehicles continue and, at the same time, there is an increase in contradictory pronouncements in our Supreme Court and in some Superior Courts of the country with respect to civil liability in vehicle leasing. In this opportunity we will examine -again- the jurisdictional criteria that have supported a position of full liability, exclusion of liability or a conditional liability of leasing companies when they are the owners of an asset (i.e., vehicle) that used by the leasing company causes damages to third parties. In addition, it will be examined: whether there is really a constitutional basis supporting the liability of financial intermediaries, the role of ownership in the financial leasing contract and, whether since the entry into force of D.U. No. 013-2020, the liability regime in vehicle leasing has changed. Finally, we present a proposal for legal reform.

Keywords: Leasing, traffic accidents, functions of civil liability.

Introducción

En los últimos veinte años -en nuestro país- la responsabilidad civil en el leasing vehicular ha generado un arduo debate académico y jurisdiccional entre los hombres de derecho. Imaginemos el siguiente caso:

Una entidad bancaria **X** – arrendadora financiera- suscribe con una empresa de transportes **Y** -usuaria o arrendataria- un contrato de leasing financiero o -conocido también- como arrendamiento financiero. Aquí, **X** le otorga el financiamiento requerido –esto es, el activo financiero- y le cede en uso un vehículo –es decir, el activo físico – a **Y**.

En este contrato de leasing -que contiene cláusulas pre redactadas por **X**- se indica que, **Y** tiene la obligación de asegurar el vehículo por riesgos susceptibles de afectarlo o destruirlo y, además, por los posibles daños que -al ser utilizado- pueda ocasionar a terceros. En el contrato también se observa que existe una cláusula de exclusión de responsabilidad en favor de **X** por los daños que pueda ocasionar el vehículo.

Durante la ejecución del contrato **Y** ocasiona un accidente de tránsito con el vehículo, en consecuencia, algunas personas pierden la vida y otras sufren lesiones graves. Sin embargo, **Y** nunca cumplió con asegurar el vehículo frente a los posibles daños extracontractuales a terceros.

Los familiares, no conformes con el proceso penal -por los delitos de homicidio culposo y lesiones- instaurado contra el conductor **Z** del vehículo, deciden acudir a la vía civil. En efecto, recurren donde un abogado para que elabore una demanda -conocida en nuestro país como indemnización por daños y perjuicios- y la presente en el juzgado civil competente, a fin de que se obligue a los responsables **Z**, **Y** y **X** a que cumplan con el pago del resarcimiento de los daños ocasionados. Empero, **X**

argumenta que -en su defensa- por aplicación del artículo 6 de la Ley de Arrendamiento Financiero queda exonerada de los daños que pueda causar el vehículo desde el momento en que se lo entregó a **Y**, por lo que -únicamente- deben asumir el resarcimiento de los daños **Z** y **Y**.

No obstante, **X** se da con la sorpresa que su petición – una excepción de falta de legitimidad para obrar pasiva- presentada ante el Juez Civil es desestimada, debido a la aplicación del artículo 29 de la Ley General de Transporte, donde se indica que el propietario del vehículo es uno de los responsables de los daños producidos en un accidente de tránsito[3].

Respecto al caso anterior, se desprende que la cuestión es determinar si las empresas de leasing son responsables, o no, por ser propietarias del vehículo que -al ser utilizado por la arrendataria- ocasiona daños en accidentes de tránsito. En la solución de este problema se han establecido tres posturas: a) la exclusión absoluta de responsabilidad (posición minoritaria en nuestro país); b) la responsabilidad plena o ilimitada (posición mayoritaria en nuestro país), y; c) la responsabilidad "condicionada" de las empresas de leasing (posición intermedia).

Consistencia de las soluciones brindadas por la jurisprudencia y doctrina en la responsabilidad civil en el leasing vehicular

El papel que desarrolla la jurisprudencia al momento de reconstruir las instituciones jurídicas es fundamental en nuestro sistema jurídico, ésta dota de claridad a la interpretación de las normas, pero al encontrar jurisprudencia de un tópico en particular que es -exageradamente- contradictoria y, peor aún, soluciones brindadas por una doctrina que, ciertamente, no es vinculante, los abogados y jueces tienden a seguir -la mayor de las veces- soluciones que adolecen de ciertas inconsistencias. Este es el caso de la responsabilidad civil en el leasing vehicular, donde aparentemente existe un conflicto normativo entre la legislación especial de accidentes de tránsito y la legislación especial de arrendamiento financiero o leasing, veamos:

Decreto Legislativo N° 299, Ley de Arrendamiento Financiero (LAF), 1984.	**Ley N° 27181, Ley General de Tránsito y Transporte Terrestre (LGTTT), 1999.**
Artículo 6.- (...) La arrendataria es responsable del daño que pueda causar el bien, desde el momento que lo recibe de la locadora.	**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 es solidariamente responsables por los daños y perjuicios causados.

[3] La inspiración y elaboración de este "hipotético caso" ha sido obtenida de un trabajo publicado por el Juez Supremo Carlos Calderón Puertas (2019) en la revista jurídica de Gaceta Civil & Procesal Civil.

Revisando el criterio asumido por nuestra Corte Suprema en distintos fallos, observamos que su respuesta ha girado entre la tesis de la responsabilidad plena y la exclusión de responsabilidad de las empresas de leasing al ser propietarias de vehículos que han participado en accidentes de tránsito. Veamos su primer criterio asumido, basado en el principio de especialidad normativa.

La Cas. N° 251-2011-Lambayeque emitida por la Sala Penal Permanente de la Corte Suprema, indica:

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

Sin embargo, el mismo criterio puede ser utilizado para sostener la responsabilidad solidaria de las empresas de leasing, tal como lo señala la Cas. N° 1188-2011-Lima, emitida por la Sala Civil Transitoria de la Corte Suprema, donde se indicó que:

> **OCTAVO:** (…) aun cuando medie un Contrato de Leasing otorgado por Financiera TFC Sociedad Anónima Cerrada, no enerva su responsabilidad en los daños ocasionados, tomando en consideración el llamado **Principio de Especialidad**, por el que prima la ley especial, **en este caso el artículo 29 de la Ley número 27181**, en el que de manera clara, precisa y textual señala que tanto el conductor, el propietario del vehículo y el prestador del servicio de transportes son solidariamente responsables por los daños y perjuicios ocasionados (…). (El resaltado es nuestro).

En efecto, este argumento presenta cierto riesgo debido a que es utilizado para excluir o responsabilizar a las empresas de leasing en este supuesto. Aprovecho la oportunidad para incluir a la Cas. N° 2025-2013-Lima donde se sigue el criterio de especialidad y a la -grave- Cas. N°3757-2016-Lambayeque donde la Corte Suprema ordena a la Sala Civil Superior que dirima el conflicto atendiendo al ***principio de especialidad***. En Perú quienes han defendido la utilidad del principio de especialidad -en una publicación escrita- es Lujan (2018, p. 71-81) y el Prof. Chipana en una ponencia dada en el Encuentro Jurisdiccional Nacional de Jueces Especializados en Materia Civil del año 2019.

Ahora, un segundo criterio asumido por nuestra Corte Suprema es aquel basado en la inoponibilidad de los pactos de exclusión de responsabilidad. Para esto he tenido la curiosidad de revisar algunos contratos de arrendamiento financiero donde las empresas de leasing incorporan estos pactos, veamos:

Entidad Bancaria (A)

> DECIMO SEGUNDA: OTRAS OBLIGACIONES La ARRENDATARIA se obliga expresamente a adoptar las medidas necesarias para preservar y hacer respetar el derecho de propiedad de EL BANCO sobre EL (LOS) BIEN(ES) objeto del contrato. En general y sin la enumeración tenga carácter limitativo, se obliga a lo siguiente: (…) 12. 3 **A responder por los daños que se causen con EL(LOS) BIEN(ES) objeto del contrato, mientras este (estos) se encuentre(n) bajo su posesión y riesgo**. (La negrita es nuestra).
>
> **Entidad Bancaria (B)**
>
> Clausula Vigésimo Segunda: Indemnización. (3) Todos los daños y perjuicios generados a terceras personas por el Bien sean daños personales o patrimoniales, **serán indemnizados exclusivamente por el cliente**. (La negrita es nuestra).

Para la Corte Suprema estos pactos o cláusulas de exclusión de responsabilidad no resultan oponibles a las víctimas de un accidente de tránsito ocasionado con un bien dado en leasing financiero. En efecto, la Cas. Nº 3141- 2006-Callao emitida por la Sala Civil Permanente de la Corte Suprema, al resolver sobre la interpretación del art. 6 de la LAF y el art. 23 de su reglamento, nos indica:

> **Tercero:** (…) **tales normas están destinadas a regular este contrato, las relaciones que se dan entre las partes que lo celebran y no a regular los supuestos de responsabilidad extracontractual**, ni a limitar o determinar quién resulta responsable o quién debe resarcir un evento dañoso frente a terceros ajenos a tal acto, lo que se encuentra fuera de su marco y no constituye su finalidad. (La negrita es nuestra)[4].

Este es el argumento que ha primado en la postura -mayoritaria- de responsabilidad ilimitada de las empresas de leasing. Incluso ha sido una postura defendida por dos destacados especialistas en la materia: el Prof. Beltrán Pacheco (2018, p. 23-34) y el Abg. Medina Cabrejos (2018, p. 82-90). Ambas posturas en doctrina se han basado en el principio de obligatoriedad contractual o en el principio de relatividad de los efectos del contrato. Con el primer principio se plantea que no es posible la exclusión de responsabilidad de las empresas de leasing, debido a que el contrato de arrendamiento financiero solamente se refiere a una consecuencia jurídica a nivel inter-partes del contrato, y respecto al art. 6 de la LAF -mediante una interpretación sistemática con el art. 1 de la LAF- este tendría una "vocación contractual" pero no regularía un supuesto de responsabilidad civil extracontractual. Respecto al segundo principio, el Código Civil precisa en su art. 1363 que "Los contratos sólo producen efectos entre las partes que los otorgan y sus herederos", a partir de ello, se ha sostenido por la doctrina que los acuerdos que adoptan las partes en un contrato de arrendamiento financiero no les restan ningún

[4] En el Pleno Jurisdiccional Distrital Civil y Procesal Civil del año 2016, emitido por la Corte Superior de Justicia de la Libertad se adoptó por unanimidad que: "En los casos de responsabilidad extracontractual el propietario del bien objeto de arrendamiento financiero es responsable por los daños que cause dicho bien, porque las relaciones del referido contrato se producen entre las partes contratantes y no con terceras personas, por lo que la norma del artículo 6 del Decreto Legislativo 299 que regula la irresponsabilidad del banco solo es para las relaciones internas entre el arrendador (banco) y el arrendatario (cliente)".

derecho a terceros en vista de que existe una aplicación especial del art. 6 de la LAF, sin embargo, en supuestos de accidentes de tránsito, los pactos de exclusión de responsabilidad incorporados en los contratos de arrendamiento financiero no tendrían efectos directos sobre los terceros -víctimas del accidente- que podrán dirigir su pretensión indemnizatoria contra los sujetos que se enumeran en el art. 29 de la LGTTT.

El problema de este argumento es que se basa en un conflicto entre una cláusula o pacto de exclusión de responsabilidad originado en un contrato de arrendamiento financiero vs. una norma legal que imputa al propietario la obligación de indemnizar si es que un vehículo de su dominio participa en un accidente de tránsito, y de eso no se trata este conflicto, sino, más bien, se basa en determinar que norma jurídica es aplicable al caso concreto, esto es, el art. 6 de la LAF o el art. 29 de la LGTTT. En la revisión de sentencias emitidas por la Corte Suprema en este supuesto, no se ha logrado observar que las empresas de leasing financiero sustenten su defensa en la protección de un pacto de exclusión de responsabilidad, al contrario, sustentan su defensa en que se ven amparadas por el art. 6 de la LAF o que solo son "financistas" y no reales propietarios del vehículo.

Un tercer criterio asumido por la Corte Suprema -y que nos parece el más cultivado y rico en argumentación hasta el momento- es el que parte desde un análisis de las funciones de la responsabilidad civil. Así, al inicio la Cas. N° 3622-2000-Lima emitida por la Sala Civil Transitoria de la Corte Suprema al resolver un caso de responsabilidad civil en el leasing vehicular, indicó:

> **Sexto. -** Que, abona a favor de lo expuesto la tendencia moderna 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. (La negrita es nuestra).

La idea de un resarcimiento a toda costa no inspira a la responsabilidad civil extracontractual, menos aún, convertir a las empresas de leasing en empresas de seguro de "facto". Por ello, en este supuesto se debe examinar, no solo el papel de la víctima, sino, el de todos los actores en conjunto: el conductor, la arrendataria financiera, la empresa de leasing propietaria del vehículo y la empresa de seguro (SOAT). Son las empresas de leasing y las empresas de seguro las que examinaremos -más adelante- desde una perspectiva sistémica.

En efecto, fiel a su avance reconstructor de las instituciones jurídicas, la Corte Suprema no se hizo esperar y ha emitido -recientemente- **jurisprudencia** que se dirige al cumplimiento de, no una, sino, varias funciones de la responsabilidad civil, a fin de evitar que se ocasionen ciertos incentivos perversos para el sistema. Así, tenemos a la Cas. N° 4527-2017-Ica emitida por la Sala Civil Permanente de la Corte Suprema, donde se indica:

> Si se trata de optimizar los costes de transacción y de asignar de manera más eficiente los recursos, no cabe duda que el coste secundario del accidente, esto es, la reparación de los daños ya producidos, **se alcanza provocando que el arrendatario financiero obligue a su contraparte, la arrendataria, que suscriba los seguros necesarios**

> **para compensar a terceros por daños extracontractuales**. Cuando ello no ocurra o no se acredite en el proceso que haya acontecido, son las intermediarias financieras las que deben soportar el riesgo respectivo. (La negrita es nuestra).

Como ha señalado en una entrevista -como publicación escrita- el Prof. Campos García (2020, p. 11-18) indica que no se ha encontrado un justificativo teórico para imputar responsabilidad por "hecho ajeno" a la empresa de leasing, sin embargo, si puede responder por hecho propio en determinados supuestos[5] en el marco de un accidente de tránsito, donde responderá como co-causante con la arrendataria financiera al tener cierto margen de control sobre el vehículo. El caso al que se refiere el Prof. Campos es cuando la empresa de leasing concede un contrato de arrendamiento financiero -entrega el vehículo- sin previamente exigirle al arrendatario la constitución del SOAT. Este análisis es el que ha fundamentado la Cas. N° 4527-2017-Ica y la Cas. N° 2112-2017-Huánuco. Desarrollemos algunos de sus puntos argumentativos:

> **a) Se sigue una posición intermedia: garantiza por un lado la viabilidad de la actividad financiera mediante el contrato de leasing y, por otro lado, el restablecimiento del perjudicado mediante el resarcimiento de sus daños.**

Comentario:

Esta posición intermedia no ha tenido sus inicios en nuestro país. El antecedente más cercano es el de la legislación argentina, ahí se presentaron arduos debates en la doctrina para conseguir la exclusión absoluta de las empresas de leasing por daños ocasionados por bienes de su dominio en el marco de un contrato de leasing. En argentina el debate se inició con la vigencia de la ley Nº 24.441, publicada el 16 de enero de 1995, donde se indicaba en el segundo párrafo, del art. 33, que:

> **ARTÍCULO 33. —** (…) La responsabilidad objetiva del dador emergente del artículo 1113 del Código Civil, se limita al valor de la cosa entregada en leasing cuyo riesgo o vicio fuere la causa del daño si el dador o el tomador no hubieran podido razonablemente haberse asegurado y sin perjuicio de la responsabilidad del tomador.

Aquí, cualquiera de las partes en el contrato de leasing -dador o tomador- tenían la obligación legal de asegurar los bienes, en el caso de generarse un supuesto de responsabilidad donde no se hubiera contratado un seguro, la responsabilidad del dador -arrendador financiero en Perú- se limitaba únicamente al valor de la cosa

[5] En doctrina colombiana se ha sostenido que una situación específica -aparte del supuesto de la no suscripción del SOAT al momento de conceder un leasing financiero o, también, de no llamar a la empresa de seguros al proceso de responsabilidad civil por daños ocasionados en accidentes de tránsito- donde se le pueda hacer responsable a las empresas de leasing en este supuesto, seria: "con base a la culpa probada del artículo 2341 del Código Civil sí, por ejemplo, teniendo la facultad de revisar periódicamente el estado mecánico de la actividad peligrosa, no hace uso de dicha facultad y el daño es imputable a un defecto de mantenimiento. En este caso es claro que la omisión del arrendador guarda relación de causalidad con la existencia del daño" (Tamayo, 2013, p. 928).

entregada. Esta limitación en la indemnización de los daños buscaba servir como una protección para el propietario del bien dado en leasing y una garantía para "mitigar" los daños generados en la victima[6].

Luego se plantearía el Proyecto de código civil argentino de 1998, que fuera conformado por juristas como Atilio Aníbal Alterini. Aquí se le dio un tratamiento legal más complejo a la responsabilidad civil en el leasing cuando un bien le causara un daño a tercero, en el art. 1169 del citado proyecto, se indicaba lo siguiente:

> **ARTÍCULO 1169.-** Responsabilidad objetiva. El dador del leasing tiene la carga de contratar un seguro que cubra contra los riesgos ordinarios de responsabilidad civil que puedan causar los bienes objeto del contrato. Los riesgos y montos por los que debe contratar el seguro son los que establezca la reglamentación, o, en defecto de ésta, los que sean razonables.
>
> El damnificado tiene acción directa contra el asegurador, en los términos del contrato de seguro.
>
> El dador es responsable en los términos del artículo 1661 únicamente en los casos que no haya contratado este seguro. Las partes podrán convenir quién debe soportar el pago de la prima.
>
> La responsabilidad del tomador se juzga según el artículo 1635.

Para Lorenzetti (2007) lo idóneo era adoptar esta posición intermedia que calificaría como un equilibrio entre el derecho de las víctimas al resarcimiento y la necesidad de viabilizar el contrato de leasing, a fin de evitar que se disuada su utilización en el mercado como instrumento de financiamiento económico por los riesgos de que el dador asuma responsabilidad plena.

Explica Kemelmajer (citada por Lorenzetti, 2007) que esta situación problemática de la responsabilidad civil en el leasing no tiene la relevancia práctica que sostienen las posiciones que abogan por su responsabilidad plena o exclusión del dador "toda vez que el uso del seguro ha permitido difundir esos costos y preservar el derecho de las víctimas" (p. 556).

Esta posición para la doctrina argentina era la correcta, al indicar que: ***i)*** se impone al dador la obligación de contratar un seguro, el cual se contrataría teniendo en cuenta los riesgos y montos establecidos en la reglamentación pertinente y, de no existir ésta, los que sean razonables; ***ii)*** de existir el seguro, la victima tiene acción directa contra la empresa aseguradora bajo los términos fijados en la póliza; ***iii)*** de no existir el seguro, el dador tiene responsabilidad civil en los términos del art. 1661 del proyecto de 1998, lo cual constituye un fuerte incentivo para la contratación del seguro; ***iv)*** se establece una disposición en la distribución del riesgo en el contrato de leasing en este supuesto, al dejar que las partes puedan convenir quien soporta el pago de la prima; ***v)*** se suprime la limitación del resarcimiento de los daños

[6] Según Lorenzetti (2007) este dispositivo legal dividió a la doctrina argentina, por un lado, Lavalle Cobo opinaba que conforme a la posición del dador y el desarrollo de este contrato lo más razonable era excluir al dador, precisando, que únicamente responde el tomador al tener la calidad de **guardián de la cosa**, por otro lado, Ghersi, indicaba que no se tenía en cuenta al tercero dañado, criticando severamente la limitación de responsabilidad, a la cual calificaba como arbitraria.

establecida en el art. 33 de la Ley N° 24.441 por el valor de la cosa entregado en leasing; y, ***vi)*** se permite que se establezca vía reglamentación los montos del seguro, de no existir, se establece el monto que sea razonable.

Empero, con la ley 25.248 del Contrato de Leasing, promulgada el 8 junio de 2000, ignorando la posición del art. 1169 del proyecto del Código Civil argentino de 1998 y derogando el art. 33 de la ley Nº 24.441, estableció una exclusión de responsabilidad de las empresas de leasing en los siguientes términos:

> **ARTICULO 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.

Con el proyecto de Código Civil y Comercial de la Nación del año 2012, conformado por juristas como Ricardo L. Lorenzetti (presidente), Elena Highton De Nolasco y Aida Kemelmajer De Carlucci, se buscó modificar esta exclusión de responsabilidad, así se presentó una propuesta de reforma legal en el art. 1243 - similar a la del art. 1169 del proyecto del Código Civil argentino de 1998- en donde se estableció:

> **ARTÍCULO 1243.-** Responsabilidad objetiva. El dador del leasing tiene la obligación de contratar un seguro contra la responsabilidad civil que cubra los daños causados por las cosas objeto del contrato. Los riesgos y montos por los que debe contratar el seguro son los que establezca la reglamentación y, en defecto de ésta, los que sean razonables. La responsabilidad del tomador se juzga según el artículo 1757 y concordantes. El dador es responsable en iguales términos cuando no haya contratado seguro o cuando éste resulte irrazonable en la cobertura de riesgos o montos.

Lamentablemente, esta propuesta no fue adoptada en el vigente Código civil y comercial de la Nación de Argentina, al precisarse en su art. 1243 que "la responsabilidad objetiva emergente del artículo 1757 recae exclusivamente sobre el tomador o guardián de las cosas dadas en leasing", adoptando una posición similar a la formula prevista en el art. 17 de ley 25.248.

Los cuestionamientos en la doctrina argentina no se hicieron esperar, así lo explican Hernández y Frustagli (2015) al indicar que:

> (…) aun cuando pueda intentar justificarse la exclusión de la responsabilidad objetiva del dador —como lo hace el nuevo Código—, no parece razonable que ello no vaya acompañado de una prudente mitigación, a través de una responsabilidad del dador que no asegura. Estamos convencidos que la conducta de no asegurar, o de no hacerlo de modo razonable, debería conducir a la responsabilidad del dador a fin de desalentar prácticas desaconsejables, que pueden llegar incluso— a lesionar derechos personalísimos de terceros (p.3)

En nuestro país, hasta antes de la Cas. N° 4527-2017-Ica, si existieron voces que planteaban una postura ideal en la responsabilidad civil en el leasing vehicular. A nuestro criterio, estas posturas siguen las ideas de De Trazegnies (2018) cuando postuló su tesis de una "política de distribución de los daños en el tejido social" a

través del mecanismo de seguros, del sistema de precios o de la técnica del bolsillo profundo. Así, se ha indicado que:

> (…) "lo ideal, […], es que la empresa de leasing tenga responsabilidad frente al tercero, pero que pueda evitar enfrentarse a la obligación de indemnizar, cargando dicha responsabilidad a la aseguradora", agregando que "a nosotros nos parece conveniente que sea la empresa de leasing la que soporte el pago de las primas, pues precisamente el seguro es el escudo de esta ante la posibilidad de tener que responder objetivamente frente a terceros dañados. Además, generalmente la empresa de leasing estará en mejor posición para asumir el riesgo por los daños que puedan producirse y para diluir los costos en sus operaciones económicas. En todo caso, es claro que finalmente tal empresa trasladará los montos de las primas al arrendatario, vía la renta a pagar" (…) (Mesinas, citado por Espinoza, 2019, p. 1011).

Según Espinoza al comentar esta postura (2019) "la víctima obtendrá siempre la indemnización, ello, en definitiva, será a costo (no de la empresa de leasing, sino) del arrendatario, ya que en última instancia es quien la va a asumir" (p. 1011).

Esta postura nos recuerda al art. 1243 del proyecto de Código Civil y Comercial de la Nación del año 2012, al hacer énfasis en que la empresa de leasing, al conceder el contrato de arrendamiento financiero, ostenta una mejor posición para asumir el riesgo por los daños que puedan producirse, diluyendo el costo en sus operaciones económicas o contratando una póliza de seguro contra daños extracontractuales frente a terceros. Aquello, conociendo nuestro contexto, si nos parece conveniente: la víctima obtiene su indemnización, sea con el seguro o, de no existir el seguro, con la pretensión de responsabilidad extracontractual contra la empresa de leasing al no haber contratado el seguro u obligado a su contraparte -la arrendataria- a que lo constituya, todo ello es a costa del usuario del leasing quien termina por asumir la indemnización -a favor de la víctima- mediante el pago de las primas, vía la renta a pagar, o, también, por la acción de repetición de la empresa de leasing (en virtud de la cláusula de exoneración de responsabilidad en el contrato de arrendamiento financiero), es decir, efectuando el reembolso de lo pagado por responsabilidad civil.

> **b) Se indica que la empresa de leasing posee una mejor posición para exigir a su contraparte -la arrendataria- a que suscriba los seguros necesarios contra riesgos de responsabilidad objetiva frente a terceros, conforme al art. 23 del Decreto Supremo N° 559-84-EFC (Reglamento de la LAF) donde se indica que el seguro es una prescripción obligatoria (pero para la arrendataria).**

Comentario:

Es pertinente realizar algunas precisiones conceptuales antes de dar por sentada nuestra posición respecto a este argumento de la sentencia bajo comentario.

Debemos empezar por diferenciar la responsabilidad por hecho propio de la responsabilidad por hecho ajeno. En la academia -y en pronunciamientos a nivel

judicial[7]- se ha podido leer que el art. 1970 del Código Civil peruano fundamentaría la responsabilidad del propietario. Este artículo precisa 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". Así se ha sostenido que el fundamento de la responsabilidad solidaria -de tipo pasiva- del propietario del vehículo en accidentes de tránsito– juntamente con un tercero (sea, o no, dependiente) que es el causante del daño-, radica en dos puntos: i) el "**hecho de que es propietario de un bien que se caracteriza por ser riesgoso**" y ii) "(…) brindar mayor protección a la víctima" (Osterling y Castillo, 2006, p. 924). Sin embargo, buscar la imputación de responsabilidad del propietario por el solo hecho de tener el dominio de un bien riesgoso no nos parece lógico. Es más, en una muy brillante publicación sobre la "La reedificación conceptual de la responsabilidad extracontractual objetiva" comentando el art. 1970 del Código Civil, los Profesores Leysser León y Gastón Fernández determinaron que la referencia a bienes, que por su naturaleza, puedan ser considerados riesgosos o peligrosos, era un criterio de imputación que calificaron como "inexistente", debido a que lo realmente peligroso o riesgoso es la actividad o el resultado de dicha actividad que pueda realizar una persona. En efecto, el Prof. Pietro Trimarchi sentenciaría que la responsabilidad objetiva viene ligada a un actuar y no a cosas (citado por Fernández y León, 2005). En suma, el art. 1970 no es una cláusula normativa de responsabilidad objetiva relativa que regule un supuesto de responsabilidad por hecho ajeno, sino, mas bien, uno de responsabilidad por hecho propio, en ese sentido no cabe endilgar responsabilidad al propietario del vehículo, en virtud, de una imputación por ser titular de un bien riesgoso.

Siguiendo con las precisiones conceptuales, en el caso de la responsabilidad por hecho ajeno -que constituye una excepción a la regla general de responsabilidad por hecho propio en el art. 1969 y el art. 1970 del Código Civil- el Prof. italiano Luigi Corsaro (2000) la ha comentado, indicando que, con ella se pretende tutelar al damnificado por el daño haciendo a la ley extensiva a sujetos que no fueron causantes del hecho ilícito -es decir, pueden tener culpa, pero su presencia es indiferente a efectos de la responsabilidad- este tipo de imputación se conocerá como el criterio de garantía. Se podría decir que el art. 29 de la LGTTT implica un tipo de responsabilidad por hecho ajeno -bajo el criterio de garantía- del propietario del vehículo. Sin embargo ¿Qué hace al propietario responsable? ¿Las empresas de leasing pueden ser responsables bajo una imputación de responsabilidad por hecho ajeno, bajo el criterio de la garantía? Respecto a la primera cuestión, mediante una interpretación sistemática -lejos de la literal- observamos que nuestro Código Civil contiene diversos supuestos de responsabilidad por hecho ajeno:

[7] Conforme a la Casación 3622-2000 de fecha 21-03-2001 expedida por la Sala Civil Transitoria de la Corte Suprema de Justicia de la República, donde indica 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 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 artículo mil novecientos setenta del Código Civil*** (…)" (La negrita es nuestra).

> Art. 1979.- El dueño de un animal o aquel que lo tiene a su cuidado debe reparar el daño que éste cause, aunque se haya perdido o extraviado, a no ser que el evento tuvo lugar por obra o causa de un tercero.
>
> Art. 1980.- El dueño de un edificio es responsable del daño que origine su caída, si ésta ha provenido por su falta de conservación o de construcción.
>
> Art. 1981.- 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 el cumplimiento del ejercicio respectivo. El autor directo y el autor indirecto están sujetos a responsabilidad solidaria.

En todos estos supuestos se examina que la responsabilidad del propietario, dueño, empleador, etc. se fundamentaría en su posibilidad de control que mantienen sobre la actividad. En sí la función que se desarrolla aquí, es una función preventiva -antes que resarcitoria- que busca evitar que se generen los daños o reducir la magnitud de estos[8]. Respecto a la segunda cuestión, doctrina chilena ha indicado que la empresa de leasing no puede ser responsable al tener la condición de propietario de un vehículo que ocasiona accidentes de tránsito, debido a que (…) no les asiste tal responsabilidad a las empresas que los ofrecen bajo un contrato de leasing, ya que en tal caso se cede en forma permanente la dirección y el control del vehículo al arrendatario, quien asume la responsabilidad por la utilización del mismo (Corral, 2003, p. 260). Este último argumento ha sido ratificado por una Sentencia Rol 6242-2019 del Tribunal Constitucional de Chile y por la Corte di Cassazione III sez. civile – 8 maggio 2007, n. 10424– Pres. Vittoria – Est. Segreto. En este último fallo se determinó que, en un supuesto de daños ocasionados en accidentes de tránsito por vehículos dados en leasing, el sujeto responsable junto al conductor de acuerdo con el art. 2054 del Código Civil Italiano, era la arrendataria financiera o usuaria del vehículo y no el otorgante propietario (arrendadora financiera)[9].

Entonces, teniendo claro que la responsabilidad por hecho ajeno no sería el justificativo teórico para sustentar la responsabilidad de las empresas de leasing en este supuesto, nos obliga a reevaluar la regla general sobre responsabilidad por

[8] Conforme lo precisa la doctrina, "(…) De Trazegnies indica que la razón de la responsabilidad del propietario del vehículo se responde al tono con su teoría del accidente que reclama la participación de la sociedad toda, que tal responsabilidad se debe a que el propietario puede asegurarse, y, como ya vimos, el seguro puede diluirse entre todos los asegurados. Para el profesor peruano, en la capacidad de diluir el costo del seguro se encuentra entonces el fundamento de esta responsabilidad" (Campos, 2019, p. 262).

[9] Asevera la Prof. Giovanna Visintini (1999) que "últimamente, y como consecuencia de la aparición del contrato de leasing automovilístico, se ha planteado el problema de quien debe responder por los daños por la circulación del vehículo en leasing: quien lo utiliza o el propietario concedente. La cuestión ha sido resuelta con una interpretación funcional del art. 2054 del Cód. Civil, equiparando el usuario del vehículo en leasing al usufructuario, porque tienen el dominio útil y concreto del bien, mientras que el propietario cedente pierde la disponibilidad efectiva del vehículo. Pero este criterio ha sido censurado recientemente por la Corte de Casación, que ha puesto de relieve que en el caso de escisión entre propiedad y disponibilidad del vehículo ligada a la figura del leasing, debe considerarse responsable frente al tercero lesionado sólo la sociedad concedente propietaria de aquél, que es el sujeto cuya responsabilidad debe ser cubierta por el seguro obligatorio contra la responsabilidad civil automovilística (conforme a la ley 990, de 1969), y no quien lo utiliza (p. 405).

hecho propio que fuera acogida en la Cas. N° 4527-2017-Ica y la Cas. N° 2112-2017-Huánuco. Se indica, en la casación citada, que la empresa de leasing -o la arrendataria- debe llamar a la compañía de seguros al proceso y, de no hacerlo, asumirá responsabilidad civil en los términos del art. 29 de la LGTTT. Es decir, se crea una obligación -en un caso concreto- a partir de una sentencia de Casación que, de ser incumplida, ocasionaría la responsabilidad de la empresa de leasing al ser titular de los bienes cedidos en arrendamiento financiero que -utilizados por la arrendataria- ocasionan daños a terceros. Esta obligación no posee una base normativa en ninguna disposición especial que regula el contrato de arrendamiento financiero en nuestro país, sino, que se pretende obtener mediante una "aparente" interpretación sistemática del art. 6 de la LAF y el art. 23 del Decreto Supremo N° 559-84-EFC (Reglamento de la LAF). Crear una excepción a la regla de responsabilidad objetiva prevista en el art. 29 de la LGTTT, es inaudito, al ser un privilegio cedido exclusivamente a los legisladores. Ciertamente, seguiremos comentando la riqueza argumentativa de la Casación citada, pero no compartimos la incorporación de esta obligación, a fin de sustentar la responsabilidad de las empresas de leasing en este caso concreto.

> **c) Se precisa que los anteriores criterios asumidos en la jurisprudencia sobre este supuesto se detienen solo en una interpretación literal y no en un análisis integral del tema y mucho menos de las funciones de la responsabilidad civil.**

Comentario:

Coincidimos en ello. Las sentencias de casación que hemos examinado se han detenido solo en un análisis de la ley (LGTTT y LAF), y no han recurrido al análisis de las funciones de la responsabilidad civil. Hasta aquí ¿Qué son las funciones de la responsabilidad civil? Según Kemelmajer (2009) sostiene que el estudio de las funciones de la responsabilidad civil "sirve como eje imprescindible para interpretar las reglas que se ocupan de la responsabilidad, acomodando su sentido al cumplimiento de los propósitos perseguidos por la institución, y como guía para integrar la disciplina cuando encuentra lagunas" (p. 1310). Es cierto que una parte de la doctrina ha considerado a la función resarcitoria como la función primaria de la responsabilidad civil (Gálvez, 2016). Sin embargo, en el contexto actual, el papel de sus funciones se ha extendido debido al impacto que tiene esta institución jurídica en la sociedad, observemos las siguientes clasificaciones que nos han brindado ciertos autores:

Guido Calabresi "Doctrina del Análisis	Para esta doctrina, se considera "axiomático que la función principal de la responsabilidad civil es la de reducir la suma de los costes de los accidentes y los costes de evitarlos" (Espinoza, 2019, p. 71). Aquí se puede hablar de tres funciones básicas que debe cumplir el sistema de responsabilidad civil extracontractual: *i) Reducción de costes primarios.* Esta función se describe como el desincentivo de actividades que aumenten el número o la gravedad de los accidentes (deterrence); además, "se materializa al internalizar dichos costes en el sujeto que está en la mejor capacidad de prevenirlo y, por ende,

Económico del Derecho"	evitarlo" (Fernández, 2019, p. 153); *ii) Reducción de costes secundarios.* Es una función que se subordina a la primera, aquí no se pretende evitar la configuración del daño o la reducción de estos, sino, mas bien, se busca compensar -en la medida de lo posible- a la víctima; *iii) Reducción de costes terciarios.* Es básica, solo busca reducir los costos administrativos del sistema de responsabilidad civil extracontractual.
Gastón Fernández "Función diádica - y sistémica de la responsabilidad civil"	Desde una perspectiva diádica -en su aspecto patológico- se toma en cuenta una relación intersubjetiva -víctima y responsable del daño-, ésta no puede estar separada de la perspectiva sistémica, pues cualquier decisión que se tome a nivel diádico, tendrá efectos a nivel sistémico. Aquí encontraremos la ***función satisfactoria***, de equivalencia y distributiva. *La primera, apunta a garantizar el resarcimiento de un daño causado que, al detenerse a evaluar la naturaleza del ente afectado, busca conocer si el daño afecta su esfera patrimonial (daño patrimonial) o la entidad psicosomática del sujeto de derecho (daño extrapatrimonial).* La segunda, apunta a que la víctima reciba -por parte del responsable- el equivalente del daño que se le ha ocasionado. La tercera, se basa en el justificativo teórico del traspaso del peso económico del daño -es decir, del responsable a la víctima-, aquí se hace uso de los criterios de imputación: culpa, riesgo, garantía, etc. (Fernández, 2019). Desde una perspectiva sistémica se postulan dos funciones: *i)* la función desincentivadora o incentivadora de actividades y *ii)* la función de prevención general. La primera, tiene una íntima relación con el desarrollo tecnológico de una sociedad, tal es el caso que en aras de lograr el avance tecnológico de en un producto para hacerlo mas seguro, se privilegia dejar el costo económico del daño en la víctima y que no sea trasladado al responsable, a fin de buscar un incremento de su actividad, lo cual sucedió en épocas pasadas en la era de la industrialización. La segunda, enfatiza que es un deseo de la sociedad buscar reducir las ocasiones de daño que se generen por las actividades humanas (Fernández, 2019).
Juan Espinoza **"**Función de la responsabilidad civil desde la óptica de sus protagonistas"	En opinión de Espinoza (2019) las funciones de la responsabilidad civil tienen que verse desde el rol que cumple cada actor en la escena donde se genera el daño. Con respecto a la víctima es satisfactiva; con respecto al agresor es sancionadora; con respecto a la sociedad es disuasiva e incentivadora de actividades, y, finalmente, respecto a las tres anteriores es la función distributiva de costos de los daños ocasionados.
Guido Alpa "Funciones tradicionales y actuales de la responsabilidad civil"	Este autor, ha catalogado cuatro funciones tradicionales -que hasta la actualidad, en su parecer, sigue desempeñando la responsabilidad civil- estas son: *a)* reacción frente al acto ilícito dañoso; *b)* restablecimiento del status quo en el que se encontraba el perjudicado hasta antes de padecer el daño; *c)* poder punitivo del estado; *d)* función de desincentivación -o disuasión- contra todo aquel que voluntaria o culposamente ocasione un daño contra un tercero; por otro lado, frente a estas funciones, cataloga a dos que serian las funciones actuales, estas son: *e)* distribución de las "pérdidas" y *f)* asignación de costos (Alpa, 2006). Un comentario que nos da el Prof. italiano respecto a la función de distribución de las

	pérdidas es que: "*este objetivo representa una de las bases del common law, y hoy también se encuentra acreditado entre nosotros. El mecanismo resarcitorio sirve para transferir el riesgo al sujeto que está en una mejor posición para soportarlo, o bien al sujeto que puede recurrir, en mejores condiciones, a los seguros y que puede, así mismo, contribuir a que el riesgo se distribuya entre toda la colectividad*". (Alpa, 2006, p. 213).

Como se observa, son extensas las clasificaciones que existen sobre la responsabilidad civil. Sin embargo, tienen bastantes puntos de encuentro. Lo que resulta más llamativo, en la casación bajo comentario, es el análisis de las funciones de la responsabilidad civil.

Primero, bajo una perspectiva del análisis económico del derecho se determina que la reducción de los costes primarios (prevención o disuasión) se logra haciendo recaer en el arrendador la obligación de que compela a su contraparte del contrato -arrendataria- a que constituya el SOAT respectivo, de no hacerlo la arrendadora financiera contribuye, no a la generación del daño, pero sí a la no reducción de la magnitud de los daños-producto de un accidente de tránsito- en un damnificado. Ciertamente, esta es una obligación que está dentro de su órbita de control, debido a que puede gestionar los acuerdos de compensación respectivos al momento de conceder el contrato de arrendamiento financiero.

Luego, desde la perspectiva diádica y sistémica, en la primera se toma una decisión correcta, a nuestro parecer, al lograrse que la víctima acceda -aparentemente- a una "adecuada" indemnización mediante el SOAT, lo que desde una perspectiva sistémica es trasladado directamente a la sociedad -en el caso específico, a los propietarios de los vehículos-, de no contratarse el respectivo seguro, la empresa de leasing tendrá que asumir el costo económico de los daños y diluirlo en sus prácticas económicas – esto sería, el efecto inmediato- o, también, accionar contra la arrendataria, a fin de que efectué el respectivo reembolso de lo pagado -esto sería, efecto mediato-.

Respecto a las funciones de la responsabilidad desde el rol que cumplen sus protagonistas: la victima logrará "aparentemente" una adecuada indemnización dando cumplimiento a la función satisfactiva; el agresor -conductor o arrendataria- que voluntariamente o "culposamente" haya ocasionado el daño producto de la actividad riesgosa que despliega en la sociedad con la conducción de un vehículo será sancionado, debido a que según nuestro modelo normativo (LGTTT y LAF) es -al fin y al cabo- quien debe asumir el costo económico de los daños; con respecto a la sociedad se logrará una medida de disuasión o prevención en los agentes económicos que llevan a cabo la constitución de contratos de leasing -entiéndase, empresas de leasing o entidades bancarias-, porqué al tener que evitar la obligación de indemnizar buscaran optar por compeler a su contraparte a que asegure el bien y, así, desligarse de cualquier tipo de responsabilidad que pueda serle imputada dentro de ese "reducido" margen de control que tiene al momento de conceder el leasing.

Para finalizar, es desde las funciones tradicionales y actuales de la responsabilidad civil sustentadas por el Prof. Guido Alpa donde encontramos la

función de "distribución de las pérdidas", esta función se basa en tratar de interpretar que posición es más favorable para colectivizar el daño o trasladar el peso económico del daño en la sociedad, esto es, a través del mecanismo de los seguros u otra técnica más eficiente, para ello se trata de examinar cual es la participación de cada actor, dentro del suceso generador del daño -ejemplo, un accidente de tránsito-, y buscar identificar al actor que está en mejores condiciones (sin crear otra víctima económica), a fin de que impulse el traslado de las consecuencias económicas del daño y logré diluirlas en la sociedad. Coincidimos con lo argumentado en la casación citada, al estar las empresas de leasing en una mejor posición para dar cumplimiento a la función de una eficiente distribución de las perdidas.

> **d) Se precisa que quien crea el riesgo es la arrendataria, y por ello es ella quien debe indemnizar, pero no es menos cierto que quien lo promueve en orden a sus satisfacciones económicas que en nada tienen en cuenta los posibles perjuicios a terceros, son las empresas de leasing, por lo que soportan el riesgo respectivo cuando no pueden acreditar el aseguramiento del vehículo por parte de la arrendataria.**

Comentario:

La validez de esta premisa descansa en la información que manejan las empresas de leasing financiero, porque tienen la plena convicción de que el automotor circulará por las calles, sabe que el vehículo se desplazará (a fin de cumplir el proyecto económico del usuario de leasing) y, además, que ello trae implícito un riesgo en la producción de perjuicios a peatones y otras unidades móviles. Debe entenderse, por lo tanto, que el banco asume dicho riesgo desde que contempla la posibilidad de ser arrendador financiero de automotores. Si ello no fuese así, sencillamente abandonaría dicha opción como operación financiera susceptible de llevar adelante con el correspondiente provecho económico. Preferirían las empresas de leasing en tales supuestos arrendar financieramente bienes menos riesgosos y no vehículos o maquinas industriales.

> **e) Se indica que no basta con la suscripción de la póliza, sino que iniciado el proceso el demandado (empresa de leasing o arrendataria financiera) deberá llamar a la empresa de seguro, sino, responde civil y solidariamente.**

Comentario:

En la casación citada, se ha precisado que la obligación que debe tener la empresa de leasing al exigir a su arrendataria a que suscriba o constituya el SOAT respectivo, a fin de reducir la magnitud de los daños en los damnificados, no solo debe cumplirse con la presentación documental de la póliza, sino, mas bien, que debe incorporarse -o llamarse- al proceso a la empresa de seguros, es decir, ésta debe ocupar el lugar del responsable frente al damnificado. Esto es una manera de evitar que la "obligación de asegurarse" solo tenga una contemplación teórica, pero no práctica, en casos de accidentes de tránsito.

Hasta aquí hemos terminado con el análisis de la doctrina y jurisprudencia (reciente) respecto a la responsabilidad en el leasing vehicular, ahora pasaremos a evaluar una posición personal respecto al presente y futuro de este supuesto especial en accidentes de tránsito.

1. ¿Existen fundamentos constitucionales que respalden la responsabilidad plena de las entidades bancarias al ser propietarias de un bien dado en leasing que -utilizado por la arrendataria- ocasiona daños a terceros en un accidente de tránsito?

Ciertamente, hemos podido notar que existe cierta tendencia a utilizar argumentos constitucionales al momento de resolver casos de responsabilidad civil, lo cual -creemos- ha tenido su punto de inicio con el pronunciamiento del Tribunal Constitucional. N°0001-2005-PI-TC, sobre el objetivo que busca la responsabilidad civil, al indicar:

> Si algo de constitucional se encuentra en el artículo 1970º del Código Civil es, precisamente, la reparación del daño, en la medida que con dicha protección se otorga dispensa a los derechos a la vida e integridad y a la salud, reconocidos por los artículos 2.1º y 7º, respectivamente, de la Norma Fundamental. De esta forma, sin duda, es posible cumplir con el objetivo primordial de la responsabilidad civil, cual es, auxiliar o beneficiar a la víctima a través de la reparación del daño que hubiere sufrido.

En sede de la justicia ordinaria, con la Casación 928-2016 Lambayeque, se indicó que los daños en el afectado "deben ser resarcidos de forma íntegra en la medida de la máxima protección a los derechos a la vida e integridad y a la salud, reconocidos en (…) la Constitución, pues resulta un mandato constitucional proteger la salud y la integridad física de las personas" al momento de resolver un caso de responsabilidad civil.

Asimismo, un sector en la doctrina sugiere que existe una ***función de orientación de los principios constitucionales a las reglas de la responsabilidad civil***, al no librarse esta institución jurídica de la tendencia a mirar a los derechos fundamentales, entre ellos, la dignidad, como el centro de atención de los diversos mecanismos legales que existen para su protección, lo que ha conllevado a que la responsabilidad civil amplié sus horizontes y busque medios que permitan, en la medida de lo posible, lograr la reparación integral de los daños a la persona (Félix, 2018, 199).

En el caso estudiado, la exclusión de responsabilidad de las empresas de leasing (propietarias del vehículo) representa una severa reducción de las posibilidades indemnizatorias. Esta situación ha sido examinada por la Corte Suprema de Justicia en la Casación Nº 2112-2017 Huánuco, donde se indica:

> Tal protección surge de una interpretación de la responsabilidad desde sede constitucional. Así, si la llave interpretativa de todos los derechos es el principio de la dignidad humana, que se manifiesta palpablemente en los derechos tutelados en el artículo 2 de la Constitución Política del Estado, es obvio que el referido principio

> quedaría claramente mellado ante la imposibilidad de obtener una indemnización que repare los daños ocasionados, más aun si las normas de exoneración desamparan a quien sufre el daño y protegen a la parte que posee la mejor posición para asumir los costos del daño.

En la casación citada se ha utilizado un argumento constitucional para resolver un caso de responsabilidad civil en el leasing vehicular, siendo específicos, se utilizó el principio de dignidad humana. Recuérdese, que en nuestra Constitución Política del Perú se reconoció en su artículo 1 que "La defensa de la persona humana y el respeto de su dignidad son el fin supremo de la sociedad y el Estado", es sobre este principio que se cimienta todo nuestro sistema jurídico, garantizando que todos los seres humanos seamos tratados como fines y no como medios.

Sin embargo, este argumento se ha vuelto recurrente en las sentencias de casación que dirimen casos de responsabilidad civil -incluso en otras materias del derecho civil- lo cual puede ser muy sugestivo a seguir en las instancias de mérito, lo cierto es, que no es válido recurrir a fundamentos constitucionales, cuando existe una regulación propia en el derecho privado que otorga una resolución al caso concreto, lo que se ha precisado como: una fuga de las normas privadas a los principios constitucionales (Cortes, 2006).

Para nosotros, no debe existir una "aplicación directa" de los principios constitucionales al caso concreto, al ser cláusulas de interpretación de gran apertura -por no decir, demasiado abiertas- lo cual puede permitirle al intérprete -en este caso específico- adoptar una decisión "pro- víctima" sin evaluar el contexto social en donde ocurre el accidente. Por ello, se ha indicado que los principios constitucionales deben servir como "pautas orientadoras" de las reglas de responsabilidad civil; así pues, para Cortes (2006) indica que: "una solución que dejara a la víctima de un daño privada de una reparación capaz de permitirle su desarrollo esencial como parte de la sociedad, sería una solución que atentaría contra el principio de dignidad" (p. 177).

En nuestra opinión, no era necesario recurrir a argumentos constitucionales para resolver este caso específico, debido a que existen normas en el derecho privado que resuelven el caso concreto y garantizan que la víctima si reciba un adecuado resarcimiento, aquí nos referimos al artículo 29 de la LGTTT.

La preocupación de si existe o no un argumento constitucional que respalde la responsabilidad civil de las empresas de leasing, ha sido desarrollado en la Sentencia Rol 6242-2019 del Tribunal Constitucional de Chile, donde se determinó que el inciso final del artículo 169 de la Ley de Tránsito, que regula la exclusión de las empresas de leasing propietarias de un bien dado en arrendamiento financiero que ocasiona daños a terceros, no transgrede la carta fundamental, por no existir ningún dispositivo constitucional que resulte vulnerado *prima facie* por dicha norma legal. Entre los fundamentos de la citada sentencia, se indicó que:

> **DÉCIMO CUARTO:** (…) en el contrato de leasing no concurren los presupuestos para establecer una excepción de responsabilidad objetiva. Ello, dada la inexistencia de un "propietario o tenedor" que pueda ejercer actos de cuidado (en los estándares exigidos del Código Civil para que concurra la excepción de responsabilidad objetiva) al tener de la naturaleza y modalidades de dicho contrato, ya que como lo señalan

> uniformemente los civilistas, en el leasing "se cede en forma permanente la dirección y el control del vehículo al arrendatario, quien asume la responsabilidad por la utilización del mismo" (…)

2. ¿Qué objetivo tiene la propiedad en el marco de un contrato de leasing financiero?

La perfección técnica-conceptual de la idea de propiedad es de ser "la compacta y dominativa (…) centrada en el individuo como dueño absoluto de las cosas que le pertenecen exclusivamente" (Moccia, 2015, p. 106). Es esta la idea que acogió nuestro Código Civil en su Artículo 923, al indicar que: "La propiedad es el poder jurídico que permite usar, disfrutar, disponer y reivindicar un bien. Debe ejercerse en armonía con el interés social y dentro de los límites de la ley". Sin embargo, esta idea de la propiedad que parece madura, se ha comenzado a tambalear producto de la gran apertura de los mercados financieros, de la producción de servicios y de la constante desmaterialización de la economía, lo que en palabras de Moccia (2015) sucede debido a que se está transitando de un régimen de propiedad vinculado a la "vieja" economía de mercado hacia un régimen de acceso rápido, es decir, a una garantía de disponibilidad -o acceso- temporal de bienes bajo las reglas de control por redes de proveedores, quienes se reservan la propiedad, arriendan o ceden en uso temporal un bien por el pago de una tasa o cuota. Este último régimen -o concepción- es la que sigue la propiedad en el contrato de leasing financiero.

El leasing se basa en un principio económico claro "la riqueza no se encuentra en la propiedad, sino, más bien, en su utilización", por ello, como mecanismo de financiamiento, la empresa de leasing busca proveer a la arrendataria bienes de capital para el desarrollo de su actividad económica. En el contrato se incorpora una cláusula de opción de compra, que es un derecho potestativo de la arrendataria ejercerla o no, debido a que ésta no busca la propiedad de los bienes dados en leasing, sino, su utilidad, sin embargo, en los hechos se comporta como la propietaria económica de los bienes, a pesar de no tener la propiedad formal de aquellos (Ugarte y Nuñez, 2019). La empresa de leasing mantiene la propiedad de los bienes para garantizar el cumplimiento de las obligaciones que contrae con la arrendataria.

Dijimos que las empresas de leasing tienen una función sistémica en la sociedad, debido a que actúan como intermediadoras financieras al captar el dinero de los agentes superavitarios para trasladarlo a los agentes deficitarios. Estos últimos son los solicitantes del financiamiento económico. Como diría el Prof. Barreira Delfino en el VII Congreso Internacional "Contratos de Financiamiento del mercado global" desarrollado el 19 y 20 de junio de 2020 que, mediante los contratos de financiamiento se hace un intercambio de fondos presentes por fondos futuros, donde el intermediador financiero que acoge el pedido del solicitante -entiéndase, usuaria del leasing- asume grandes riesgos, debido a la incertidumbre que puede existir ante el no cumplimiento de la devolución de los fondos futuros, la intermediaria financiera tiene la obligación de restituir, sin excepción alguna, dichos fondos a los agentes superavitarios -entiéndase, a los ahorristas-. Es ahí donde entra en juego el papel de la propiedad en el contrato de arrendamiento financiero que sirve como una "garantía", al ser un mecanismo que permite la recuperación del

financiamiento otorgado sin altos costos de transacción, los cuales se configurarían si la propiedad fuese trasladada a la arrendataria (Gavino, 2019). En conclusión, la propiedad en el leasing se basa en principios de la nueva economía, donde no se tiene un control efectivo sobre el bien, sino, que se utiliza para garantizar el contrato y agilizar las transacciones comerciales, distinto a la lógica que se sigue en el art. 923 del Código Civil.

3. Decreto de Urgencia N° 013-2020 ¿Se mantiene o no el régimen de responsabilidad civil en el leasing vehicular?

Previamente a la emisión del Decreto de Urgencia N° 013-2020, era fácil determinar la responsabilidad de las empresas de leasing. Era claro, que tanto la LGTTT y la LAF poseen la misma jerarquía legal y poseen, aparentemente, una regulación sobre la misma materia con mandatos contradictorios, sin embargo, teniendo en cuenta el principio de cronología normativa[10], se producía la conclusión de la vigencia temporal del tercer párrafo del art. 6 de la LAF (1984), por la entrada en vigor del art. 29 de la LGTTT (1999), al ser una norma posterior que deroga la norma contenida en el art. 6 de la LAF sin una declaración expresa, lo que en doctrina se conoce como derogación tácita[11]. Esta postura fue acogida en la sentencia recaída en el expediente N° 00393-2011 del Juzgado Civil Permanente de la Corte Superior de Justicia de Tumbes, al indicarse que:

> **DECIMO SETIMO: (...)** En el caso concreto (…) Aplica, más bien el criterio de cronología, es decir, la ley de transporte publicada en el año 1999 derogó el artículo 6 de la ley de arrendamiento financiero publicada en el año 1984, por tratarse aquella de una norma posterior respecto de esta última. En consecuencia, en todo accidente de tránsito ocasionado por bienes dados en leasing, el propietario del vehículo (Banco Interamericano de Finanzas), el conductor y el prestador del servicio de transporte terrestre son solidariamente responsables por los daños y perjuicios causados.

Ciertamente, con la octava disposición complementaria modificatoria del Decreto de Urgencia N° 013-2020, se efectúan modificaciones (o retoques) al artículo "... 6..." del Decreto Legislativo N° 299 (...) en los términos siguientes: "*artículo 6. (...) La arrendataria es responsable, frente a cualquier persona por daños*

[10] Dicho principio tiene su base normativa en el tercer párrafo del artículo 103 de la Constitución Política del Perú, donde se indica: "(…) La ley se deroga sólo por otra ley. (…)", además, también posee su regulación en el artículo I del Título Preliminar del Código Civil vigente donde prescribe: "La Ley se deroga solo por otra Ley. La derogación se produce por declaración expresa, por incompatibilidad entre la nueva ley y la anterior o cuando la materia de ésta es íntegramente regulada por aquélla. Por derogación de una ley no recobran vigencia las que ella hubiera derogado"; este principio es más robusto que el principio de especialidad para resolver un conflicto en el plano normativo.

[11] Según Vidal (2003) se distingue entre derogación expresa y derogación tácita; la primera, se basa en que las nuevas normas legales hacen una referencia expresa de las normas que van a ser derogadas; la segunda, se basa en que la nueva norma no tiene una derogación expresa pero que colisiona con la norma que se encuentra en vigencia, a esta derogación es la que hace referencia en el artículo I del Título Preliminar del Código Civil vigente cuando indica: "La derogación se produce (…) por incompatibilidad entre la nueva ley y la anterior o cuando la materia de ésta es íntegramente regulada por aquélla".

personales o materiales producidos mientras que el bien se encuentre en su posesión, uso, disfrute u operación, incluyendo, pero sin limitarse, a responsabilidades civiles, penales y administrativas". A partir de esta norma, se hace énfasis en la responsabilidad jurídica de la arrendataria frente a todo daño que ocasione por la utilización del bien dado en leasing, empero, ni en esta, ni en ninguna otra disposición especial que regule el leasing, se menciona de manera expresa la exoneración de responsabilidad del propietario, señalando únicamente la responsabilidad civil de la arrendataria, por lo que no cabe inferir la exclusión de responsabilidad si la norma ha guardado silencio sobre ello.

Así pues, si se observa la LEY MODELO DE LEASING del 12 de noviembre de 2008 en su art. 9, del Capítulo II o, también, a la Convención de UNIDROIT sobre arrendamiento financiero internacional de 1988 en su literal b), del art. 8.1., se excluye de manera expresa a la arrendadora financiera por los daños que ocasione el bien dado en leasing al ser utilizado por la arrendataria financiera, lo que no pasa con la LAF en el ordenamiento jurídico peruano.

Por tanto, dado que en materia de responsabilidad civil son solidariamente responsables el conductor con el propietario (art. 29 de la LGTTT), creemos que habría que aplicar este principio, no pudiendo exonerar a las empresas de leasing.

Caso distinto, las posibilidades de la victima de ser indemnizada resultarían severamente disminuidas, a la par que no existiría razón alguna para tal exoneración de responsabilidad en el ***plano legal***, al estar frente a casos de responsabilidad civil por accidentes de tránsito donde se aplica una obligación solidaria de tipo pasiva, la cual por su naturaleza según Castillo (2013) se ha restringido su interpretación jurídica al método literal por ser una condición muy severa para cualquier codeudor solidario.

Coincidimos, en que a partir de la función de intermediación que mantienen las empresas de leasing, estas no deberían responder por la actividad riesgosa que desarrolla la arrendataria al poner en circulación un vehículo que está en posibilidad de causar daños a terceros. Sin embargo, es la responsabilidad solidaria prevista en el art. 29 de la LGTTT la que termina condenando a las empresas de leasing al pago de un resarcimiento por los daños ocasionados con un vehículo dado en leasing que pertenece a su dominio.

¿Qué deben hacer las empresas de leasing para paliar ello? Pues, deben tomar las medidas previsibles para asegurar sus arcas patrimoniales frente a los riesgos de responsabilidad civil por accidentes de tránsito frente a terceros.

¿Cómo hacerlo? Mediante una política de distribución de daños en el tejido social, es decir, mediante la contratación de seguros o pólizas que cubran los daños en los damnificados y se diluya su costo económico en la sociedad. Aquí, el pago de las primas siempre lo terminará asumiendo el arrendatario, debido a que es este quien despliega la actividad riesgosa en la sociedad, por ello, la empresa de leasing debe obligar a su contraparte del contrato a que suscriba el seguro respectivo antes de conceder la operación de financiamiento solicitada. El no contratar un seguro o SOAT aumenta las posibilidades de que se afecte el patrimonio de las empresas de leasing y es una práctica que se despreocupa de la urgencia de indemnizar los posibles daños ocasionados a terceros.

La no contratación de este seguro – *aun existiendo posibilidades de que la empresa de leasing obligue a su contraparte (la arrendataria) a que suscriba el seguro al momento de otorgar el contrato de arrendamiento financiero*- debería tener como consecuencia una graduación -entiéndase, cuantificación- de los daños al momento de determinar su responsabilidad, echando mano de la función sancionadora de la responsabilidad civil, a partir del factor de atribución de la culpa. Es cierto que en un anterior trabajo hemos sostenido que:

> (…) al "transferir" uno de sus vehículos a otro sujeto, no ha tenido la debida diligencia de evaluar con quién contrata, pues se los facilita sabiendo que es un sujeto con antecedentes de accidentes de tránsito, se sume en una suerte de "culpa" por negligencia, al no prever un posible resultado. Esto se podría graficar cuando la entidad bancaria conoce que determinada empresa de transportes tiene un alto grado de accidentes, en consecuencia, mal hago en celebrar un contrato de leasing con ella, pues incremento la posibilidad de que se produzca un nuevo accidente (Peralta, 2020, p. 222).

Cabe indicar que esta postura nos parece poco feliz, por el aumento de los costos de transacción que significaría para las empresas de leasing el acceder a la información, ya no de la capacidad económica que debe tener la arrendataria, sino, más bien, a la información sobre sus antecedentes en accidentes de tránsito (papeletas, procedimientos administrativos, procesos judiciales, etc.), lo cual no se persigue en la lógica económica del contrato de leasing financiero, al ser un contrato que reduce notablemente los costos de transacción entre los agentes económicos.

Por tanto, urge una modificación legislativa que aclare el panorama de la responsabilidad en el leasing financiero, pero que apunte a una visión consensuada de los intereses en conflicto, en términos similares a los planteados en la Cas. N° 4527-2017-Ica y la Cas. N° 2112-2017-Huánuco.

4. ¿Qué futuro le espera a la responsabilidad civil en el leasing vehicular en el ordenamiento jurídico peruano?

Siguiendo la postura actual de la responsabilidad plena, surgen diversas cuestiones: ¿Qué pasaría si al otorgar en leasing un ómnibus, fallecen en un accidente de tránsito treinta y cinco (35) de sus pasajeros? Imaginemos que la empresa de leasing asume responsabilidad en virtud de una demanda presentada por los familiares de todas esas víctimas ¿Cómo se contabilizaría ello? Sería una gran merma patrimonial para las empresas de leasing. Las cuales solo tuvieron la función de otorgar el financiamiento de un bien a un agente económico que lo necesitaba para defender su posición en el mercado o aumentar la producción de sus bienes y servicios. Es por lo que coincidimos en que se debería optar por una visión de consenso de los intereses en conflicto.

Se han presentado dos proyectos de ley para resolver esta cuestión: El primer proyecto de ley es el Nº 1822/2007-CR, presentado el 6 de noviembre de 2007, donde se pretendía modificar el art. 6 de la LAF en los siguientes términos: "la arrendataria es responsable frente a terceros del daño que pueda causar el bien, desde el momento que lo recibe de la locadora; corresponde a la arrendataria

asegurar obligatoriamente los bienes materia de arrendamiento financiero contra riesgos de responsabilidad civil frente a terceros". El segundo proyecto de ley es el Nº 3777-2014-CR, presentado el 8 de septiembre de 2014, pretendía 6 de la LAF -*aclarando que la arrendataria es la responsable de los daños que ocasione el bien y que le correspondía asegurar los bienes dados en leasing*- y el art. 29 de la LGTTT -*aclarando que en la responsabilidad por daños ocasionados con bienes dados en leasing se rigen por su ley especial*-, en efecto, ambos proyectos buscaban lograr la exclusión de responsabilidad de las empresas de leasing, sin embargo, ninguno de ellos fue aprobado.

En los modelos jurídicos comparados[12] se ha observado la tendencia a excluir de responsabilidad a las arrendadoras financieras, sin embargo, nos parece que el análisis de este supuesto de responsabilidad solo se ha detenido en una perspectiva intersubjetiva, sin tomar en cuenta, un análisis integral desde las funciones de la responsabilidad civil. Es decir, no se ha buscado lograr una postura donde, en teoría, gane tanto la empresa de leasing, la arrendataria financiera y los damnificados.

Una postura de reforma legal ideal -acorde con las funciones de la responsabilidad civil explicadas en la Cas. N° 4527-2017-Ica y la Cas. N° 2112-2017-Huánuco- seria plantear una *responsabilidad condicionada* de las empresas de leasing: primero, modificar el art. 06 de la LAF, indicando que: "*la arrendataria es exclusivamente responsable del daño que pueda causar el bien frente a terceros, desde el momento que lo recibe de la locadora. La arrendadora, no será responsable ante el arrendatario, ni ante terceros por la muerte, lesiones personales o daños a la propiedad causados por el bien o con motivo de uso de dicha bien, salvo casos exceptuados por la ley*". Segundo, modificar el art. 29 de la LGTTT Ley N° 27181, en los términos siguientes:

TEXTO VIGENTE	**TEXTO PROPUESTO**
Art. 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	**Art. 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

[12] En la república de Argentina, el Código Civil y Comercial de la Nación, aprobado por la Ley N° 26. 994 que en su art. 1243 sobre la responsabilidad objetiva indica: Artículo 1243. Responsabilidad objetiva La responsabilidad objetiva emergente del artículo 1757 recae exclusivamente sobre el tomador o guardián de las cosas dadas en leasing.

La LEY MODELO DE LEASING del 12 de noviembre de 2008 que en su art. 9, del Capítulo II: efectos del contrato de leasing, ha prescrito que: Artículo 9.- Exclusión de la responsabilidad del arrendador En todo contrato de leasing financiero, el arrendador, cuando actúa en calidad de arrendador 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.

solidariamente responsables por los daños y perjuicios causados.	solidariamente responsables por los daños y perjuicios causados. **En supuestos de responsabilidad civil por accidentes de tránsito con un vehículo objeto de un contrato de arrendamiento financiero, la arrendadora financiera propietaria del vehículo tiene la obligación de exigir a su arrendataria de que contrate un seguro contra todo riesgo.** **La Arrendadora financiera es responsable en los términos del art. 29 únicamente en los siguientes casos:** **1. No acredite la existencia del contrato de seguro contra todo riesgo, y;** **2. De ser el caso, no se cumpla en convocar a la empresa de seguros para que intervenga en el proceso en su lugar.** **De acreditarse los supuestos de exclusión de responsabilidad se rige por lo dispuesto en el art. 6 del Decreto Legislativo N° 299 "Ley de Arrendamiento Financiero".**

Ciertamente, en la práctica el SOAT cubre montos indemnizatorios diminutos a favor de los afectados, por lo que aquel seguro no cumple su objetivo compensatorio como se haría en otros países; segundo, el contexto social de países como EE.UU, Alemania o Italia es distinto al contexto social peruano al otorgar un resarcimiento por daños ocasionados, sea en materia de accidentes de tránsito o en otros supuestos, porque en nuestro país "las indemnizaciones son realmente muy bajas, no hay muchos incentivos para generar conductas que incrementen accidentes simplemente por la conciencia de que siempre me van a pagar. Tenemos juicios de bajo costo para dar indemnizaciones de bajo monto" (p. Bullard, 2006, 732).

La contratación de un seguro es una obligación que recae en la arrendataria financiera, conforme se desprende del art. 23 del reglamento de la Ley de Arrendamiento Financiero. Pero en la práctica falla, sea por qué se constituye el SOAT sobre los bienes dados en leasing, pero cubre montos diminutos a los damnificados o, también, por qué se concede el contrato de arrendamiento

financiero, pero no se obliga a la arrendataria a que constituya el SOAT respectivo. Coincidimos, en que se deben aumentar esos estándares de exigibilidad que tiene la norma del art. 23 del reglamento de la Ley de Arrendamiento Financiero, y no debe estar dirigida a la simple constitución de un SOAT, sino, más bien, debe optarse por un seguro contra todo riesgo, que cubra realmente los daños ocasionados en las victimas, a fin de que estas, en la práctica, no tengan que iniciar un proceso judicial contra las empresas de leasing o las arrendatarias, que de por sí, resulta tedioso, prolongado y desalentador.

Conclusiones

En el plano legal, las empresas de leasing continúan siendo responsables en virtud del art. 29 de la LGTTT, a pesar de la emisión del Decreto de Urgencia N° 013-2020, publicado el 23 de enero en el diario oficial *El Peruano* que modifica diversos artículos de la LAF, entre ellos, la norma contenida en el art. 6. Coincidimos, en que la postura propuesta para la responsabilidad civil en el leasing vehicular en la Cas. N° 4527-2017-Ica, la Cas. N° 2112-2017-Huánuco e impulsada doctrinariamente por el Prof. Héctor Campos, es una propuesta de "elogio" porque responde a un análisis integral de las funciones de la responsabilidad civil, al tomar en cuenta a todos los actores que conforman la escena del "accidente de tránsito", esto es, los damnificados, la empresa de leasing -o intermediarias financieras-, la arrendataria financiera y las empresas de seguro.

Para finalizar, es el plano funcional el que se debe tener en cuenta al momento de plantear una reforma legal sobre este supuesto de responsabilidad, es decir, verificar cuales son las situaciones específicas para que responda la empresa de leasing propietaria, la naturaleza jurídica de los contratos de leasing financiero, el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) y, sobre todo, las funciones de la responsabilidad civil, a fin de evitar que se generen incentivos perversos en las decisiones judiciales o arbitrales al momento de dirimir estos casos.

Referencias bibliográficas

Alpa, G. (2006). Nuevo Tratado de la Responsabilidad Civil. Lima: Jurista Editores.

Beltrán, J. (2018). Recuérdame (...): El banco que lo puede todo otra vez. Resarcimiento vs. contrato de arrendamiento financiero. Diálogo con la Jurisprudencia, (235), 23-34.

Bullard, A. (2006). Derecho y economía: el análisis económico de las instituciones legales. Lima: Palestra Editores.

Calderón, C. (2019). La responsabilidad civil en los accidentes de tránsito y el arrendamiento financiero: Something is rotten in the state of leasing. Gaceta Civil & Procesal Civil, (75), 45-54.

Campos, H. (2020). Entrevista. El leasing vehicular y la responsabilidad civil por accidentes de tránsito: Reflexiones a partir de las modificaciones del D.U. N° 13-2020. Gaceta Civil & Procesal Civil, (81), 11-18.

Campos, J. (2019). "La responsabilidad civil solidaria por garantía del propietario del vehículo y la empresa de transportes en los daños por accidentes de tránsito. Comentario a la jurisprudencia recaída en la Sentencia Casatoria N.° 2775-2012 Lambayeque". En Responsabilidad civil por accidentes de tránsito (pp. 141-179). Lima: Instituto Pacifico.

Castillo Freyre, M. (2013). Las obligaciones con pluralidad de sujetos y la solidaridad. En Calderón Puertas, C., Agurto Gonzales, C. y Quequejana Mamani, S. (Coord.), Las Obligaciones (pp. 121-132). Lima: Motivensa Editora Jurídica.

Corsaro, L. (2000). La responsabilidad extracontractual por hecho ajeno en el derecho civil italiano. Ius Et Veritas, 10 (21), 61-72. Recuperado de https://bit.ly/2kJcQY5

Cortes, E. (2006). Constitución y responsabilidad civil. Una relación ambivalente. Revista de Derecho Privado, (11), 171-179. Corral, H. (2003). Lecciones de responsabilidad civil extracontractual. Santiago: Editorial Jurídica de Chile.

Corral, H. (2003). Lecciones de responsabilidad civil extracontractual. Santiago: Editorial Jurídica de Chile.

De Trazegnies, F. (2018). Postmodernidad y Derecho. Lima: Grijley.

Espinoza, J. (2019). Derecho de la responsabilidad civil (Novena ed.). Lima: Instituto Pacifico.

Félix, J. (2018). Notas sobre algunos principios generales del derecho: una reflexión a partir de principios generales y su influencia en las obligaciones en la experiencia jurídica colombiana. Derecho PUCP, (80), 187-237. Recuperado de: https://bit.ly/2m4GdUE

Fernandez, G. (2019). Introducción a la responsabilidad civil: lecciones universitarias. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú, Fondo Editorial PUCP.

Fernández Cruz, G., & León Hilario, L. (2005). La reedificación conceptual de la responsabilidad extracontractual objetiva. Derecho PUCP, (58), 9-75. Recuperado a partir de https://cutt.ly/zfy64Op

Gálvez, T. (2016). La reparación civil en el proceso penal: análisis doctrinario y jurisprudencial (3a. ed.). Lima: Instituto Pacífico Actualidad Penal.

Gavino, J. (2019). Alcances sobre la (no) responsabilidad civil del locador financiero por los daños ocasionados por un vehículo dado en leasing. A propósito del último encuentro jurisdiccional nacional en lo civil. Gaceta Civil & Procesal Civil, (75), 109-120.

Hernández, C. y Frustagli, S. (2015). El contrato de leasing en el Código Civil y Comercial. Nuevo Código Civil y Comercial de la Nación: contratos en particular. Recuperado de https://n9.cl/n1wyw

Kemelmajer, Aída. (2009). Funciones y fines de la responsabilidad civil. En Moisset de Espanés, L. (ed. Lit.), Homenaje a los congresos de Derecho Civil (pp.1287-1330). Córdova: Academia Nacional de Derecho y Ciencias Sociales de Córdova. Recuperado de https://bit.ly/2m4rJ7f

Lorenzetti, R. (2007). Tratado de los Contratos: tomo II. Recuperado de: https://bit.ly/2m049ZD

Luján, L. (2018). Leasing vehicular y responsabilidad civil del propietario locador. Entre la imputación del control del riesgo social y la generación espontánea de eximentes. Diálogo Con La Jurisprudencia, (235), 71-81.

Medina, E. (2018). Daño causado con un vehículo dado en leasing ¿Debe responder el locador propietario? Comentario a la Casación N° 3256- 2015-Apurimac. Dialogo con la jurisprudencia, (235), 82-90.

Moccia, L. (2015). Comparación jurídica y perspectivas de estudio del derecho. Lima: Motivensa Editora Jurídica.

Osterling Parodi, F. &. Castillo Freyre, M. (2004). Responsabilidad Civil por Accidentes de Tránsito. Artículos publicados en Revistas de Derecho, 907 a 961. Recuperado de https://bit.ly/2kWbCZt

Peralta, G. (2020). Responsabilidad civil en el leasing vehicular: su estado actual y una posible reforma legal en el Perú, (60), 203-229.

Tamayo, J. (2013). Tratado de Responsabilidad Civil. Tomo I. Colombia: Legis Editores S.A.

Ugarte, D. y Nuñez, V. (2019). Entre la singularidad del contrato de leasing y la vocación expansiva del derecho de daños: la responsabilidad civil del locador por daños a terceros con vehículos materia de arrendamiento financiero. Gaceta Civil & Procesal Civil, (75), 67-87.

Vidal, F. (2003). Título preliminar: derogación de la ley, artículo I. En Gutiérrez Camacho, W. (Dir.) Código Civil Comentado: por los 100 mejores especialistas. Tomo I. Lima: Gaceta Jurídica.

Visintini, G. (1999). Tratado de la responsabilidad civil 2: El daño. Otros criterios de imputación. Traducción de Aída Kemelmajer de Carlucci. Ciudad de Buenos Aires: Editorial Astrea.

Jurisprudencia

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

"Tercero: Por otro lado, si bien el artículo 6 del Decreto Legislativo número 299, concordante con el artículo 23 del Decreto Supremo número 559-84-EFC, regula la responsabilidad de la arrendataria en el contrato de arrendamiento financiero por los daños que pueda causar el bien objeto del mismo, tales normas están destinadas a

regular este contrato, las relaciones que se dan entre las partes que lo celebran y no a regular los supuestos de responsabilidad extracontractual, ni a limitar o determinar quién resulta responsable o quién debe resarcir un evento dañoso frente a terceros ajenos a tal acto, lo que se encuentra fuera de su marco y no constituye su finalidad". **(Cas. Nº 3141- 2006- Callao, Sala Civil Permanente de la Corte Suprema).**

"OCTAVO: "En lo que respecta a la infracción del artículo 29 de la Ley N° 27181 (…) dicha norma no le es aplicable al Banco Continental codemandado, por cuanto el propietario del bien está relacionado a él en mérito a un contrato de arrendamiento financiero, regulado por una norma especial, la cual es, la contenida en el artículo 6 del Decreto Legislativo N° 299 que establece que "La arrendataria es responsable del daño que pueda causar el bien, desde el momento que lo recibe de la locadora." (…)". **(Cas. N° 3256-2015-Apurímac, Sala Civil Permanente de la Corte Suprema).**

"QUINTO: (…) el artículo 6 del Decreto Legislativo N° 299, expresamente prescribe: "La arrendataria es responsable del daño que pueda causar el bien, desde el momento que lo recibe la locadora" (…) Sobre ello se hace hincapié en los considerandos décimo cuarto y décimo quinto de la sentencia (página mil setecientos cuarenta y tres), los mismo que informan que la referida exclusión no ocurrió solo por la existencia de un contrato, sino por lo dispuesto en el artículo 1677 del Código Civil y el artículo 6 segundo párrafo del Decreto Legislativo N° 299 (…)." ***(Cas. N° 639-2013-Cajamarca, Sala Civil Permanente de la Corte Suprema).***

"Responsabilidad Extracontractual y leasing. Si se trata de optimizar los costes de transacción y de asignar de manera más eficiente los recursos, no cabe duda que el coste secundario del accidente, esto es, la reparación de los daños ya producidos, se alcanza provocando que el arrendatario financiero obligue a su contraparte, la arrendataria, que suscriba los seguros necesarios para compensar a terceros por daños extracontractuales. Cuando ello no ocurra o no se acredite en el proceso que haya acontecido, son las intermediarias financieras las que deben soportar el riesgo respectivo. Art. 6 D. Leg. N° 299." **(Cas. N° 2112-2017-Huánuco, Sala Civil Permanente de la Corte Suprema).**

"Responsabilidad Extracontractual y leasing. Si se trata de optimizar los costes de transacción y de asignar de manera más eficiente los recursos, no cabe duda que el coste secundario del accidente, esto es, la reparación de los daños ya producidos, se alcanza provocando que el arrendatario financiero obligue a su contraparte, la arrendataria, que suscriba los seguros necesarios para compensar a terceros por daños extracontractuales. Cuando ello no ocurra o no se acredite en el proceso que haya acontecido, son las intermediarias financieras las que deben soportar el riesgo respectivo. Artículo 6 del Decreto Legislativo N° 299." ***(Cas. N° 4527-2017-Ica, Sala Civil Permanente de la Corte Suprema).***

"Quinto: 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 (entiéndase derechos y obligaciones) que se dan entre las partes que lo celebran y no a regular los supuestos de responsabilidad extracontractual ni a limitar o determinar quién resulta responsable o quien debe resarcir un evento dañoso frente a terceros ajenos a tal acto, lo que se encuentra fuera

de su marco y no constituye su finalidad." **(*Cas. N° 3622-2000-Lima, Sala Civil Transitoria de la Corte Suprema).***

"Octavo: (…) a). El artículo sexto parte final de la Ley de Arrendamiento Financiero rige a las relaciones internas que se establece entre las partes que suscriben el contrato de arrendamiento financiero, b). En consecuencia, sus alcances corresponden a la esfera de las relaciones contractuales y, en materia de responsabilidad civil, únicamente a la responsabilidad contractual, c). Por tanto, la norma citada no resulta aplicable cuando nos encontramos ante hechos probados que generan responsabilidad extracontractual frente a terceros que no han intervenido en el contrato de leasing, sin perjuicio de que el propietario del vehículo, en virtud del citado artículo sexto, y a lo expresamente pactado en el contrato respectivo, pueda repetir lo pagado contra aquél que está llamado a asumir la responsabilidad contractual, es decir, el arrendatario." ***(Cas. N° 2388-2003-Lima, Sala Civil Transitoria de la Corte Suprema).***

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

"CUARTO. - De lo expuesto, se puede concluir que el Decreto Legislativo número 299- Ley de Arrendamiento Financiero, tiene como finalidad regular una relación contractual, como es el Contrato de Arrendamiento Financiero, mediante el cual la arrendadora se compromete a otorgar el uso o goce temporal de un bien al arrendatario, obligándose éste a pagar una renta periódica que cubra el valor original del bien dado en arrendamiento. En cambio, la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre número 27181 tiene por finalidad regular la responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito causados por vehículos automotores. En tal sentido, no corresponde aplicar lo previsto en el artículo 6 parte in fine del Decreto Legislativo número 299, ya que los hechos probados en autos, esto es, la perdida de los vehículos de propiedad de la accionante, así como la carga que transportan, generan responsabilidad extracontractual frente a terceros que no han suscrito el Contrato De Arrendamiento Financiero (leasing); más aún, si bajo el principio de especialidad de la norma, prima lo dispuesto en la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre número 27181." **(Cas. N° 2025-2013-Lima, Sala Civil Transitoria de la Corte Suprema).**

"Décimo cuarto: (…) En ese sentido, si bien la fuente del contrato no son las obligaciones sino la ley, en este caso el Código Civil, que establece la responsabilidad objetiva del propietario del bien; corresponde a la Sala Superior, determinar si ante la confluencia de una norma general y una norma especial como lo es el Decreto Legislativo Nº 299, cuál de ellas debe preferirse y en base a ello determinar quiénes son los llamados a responder por los daños y perjuicios demandados, sin dejar de lado las disposiciones contempladas en la Ley de Transito- Ley Nº 27181." **(Cas. N° 3757-2016-Lambayeque, Sala Civil Transitoria de la Corte Suprema).**

"DECIMO SETIMO: (…) En el caso concreto (…) Aplica, más bien el criterio de cronología, es decir, la ley de transporte publicada en el año 1999 derogó el artículo 6 de la ley de arrendamiento financiero publicada en el año 1984, por tratarse aquella de una norma posterior respecto de esta última. En consecuencia, en todo accidente de tránsito ocasionado por bienes dados en leasing, el propietario del vehículo (Banco Interamericano de Finanzas), el conductor y el prestador del servicio de transporte terrestre son solidariamente responsables por los daños y perjuicios causados". **(Expediente N°00393-2011, Juzgado Civil Permanente de la Corte Superior de Justicia de Tumbes).**

"En los procesos de indemnización por accidente de tránsito, cuando el vehículo que intervino en el siniestro es materia de arrendamiento financiero, la entidad financiera propietaria del bien no tiene legitimidad para obrar pasiva." **(Pleno Jurisdiccional Distrital Civil y Procesal Civil de 2018, Corte Superior de Justicia de Ventanilla).**

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

"¿El propietario de un vehículo otorgado en arrendamiento financiero es responsable solidario por los daños ocasionados con dicho bien? Primera ponencia: Sí, porque debe aplicarse el artículo 29 de la Ley General de Transporte: el propietario es responsable solidario". **(Ponencia adoptada por mayoría en el Encuentro jurisdiccional de jueces especializados en materia civil de 2019, Centro de Investigaciones del Poder Judicial).**

"DÉCIMO CUARTO: (…) en el contrato de leasing no concurren los presupuestos para establecer una excepción de responsabilidad objetiva. Ello, dada la inexistencia de un 'propietario o tenedor' que pueda ejercer actos de cuidado (en los estándares exigidos del Código Civil para que concurra la excepción de responsabilidad objetiva) al tener de la naturaleza y modalidades de dicho contrato, ya que como lo señalan uniformemente los civilistas, en el leasing 'se cede en forma permanente la dirección y el control del vehículo al arrendatario, quien asume la responsabilidad por la utilización del mismo' (…)." **(Jurisprudencia Comparada Sentencia Rol 6242-2019, Tribunal Constitucional de Chile).**