

UNIVERSIDAD INCA GARCILASO DE LA VEGA



ESCUELA DE POSGRADO

MAESTRÍA EN DERECHO CIVIL Y COMERCIAL

TESIS:

**LA REGULACIÓN DEL CONTRATO DE ARRENDAMIENTO FINANCIERO Y LA
DETERMINACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL DE LOS BANCOS EN
ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN EL PERÚ**

PRESENTADO POR: JUANA ISABEL RAMOS RINCÓN

Para optar el grado de MAESTRO EN DERECHO CIVIL Y COMERCIAL

ASESOR: DR. ALDO ISAÍAS FALCONÍ GRILLO

LIMA - 2021

DEDICATORIA:

Con todo el amor de mi corazón,
para mi princesa Mariángel (†),
mi pequeño angelito
que desde el cielo me acompaña.

Y para ti, Gianfranco (†),
por ser siempre ese impulso diario,
por abrirme las alas para volar,
por mostrarme que el cielo no es el límite y
por darme el regalo más hermoso de mi vida.

AGRADECIMIENTO:

A la Universidad Inca Garcilaso de la Vega,
mi *alma mater*, por darme las mejores herramientas
para ser una buena profesional.

A todos los maestros que me acompañaron
durante mi Maestría,
por compartir sus conocimientos
y su valiosa y enriquecedora experiencia día a día.

ÍNDICE

RESUMEN	Pág. 6
ABSTRACT	Pág. 8
INTRODUCCIÓN	Pág. 10
1. <u>CAPÍTULO I</u>	
FUNDAMENTOS TEÓRICOS DE LA INVESTIGACIÓN	Pág. 12
1.1 MARCO HISTÓRICO	Pág. 12
1.2 MARCO TEÓRICO	Pág. 32
1.3 INVESTIGACIONES	Pág. 66
1.4 MARCO CONCEPTUAL	Pág. 74
1.5 MARCO LEGAL	Pág. 80
2. <u>CAPÍTULO II</u>	
EL PROBLEMA, OBJETIVOS, HIPÓTESIS Y VARIABLES	Pág. 84
2.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	Pág. 84
2.1.1 Descripción de la Realidad Problemática	Pág. 84
2.1.2 Antecedentes Teóricos	Pág. 86
2.1.3 Definición del Problema	Pág. 89
2.2 FINALIDAD Y OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN	Pág. 90
2.2.1 Finalidad	Pág. 90
2.2.2 Objetivo General y Específicos	Pág. 90
2.2.3 Delimitación del estudio	Pág. 91
2.2.4 Justificación e importancia del estudio	Pág. 92
2.3 HIPÓTESIS Y VARIABLES	Pág. 93
2.3.1 Supuestos teóricos	Pág. 93
2.3.2 Hipótesis Principal y Específicas	Pág. 96
2.3.3 Variables e Indicadores	Pág. 97
3. <u>CAPÍTULO III</u>	
MÉTODO, TÉCNICA E INSTRUMENTO	Pág. 99
3.1 POBLACIÓN Y MUESTRA	Pág. 99
3.2 DISEÑO UTILIZADO EN EL ESTUDIO	Pág. 99

3.3	TÉCNICA E INSTRUMENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS	Pág. 100
3.4	PROCESAMIENTO DE DATOS	Pág. 101
4. <u>CAPÍTULO IV</u>		
PRESENTACIÓN, ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS		Pág. 102
4.1	PRESENTACIÓN DE RESULTADOS	Pág. 102
4.2	CONTRASTACIÓN DE HIPÓTESIS	Pág. 130
4.3	DISCUSIÓN DE RESULTADOS	Pág. 138
5. <u>CAPÍTULO V</u>		
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES		Pág. 141
5.1	CONCLUSIONES	Pág. 141
5.2	RECOMENDACIONES	Pág. 142
BIBLIOGRAFÍA		Pág. 147
ANEXOS		Pág. 152

RESUMEN

La incertidumbre jurídica en cuanto a la determinación de la responsabilidad del titular del bien por daños causados a terceros ha permitido advertir posturas enfrentadas en el órgano judicial, a lo que se suma la inamovilidad de las normas que confluyen en este conflicto y, más aún, no se ha determinado cuál de los dos dispositivos legales enfrentados es el idóneo para regular la responsabilidad en casos de accidentes de tránsito y si esta puede ser negociada o trasladada sin vulnerar los derechos de terceros afectados.

El objetivo general del trabajo de investigación fue el de establecer la influencia de la regulación del contrato de arrendamiento financiero en la determinación de la responsabilidad extracontractual de los bancos en los accidentes de tránsito en el Perú.

La metodología de investigación utilizada fue el de tipo explicativo, nivel aplicativo y el método y diseño es *ex post facto*, debido a que se pretende analizar eventos ya ocurridos con anterioridad.

La población en estudio estuvo conformada por ciento ochenta (180) abogados que laboraron en el Banco Internacional del Perú SAA – Interbank durante el año 2019, de los

cuales se seleccionó a cuarenta (40) abogados del área de leasing y negocios globales aplicando el muestreo no probabilístico intencionado.

Los instrumentos utilizados para la medición de las variables fueron las encuestas que permitieron obtener una muestra representativa.

Finalmente, como conclusión de la investigación se determinó que la regulación del contrato de arrendamiento financiero incide significativamente en la determinación de la responsabilidad extracontractual de los bancos en los accidentes de tránsito.

Palabras clave.– Accidentes de tránsito, arrendamiento financiero, responsabilidad civil extracontractual, indemnización, daños.

ABSTRACT

The legal uncertainty regarding the determination of the responsibility of the owner of the property for damages caused to third parties, noting conflicting positions in the judicial body and the complete irremovability of the rules that converge in this conflict and, furthermore, it has not been determined which Of the two legal devices faced, it is the ideal one to regulate liability in cases of traffic accidents and whether it can be negotiated or transferred without violating the rights of affected third parties.

The general objective of the research work was to establish the influence of the regulation of the financial leasing contract in the determination of the extra-contractual liability of banks in traffic accidents in Peru.

The research methodology used was the explanatory type, application level and the method and design is ex post facto, since it is intended to analyze events that have already occurred previously.

The population under study was made up of 180 lawyers who worked at Banco Internacional del Perú SAA - Interbank during 2019, of which 40 lawyers were selected from the leasing and global business area applying intentional non-probability sampling.

The instruments used to measure the variables were the surveys that made it possible to obtain a representative sample.

Finally, as a conclusion of the investigation, it was determined that the regulation of the financial leasing contract has a significant impact on the determination of the non-contractual liability of banks in traffic accidents.

Keywords.– Traffic accidents, financial leasing, non-contractual civil liability, compensation, damages.

INTRODUCCIÓN

La falta de predictibilidad jurídica en la determinación de la responsabilidad extracontractual de los bancos en los casos de daños causados a terceros por accidentes de tránsito, cuando el vehículo es objeto de un contrato de arrendamiento financiero, se ha generado debido a la ausencia de un criterio unificado en los órganos judiciales peruanos, puesto que existen diversas posturas para resolver este tipo de conflictos.

Sin embargo, pese a la habitualidad con la que se celebra el contrato de arrendamiento financiero, así como la frecuencia con la que acontecen accidentes de tránsito en nuestro país, hasta la fecha no se ha logrado una ponderación para determinar la norma que debe prevalecer para la regulación de este tipo de conflictos, por lo que en el presente trabajo de investigación se pretende proponer una alternativa para –al menos– intentar conseguir la solución de la forma más favorable para los justiciables.

En el Capítulo I se desarrolló el marco histórico y teórico de cómo surgió la figura jurídica del contrato de arrendamiento financiero y cómo se fue expandiendo rápidamente en el mundo comercial y los problemas que surgieron en su aplicación, así como su celebración y ejecución en nuestro país. De la misma forma, también se ha desarrollado el marco histórico y teórico respecto a cómo se originó la responsabilidad civil

extracontractual y que postura se ha adoptado en el ordenamiento jurídico peruano vigente.

En el Capítulo II se destaca la fuente problemática actual, es decir, la inexistencia de un criterio unánime para determinar la responsabilidad extracontractual en casos de accidentes de tránsito cuando el vehículo es objeto de un contrato de arrendamiento financiero. Asimismo, también se ha planteado los objetivos e hipótesis de la investigación.

En los Capítulos III y IV se ha desarrollado lo respectivo a la parte metodológica para la realización de la presente investigación a través de encuestas como técnica de recolección de datos, aplicadas a la muestra seleccionada, para posteriormente analizar e interpretar los resultados de la recolección de datos y efectuar la presentación y discusión de resultados.

Finalmente, en el Capítulo V se hace mención de las conclusiones a las que se ha arribado al término de la investigación y las recomendaciones que se proporcionan como consecuencia de ello.

CAPÍTULO I

FUNDAMENTOS TEÓRICOS DE LA INVESTIGACIÓN

1.1 MARCO HISTÓRICO

1.1.1 *Leasing o arrendamiento financiero*

Para remitirnos a los orígenes del arrendamiento financiero es necesario retroceder hasta los tiempos de la antigua Mesopotamia, en donde los terratenientes acostumbraban ceder el uso de terrenos a cambio del pago de una cuota periódica y una vez vencido el plazo pactado, existía la posibilidad de que el ocupante se convirtiera en el propietario (mediante la compra del terreno), lo que de cierto modo permite vislumbrar una práctica incipiente de leasing. Posteriormente, es posible apreciar el surgimiento de esta modalidad en la antigua Grecia, en Roma y en Egipto, en donde no solo se negociaba terrenos, sino también esclavos, barcos y minas; y, así, quien arrendaba tenía la opción de adquirir el bien, el terreno y/o el esclavo al terminar el *contrato de arrendamiento* (Obiol, 2016, pp.19–23).

Esta breve reseña, nos permite apreciar que desde tiempos remotos, el hombre siempre se ha visto en la necesidad de regular sus relaciones comerciales – jurídicas, cuyas prácticas primigenias se han ido optimizando y/o dejando de lado a lo largo de los años y de acuerdo al progreso de la

ciencia y la tecnología, así como de la evolución y actualización de los ordenamientos jurídicos; y, en el caso particular del arrendamiento financiero, resulta indiscutible que no solo se perfeccionó, sino que también se expandió a todos los continentes –en mayor o menor grado–.

Avanzando un poco más en la historia, tenemos el caso de los anglosajones, quienes acuñaban el término *leasing* (*lease o to lease*) para aquellas operaciones en las que se involucrase la cesión de un bien a cambio de una retribución mensual y con el tiempo se amplió esta práctica al ámbito mobiliario aproximadamente durante el siglo XIX y mediados del siglo XX, principalmente con equipos industriales y vinculados al transporte (García Garnica, 2001, pp.45–46).

En términos etimológicos, el *leasing* apareció en Estados Unidos (recordemos que deriva del vocablo *lease o to lease*, cuyo significado es alquilar o arrendar) y, bajo ese entendido, en dicha nación se puso en práctica por primera vez en 1920, como una fórmula comercial revolucionaria, cuando la empresa Bell Telephone System inició un método en virtud del cual alquilaba los equipos telefónicos en lugar de venderlos (Obiol, 2016, p.22).

Consecuentemente, el contrato de arrendamiento financiero o leasing¹, conocido y regulado como tal, se originó en California – Estados Unidos en 1952, cuando DP Boothe Jr. (director de una fábrica de productos alimenticios) consiguió un mandato para el suministro de un pedido de alimentos preparados por la marina de su país y debido a que no poseía la totalidad de equipos que requería para la preparación de los alimentos, su única opción fue rentar parte de ellos y al final del periodo contractual, adquirió la maquinaria por un aceptable valor de compra (precio residual). Después de un tiempo, decidió alquilar los equipos adquiridos a otra empresa que también había conseguido un pedido similar al suyo y, pensando repetir la operación, creó la UNITED STATES LEASING CORPORATION, con la finalidad de realizar operaciones de arrendamiento con opción de compra y de esta forma se creó la originaria empresa de leasing en Estados Unidos, razón por la que a DP Boothe Jr. se le atribuye el mérito de haber sido capaz de ensamblar distintas operaciones comerciales en una sola, actuando como intermediario entre quienes intervenían normalmente en aquellas (García Garnica, 2001, pp.37–38; Oviedo, 1972, p.17).

¹ El nombre de este contrato varía de acuerdo a los países en los que se aplica, entre las más conocidas se tiene “credit–bail, équipement–bail, o location finaciere avec promesse de vente” en Francia, “location–financement” en Bélgica, “locazione finanziaria” en Italia, “arrendamiento mercantil” en Brasil, “arrendamiento financiero” en España y Perú, “locación de bienes de capital o locación financiera” en Argentina y “arrendamiento financiero y crédito de uso” en Uruguay, por citar algunos.

Posteriormente, el leasing fue visto y tomado como práctica de financiamiento por entidades bancarias y financieras, así como otras instituciones similares que decidieron crear sociedades de leasing. Así pues, el arrendamiento financiero se ha consolidado como una operación desarrollada principalmente por establecimientos financieros.

Con el transcurso del tiempo y el éxito que representó, esta práctica comercial se expandió por Europa, en donde las empresas de leasing están agrupadas en la Federación Europea de Compañías de Equipamiento de Leasing (LEASEUROPE), siendo Inglaterra, Bélgica, Francia² e Italia los primeros países que lo desarrollaron, llegando a extenderse hacia el continente asiático, donde Japón fue el país que en poco tiempo se convirtió en el líder comercial de este tipo de transacciones.

Finalmente, el arrendamiento financiero llegó a Latinoamérica, en donde Brasil –en la década de los 80– alcanzó su mayor auge; y, para aquella época también había llegado esta nueva forma de contratar a Perú³, como un

² Según ha expuesto Obiol (2016), Francia fue el primer estado en regular el arrendamiento financiero como operación, así como para la aplicación en las empresas de leasing (p.22).

³ En nuestro ordenamiento jurídico, la primera norma que reguló el leasing, bajo la denominación de “arrendamiento financiero”, fue el Decreto Ley N° 22738, del veintitrés de octubre de mil novecientos setenta y nueve, que incrementó el ámbito de desarrollo de las empresas financieras

convenio estratégico con la finalidad de proporcionar financiamiento a las empresas para adquirir bienes e insertarlos en su actividad productiva; por lo que, si bien es cierto, con el paso del tiempo se acrecentó esta modalidad contractual y su operatividad fue evolucionando; no obstante, las normas especiales y generales que lo regulan se quedaron estancadas en el aún vigente Decreto Legislativo N° 299, publicado en 1984.

Un ejemplo de análisis rápido sobre la desactualización de la norma vigente es proporcionado por Soria (2008), en una breve síntesis sobre la regulación general establecida en el Código Civil, para luego pasar a evaluar los elementos constitutivos básicos de este tipo de contratos y finalizar con breves comentarios sobre la normativa aplicable y la confusión terminológica de las figuras legales de rescisión y resolución en la legislación especial del contrato de arrendamiento financiero en la que facilita una ilustración y contraposición respecto a lo establecido en la norma general, es decir, con lo previsto en el Código Civil actual.

para operar con este tipo de contratos, además modificó las normas contenidas en el Decreto Ley N° 18957, del diecisiete de septiembre de mil novecientos setenta y uno, que regulaba la actividad de las empresas financieras. Poco tiempo después se dictó el Decreto Legislativo N° 212, del doce de junio de mil novecientos ochenta y uno, que estableció que no solo las entidades financieras podían operar con este mecanismo contractual, sino que también podía hacerlo cualquier empresa debidamente autorizada por la Superintendencia de Banca y Seguros. Finalmente, se publicó el Decreto Legislativo N° 299 (en adelante LAF), del veintinueve de julio de mil novecientos ochenta y cuatro, con la finalidad de reactivar el aparato productivo y la economía nacional, que derogó el Decreto Legislativo N° 212 y sus normas reglamentarias y complementarias.

Del breve recuento histórico realizado con base en lo expresado por la doctrina jurídica, se advierte que en nuestro país la velocidad de la expansión y de la aplicación de este contrato mercantil no ha ido de la mano con su regulación normativa ni con los dispositivos legales conexos, lo que, sin duda seguirá generando conflictos jurídicos y comerciales conforme siga ampliándose esta práctica financiera.

Ello no quiere decir que la forma en que se ha ido posicionando o introduciendo esta práctica comercial sea incorrecta o inadecuada, sino que se evidencia que la realidad jurídica y legislativa de nuestro país no avanza al mismo tiempo que las múltiples formas y circunstancias que las personas – naturales y jurídicas– crean para relacionarse, prueba de ello, no solo es que se cuenta con un dispositivo legal de más de treinta años de antigüedad para regular un acto jurídico que se va modificando y perfeccionando con mayor velocidad por el incremento de la expansión comercial en diversos rubros empresariales, sino que además, existen hasta la fecha relaciones jurídicas y/o manifestaciones de voluntad que no han sido previstas ni reguladas por nuestro ordenamiento jurídico.

Es por esta razón que resulta imprescindible realizar una apreciación en la que sea posible advertir la diferencia entre el avance del ordenamiento jurídico y la modernidad de la sociedad que cada día modifica su conducta, sus necesidades y hasta la forma en la que sus miembros buscan relacionarse día a día. Factores que sin duda alguna pueden llegar a complicar la regulación normativa adecuada que se enfoque hacia la nueva delimitación del legal y debido desenvolvimiento y –en algunos casos– del avance del comportamiento de la sociedad hacia la protección de sus derechos preexistentes y los que nazcan de las nuevas relaciones que se generen; y, claro, la exigencia para reclamar el cumplimiento de una obligación.

Es pues el Derecho, el pilar básico e imprescindible en la regulación de la conducta humana y su avance debe ir a la par de la transformación de la sociedad, para de esta forma evitar vacíos normativos que posibiliten la trasgresión y vulneración de los derechos de las personas, así como el incumplimiento de sus obligaciones. Labor importante y que no debe ser dejada de lado, pues ello implicaría el retroceso de la sociedad como tal y propiciaría que la justicia ya no sea un fin social que se busque alcanzar a través de los órganos pertinentes, sino que provocaría la búsqueda de la justicia por propia mano y recurriendo a tradiciones costumbristas fuera de contexto y completamente atemporales.

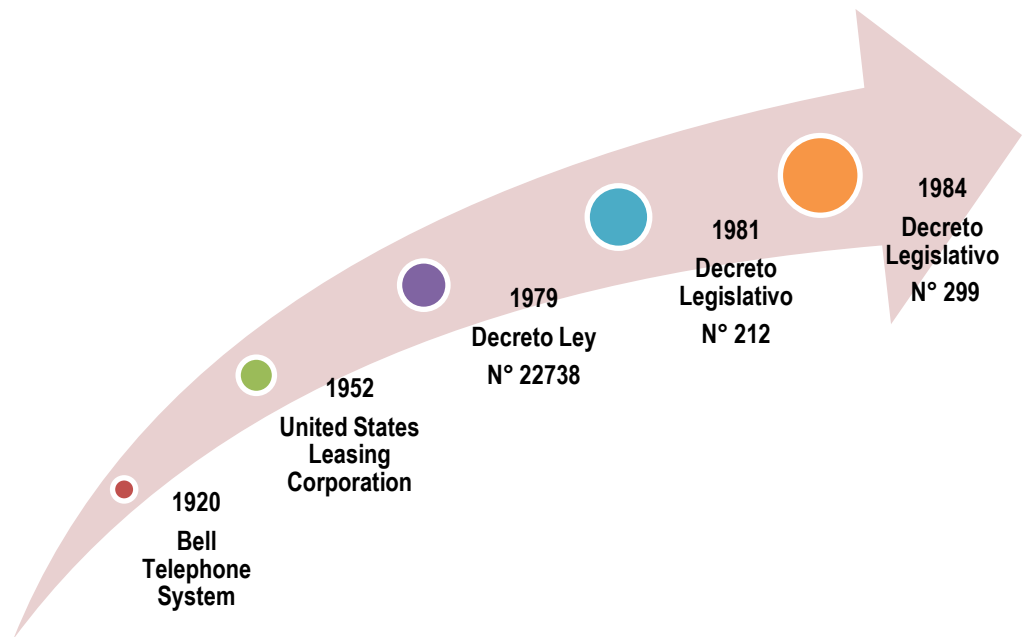


Figura 1.
Línea de tiempo sobre el surgimiento del arrendamiento financiero (Elaboración propia)

1.1.2 *Responsabilidad civil extracontractual derivada de accidentes de tránsito*

A lo largo del tiempo se le restó importancia a la obligación de reparar los daños ocasionados y, generalmente, el interés jurídico era mínimo, por decirlo menos, lo que conllevaba a una práctica casi inexistente. Más aún, eran muy pocos los estatutos y parámetros incluidos en los ordenamientos jurídicos para regular este asunto.

Sin embargo, en el siglo XX se produjeron más casos que generaban la denominada responsabilidad civil, lo que motivó que la evolución jurídica de

la indemnización surgiera y se perfeccionara por la acción legislativa y, principalmente, por la jurisprudencia. De esta forma, su metamorfosis ha resultado trascendentalmente notable a través del tiempo, pues ahora se procura la prevención de los comportamientos antisociales, así como la protección del patrimonio y la integridad personal, en vez del castigo, como se concebía inicialmente.

Remontándonos a los orígenes de la humanidad, la venganza fue vista como la idea de resarcimiento, lo cual resulta una propensión natural de la supervivencia instintiva humana, es decir, esta reacción de la víctima consistía en compensarse a sí misma bajo su mismo criterio de reparación, así el perjudicado se encargaba de vengarse del propio ofensor o de cualquier persona del grupo familiar de este.

Consecuentemente, el Derecho, como medio regulador y sancionador, comenzó a moderar los niveles de las reacciones de los hombres ante los daños; es así que surge la muy conocida Ley del Talión, uno de los principios jurídicos más antiguos con el que se impuso, por primera vez, límites a la venganza mediante la que se articuló cierto régimen de resarcimiento que consistía en hacer sufrir al culpable el mismo mal que él había ocasionado a la víctima. En ocasiones, se trataba de una pena equivalente o análoga y, en

otras ocasiones, una idéntica al daño, pero lo más relevante es que el desquite debió ser, desde entonces, en correspondencia con la forma, el tipo y la gravedad de la lesión inferida. Esta Ley del Tali3n se manifiesta en el Pentateuco (cinco primeros libros del Antiguo Testamento de la Biblia), denominado por los judíos como la Ley o la Torá, inclusive antes de la Biblia, la Ley del Tali3n figuró dentro de un conjunto de leyes mandadas a grabar en estelas de piedra por Hammurabi (1792– 1750 a. C.).

De la Ley del Tali3n a la composici3n a medida que los instintos del hombre ceden su primacía a las emociones y estas, a su vez, se subordinan a la raz3n, la persona busca soluciones alternativas a la venganza, busca acceder a la justicia. Así, del daño personal que la víctima infería al culpable, se fue transitando al resarcimiento con el patrimonio del culpable, apartándose del deseo de vengarse con sus propias manos y de infligir tanto o más daño que el que sufrió (Mazeaud, 1977, p.36).

Otro ejemplo, lo vemos en el Derecho Romano antiguo, cuando la víctima con la facultad de ejercer la venganza concedía la oportunidad al culpable de redimirse del desagravio cruento a través del pago –al principio, con ganado o reses; luego, con dinero– que acordaran entre ambos, el perjudicado

perdonaría al responsable de la lesión. De esta forma es que surge la denominada *compositio* o composición privada.

Así, la Ley de las XII Tablas incluyó preceptos que recogían aún la idea del Talión, es decir, el de la venganza limitada; no obstante, algunos de sus mandatos dejaron la puerta abierta a la composición voluntaria, aunque a modo de obligación subsidiaria, por tanto, la aceptación del pago monetario como vindicación era estrictamente voluntaria; mientras que la intervención del juez se limitaba al esclarecimiento de los hechos, sin que estuviera facultado a fijar la pena ni considerar y/o ponderar adecuadamente una indemnización y, de esta forma, la facultad de perseguir al culpable correspondía únicamente a la víctima, no al Estado (Deroussin, 2007, p.644).

Del mismo modo, es posible afirmar que la mayor parte de la doctrina jurídica considera la *Ley Aquilia* como el punto de partida de la Responsabilidad Civil, debido a que dicho conjunto de estatutos romanos derogó y sustituyó todas las leyes anteriores que tipificaban el daño ilegal a los bienes patrimoniales, básicamente exigía que el daño causado debía derivar de una conducta a penalizar fuera una acción de obrar; debía hacer o ejecutar algo, pues no surtía efectos cuando se trataba sólo de una omisión. A través de la jurisprudencia, se incluyó como lesión, además del valor de lo perdido o daño

emergente, el precio de lo dejado de ganar o lucro cesante, a consecuencia de la muerte o lesión corporal. Posteriormente, este derecho se concedió a ciertas personas que no eran propietarias: al acreedor pignoraticio, al usuario y al usufructuario (Zimmermann, 1990, pp. 994–995).

Inicialmente en el sistema del Derecho Romano, la existencia de la culpa era accesoria, pues lo que se perseguía era el hecho nocivo en sí y no se analizaba la motivación del causante de su lesión; no obstante, se excluyó de responsabilidad a quienes carecieran de la plenitud de las facultades mentales, como los locos o los niños. Posteriormente, se eximió de responsabilidad a quien obrara sin culpa y se aumentó el alcance de la indemnización en cuanto al monto o valor de la pérdida y al tipo de daño que se les causara culposamente a las cosas (Guzmán Brito, 1996, pp. 254–261).

Conforme lo explica De Trazegnies (2005), con el transcurso del tiempo y trasladándonos a territorio peruano, solo podemos hablar apropiadamente de responsabilidad extracontractual como institución sistematizada a partir del primer Código Civil peruano vigente de 1852, el cual estaba basado en los escritos de Napoleón, según el cual la responsabilidad extracontractual era considerada como responsabilidad causada por un delito cuasidelictual, como compensación del daño causado por alguna razón. Así, este cuerpo

normativo prescribía que: “*El que sin culpa alguna causa un daño, no está obligado a la reparación*” (pp. 207–216).

Esta postura subjetivista rigió en Perú durante todo el siglo XIX; sin embargo, desde fines del mismo siglo hubo casos en los que la teoría de la culpa resultaba inapropiada y, a pesar de su aparente imparcialidad y justicia, no producía efectos equitativos. De esta forma, en el Proyecto de Reforma de 1890 se incluyeron ciertos casos en los que de alguna manera se dibuja una estela de responsabilidad de otro tipo que posteriormente sería conocida como objetiva.

Consecuentemente, el principio de la culpa se debilitó a través de varios mecanismos, por ejemplo, uno consistía en invertir la carga de la prueba (presunción *iuris tantum*) de culpa contra el causante del daño, mientras que el otro consistía en establecer una presunción *iuris et de iure* contra el determinado por la ley como responsable, de tal forma que no sea posible eludir su responsabilidad, sin perjuicio de que se le permita repetir contra el causante directo.

A inicios del siglo XX la culpa jurídica se la considera objetiva y se cambia la primigenia óptica y se establece una comparación de conducta efectiva con

un esquema abstracto de conducta considerado relativo al hombre racional, momento en el que surge la culpa objetiva o *in abstracto* y se opone a la culpa subjetiva o *in concreto*. Es así que aparece una culpa objetiva que ya no cuestiona si el individuo en esas circunstancias era capaz de evitar el daño, sino que no se define por patrones referentes a modelos sociales abstractos. Esta nueva modalidad de la culpa busca objetivizar la responsabilidad a través de lo que se considera un comportamiento socialmente aceptado en determinadas circunstancias para cualquier ciudadano racional, más allá de sus reales intenciones.

Con el Código Civil de 1936 se incorpora de forma sutil la responsabilidad objetiva a través de la siguiente fórmula: "*Cualquiera que por sus hechos, descuido o imprudencia, cause un daño a otro está obligado a indemnizarlo*" y suprime el artículo que eximía de responsabilidad a quien obrase sin culpa.

Finalmente, llegando al vigente Código Civil de 1984, se advierte que en este conjunto de preceptos se incluye la teoría objetiva de la responsabilidad o teoría del riesgo creado; no obstante, parte de la comunidad jurídica consideraba –o considera aún– que la teoría objetiva de la responsabilidad presenta dificultades para sostenerla, ello en vista de que hay razón por la que una persona sin haberse probado su culpa debía ser quien soportara el

peso económico del daño y con esta teoría se pretendía justificar el principio del riesgo creado bajo el precepto de que aquel que crea un riesgo y se beneficia con él debe soportar su consecuencia, lo que en líneas generales parece tener sentido, pero en la práctica ante cada situación precisa es muy difícil establecer la persona que crea el riesgo, como en los accidentes de tránsito.

Es así que, en nuestro país, el veinticuatro de mayo de mil novecientos ochenta y siete se publicó el Decreto Legislativo N° 420, Código de Tránsito y Seguridad Vial, cuya vigencia se estableció a partir del uno de septiembre del mismo año, en cuyo artículo 181° se estableció que: *“El propietario del vehículo instrumento de un accidente, asumirá solidariamente con el conductor la responsabilidad civil por los daños personales o materiales que este último hubiera ocasionado a terceros”*, con lo que se adopta la teoría de la responsabilidad objetiva (responsabilidad por riesgo creado).

En esa misma línea, el ocho de octubre de mil novecientos noventa y nueve, se publicó la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, que sustituyó al Código de Tránsito y Seguridad Vial, el cual también recoge la teoría de la responsabilidad objetiva e incluye como responsable al titular del vehículo, quien se encuentra obligado a indemnizar a la víctima

solidariamente con el responsable directo que ocasionó el daño, sin exclusiones de ningún tipo, conforme se establece en su artículo 29°, al citar que: *“La responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito causados por vehículos automotores es objetiva, de conformidad con lo establecido en el Código Civil. El conductor, el propietario del vehículo y, de ser el caso, el prestador del servicio de transporte terrestre son solidariamente responsables por los danos y perjuicios causados”*.

De lo expuesto, es posible apreciar el surgimiento y la evolución de lo que se considera y regula como responsabilidad civil (en sus dos vertientes, contractual y extracontractual), que inicialmente ha venido siendo aplicada conforme se generaban conflictos entre quienes tenían un vínculo contractual, por el incumplimiento de alguna de las partes y, posteriormente, por el precepto básico de no causar daño a nadie.

La primera modalidad ha sido más sencilla de regular y de aplicar, debido a que lógicamente se origina con el incumplimiento de alguna condición o de todo el contrato por uno o por ambos intervinientes, cuya acción genera un perjuicio a la otra parte; sin embargo, no ocurre lo mismo con la determinación de la responsabilidad civil extracontractual, pues como bien se ha señalado líneas arriba, primigeniamente se exoneraba de

responsabilidad a quien causaba daños sin culpa, para finalmente llegar a la figura actual contemplada por nuestro Código Civil, basado en la teoría del riesgo creado.

De este modo, vemos que la teoría del riesgo creado y la responsabilidad extracontractual considerado en el Código Civil vigente son la base para determinar y establecer en qué casos o circunstancias debe aplicarse este supuesto, considerando la evolución y transformación de las relaciones jurídicas actuales y globalizadas que han aparecido con el transcurso de los años, así como la incorporación de algunas figuras legales modernas a nuestro ordenamiento jurídico.

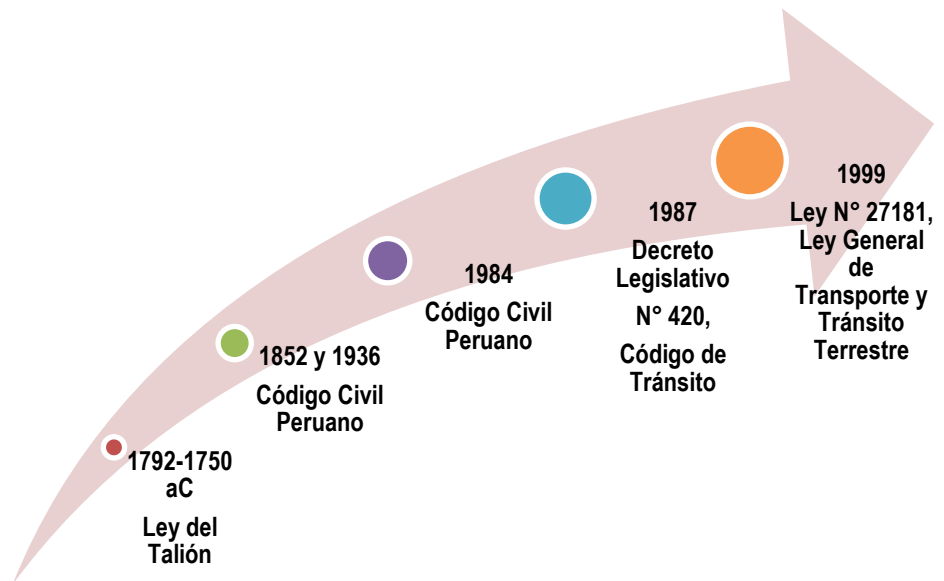


Figura 2.
Línea de tiempo sobre el surgimiento de la responsabilidad civil extracontractual
(Elaboración propia)

La función del Derecho en esta sociedad moderna, actual en cambios tecnológicos y globalización, no ha podido recorrer el tiempo a la misma velocidad que ella, quedando muchas veces relegado, desfasado y completamente obsoleto frente a nuevas condiciones de vida, al surgimiento de nuevas formas de relacionarse y de necesidades urgentes de atender y, por qué no, nuevas formas de evadir, eludir o transgredir las normas existentes, hecho que sin duda convierte en totalmente cuestionable la vigencia y eficacia de las mismas.

En ese sentido, hemos podido establecer que el transcurso del tiempo ha dotado de mejoras sistemáticas, industriales, tecnológicas a la sociedad; no obstante, la velocidad de tales avances es abrumadora que para nada ha sido igualada por el avance del derecho, quedando muchísimos vacíos normativos, no solo por la inexistencia de normas, sino también porque las existentes ya no son adecuadas para estos tiempos.

De esta forma, viendo el Derecho a través del cristal de la sociología jurídica, no se trata de dotar de leyes a la sociedad para que las cumpla y regule su conducta, sino de mantener su eficacia y variar su contenido conforme surjan nuevas necesidades y/o perspectivas en la sociedad.

El Derecho tiene un rol constante dentro de la vida social del ser humano para responder a las necesidades y relaciones que dentro del actuar de este realiza en su medio social, organizándolo, limitándolo en su conducción y legitimando también el poder público que se ejerce dentro de la sociedad civil por parte del Estado.

Ante tales circunstancias, es posible mencionar que el Derecho, como tal, no está cumpliendo su papel –o haciéndolo de manera deficiente–, puesto que únicamente guarda un silencio, dejando un aletargado vacío normativo que deja abierta la posibilidad de vulnerar y trasgredir derechos y principios que protegen a la sociedad.

Esto ha implicado que surja el conflicto materia de la presente investigación respecto a la responsabilidad de los bancos (o empresa de leasing) en accidentes de tránsito en su calidad de propietarios del bien, puesto que en la ley que regula este tipo de contrato existe o se interpreta una suerte de negociación de la responsabilidad, ya que la misma se traslada al poseedor, es decir, en virtud de este dispositivo legal (Decreto Legislativo N° 299) únicamente el cliente de la entidad bancaria debe asumir dicha responsabilidad, lo que nos hace preguntarnos si es posible negociar la

responsabilidad civil extracontractual y, de ser así, en qué casos debe proceder.

En ese orden de ideas, se advierte que persiste un conflicto entre la determinación de los alcances de la responsabilidad extracontractual de los bancos como titulares del bien en caso de que surja un accidente o se produzca un daño a un tercero, no porque la norma no lo haya previsto sino por la manifiesta contradicción establecida entre la Ley de arrendamiento financiero y la Ley de Transporte y Tránsito Terrestre, así como la contraposición entre las diferentes formas de interpretación de lo que significa e implica la responsabilidad extracontractual en el Código Civil y la autonomía de la voluntad de las partes para fijar y determinar sus obligaciones y prestaciones.

1.2 MARCO TEÓRICO

1.2.1 *Leasing o arrendamiento financiero*

En principio, el *leasing* o arrendamiento financiero fue ideado y difundido para satisfacer los requerimientos de expansión de empresas (entiéndase la persona natural o jurídica con capacidad para realizar y ejecutar contratos e intercambios mercantiles como desarrollo de su objeto social y como medio de incremento de su patrimonio) en periodos en las que estas se encuentren

con capital limitado o insuficiente. Así pues, esta modalidad de financiamiento permite conseguir una oportunidad para obtener liquidez y hacerse de bienes de capital⁴ o recursos sin mayor inversión ni garantía ante la institución especializada en este campo (es decir, una empresa cuyo objeto social sea la celebración de contratos de arrendamiento financiero de bienes inmuebles o muebles⁵ o una entidad bancaria o financiera).

Con el paso del tiempo, la práctica comercial del arrendamiento financiero implicó la emisión de normas especiales que lo regulen dentro de nuestro ordenamiento jurídico, considerando que incluso hasta la fecha se le considera como un contrato atípico y moderno, en parte, debido a que lo ejecutan personas naturales y jurídicas dedicadas a hacer empresa (contrato de naturaleza netamente mercantil) y porque principalmente es propuesta y desarrollada por entidades financieras y/o bancarias.

Así, se tiene que el Decreto Legislativo N° 299, Ley de Arrendamiento Financiero vigente, en su artículo 1° indica que *el arrendamiento financiero es el contrato mercantil que tiene por objeto la locación de bienes muebles o inmuebles por una empresa locadora para el uso por la arrendataria,*

⁴ Capital empleado en la producción.

⁵ Vehículos o maquinaria.

mediante pago de cuotas periódicas y con opción a favor de la arrendataria de comprar dichos bienes por un valor pactado, en otras palabras, viene a ser aquel contrato celebrado –generalmente– entre una entidad bancaria, financiera o de leasing y un usuario interesado en arrendar un determinado bien para su uso y explotación, por un determinado periodo de tiempo, a cambio de una contraprestación mensual, con la opción de que al finalizar el contrato el arrendatario pueda comprar el bien por un valor reducido⁶ (El subrayado es nuestro).

En opinión de Arias Schreiber (1999):

El arrendamiento financiero es un contrato por el cual una institución financiera debidamente autorizada concede a una persona natural o jurídica el uso y disfrute de un bien de capital, adquirido por la mencionada institución al fabricante o proveedor señalando por el interesado y al solo efecto de este contrato. (pp. 7–25)

⁶ De acuerdo a Obiol (2016), se tiene que en una operación de arrendamiento financiero participan los siguientes sujetos: **(i) Arrendador**, persona jurídica autorizada por la Superintendencia de Banca y Seguros, para efectuar operaciones de arrendamiento financiero; **(ii) Arrendatario**, persona natural o jurídica que tiene la finalidad de hacer uso y disfrute del bien objeto del contrato; **(iii) Proveedor**, persona natural o jurídica que provee o construye el objeto. (p. 25). Cabe precisar que, si bien este último no interviene directamente en la celebración del contrato, resulta pertinente mencionarlo, toda vez que el arrendador recurre a este a requerimiento del arrendatario para la obtención del bien de acuerdo a las especificaciones que este último plantee para la consecución de su fin empresarial y es a quien el arrendador recurrirá en caso de falla o defecto del bien objeto de contrato.

Mientras que, para Escobar (2009): “El arrendamiento financiero es un contrato de préstamo porque de forma símil que una entidad crediticia cobra los intereses del crédito, la sociedad de leasing presta los bienes y cobra los alquileres” (p. 643). Y, en palabras de Rodríguez Azuero (2009), el leasing o arrendamiento financiero es:

Aquel contrato por el cual una sociedad especializada adquiere, a petición de su cliente, determinados bienes que entrega a título de alquiler, mediante el pago de una remuneración y con la opción para el arrendatario, al vencimiento del plazo, de continuar el contrato de nuevas condiciones o de adquirir los bienes que tiene en su poder.

En esa línea de ideas, la Corte Suprema de Justicia de la República ha señalado en la Casación N° 3584-00-Lima, del diecinueve de marzo de dos mil uno, que *el contrato de arrendamiento financiero es un contrato complejo y autónomo por el cual la empresa locadora se obliga a adquirir el bien requerido por el arrendatario y le concede el derecho de uso -a cambio del pago de una cuota periódica (mensual)- por un lapso determinado, vencido el cual la arrendataria podrá dar por terminado el contrato restituyendo el bien; continuar con el uso del bien, de convertirse ello con la locadora; o adquirirlo ejercitando la opción de compra que tiene, por un precio*

equivalente a su valor residual, de lo que es posible concluir que, en efecto, el contrato de arrendamiento financiero es un contrato principal y autónomo (no requiere de la existencia de otro para su celebración), complejo (contiene más de un acto jurídico y una posibilidad de alternativas al terminar el periodo pactado) y de adhesión (el arrendatario no participa en su elaboración).

Una concepción más actual del contrato de arrendamiento financiero, la propone Soria (2008), quien señala que para que un contrato sea considerado de arrendamiento financiero, es necesario que se verifique que su función o finalidad es el financiamiento, en atención a que –a través de este medio– se financia el uso del bien, lo que permite que el usuario/ arrendatario mantenga su nivel de producción y/o competitividad en el mercado sin efectuar un desembolso mayúsculo de dinero, teniéndose como elementos básicos del mismo el periodo de duración, la cuota periódica de arrendamiento y la opción de compra, siendo este último elemento el que finalmente determine la transferencia o no de la titularidad del bien por parte del arrendador (entidad bancaria, sociedad de leasing y otro similar) al arrendatario (usuario o cliente) y, bajo esa misma concepción, Marco Garro, citado por Obiol (2016), opina que el leasing es útil si el giro o la necesidad de la empresa implica poseer y renovar tecnología que se vuelve desfasada rápidamente o si solo se requiere del bien por un periodo corto de tiempo. (p. 21).

De lo expresado por la doctrina y lo establecido en el ordenamiento jurídico, es posible concluir que el contrato de arrendamiento financiero es un contrato de financiamiento por el cual una de las partes –entidad bancaria, financiera o de leasing– se obliga a adquirir y luego ceder en uso un bien de capital elegido por el usuario, a cambio del pago de la cuota periódica pactada por el uso de dicho bien, durante determinado periodo de tiempo que generalmente coincide con la vida útil de este último, teniendo la opción de adquirirlo pagando el valor residual acordado, prorrogar o celebrar un nuevo contrato o devolver el bien al finalizar el contrato (p.23).

Pero, el arrendamiento financiero no ha quedado inmóvil ni intacto a través del tiempo, sino que también ha ido evolucionando y especializándose conforme a las circunstancias específicas que surgen entre las partes que lo celebran, así tenemos los siguientes tipos y/o subtipos principales de arrendamiento financiero⁷:

- ❖ *Sale and lease back*: En este tipo de leasing el usuario vende un bien mueble o inmueble de su propiedad a la empresa de leasing⁸ y esta se lo

⁷ Con énfasis en aquellos que se celebran con mayor frecuencia en nuestro país.

⁸ Considerando que puede tratarse de una entidad bancaria, financiera y/o persona jurídica cuyo objeto social sea la celebración de contratos de arrendamiento financiero.

otorga nuevamente a través de un contrato de leasing tradicional, es decir, por un plazo determinado a cambio del pago de una contraprestación periódica con la opción de compra del bien al finalizar el contrato por un precio residual establecido.

- ❖ *Leasing internacional*: Cuando los sujetos intervinientes en la relación comercial provienen de países diferentes (por ende, se rigen por ordenamientos jurídicos diferentes).
- ❖ *Leasing mobiliario*: Se trata de la aplicación del leasing a un bien mueble, conforme a los tipos de bienes muebles previstos en el artículo 886° del Código Civil actual⁹.

⁹ Bienes muebles

Artículo 886.– Son muebles:

- 1.– Los vehículos terrestres de cualquier clase.
- 2.– Las fuerzas naturales susceptibles de apropiación.
- 3.– Las construcciones en terreno ajeno, hechas para un fin temporal.
- 4.– Los materiales de construcción o procedentes de una demolición si no están unidos al suelo.
- 5.– Los títulos valores de cualquier clase o los instrumentos donde conste la adquisición de créditos o de derechos personales.
- 6.– Los derechos patrimoniales de autor, derechos de patente, nombres comerciales, marcas y otros derechos de propiedad intelectual.
- 7.– Las rentas o pensiones de cualquier clase.
- 8.– Las acciones o participaciones que cada socio tenga en sociedades o asociaciones, aunque a éstas pertenezcan bienes inmuebles.
- 9.– Los demás bienes que puedan llevarse de un lugar a otro.
- 10.– Los demás bienes no comprendidos en el artículo 885.

- ❖ *Leasing inmobiliario*: En este caso, el objeto del contrato de leasing viene a ser un bien inmueble, conforme a la clasificación contenida en el artículo 885° del Código Civil vigente¹⁰.

Aunque menos frecuentes o aún sin práctica en nuestro país, tenemos las siguientes modalidades:

- ❖ *Leasing aeronáutico o contrato de fletamento*: Cuyo objeto es la explotación de una aeronave o buque.
- ❖ *Leasing adosse*: Este tipo de contrato vendría a ser un leaseback aplicado a los bienes muebles.

¹⁰ **Bienes inmuebles**

Artículo 885.- Son inmuebles:

- 1.- El suelo, el subsuelo y el sobresuelo.
- 2.- El mar, los lagos, los ríos, los manantiales, las corrientes de agua y las aguas vivas o estanciales.
- 3.- Las minas, canteras y depósitos de hidrocarburos.
- 4.- Las naves y embarcaciones.
- 5.- Los diques y muelles.
- 6.- *Derogado.*
- 7.- Las concesiones para explotar servicios públicos.
- 8.- Las concesiones mineras obtenidas por particulares.
- 9.- *Derogado.*
- 10.- Los derechos sobre inmuebles inscribibles en el registro.
- 11.- Los demás bienes a los que la ley les confiere tal calidad.

- ❖ *Self leasing*: Se utiliza para calificar la relación comercial entre empresas del mismo grupo económico o para cuando la empresa proveedora es a la vez la empresa de leasing.
- ❖ *Samurai leasing*: A finales de los años 70 se practicó esta modalidad en Japón, debido al superávit del archipiélago asiático, por lo que para reducirlo se potenciaron las operaciones de leasing.
- ❖ *Leasing plus*: Consiste en la concesión de una línea de leasing para brindar soporte financiero a los presupuestos de inversión de las empresas usuarias, a la cual se le aplica adicionalmente el *revolving*.
- ❖ *Leasing sindicado*: O también llamado leasing en sindicación, cuya particularidad radica en el hecho de que dos o más empresas de leasing unen sus capitales para la adquisición en común y proindiviso de la propiedad de un bien o un lote de bienes para unirlos en leasing a un solo usuario, mayormente utilizado en proyectos industriales, como la perforación y explotación de campos petroleros.
- ❖ *Leasing enfiteútico*: Considerado un subtipo de leasing inmobiliario, puesto que el titular de un terreno lo cede en usufructo a una empresa de leasing por un periodo de veinte o treinta años, con la finalidad de que ejecute una edificación sin pago de renta y al término de dicho plazo, la propiedad de la construcción se traslade al propietario del terreno.

- ❖ *Leasing promocional*: Puede ser directo o indirecto, el primero es cuando el Estado interviene a través de la constitución de una empresa especializada, mientras que en el segundo intervienen solamente empresas privadas.
- ❖ *Leverage lease*: Se precisa de la intervención mínima de un arrendador que aporte el capital para la transacción, una institución financiera que aporte la diferencia para la adquisición del activo y el arrendatario o usuario final.
- ❖ *Full pay out leasing*: La empresa de leasing cubre íntegramente la inversión efectuada.
- ❖ *Non full pay out leasing*: La empresa de leasing percibe una suma menor al valor del bien, en virtud del cual se encuentra en posición de venderlo o celebrar un nuevo contrato de arrendamiento financiero.

Consecuentemente, en cuanto a las principales características legales del contrato de arrendamiento financiero, podemos enumerar las siguientes:

- ❖ *Nominado y típico*: Debido a que se le conoce como tal y ha sido regulado desde la promulgación del derogado Decreto Ley N° 22738, aunque existe una parte de la doctrina que lo considera un contrato moderno y atípico,

por la concurrencia de varios contratos típicos dentro de un solo acto jurídico.

- ❖ *Autónomo y principal*: No depende de la existencia de ningún contrato previo para determinar su existencia y ejecución.
- ❖ *Mercantil y de empresa*: Debido a que ha sido establecido de esa forma en el artículo 1° del Decreto Legislativo N° 299, ciñéndose su regulación a un ámbito netamente comercial, en el que por mandato de ley la empresa de leasing debe ser necesariamente una institución bancaria, financiera u otra autorizada por la Superintendencia de Banca y Seguros.
- ❖ *Constitutivo*: Toda vez que crea una relación jurídica.
- ❖ *Es de administración y de disposición de bienes*: Considerando que el objeto del contrato es la cesión en uso de un bien mueble y/o inmueble, el mismo que puede ser adquirido por el usuario al término del contrato a cambio del pago de su valor residual.
- ❖ *Complejo, oneroso, conmutativo y de prestaciones recíprocas*: Es la conjunción de diversas obligaciones en un solo acto jurídico, en el que se ve involucrada la inversión de dinero entre las partes (existencia de una prestación a cambio de una contraprestación).
- ❖ *Crediticio*: Involucra el financiamiento proporcionado por la empresa de leasing a favor del usuario.

- ❖ *Formal:* La vigente Ley de arrendamiento financiero establece en su artículo 8° que el contrato debe celebrarse a través de una escritura pública, dejándose a potestad de los celebrantes la posibilidad de que sea o no inscrito en el registro respectivo.
- ❖ *Temporal:* Tiene una vigencia determinada.
- ❖ *Contrato de adhesión:* Generalmente la empresa de leasing es la que perfecciona la totalidad de las cláusulas contractuales sin participación del usuario.

1.2.2 Responsabilidad civil extracontractual derivada de accidentes de tránsito

El Tribunal Constitucional ha expuesto en la sentencia recaída en el Expediente N° 0001-2005-PI/TC¹¹ que la responsabilidad civil consiste en la indemnización (entendida como restitución, compensación, resarcimiento) de los daños ocasionados entre particulares, bien se trate de daños producidos como consecuencia del incumplimiento de una obligación voluntaria –principalmente contractual–, o bien se trate de daños que sean el

¹¹ EXP. 0001-2005-PI/TC-LIMA (José Alfredo Chinchay Sánchez, Procurador Público Municipal del Gobierno Provincial de Huarney, antes Municipalidad Provincial de Huarney [demandante], c. Congreso de la República [demandado]). Fundamentos Jurídicos N° 17-18.

resultado de una conducta, sin que exista entre los sujetos ningún vínculo de orden obligacional (el resaltado es nuestro).

Asimismo, el Fundamento Jurídico N° 26 de la citada sentencia ha sido recogido en la Casación N° 3202-2016-Lima, de fecha treinta de abril de dos mil dieciocho, cuando en su décimo segundo considerando expone: *“(...) pero en el caso de autos el daño causado a la actora no es resultado del incumplimiento en la prestación del servicio de transporte interprovincial contratado por la demandante; sino que está referido al deber jurídico genérico de no causar daño a otro, el cual constituye un supuesto de responsabilidad civil extracontractual. Al respecto el Tribunal Constitucional se ha pronunciado, señalando que: “(...) en situaciones en que ocurre un accidente de tránsito que causa un daño a la vida, la integridad o la salud de la persona resulta, por decir lo menos, conveniente indemnizarla, lo cual está plenamente justificado cuando un sujeto causa un daño de tal naturaleza. Si algo de constitucional se encuentra en el artículo 1970° 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 2.1° y 7°, 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” .

Consecuentemente, es posible inferir válidamente que la responsabilidad civil busca determinar la identidad de quién debe reparar el daño sufrido y a cuánto debe ascender el monto resarcitorio (conforme a la magnitud del daño), entendiéndose el *daño* como la *lesión a un bien jurídicamente protegido*¹².

Así tenemos que, cuando el daño es consecuencia del incumplimiento de una obligación voluntaria, se habla en términos doctrinarios de responsabilidad civil contractual (y dentro de la terminología del Código Civil Peruano de *responsabilidad derivada de la inexecución de obligaciones*), en tanto que cuando el daño se produce sin que exista ninguna relación jurídica previa entre las partes, o incluso existiendo ella, el daño es consecuencia, no del incumplimiento de una obligación voluntaria, sino simplemente del *deber jurídico genérico de no causar daño a otro*, entonces nos encontramos en la esfera de lo que se conoce como responsabilidad civil extracontractual (el subrayado y el resaltado son nuestros).

¹² Conforme ha sido expuesto y detallado por la Sala Civil Transitoria de la Corte Suprema de Justicia de la República en la Casación N° 1762-2013-Lima.

En concordancia con lo citado precedentemente, para la doctrina internacional¹³ la responsabilidad civil extracontractual puede clasificarse de acuerdo a varios criterios, entre los que se destacan:

- ❖ El primero, que está referido a la responsabilidad civil extracontractual subjetiva y objetiva. La primera se sustenta exclusivamente en la culpa del causante del daño, mientras que la segunda tiene lugar con independencia de la culpa del causante del daño y obedece a una teoría del riesgo creado, generalmente ligado a actividades catalogadas como riesgosas.

- ❖ El segundo, que clasifica la responsabilidad civil extracontractual como directa o indirecta. Se habla de una responsabilidad directa cuando se impone a la persona que ha causado el daño, conocida también como *responsabilidad por hechos propios* y cuando se hace referencia a la responsabilidad indirecta significa que es aquella que es impuesta a una persona que no ha causado los hechos dañosos y han sido otros los causantes directos, conocida como *responsabilidad por hechos ajenos*.

¹³ Díez-Picazo y Gullón, 2001; Parra Lucán, 2000.

- ❖ El tercero, que clasifica la responsabilidad civil extracontractual como principal o subsidiaria. En esta clasificación, el criterio se basa en la exigibilidad de la obligación de indemnizar, así se tiene que es principal cuando es inmediatamente exigible y es subsidiaria cuando solo puede exigirse en defecto del obligado principal, sea porque no existe o no cumple o porque es insolvente.

Tales criterios son recogidos por diversas legislaciones; y, en cuanto al ordenamiento jurídico peruano, la Sección Sexta¹⁴ del Libro VII del Código Civil regula expresamente lo concerniente a la responsabilidad extracontractual, la misma que básicamente descansa en el *ALTERUM NON LAEDERE*, que es el contexto en el que la persona está obligada a pagar el resarcimiento del daño que cause. Bajo tal circunstancia, debe entenderse que, en el Perú, la interpretación de los artículos 1969° y 1970° del Código Civil debería arribar a la conclusión de que ambos preceptos cumplen una función de dispositivos generales de interpretación de igual rango, esto es, de una concepción ambivalente de la responsabilidad civil:

- ❖ La culpa (noción antitética de diligencia) como criterio de imputación de responsabilidad subjetiva, en la que corresponde al autor demostrar que

¹⁴ Artículos 1969° al 1988° del Código Civil vigente.

actuó con la prudencia y la diligencia debida, mientras que corresponde a la víctima demostrar el nexo causal entre el hecho ocurrido y el daño ocasionado (artículo 1969° del Código Civil¹⁵).

- ❖ El riesgo (exposición al peligro) como factor atributivo de responsabilidad objetiva de otro, que obliga a reparar a aquel que mediante un bien riesgoso o peligroso o por el ejercicio de una actividad riesgosa o peligrosa, causa un daño a otro (artículo 1970° del Código Civil¹⁶).

De ello se colige que, la imputación de la responsabilidad extracontractual por culpa o responsabilidad extracontractual subjetiva, la víctima solo probará la conducta antijurídica, los daños y su relación de causalidad entre la conducta antijurídica del autor del daño y el daño causado (nexo causal¹⁷).

Mientras que, cuando se impute el tipo de responsabilidad extracontractual

¹⁵ Indemnización por daño moroso y culposo

Artículo 1969.– Aquel que por dolo o culpa causa un daño a otro está obligado a indemnizarlo. El descargo por falta de dolo o culpa corresponde a su autor.

¹⁶ Responsabilidad por riesgo

Artículo 1970.– 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.

¹⁷ Relación necesaria de causa-efecto existente entre la conducta antijurídica y el daño causado a la víctima, pues si no existiese tal vinculación, dicho comportamiento no generaría una obligación legal de indemnizar (La Sala Civil Transitoria de la Corte Suprema de la República establece en la Casación N° 1762–2013–Lima que: *“La relación o nexo de causalidad significa que el daño causado debe ser consecuencia de la conducta antijurídica del autor para que se configure el supuesto de la responsabilidad civil extracontractual, es decir, que la conducta antijurídica debe ser capaz o adecuada para producir el daño causado”*).

por riesgo creado por el ejercicio de una actividad riesgosa o peligrosa o responsabilidad objetiva, aquel que causa un daño a otro, está obligado a repararlo.

Para efectos de la presente investigación, nos situamos en esta última perspectiva (responsabilidad objetiva), que se suscita cuando la persona que incrementa un riesgo a la sociedad (riesgo creado) como consecuencia de la realización de una actividad de riesgo o peligrosa (por ejemplo, conducir un vehículo o alguna actividad que esté relacionada al transporte aéreo) será responsable objetivamente de los daños que cause, solo por el hecho de realizar dicho tipo de actividad, es decir, para demostrarlo solo basta acreditar el daño causado, la relación de causalidad y que se ha tratado de un daño provocado a través de un bien o acción que supone un riesgo agregado al ordinario y común y que, por ello mismo, merecen la calificación de *riesgosos*.

Así es posible notar que nuestro ordenamiento jurídico nos remite a una noción tradicional de responsabilidad civil establecida a partir de la culpa del agente causante del daño; sin embargo, esta figura legal ha ido ensanchando sus alcances en la actualidad, conforme lo describe Campos (2019), para quien la responsabilidad civil, ya no encuentra su fundamento en la culpa,

esto es, en el solo aspecto subjetivo del agresor para sustentar el castigo de su conducta, sino, más bien se ha ido extendiendo, resultando válido dirigir la tutela resarcitoria a sujetos que no tuvieron relación alguna con el evento dañoso (pp. 141–179).

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

No olvidemos que para la doctrina existen innumerables clasificaciones sobre las funciones de la responsabilidad civil; no obstante, para nuestra legislación, la doctrina mayoritaria ha desarrollado dos criterios de clasificación:

- ❖ El primero, que clasifica a las funciones de la responsabilidad civil desde una perspectiva sistémica y diádica¹⁸. Así, explica que de esta doble perspectiva es posible advertir que la primera, esto es, la perspectiva

¹⁸ Clasificación postulada por el jurista Fernández, G. 2009, pp. 59–104.

sistémica, teniendo en cuenta si nos encontramos en un modelo económico individualista o solidarístico, se cumplirá una función preventiva y una función incentivadora o desincentivadora, de aquellas actividades que ocasionen daños; la segunda, esto es la perspectiva diádica, teniendo en cuenta un análisis intersubjetivo, es decir, entre la víctima y el responsable del daño, se cumplirán, sea una función satisfactoria, una función de equivalencia o una función distributiva.

- ❖ El segundo, que clasifica las funciones de la responsabilidad civil desde una perspectiva de sus protagonistas, esto es, una función integral¹⁹, puesto que para el dañado es satisfactoria, para el agresor es sancionadora, para la sociedad es disuasiva o incentivadora de actividades; y, por último, en comunidad a los tres sujetos anteriores se cumple una función de distribución de los costos de los daños ocasionados.

En ese orden de ideas, debe recordarse que uno de los principios más importantes de la responsabilidad civil es el principio de la reparación integral

¹⁹ Clasificación postulada por el jurista Espinoza, J. 2002.

del daño, sustentado en el hecho de que se debe devolver a la víctima a su estado anterior antes de sufrir el daño injusto (Espinoza, 2015, pp. 155–184).

Esto último también ha sido resaltado en el décimo primer considerando de la Casación N° 2112–2017–Huánuco, cuando explica que: *“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 aún 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.”*

1.2.3 Análisis jurisprudencial sobre responsabilidad extracontractual en el marco del contrato de arrendamiento financiero

Como ejemplo para la problemática de la presente investigación hemos citado la conducción de un vehículo; y, en dicha circunstancia es que surgen las interrogantes de quién debe asumir la responsabilidad ante un accidente de

tránsito y cómo es que se establece y/o regula la responsabilidad por los daños causados frente a terceros en estos casos. Así tenemos que:

Para Reglero Campos (2007), referente de la doctrina internacional, en ciertos casos los sujetos responsables no son los que ostentan el título de propiedad, sino quienes ejerzan un control directo y efectivo del vehículo, denominado “detentador del vehículo”. Entre estos casos están considerados los de leasing, en los cuales quien ostenta el control efectivo vendría a tenerlo únicamente el arrendatario, por lo que es este (y no su propietario formal) sobre quien recae la responsabilidad civil por daños frente a terceros. (p. 270).

De la misma forma, la CONVENCIÓN DE UNIDROIT SOBRE ARRENDAMIENTO FINANCIERO, celebrado en Ottawa el veintiocho de mayo de mil novecientos ochenta y ocho, así como la LEY MODELO DE LA UNIDROIT, adoptada en Roma el doce de noviembre de dos mil ocho, prevén normas sobre la responsabilidad por los daños que se deriven del uso del bien objeto de leasing, estableciendo que es el arrendatario el único sujeto competente para asumir dicha responsabilidad. Así, en el literal b) del artículo 8° de la Convención de Ottawa dispone lo siguiente: “*El arrendador no será, en su*

calidad de arrendador, responsable ante terceras personas por la muerte, lesiones personales o daños patrimoniales causados por el equipo”.

Por su parte, la Ley modelo de Leasing en su artículo 9° señala que: “*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”.* (El subrayado es nuestro).

Como es posible advertir, la normativa internacional sobre el leasing delimita la aplicación de la responsabilidad extracontractual al arrendatario, por ser este último quien tiene el control efectivo sobre el bien; y, si bien estos acuerdos internacionales representan una fuente de derecho, una herramienta de interpretación jurídica; no obstante, Perú no está adherido a la CONVENCIÓN DE UNIDROIT SOBRE ARRENDAMIENTO FINANCIERO, por ende, la determinación de la responsabilidad extracontractual del arrendador (titular del vehículo) en casos de accidentes de tránsito no necesariamente coincide con lo previsto en las normas internacionales, ya que la realidad jurídica de cada nación es diferente.

Es así que, para el caso peruano, la respuesta lógica y regulada jurídicamente se encuentra en el artículo 29° de la Ley N° 27181²⁰, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, en el cual se establece que la responsabilidad civil que surge del accidente de tránsito es objetiva de acuerdo a lo previsto en el Código Civil vigente; y, en ese sentido, la misma no se encuentra fundamentada en criterios evaluativos de conducta, sino en el deber de indemnizar el daño causado, con el simple hecho de comprobarse ciertos supuestos fácticos junto con la norma (que *a priori* sanciona), sin requerirse la valoración de la conducta del agente; es así que, el conductor, el propietario del vehículo y, de ser el caso, el prestador del servicio de transporte terrestre son solidariamente responsables por los daños y perjuicios causados.

Sin embargo, en apariencia, este dispositivo legal tendría una suerte de excepción o exención, puesto que de acuerdo con el artículo 6° del Decreto

²⁰ **Artículo 29.- De la responsabilidad civil**

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

Legislativo N° 299²¹, cuando el vehículo involucrado en el incidente sea objeto de un contrato de arrendamiento financiero corresponde al usuario/ arrendatario soportar la totalidad de la responsabilidad por el daño ocasionado a terceros sin que el titular del vehículo (que, en este caso, viene a ser una entidad financiera o bancaria o una empresa de leasing) asuma solidariamente la responsabilidad extracontractual.

Más allá de ser una circunstancia especial exceptuada es una manifiesta contradicción entre la norma que regula el arrendamiento financiero y la que regula el transporte y tránsito terrestre, aunado al hecho de que el órgano judicial tampoco tiene una posición unánime o mayoritaria al respecto, con lo cual no sólo continúa la incertidumbre jurídica, sino que, además se evidencia el desfase de las normas que regulan esta situación confusa, dejando que el avance y la modernización de las relaciones jurídicas continúen evolucionando sin contar con una regulación legal adecuada y vigente, pese a la reciente modificatoria introducida por el Decreto de Urgencia N° 013-2020, con la que se ha pretendido negociar la imputación

²¹ **Artículo 6.** Los bienes materia de arrendamiento financiero deben ser cubiertos mediante pólizas de seguro contra riesgos susceptibles de afectarlos o destruirlos. Es derecho irrenunciable de la locadora fijar las condiciones mínimas de dicho seguro.

La arrendataria es responsable, frente a cualquier persona por daños personales o materiales producidos mientras que el bien se encuentre en su posesión, uso, disfrute u operación, incluyendo, pero sin limitarse, a responsabilidades civiles, penales y administrativas. (Modificación agregada mediante Decreto de Urgencia 013-2020).

de la responsabilidad civil extracontractual de la empresa de leasing, pese a su calidad de titular del bien objeto del contrato de leasing con el que se causó el daño y en cambio, se ha evidenciado una manifiesta lesión a la función de la responsabilidad civil extracontractual, con lo que se reduciría significativamente las posibilidades de indemnización del tercero perjudicado, lejos de establecer o llegar a proponer una alternativa de solución que favorezca al que sufre el perjuicio.

Este conflicto jurídico, hasta la fecha, es materia de pronunciamientos contradictorios en los órganos jurisdiccionales de todas las instancias, más aún en la Corte Suprema de Justicia de la República, conforme se expone a continuación:

A. PRIMER SUPUESTO: RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL COMPARTIDA ENTRE EL ARRENDADOR FINANCIERO Y EL ARRENDATARIO FINANCIERO

1. Casación N° 2388-2003-Lima, de la Sala Civil Transitoria de la Corte Suprema de Justicia de la República:

“Sétimo: Que, esta Sala Suprema, en la Casación número tres mil seiscientos veintidós – dos mil (LIMA) ha emitido ejecutoria de fecha veintiuno de marzo

*del dos mil uno, interpretando los alcances de la norma acotada, señalando que si bien aquella "...establece la responsabilidad de la arrendataria en el contrato de leasing de los daños que pudiera causar el bien objeto del mismo, tal norma está destinada a regular el contrato de leasing y las relaciones (entiéndase derechos y obligaciones) que se dan entre las partes que lo celebran, y no a regular los supuestos de responsabilidad extracontractual ni a limitar o determinar quién resulta responsable o quién debe resarcir un evento dañoso frente a terceros ajenos a tal acto, lo que se encuentra fuera de su marco y no constituye su finalidad... "; agrega además que el propietario del vehículo causante de un daño se encuentra legitimado pasivamente en tanto que la circulación de un vehículo automotor es considerado como una actividad riesgosa, y por eso quien pone en circulación un vehículo asume la responsabilidad objetiva por el daño que pudiera causar, en atención a lo dispuesto en el artículo mil novecientos setenta del Código Civil; Octavo: Que, de lo expuesto en el considerando precedente se arriba a las siguientes conclusiones: **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; siendo que la responsabilidad civil extracontractual del codemandado Banco Banex se regula por las normas del Código Civil (artículos mil novecientos setenta y mil novecientos ochentitrés, entre otros), tal como lo ha establecido y resuelto el Juez de Primera Instancia, y lo ha confirmado la Sala revisora (...).”

2. Casación N° 2112–2017–Lima, de la Sala Civil Permanente de la Corte Suprema de Justicia de la República:

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

ante daños causados a terceros, lo que encuentra justificación en la necesidad de fortalecer el sistema liberándolos de pasivos que le generen riesgos.

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

***Décimo Quinto.**– Estas, como se sabe, se expresan desde una óptica microsistémica o sistémica; en el primer caso, se alude a la responsabilidad civil desde los sujetos específicos del hecho: sujeto y víctima, por lo que la función pasa a ser satisfactiva, sancionadora y de distribución del daño; en el segundo, en cambio, se toma en consideración a dichos sujetos, pero también a la sociedad en general, estableciéndose una función disuasiva y de distribución social del riesgo. En esa línea, una interpretación como la que aquí se propone permite a la víctima lograr, desde un plano microsistémico, una adecuada indemnización, y desde una sistémica que quien se ve beneficiado ante determinado comportamiento, sea el que prevenga los daños o, por lo menos, posibilite la reparación respectiva. Es verdad, que aquí*

podría señalarse que quien crea el riesgo es el arrendatario, y por ello es él quien debe indemnizar, pero no es menos cierto que quien lo promueve en orden a satisfacciones económicas que en nada tienen en cuenta los probables perjuicios a terceros, son las intermediarias financieras, los que por esa razón son las que deben soportar el riesgo respectivo cuando no puedan acreditar el aseguramiento del bien por parte del arrendatario.

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

Analizando ambas Casaciones es posible concluir que resultan responsables solidarios EL BANCO O EMPRESA DE LEASING (como arrendador propietario) y el ARRENDATARIO (como usuario) por las siguientes razones:

- (i) Si bien es cierto todo contrato es expresión de autonomía privada y debe ser de obligatorio cumplimiento (artículo 1361° del Código Civil)

es importante precisar que sus cláusulas sólo vinculan a las partes contratantes y no a terceros²².

- (ii) Lo establecido en el Decreto Legislativo N° 299 sobre arrendamiento financiero no significa que el arrendador excluya su responsabilidad civil, puesto que, si bien el arrendatario financiero asume la obligación de resarcir los daños a terceros por el uso del bien, ello no libera ni elimina la obligación del banco de responder como titular del bien respecto a los daños causados a terceros, más aún cuando no es el espíritu ni la esencia de la norma.

B. SEGUNDO SUPUESTO: LA RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL RECAE ÚNICAMENTE EN EL ARRENDATARIO FINANCIERO

1. Casación N° 639–2013–Cajamarca (voto en discordia) de la Sala Civil Permanente de la Corte Suprema de Justicia de la República:

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

²² **Obligatoriedad de los contratos**

Artículo 1361.– Los contratos son obligatorios en cuanto se haya expresado en ellos.

Se presume que la declaración expresada en el contrato responde a la voluntad común de las partes y quien niegue esa coincidencia debe probarla.

para que opere el principio de igualdad los supuestos fácticos y jurídicos deben ser similares; ello no sucede aquí, pues:

1. La relación entre Volvo Finance S.A.A. y la empresa Transportes Línea S.A deriva de un contrato de arrendamiento financiero, mientras que la de la recurrente y la empresa de Transportes de un contrato de seguros.

2. Se trata de legislaciones diferentes y que, en consecuencia, generan también efectos distintos. Así, el artículo 6° del Decreto Legislativo N° 299, expresamente prescribe: “La arrendataria es responsable del daño que puede causar el bien, desde el momento que lo recibe de la locadora”; norma similar no se encuentra en la legislación de seguros.

3. Sobre ello se hace hincapié en los considerandos décimo cuarto y décimo quinto de la sentencia (página mil setecientos cuarenta y tres), los mismos que informan que la referida exclusión no ocurrió solo por la existencia de un contrato, sino por lo dispuesto en el artículo 1677° del Código Civil y el artículo 6° segundo párrafo del Decreto Legislativo N° 299, norma referida al arrendamiento financiero.

4. Estando a lo expuesto, no se vulnera el principio de igualdad, pues para que ello ocurra ante supuestos iguales se ha dado un trato desigual, lo que como se ha señalado no ha ocurrido aquí.”

Este extremo de la sentencia casatoria también es compartido por el magistrado que emitió voto en discordia, al argumentar lo siguiente:

“OCTAVO: El Magistrado que suscribe la presente resolución, coincide con el criterio en mayoría de mis Colegas Magistrados en el sentido que, no se ha afectado el principio de igualdad, en la medida que los supuestos fácticos y jurídicos que motivaron la exclusión del proceso de la empresa Volvo Finance S.A.A. y en los que se funda la empresa recurrente para petitionar su exclusión, no son similares; en efecto, la relación entre la empresa Volvo Finance S.A.A. y la empresa Transportes Línea S.A. deriva de un contrato de arrendamiento financiero, en tanto que la relación que vincula a la recurrente y a la referida empresa de transportes es un contrato de seguros; relaciones jurídicas que se rigen por legislaciones diferentes y que por ende, también generan efectos distintos; circunstancia que fue valorada por la sentencia, obrante a fojas mil setecientos cuarenta y tres, en cuyo décimo cuarto y décimo quinto considerandos, se explicó que, la referida exclusión no obedeció únicamente a la existencia de un contrato, sino a lo dispuesto en el artículo 1677° del Código Civil y el artículo 6° segundo párrafo del Decreto Legislativo N° 299, referida al contrato de arrendamiento financiero.” (El resaltado es nuestro).

2. Casación N° 3256–2015–Apurímac de la Sala Civil Permanente de la Corte Suprema de Justicia de la República:

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

Habiendo observado los fundamentos expuestos por esta Sala Suprema, se advierte que en ambos casos la exclusión de responsabilidad extracontractual de las empresas de leasing, en su calidad de arrendadores financieros, tiene por sustento jurídico:

- (i) Lo establecido en el segundo párrafo del artículo 6° del Decreto Legislativo N° 299, respecto a que el arrendatario financiero asume la obligación de resarcir los daños a terceros por el uso del bien, excluye a la empresa de leasing (arrendador financiero) de todo tipo de responsabilidad frente a estos últimos.
- (ii) Lo dispuesto por el artículo 1677° del Código Civil, respecto a que el contrato de arrendamiento financiero se rige por su propia norma especial, trae como consecuencia que en todo caso en que se determine y/o establezca una relación jurídica derivada de un contrato de arrendamiento financiero, la misma debería ceñirse únicamente a lo previsto en su norma especial²³.

1.3 INVESTIGACIONES

1.3.1 *Investigaciones nacionales*

²³ **Arrendamiento financiero**

Artículo 1677.– El contrato de arrendamiento financiero se rige por su legislación especial y, supletoriamente, por el presente título y los artículos 1419 a 1425, en cuanto sean aplicables.

i. VALVERDE INFANTE (2008), Lima, Perú, MARCO JURÍDICO DEL CONTRATO DE ARRENDAMIENTO FINANCIERO EN EL PERÚ (trabajo de investigación para optar el grado académico de Maestro en Derecho Civil y Comercial – Universidad Nacional Mayor de San Marcos): La autora resalta en su investigación que del análisis del contrato de arrendamiento financiero se determina que en su ejecución, surgen diversos problemas que no encuentran fácil solución, debido a la deficiente normatividad del mismo, además de que existe contradicción en la regulación legislativa actual inclusive respecto a lo que es el punto de partida de la ejecución del contrato de arrendamiento financiero, que es, la calidad de título ejecutivo de dicho contrato. A lo que también suma su análisis sobre los aspectos registrales que han variado con la entrada en vigencia de la Ley de la Garantía Mobiliaria y su Reglamento.

Finalmente, concluye que en los dispositivos legales vigentes no se ha establecido sanción de nulidad al contrato de arrendamiento financiero que no se haya celebrado bajo escritura pública, pese a requerir una formalidad *ad probationem*.

ii. DÁVILA GABRIEL (2016), Cajamarca, Perú, CREACIÓN DE UN RÉGIMEN ESPECIAL PARA LA RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL EN

ACTIVIDADES DE RIESGO (trabajo de investigación para optar el grado académico de Maestro en Ciencias con mención en Derecho – Universidad Nacional de Cajamarca): El autor resalta que los avances tecnológicos en nuestra sociedad no solo han propiciado innovación en diferentes aspectos de nuestro día a día, sino que también han generado potenciales riesgos a los bienes jurídicos de las personas, los mismos que de ser afectados, deben ser resarcidos (punto con el que la presente investigación coincide). En vista de esto, el exponente ha identificado que el régimen de responsabilidad por actividades riesgosas surge como una respuesta jurídica a los riesgos creados por los avances tecnológicos, cuyo factor de atribución es estrictamente objetivo, por lo cual ha considerado que resultaría adecuado implementar un régimen especial o sistema de tratamiento exclusivo para la determinación de responsabilidad extracontractual en actividades de riesgo.

Con dicho fin, el autor ha elaborado una propuesta de incorporación de un nuevo precepto normativo en el Código Civil vigente que regule de forma específica lo respectivo a la responsabilidad extracontractual en actividades de riesgo, con el objetivo de dotar de eficacia a la función preventiva de la responsabilidad civil y del principio de íntegra reparación de daños patrimoniales y extrapatrimoniales derivados de actividades riesgosas.

iii. CHAPARRO QUISPE (2017), Lima, Perú, ARRENDAMIENTO FINANCIERO Y LA RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL DE LOS BANCOS (trabajo de investigación para optar el grado académico de Maestro en Derecho Bancario y Financiero – PUCP): La autora resalta la necesidad de demostrar que a pesar de contar con una legislación especial que regula el arrendamiento financiero, resulta contradictoria la posición adoptada en la jurisprudencia, en la que se evidenciaría que no se vendría aplicando la ley especial, situación con la que pretende demostrar que es necesaria la modificación tanto de las normas civiles como de las normas que regulan el transporte y tránsito terrestre, para lograr establecer de manera adecuada la responsabilidad de los bancos.

Del desarrollo de su investigación, ha llegado a colegir que la Corte Suprema considera responsable al Banco haciendo que este asuma el costo de un daño ocasionado con un bien objeto de leasing, circunstancia que generará el encarecimiento del arrendamiento financiero, siendo preciso una modificación en nuestra normativa civil y en la Ley de Tránsito para exonerar de todo tipo de responsabilidad al Banco, cuando este asume la posición de arrendador.

iv. LANDERAS CANTUARIAS (2017), Lima, Perú, RESPONSABILIDAD DEL ARRENDADOR FINANCIERO POR ACCIDENTES VEHICULARES: APORTES PARA

UNA ADECUADA REGULACIÓN EN EL PERÚ (trabajo de investigación para optar el grado académico de Maestro en Derecho Empresarial – Universidad de Lima): En el presente trabajo de investigación se ha remarcado con mayor énfasis –a diferencia del trabajo de investigación de Chaparro Quispe– la contraposición entre la Ley de Arrendamiento Financiero y la Ley General de Tránsito y Transporte Terrestre, así como también ha expresado la existencia de una –mínima– inclinación por parte del órgano judicial sobre su postura jurídica al venir aplicando –mayoritariamente– la norma de tránsito en lugar de la ley de leasing en este tipo de casos, debido a que el espíritu de esta última norma no está destinado a regular los supuestos de responsabilidad civil, sino a regular el contrato como tal y los derechos y obligaciones entre las partes.

Consecuentemente, luego de sustentar sus argumentos, la autora ha llegado a la conclusión de que, en virtud del principio de especialidad, debe primar lo previsto en el Decreto Legislativo N° 299 por encima de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y del Código Civil, debido a que el vehículo involucrado sería objeto de un contrato de arrendamiento financiero.

1.3.2 *Investigaciones internacionales*

i. **LÓPEZ GARCÍA DE LA SERRANA (2008), Navarra, España, EL LUCRO CESANTE EN LOS ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN Y SU INCIDENCIA EN EL SEGURO (trabajo de investigación para la obtención del grado de Doctor en Derecho - Universidad de Granada):** El autor de la tesis doctoral determina el problema central de su investigación en el hecho de que en el sistema jurídico español no existe un sistema de cuantificación de daños (patrimoniales y no patrimoniales), por lo que al encontrarse ante un accidente de tránsito, luego de determinar la responsabilidad de quien causó la afectación, no hay uniformidad para la cuantificación del resarcimiento, lo que ha creado disparidad al momento de fijarse la indemnización.

Ante esta falta de regulación jurídica, el autor ha propuesto un sistema de valorización de daños que permita fijar equitativamente las indemnizaciones a quienes sufran daños similares en un accidente de tránsito, para lo cual también resalta la necesidad de fijar parámetros de cobertura de los seguros respectivos.

ii. **TEJADA RODRÍGUEZ (2010), Barcelona, España, LA RESPONSABILIDAD CIVIL EN LOS ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN VEHICULAR, CON ESPECIAL REFERENCIA A LA LEGISLACIÓN SALVADOREÑA Y EL DERECHO COMPARADO (trabajo de investigación para la obtención del grado de Doctor en Derecho**

- **Universitat Autònoma de Barcelona**): En la presente tesis doctoral, el autor ha resaltado la falta de una norma que regule el sistema de la responsabilidad civil que surja a partir del acaecimiento de un accidente de tránsito en el ordenamiento jurídico salvadoreño, para ello ha comparado los sistemas legislativos de países latinoamericanos y del sistema legal español. Si bien en la presente investigación resalta el hecho de la obligación de contar con un seguro obligatorio y uno voluntario, así como de la responsabilidad del Estado sobre el mantenimiento de las vías y señalética respectiva, no se inclina específicamente por ninguna de las teorías sobre la responsabilidad extracontractual derivada de accidentes de tránsito.

Así, si bien el principal problema detallado es la ausencia legislativa de este supuesto en El Salvador, el autor resalta que el hecho de contar con un seguro obligatorio ha dado buenos resultados en las legislaciones estudiadas, a efectos de contar con la posibilidad de introducir ello en la legislación salvadoreña conforme a su realidad y necesidad.

iii. **ISERN SALVAT (2012), Cataluña, España, LA SUBROGACIÓN DEL ASEGURADOR EN EL SEGURO DE TRASPORTE TERRESTRE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA (trabajo de investigación para la obtención del grado de Doctor en Derecho - Universitat Rovira i Virgili)**: La autora de la presente tesis

doctoral ha buscado orientar su estudio hacia la determinación de la legitimación de la entidad aseguradora en los seguros de transporte de mercancía por carretera para ejercitar la acción de responsabilidad contra el causante de un siniestro que aquélla ha asegurado, ello, en virtud de la legislación española sobre seguros de daños, en el que se reconoce el derecho de subrogación del asegurador en los derechos y acciones del asegurado frente al tercero responsable del daño. Así, en su investigación ha encontrado contraposiciones normativas y confusión para la efectivización de seguros, con lo que la determinación de la responsabilidad civil del tercero se ha visto comprometida y caótica, a pesar de que la legislación española cuenta con la Ley del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías, adaptada a los convenios internacionales en esta materia, aporta una serie de importantes modificaciones, entre ellas, se establece el régimen jurídico de la responsabilidad del porteador, así como, al plazo de prescripción señalado para las acciones derivadas del contrato de transporte.

Es así que, la exponente ha llegado a la conclusión –similar al caso peruano– de que dada la confusión existente entre los seguros de porteador y de mercancías, resulta complicado determinar sobre quién debe recaer la responsabilidad por los daños causados en un accidente de tránsito de transporte de mercancías, circunstancia que ha visto evidenciada del análisis

de los múltiples pronunciamientos contradictorios de los tribunales españoles, proponiendo que se adopte el criterio expuesto por un sector doctrinal con la finalidad de aportar seguridad jurídica.

iv. CAJA MOYA (2015), Las Palmas de Gran Canaria, España, LA MEDIACIÓN Y SU APLICACIÓN EN EL ÁMBITO DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL EN LOS ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN (tesis doctoral - Universidad De Las Palmas De Gran Canaria): La autora destaca que a partir de la modificación en el ordenamiento jurídico español, respecto a la despenalización de las faltas de tráfico, la vía judicial civil española ha sufrido un incremento considerable en la cantidad de casos de responsabilidad extracontractual por accidentes de circulación, para lo cual ha propuesto la aplicación y difusión de la mediación, como método alternativo de resolución para este tipo de controversias, teniendo en cuenta que la ley española considera al conductor del vehículo, al propietario no conductor del vehículo y a la empresa aseguradora como responsables solidarios.

Es así que, la autora ha llegado a la conclusión de que es preciso, que desde las diferentes casas de estudio, así como colegios profesionales, se ofrezca una formación sobre mediación en controversias derivadas de accidentes de circulación, en la que se incluya el estudio de una parte general de

aprendizaje de la mediación, y una parte especial que aplique la mediación a las reclamaciones en accidentes de circulación, con el objetivo de instituir la mediación como la vía más ventajosa para las partes, más aún con la actualización de las normas españolas que han surgido para la resolución de este tipo de casos.

1.4 MARCO CONCEPTUAL

- i. **Accidente de tránsito:** Perjuicio ocasionado a una persona y/o bien material (o varios de estos), en un determinado trayecto de movilización o transporte, debido tanto a la acción riesgosa, negligente o irresponsable del conductor, pasajero y/o peatón, como a fallas mecánicas repentinas, errores de transporte de carga, condiciones ambientales desfavorables y cruce de animales durante el tráfico.

- ii. **Arrendador:** Es toda persona, natural o jurídica, que es propietaria de un bien (mueble o inmueble) y que lo da en alquiler, cediendo el derecho de uso (usufructo) del mismo al arrendatario, a cambio del pago mensual consensuado de un monto de dinero, por un determinado periodo de tiempo, luego del cual debe recuperar el bien cedido en arrendamiento.

- iii. **Arrendamiento financiero:** Contrato por medio del cual la empresa de leasing tiene la obligación de adquirir un bien de capital (mueble o inmueble), para luego cederlo en uso a la empresa usuaria que lo escogió; además, la contraprestación que recibe la empresa concedente de la empresa usuaria es el pago de un canon durante todo el plazo del contrato que se haya establecido para la utilización del bien, que coincide, generalmente, con la utilidad que le brinda a la empresa usuaria; así pues, finalizado el contrato, se devolverá el bien, se realizará un nuevo contrato o se puede hacer utilización de la opción de compra sobre la base del precio de un valor residual previamente pactado (Leyva, 2003, p. 743–789).
- iv. **Arrendatario:** En su sentido más amplio, viene a ser aquella persona que, en un contrato de arrendamiento adquiere el derecho de uso del bien a cambio de pagar una contraprestación periódicamente, estando obligado a devolver el bien a su propietario al terminar el plazo del arriendo.
- v. **Banco:** Empresa dedicada a operaciones y servicios de carácter financiero, que recibe dinero del público, en forma de depósitos u otra modalidad, y utiliza ese dinero, junto con su propio capital y el de otras fuentes, para conceder créditos (préstamos o descuentos de documentos) y realizar

inversiones por cuenta propia. Se caracteriza por la creación secundaria de dinero a través de sus operaciones crediticias.

vi. **Código de Tránsito:** Conjunto de preceptos legales promulgado en 1981 para regular el tránsito y transporte terrestre en el territorio nacional, derogado a la entrada en vigencia de la Ley N° 27181, en el cual se establecía la responsabilidad del titular del vehículo en los casos en que se ocasionara daños a terceros.

vii. **Contrato:** Acto jurídico bilateral o convención que crea obligaciones, en la que se atribuye a la voluntad de los contratantes un poder soberano para engendrarlas, que es a la vez fuente de las obligaciones contractuales y medida de dichas obligaciones, así, el querer o la intención de las partes domina la formación, génesis o nacimiento del contrato y también sus efectos o consecuencias (López Santa María, 2010, p. 3).

viii. **Daños:** La Sala Civil Transitoria de la Corte Suprema de la República ha precisado en la Casación N° 1762-2013-Lima que: *"El daño alude a un menoscabo o detrimento del interés jurídicamente tutelado de los particulares que se desenvuelven sobre la base de los principios*

*orientadores de una convivencia pacífica conteniendo éste además la siguiente tipología: **El daño emergente**, aquél que genera el egreso de un bien del patrimonio de la víctima; **el lucro cesante**, identificado como aquello que la víctima deja de percibir por efecto del daño en determinado bien es decir que por efectos del daño no ha ingresado cierto bien a su patrimonio; **el daño moral**, constituido por la lesión a los sentimientos de la víctima y que le produce un gran dolor, aflicción o sufrimiento afectando evidentemente en el daño moral la esfera subjetiva e íntima de la persona inclusive su honor y reputación; en cuanto a proyecciones de aquélla hacia la sociedad si es que con tales aflicciones se la desprestigia públicamente; **el daño a la persona**, conocido como daño a la libertad o al proyecto de vida es aquél que recae sobre la persona del sujeto lo que le impide realizar su actividad habitual, que es la que efectuaba para proveerse de los bienes indispensables para su sustento así como también en la que estaban plasmadas las metas que le permitirían su realización personal comprendiéndose asimismo dentro de este daño la lesión a la integridad física y psicológica del afectado". (El resaltado y el subrayado son nuestros).*

- ix. **Indemnización:** Suma de dinero destinada a reparar un daño o perjuicio, en el que debe incluirse el daño emergente, lucro cesante y daño moral.

- x. **Ley de Arrendamiento Financiero:** Norma jurídica que define el concepto de contrato de arrendamiento financiero y regula lo pertinente a su celebración y ejecución.

- xi. **Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre:** Dispositivo legal que establece los lineamientos generales económicos, organizacionales y reglamentarios del transporte y tránsito terrestre y rige en todo el territorio de la República.

- xii. **Responsabilidad civil extracontractual:** Aquella que deriva de una relación jurídica entre particulares que no se encuentran previamente unidas por vínculo contractual alguno en la que se producen daños en los derechos personales o patrimoniales de un tercero y que, como consecuencia de ello, se genera el deber de indemnizar los mismos. Como institución jurídica tiene por objeto establecer los criterios, presupuestos y a su vez límites que justifiquen que una determinada persona cargue con la obligación de indemnizar los daños que hubiera causado a terceros (Reglero, 2002, p. 47).

xiii. Seguro todo riesgo: Es una operación en virtud de la cual, una parte (el asegurado) se hace acreedor, mediante el pago de una remuneración (la prima), de una prestación que habrá de satisfacerle la otra parte (el asegurador) en caso de que se produzca un siniestro, es decir, su propósito seguro es compensar un daño eventual, por cualquier causa que lo genere, prevista en el contrato que suscriban asegurado y asegurador (póliza de seguro).

1.5 MARCO LEGAL

La regulación del contrato de arrendamiento financiero y la responsabilidad extracontractual en casos de accidentes de tránsito se sustenta en las siguientes normas:

i. Decreto Legislativo N° 299, Ley de Arrendamiento Financiero

Este dispositivo legal define y regula los aspectos generales y los efectos de los contratos de arrendamiento financiero, su naturaleza, forma de celebración y sus características.

ii. Decreto Supremo N° 559-84-EF, Reglamento de la Ley de Arrendamiento Financiero

Esta norma contiene el reglamento de la Ley de Arrendamiento Financiero, que sistematiza otras regulaciones complementarias para la aplicación y la ejecución del contrato de arrendamiento financiero.

iii. Código Civil de 1984 (Arrendamiento Financiero)

Este conjunto normativo contiene disposiciones generales aplicables en lo que respecta a la regulación del contrato de arrendamiento financiero (leasing), conforme se cita a continuación:

Arrendamiento financiero

Artículo 1677°: “El contrato de arrendamiento financiero se rige por su legislación especial y supletoriamente por el presente título y los artículos 1419° a 1425°, en cuanto sean aplicables”.

Ello implica que el contrato de arrendamiento financiero se rige por una normativa específica no comprendida dentro de este compendio jurídico y, en caso de vacío o deficiencia normativa, debe remitirse a lo establecido en el Código Civil, principalmente como puede apreciarse, respecto de la ejecución o no de la opción de compra al finalizar el plazo fijado para el desarrollo del contrato.

iv. Código Civil de 1984 (Responsabilidad Extracontractual)

Este articulado contiene disposiciones generales aplicables para la determinación de la responsabilidad extracontractual imputada tanto por culpa como por actividad riesgosa, así como los alcances del daño producido al perjudicado y lo que debe abarcar la indemnización, conforme se detalla en los siguientes artículos:

Indemnización por daño moroso y culposo

Artículo 1969°: “Aquel que por dolo o culpa causa un daño a otro está obligado a indemnizarlo. El descargo por falta de dolo o culpa corresponde a su autor”.

Responsabilidad por riesgo

Artículo 1970°: “Aquel que mediante un bien riesgoso o peligroso, o por el ejercicio de una actividad riesgosa o peligrosa, causa un daño a otro, está obligado a repararlo”.

La Sección Sexta del Código Civil de 1984 contiene la normativa correspondiente a toda aquella conducta que desencadene una responsabilidad extracontractual (aquella generada en ausencia de un contrato ni vinculación entre las partes), incluso por la calidad del agente o

la titularidad de este sobre el bien que haya ocasionado el daño que se esté en obligación de indemnizar.

v. Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre

Artículo 29°: De la responsabilidad civil

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

De esta forma es posible advertir que el objetivo de esta ley es regular la forma y las consecuencias de quienes se desplazan y/o trasladan bienes o personas por las vías terrestres, así como los requisitos y las posibles consecuencias de inobservar las reglas establecidas; y, en ese extremo, se ocupa de determinar el tipo de responsabilidad que recae sobre el agente que ocasione un accidente de tránsito, sea por culpa o sea por el mismo desarrollo de la actividad –considerada peligrosa o riesgosa–, llegándose a establecer la identidad de quiénes deben responder por los daños y perjuicios ocasionados en un accidente de tránsito.

CAPÍTULO II

EL PROBLEMA, OBJETIVOS, HIPÓTESIS Y VARIABLES

2.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

2.1.1 *Descripción de la realidad problemática*

A raíz del incremento de la actividad económica del país, las relaciones comerciales se han ido diversificando para operar conforme a sus intereses, por lo que una alternativa de crédito y financiamiento que surgió fue el contrato de arrendamiento financiero, mediante el que el usuario (cliente) contrata con una entidad bancaria, financiera o empresa de leasing para que esta le ceda en uso el bien requerido (previamente adquirido por el banco-arrendador) a cambio del pago periódico de una contraprestación por un

plazo acordado, con la alternativa de comprar el bien al finalizar el contrato a un precio residual.

Frente a esta nueva forma de contratación, surgió la necesidad de regularla y fijar los parámetros necesarios para su realización, es así que surge la Ley de Arrendamiento Financiero (Decreto Legislativo N° 299), en el cual se establece que, de ocasionarse daños a un tercero, quien debe responder es el arrendatario del bien, trasladándosele la responsabilidad civil, penal y administrativa que surja de la incidencia, mas no el banco o empresa de leasing, pese a su calidad de propietario del bien. Esta última condición colisiona directamente con lo establecido en la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre (Ley N° 27181), en la que se ha determinado que la responsabilidad de quien ocasiona un accidente de tránsito es de tipo objetiva y, por tanto, también debe responder el titular del vehículo.

Así pues, el contrato de leasing o arrendamiento financiero, a pesar de la frecuencia con la que es celebrado, continúa siendo considerado un contrato moderno y atípico y, por ende, su regulación aún es insuficiente y contiene ciertos vacíos normativos y/o confusiones y contradicciones terminológicas que pueden acarrear enfrentamiento jerárquico en la aplicación legislativa.

Consecuentemente, hasta la fecha sigue existiendo una incertidumbre jurídica en cuanto a la determinación de responsabilidad del titular del bien por daños causados a terceros, advirtiéndose posturas enfrentadas en el órgano judicial y la completa inamovilidad de las normas que confluyen en este conflicto, olvidando por completo que esta situación ataca la seguridad jurídica que la sociedad necesita ante los futuros conflictos que surjan respecto a esta materia y, finalmente, no se ha determinado cuál de los dos dispositivos legales enfrentados es el idóneo para regular la responsabilidad en casos de accidentes de tránsito y si esta puede ser negociada o trasladada sin vulnerar los derechos de terceros afectados.

2.1.2 *Antecedentes teóricos*

A. Leasing o contrato de arrendamiento financiero

Tomando lo expresado por Ross (1973) se tiene que un sector de la doctrina ha cuestionado la novedad del significado del *leasing*, pues a su entender la particularidad de este contrato radica sencillamente en el perfeccionamiento y la sofisticación que lo han venido acompañando en su evolución. En ese entendido, posturas y teorías coexisten en gran número, de las cuales citaremos las más resaltantes, recogidas por Obiol (2016), así tenemos que las más respaldadas por la doctrina y la legislación comparada son: (i) la que pretende explicar la esencia del contrato de arrendamiento financiero,

conocida como la teoría del alquiler-venta, pues establece que el arrendamiento financiero y el arrendamiento tienen un punto en común que es la puesta a disposición de los bienes para su uso y disfrute; sin embargo, sus finalidades son distintas; y, (ii) la teoría de la compraventa, por su proximidad o semejanza con el contrato de compraventa con reserva de propiedad, ya que existe un financiamiento y al culminar el plazo de pago es cuando recién se efectúa el traslado de dominio del bien.

Por otra parte, entre las teorías y posturas que cuentan con un sector doctrinario minoritario que las sostienen se encuentran principalmente aquellas que consideran que el contrato de arrendamiento financiero vendría a ser equiparado a un contrato de depósito, mutuo y/o mandato, las mismas que dejan de lado el aporte financiero de la operación realizada.

Finalmente, otro sector de la doctrina, mucho más reducido incluso, enfoca el arrendamiento financiero como una mezcla o sucesión de varias operaciones consecutivas, mixtas y/o complejas, mientras que otros juristas prefieren resaltar su finalidad comercial.

B. Responsabilidad civil extracontractual derivada de accidentes de tránsito

De modo genérico, el término responsabilidad hace referencia a la obligación o al mandato de hacerse cargo de nuestros actos, en el entendido de que se trata de un compromiso erigido sobre las reglas de convivencia humana y no solo en el ámbito jurídico de asumir las consecuencias del obrar propio o de otro, bajo ciertas premisas.

En palabras de López Avendaño (2019) la teoría de la responsabilidad civil intenta dar respuesta a una necesidad social transformada en un interés de relevancia jurídica, el cual consiste en tutelar o proteger la situación de la persona afectada por un daño, otorgando una respuesta al quebranto mediante su reparación. Remarca también que si bien esta figura jurídica usualmente se clasifica en responsabilidad contractual (derivada de obligaciones) y responsabilidad extracontractual (orientada al derecho de daños), lo cierto es que esta vertiente tiene un solo origen común y presenta elementos imprescindibles como la conducta lesiva, el daño, el nexo de causalidad y el criterio de imputación (p. 40).

Debemos recordar que inicialmente, se atribuía una función exclusivamente sancionadora a las conductas antijurídicas, dañosas y culpables, esto en tanto se trataba desde un aspecto tradicionalista basado en la conducta del agente; no obstante, el rápido avance industrial, tecnológico y científico ha

modificado estas bases, pues ahora la responsabilidad va más allá de significar un castigo para el autor del hecho, sino que implica una especie de crédito de indemnización.

En ese sentido, cabe remarcar que en nuestro país se adopta la subdivisión entre responsabilidad contractual y extracontractual, en las que se considera como factores de atribución a la culpa y a los riesgos en sus diversas variantes (riesgo creado, riesgo adicional, etc.)

2.1.3 *Definición del problema*

A. Problema general

¿En qué medida la regulación del contrato de arrendamiento financiero incide en la determinación de la responsabilidad extracontractual de los bancos en los accidentes de tránsito en el Perú en el año 2019?

B. Problemas específicos

1. ¿En qué medida la titularidad de la empresa de leasing sobre el bien incide en el resarcimiento económico por daños causados?

2. ¿En qué medida la administración temporal del bien por parte del cliente incide en la compensación del daño causado antes que la sanción penal del autor?

3. ¿En qué medida la cesión en uso del bien incide en la determinación de la forma de resarcir?
4. ¿De qué manera la transferencia del dominio del bien incide en la determinación del nexo causal del autor del daño?
5. ¿De qué manera la opción de compra como medio de excepción incide en el establecimiento de la indemnización por daños con vinculación causal con el acto dañoso y no con terceros?
6. ¿De qué manera la voluntariedad de la inscripción registral del contrato incide en el reconocimiento del acto humano ocurrido accidentalmente?

2.2 FINALIDAD Y OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

2.2.1 *Finalidad*

Demostrar la vulneración a los justiciables ocasionada por la incertidumbre jurídica que existe para determinar la responsabilidad extracontractual de los bancos, como titulares de los bienes, en los accidentes de tránsito, debido a la colisión directa entre lo previsto en la Ley de Arrendamiento Financiero y la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.

2.2.2 *Objetivo general y específicos*

A. Objetivo general

Establecer si la regulación del contrato de arrendamiento financiero incide en la determinación de la responsabilidad extracontractual de los bancos en los accidentes de tránsito en el Perú en el año 2019.

B. Objetivos específicos

1. Establecer si la titularidad de la empresa de leasing sobre el bien incide en el resarcimiento económico por daños causados.
2. Establecer si la administración temporal del bien por parte del cliente incide en la compensación del daño causado antes que la sanción penal del autor.
3. Establecer si la cesión en uso del bien incide en la determinación de la forma de resarcir.
4. Demostrar si la transferencia del dominio del bien incide en la determinación del nexo causal del autor del daño.
5. Demostrar si la opción de compra como medio de excepción incide en el establecimiento de la indemnización por daños con vinculación causal con el acto dañoso y no con terceros.
6. Demostrar si la voluntariedad de la inscripción registral del contrato incide en el reconocimiento del acto humano ocurrido accidentalmente.

2.2.3 *Delimitación del estudio*

A. Delimitación temporal

El estudio se realizó de abril a agosto de 2020.

B. Delimitación espacial

La investigación se desarrolló en el Banco Internacional del Perú SAA - Interbank.

C. Delimitación social:

La población en estudio está conformada por ciento ochenta (180) abogados que laboraron en el Banco Internacional del Perú SAA - Interbank durante el año 2019, de los cuales se seleccionó a cuarenta (40) abogados del área de leasing y negocios globales mediante muestreo no probabilístico intencionado.

2.2.4 *Justificación e importancia del estudio*

A. Justificación

La presente investigación tiene como objetivo demostrar el grado de afectación causado a los justiciables con la inseguridad jurídica para la determinación de la responsabilidad extracontractual de los bancos en los casos de daños causados a terceros por accidentes de tránsito, cuando el vehículo es objeto de un contrato de arrendamiento financiero, lo que a su

vez permitirá identificar la viabilidad de una modificación y/o adecuación normativa.

B. Importancia

A través de la presente investigación se pretende realizar un análisis para resolver la antinomia existente entre la Ley de Arrendamiento Financiero y la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, así como también se pretende elaborar una propuesta de modificación de las normas en conflicto con la que se finalizaría la incertidumbre jurídica vigente por tanto tiempo en nuestra legislación.

2.3 HIPÓTESIS Y VARIABLES

2.3.1 *Supuestos teóricos*

Respecto a la determinación de la responsabilidad extracontractual derivada de accidentes de tránsito, en las que el vehículo sea objeto de un contrato de arrendamiento financiero, a lo largo de esta investigación, se ha mencionado las posturas divididas en los órganos judiciales. En tal sentido, se comparte el criterio expuesto por la Sala Civil Transitoria de la Corte Suprema de Justicia de la República ha expuesto en la Casación N° 2388–2003–Lima, en cuanto expone que *la responsabilidad de la arrendataria en el contrato de leasing de los daños que pudiera causar el bien objeto del mismo, tal norma está*

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

Lo expuesto se sustenta en el hecho de que el ordenamiento jurídico implica un conjunto de normas vigentes vistas en su ordenación formal y en su unidad de sentido, es decir, supone la existencia de un conjunto de conexiones entre diferentes proposiciones jurídicas que constituyen una exigencia lógico-natural, sometiéndose cada una sistémicamente por otras.

Consecuentemente, esta normatividad sistémica se rige bajo el criterio de la unidad, ya que se encuentra constituida sobre la base de un escalonamiento jerárquico, tanto en su producción como en su aplicación, por ende, establece la presencia de una relación de armonía entre todas las normas que lo conforman. Lo opuesto a esta armonía es la antinomia o conflicto normativo, es decir, la acreditación de situaciones en las que dos o más normas que tienen similar objeto prescriben soluciones incompatibles entre sí, de forma

tal que el cumplimiento o aplicación de una de ellas implica la violación de la otra, ya que la aplicación simultánea de ambas normas resulta imposible, es decir, se trata de la existencia de dos normas que simultáneamente plantean consecuencias jurídicas distintas para un mismo hecho, suceso o acontecimiento (EXP. N.º 0047-2004-AI/TC LIMA).

Esta colisión ocurre entre el Decreto Legislativo N° 299 y la Ley N° 27181, respecto a la determinación de la responsabilidad extracontractual del propietario del bien, por lo que, para proponer la solución a este conflicto, debe aplicarse lo previsto por el Tribunal Constitucional para la resolución de antinomias.

Es así que, en el presente caso, no resulta aplicable el criterio de jerarquía, puesto que ambas normas tienen rango de Ley, siendo el más adecuado el criterio de competencia. En ese orden de ideas, las normas de competencia son aquellas que de formas variables establecen “el ámbito de materia” sobre el que puede ejercerse una competencia normativa y que, en consecuencia, estipulan la validez de los actos normativos y, ulteriormente, la de las disposiciones o normas creadas por ellos²⁴.

²⁴ BETEGÓN, J., GASCÓN, M., DE PÁRAMO, J. R., PRIETO, L. *Lecciones de Teoría del Derecho*, Ob. Cit., p. 234 (Citado en el EXP. N.º 0047-2004-AI/TC LIMA).

Consecuentemente, se concluye que en el caso propuesto el conflicto se ciñe a un ámbito de accidentes de tránsito, por lo que la norma competente para regular y sancionar lo pertinente vendría a ser la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, ya que en esta se prevé los aspectos necesarios para que los vehículos de transporte y tránsito terrestre circulen en el territorio nacional, los requisitos de los conductores, seguros obligatorios, entre otros y, por ende, es en esta norma sobre la que debería recaer la propuesta de modificación normativa respecto a la determinación de la responsabilidad en los casos de accidentes de tránsito, mientras que el Decreto Legislativo N° 299 únicamente debería contener la regulación específica respecto a las condiciones, celebración y ejecución del contrato de arrendamiento financiero.

2.3.2 *Hipótesis principal y específicas*

A. Hipótesis general

La regulación del contrato de arrendamiento financiero incide significativamente en la determinación de la responsabilidad extracontractual de los bancos en los accidentes de tránsito en el Perú en el año 2019.

B. Hipótesis específicas

1. La titularidad de la empresa de leasing sobre el bien incide en el resarcimiento económico por daños causados.
2. La administración temporal del bien por parte del cliente incide en la compensación del daño causado antes que la sanción penal del autor.
3. La cesión en uso del bien incide en la determinación de la forma de resarcir.
4. La transferencia del dominio del bien incide en la determinación del nexo causal del autor del daño.
5. La opción de compra como medio de excepción incide en el establecimiento de la indemnización por daños con vinculación causal con el acto dañoso y no con terceros.
6. La voluntariedad de la inscripción registral del contrato incide en el reconocimiento del acto humano ocurrido accidentalmente.

2.3.3 Variables e indicadores

VARIABLES	VARIABLE INDEPENDIENTE: La regulación del contrato de arrendamiento financiero	VARIABLE DEPENDIENTE: La determinación de la responsabilidad extracontractual de los bancos en accidentes de tránsito en el Perú en el año 2019
INDICADORES	La titularidad de la empresa de leasing sobre el bien	Resarcimiento económico por daños causados
	La administración temporal del bien por parte del cliente	Compensación del daño causado antes que la sanción penal del autor
	La cesión en uso del bien	Determinación de la forma de resarcir

	La transferencia del dominio del bien	Determinación del nexo causal del autor del daño
	La opción de compra como medio de excepción	Establecimiento de la indemnización por daños con vinculación causal con el acto dañoso y no con terceros
	La voluntariedad de la inscripción registral del contrato	Reconocimiento del acto humano ocurrido accidentalmente

CAPÍTULO III

MÉTODO, TÉCNICA E INSTRUMENTO

3.1 POBLACIÓN Y MUESTRA

3.1.1 *Población*

La población en estudio estuvo conformada por ciento ochenta (180) abogados que laboraron en el Banco Internacional del Perú SAA – Interbank durante el año 2019.

3.1.2 *Muestra*

Para la muestra se seleccionó a cuarenta (40) abogados que laboraron en el área de leasing y negocios globales del Banco Internacional del Perú SAA – Interbank durante el año 2019, mediante muestreo no probabilístico intencionado.

3.2 DISEÑO UTILIZADO EN EL ESTUDIO

3.2.1 *Diseño*

El diseño es **EX POST FACTO**, porque no se va a cambiar la realidad y se pretende el análisis de después del hecho, este tipo de investigación se caracteriza por no modificar la situación que es objeto de análisis.

3.2.2 *Tipo*

El tipo de investigación es **EXPLICATIVO**, porque busca explicar la forma a través de la que la regulación del contrato de arrendamiento financiero influye en la determinación de la responsabilidad extracontractual de los bancos en los accidentes de tránsito en el Perú.

3.2.3 *Nivel*

Será **APLICADO** porque se utilizarán instrumentos para recoger información y probar las hipótesis.

3.3 TÉCNICA E INSTRUMENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS

3.3.1 *Técnica*

La técnica utilizada en el presente estudio fue **la encuesta**.

3.3.2 *Instrumento*

Como instrumento de recolección de la información se utilizó **el cuestionario** a través de preguntas cerradas con alternativas politómicas y elección de respuesta única.

3.4 PROCESAMIENTO DE DATOS

Para el procesamiento de los datos recopilados en la encuesta se utilizó el programa estadístico SPSS 22 para la aplicación de la prueba no paramétrica de Chi-Cuadrado, ya que se trata de variables cualitativas de escala nominal, con un nivel de confiabilidad de 95%.

CAPÍTULO IV

PRESENTACIÓN, ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

4.1 PRESENTACIÓN DE RESULTADOS

TABLA N° 1

La titularidad de la empresa de leasing sobre el bien determina su responsabilidad solidaria con el causante directo del daño

	Frecuencia	Porcentaje
Sí	26	65.0
Posiblemente	6	15.0
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	4	10.0
No	4	10.0
Total	40	100.0

GRÁFICO N° 1

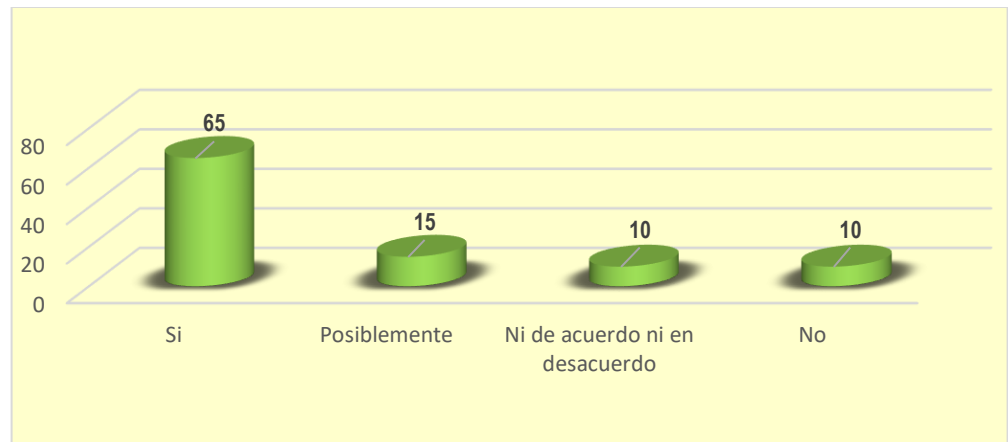


Gráfico 1. La titularidad de la empresa de leasing sobre el bien determina su responsabilidad solidaria con el causante directo del daño

INTERPRETACIÓN

Al revisar la información que se muestra en la Tabla 1 y en el Gráfico 1, encontramos que el 65 % de abogados del área de leasing y negocios globales del Banco Internacional del Perú SAA – Interbank afirmó que la titularidad de la empresa de leasing sobre el bien determina su responsabilidad solidaria con el causante directo del daño, mientras que el 15 % de los abogados encuestados comparte en algún punto lo expresado por el grupo anterior. Asimismo, el 10 % de los participantes no compartió ninguno de los puntos de vista expresados por los grupos encuestados y, finalmente, el 10 % restante manifestó no estar de acuerdo, cubriendo así el total de la muestra (100 %).

Al respecto, cabe precisar que la información comentada en líneas anteriores, permitió evidenciar que la mayoría de los encuestados destacó que debido a la condición de titular de un bien con el que se ha causado un daño, la empresa de leasing debe responder solidariamente con el causante directo del daño.

TABLA N° 2

La administración temporal del bien por parte del cliente implica la transferencia de su titularidad

	Frecuencia	Porcentaje
Sí	20	50.0
Posiblemente	9	22.5
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	10	25.0
No	1	2.5
Total	40	100.0

GRÁFICO N° 2

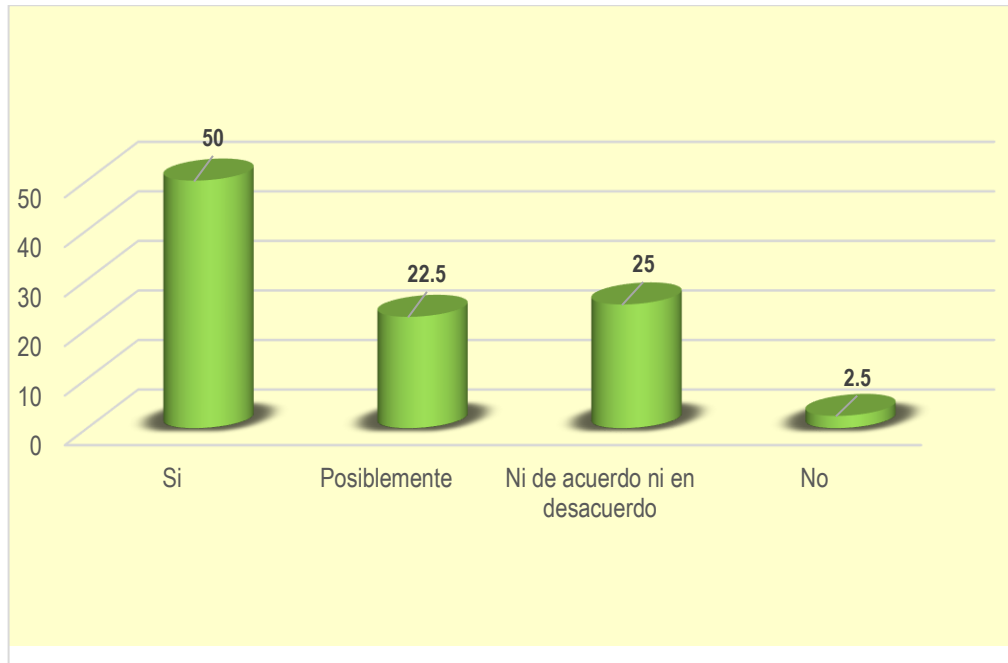


Gráfico 2. La administración temporal del bien por parte del cliente implica la transferencia de su titularidad

INTERPRETACIÓN

Al revisar la información que se muestra en la Tabla 2 y en el Gráfico 2, encontramos que el 50 % de abogados del área de leasing y negocios globales del Banco Internacional del Perú SAA - Interbank afirmó que la administración temporal del bien por parte del cliente implica la transferencia de su titularidad, mientras que el 22.5 % de los abogados encuestados comparte en algún punto lo expresado por el grupo anterior. Asimismo, el 25 % de los participantes no compartió ninguno de los puntos de vista expresados por los grupos encuestados y, finalmente, el 2.5 % restante manifestó no estar de acuerdo, cubriendo así el total de la muestra (100 %).

Al respecto, cabe precisar que la información comentada en líneas anteriores, permitió evidenciar que la mitad de los abogados encuestados considera que, para el caso de los bienes objeto de contratos de leasing, la cesión de la administración de los mismos hacia los clientes, implica una transferencia de su titularidad debido a que el cliente (poseedor) asume la responsabilidad de su mantenimiento, uso y disfrute.

TABLA N° 3

La cesión en uso del bien permite negociar la responsabilidad
extracontractual en caso de accidentes de tránsito

	Frecuencia	Porcentaje
Sí	12	30.0
Posiblemente	19	47.5
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	2	5.0
No	7	17.5
Total	40	100.0

GRÁFICO N° 3

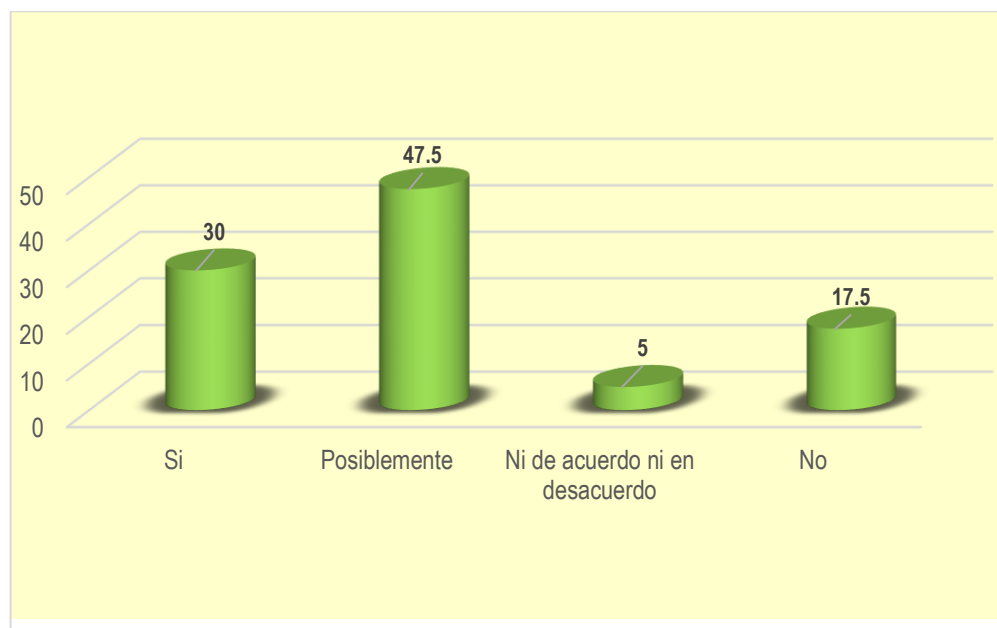


Gráfico 3. La cesión en uso del bien permite negociar la responsabilidad extracontractual en caso de accidentes de tránsito

INTERPRETACIÓN

Al revisar la información que se muestra en la Tabla 3 y en el Gráfico 3, encontramos que el 30 % de abogados del área de leasing y negocios globales del Banco Internacional del Perú SAA - Interbank afirmó que la cesión en uso del bien permite negociar la responsabilidad extracontractual en caso de accidentes de tránsito, mientras que el 47.5 % de los abogados encuestados comparte en algún punto lo expresado por el grupo anterior. Asimismo, el 5 % de los participantes no compartió ninguno de los puntos de vista expresados por los grupos encuestados y, finalmente, el 17.5 % restante manifestó no estar de acuerdo, cubriendo así el total de la muestra (100 %).

Analizando los resultados mostrados previamente, se tiene que un porcentaje significativo de los abogados participantes en la encuesta considera que la cesión en uso del bien permite la negociación de la responsabilidad extracontractual en caso de accidentes de tránsito, debido a lo previsto en la norma que regula el contrato de leasing.

TABLA N° 4

La transferencia del dominio del bien implica la transferencia de la responsabilidad extracontractual

	Frecuencia	Porcentaje
Sí	20	50.0
Posiblemente	13	32.5
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	5	12.5
No	2	5.0
Total	40	100.0

GRÁFICO N° 4

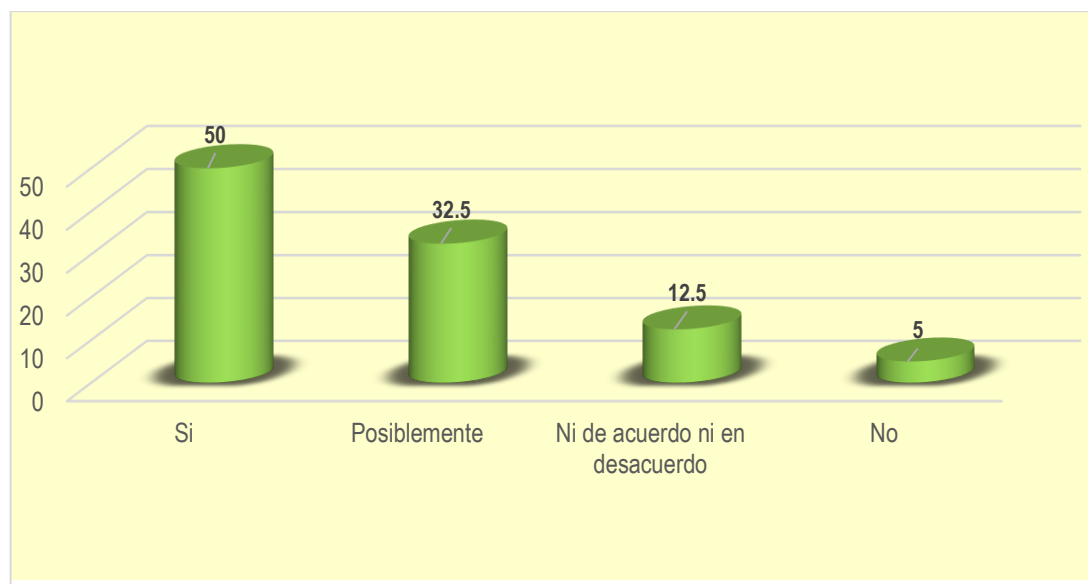


Gráfico 4. La transferencia del dominio del bien implica la transferencia de la responsabilidad extracontractual

INTERPRETACIÓN

Al revisar la información que se muestra en la Tabla 4 y en el Gráfico 4, encontramos que el 50 % de abogados del área de leasing y negocios globales del Banco Internacional del Perú SAA - Interbank afirmó que la transferencia del dominio del bien implica la transferencia de la responsabilidad extracontractual, mientras que el 32.5 % de los abogados encuestados comparte en algún punto lo expresado por el grupo anterior. Asimismo, el 12.5 % de los participantes no compartió ninguno de los puntos de vista expresados por los grupos encuestados y, finalmente, el 5 % restante manifestó no estar de acuerdo, cubriendo así el total de la muestra (100 %).

De la información evidenciada, es notable la cantidad porcentual de encuestados que afirma que la transferencia del dominio del bien implica la transferencia de la responsabilidad extracontractual, en vista de que, en efecto, al efectuarse un cambio en la titularidad sobre el bien, consecuentemente hay un cambio en todo aquello que implica sus alcances, como la responsabilidad por daños causados a terceros.

TABLA N° 5

La opción de compra en un contrato de arrendamiento financiero como medio de excepción de la responsabilidad por daños frente a terceros

	Frecuencia	Porcentaje
Sí	31	77.5
Posiblemente	3	7.5
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	5	12.5
No	1	2.5
Total	40	100.0

GRÁFICO N° 5

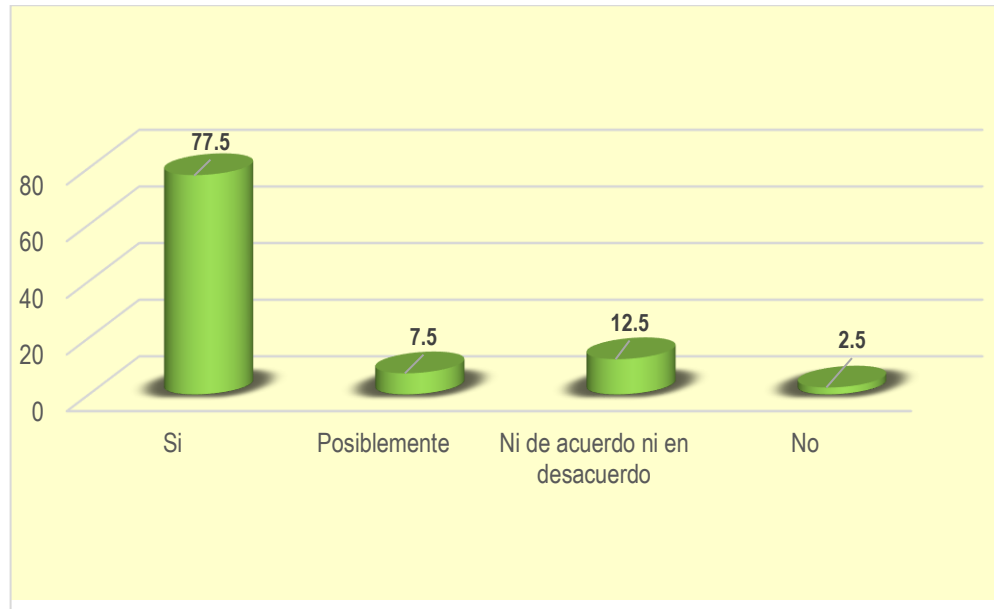


Gráfico 5. La opción de compra en un contrato de arrendamiento financiero como medio de excepción de la responsabilidad por daños frente a terceros

INTERPRETACIÓN

Al revisar la información que se muestra en la Tabla 5 y en el Gráfico 5, encontramos que el 77.5 % de abogados del área de leasing y negocios globales del Banco Internacional del Perú SAA – Interbank afirmó que la opción de compra en un contrato de arrendamiento financiero como medio de excepción de la responsabilidad por daños frente a terceros, mientras que el 7.5 % de los abogados encuestados comparte en algún punto lo expresado por el grupo anterior. Asimismo, el 12.5 % de los participantes no compartió ninguno de los puntos de vista expresados por los grupos encuestados y, finalmente, el 2.5 % restante manifestó no estar de acuerdo, cubriendo así el total de la muestra (100 %).

Sobre lo recopilado, cabe precisar que la respuesta obtenida del 77.5 % de los abogados participantes en la encuesta se relaciona directamente con los resultados mostrados en la tabla y en el gráfico anterior, toda vez que, al generarse una expectativa de transferencia del dominio del bien, se considera una posibilidad de transferencia de la responsabilidad extracontractual.

TABLA N° 6

La voluntariedad de la inscripción registral del contrato influye en la determinación de la responsabilidad objetiva del titular del bien en caso de accidentes de tránsito

	Frecuencia	Porcentaje
Sí	21	52.5
Posiblemente	15	37.5
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	0	0.0
No	4	10.0
Total	40	100.0

GRÁFICO N° 6

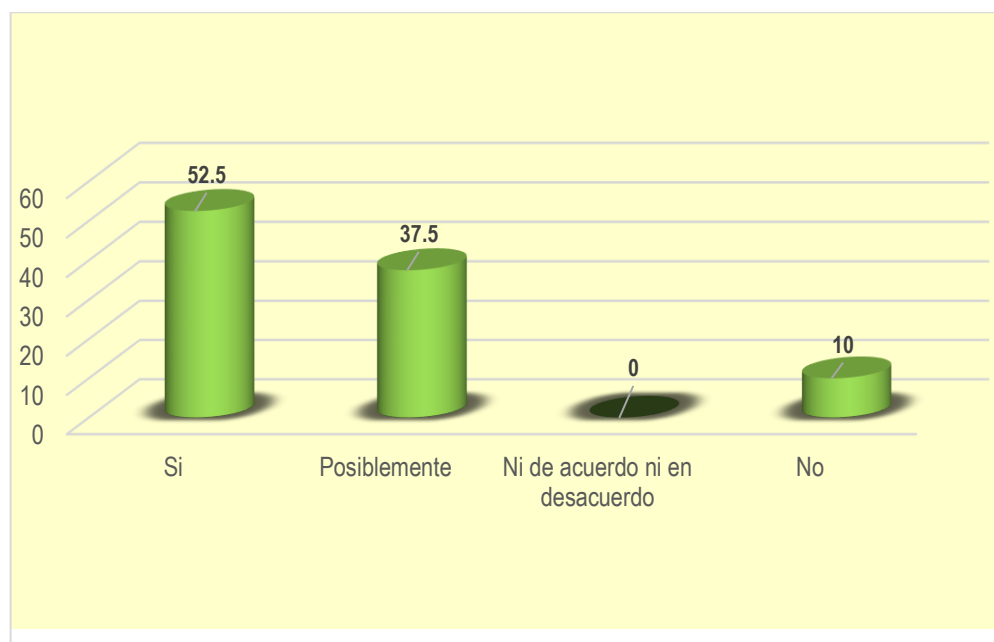


Gráfico 6. La voluntariedad de la inscripción registral del contrato influye en la determinación de la responsabilidad objetiva del titular del bien en caso de accidentes de tránsito

INTERPRETACIÓN

Al revisar la información que se muestra en la Tabla 6 y en el Gráfico 6, encontramos que el 52.5 % de abogados del área de leasing y negocios globales del Banco Internacional del Perú SAA - Interbank afirmó que la voluntariedad de la inscripción registral del contrato influye en la determinación de la responsabilidad objetiva del titular del bien en caso de accidentes de tránsito, mientras que el 37.5 % de los abogados encuestados comparte en algún punto lo expresado por el grupo anterior. Por el contrario, el 10 % restante manifestó no estar de acuerdo, cubriendo así el total de la muestra (100 %).

Con respecto a la información obtenida, se tiene que un alto porcentaje de los abogados encuestados considera que la voluntariedad de la inscripción registral del contrato influye en la determinación de la responsabilidad objetiva del titular del bien en caso de accidentes de tránsito, en vista de que esta forma permite accionar únicamente contra el causante del daño, quien resulta ajeno de vínculo a la empresa leasing como titular del bien, con lo que se buscaría la exclusión de todo tipo de responsabilidad de esta última.

TABLA N° 7

La regulación del contrato de arrendamiento financiero atenta contra el significado y los alcances de la responsabilidad extracontractual prevista en el Código Civil

	Frecuencia	Porcentaje
Sí	23	57.5
Posiblemente	11	27.5
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	5	12.5
No	1	2.5
Total	40	100.0

GRÁFICO N° 7

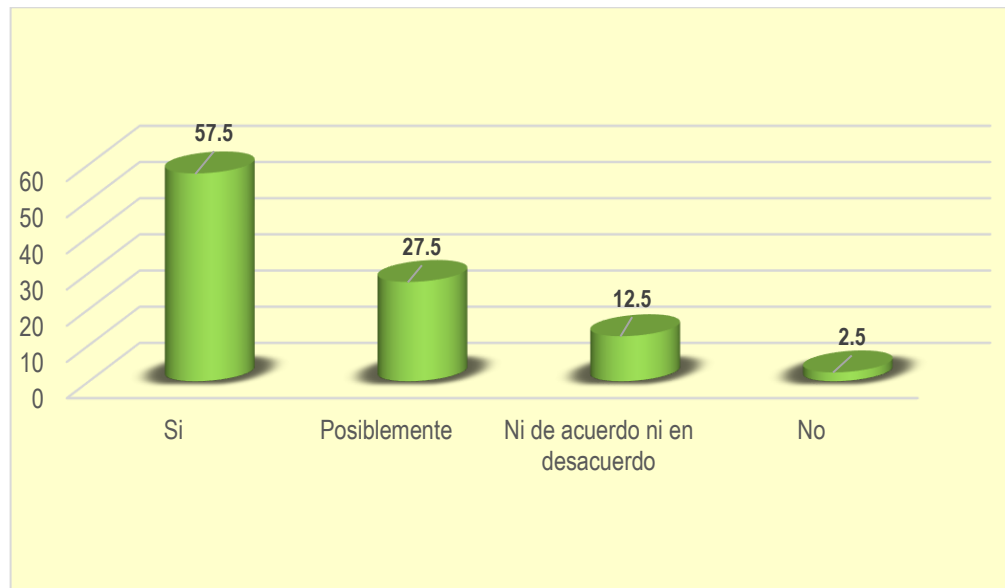


Gráfico 7. La regulación del contrato de arrendamiento financiero atenta contra el significado y los alcances de la responsabilidad extracontractual prevista en el Código Civil

INTERPRETACIÓN

Al revisar la información que se muestra en la Tabla 7 y en el Gráfico 7, encontramos que el 57.5 % de abogados del área de leasing y negocios globales del Banco Internacional del Perú SAA - Interbank afirmó que la regulación del contrato de arrendamiento financiero atenta contra el significado y los alcances de la responsabilidad extracontractual prevista en el Código Civil, mientras que el 27.5 % de los abogados encuestados comparte en algún punto lo expresado por el grupo anterior. Asimismo, el 12.5 % de los participantes no compartió ninguno de los puntos de vista expresados por los grupos encuestados y, finalmente, el 2.5 % restante manifestó no estar de acuerdo, cubriendo así el total de la muestra (100 %).

De lo obtenido, se aprecia significativamente que la mayoría de los participantes en la encuesta considera que lo previsto en la vigente norma que regula el contrato de arrendamiento financiero, respecto a la implicancia de una posible negociación de la responsabilidad extracontractual, atenta contra su significado y alcances establecidos en el Código Civil.

TABLA N° 8

El resarcimiento económico por daños causados debe ser asumido por el titular del bien solidariamente con el agente causante

	Frecuencia	Porcentaje
Sí	29	72.5
Posiblemente	5	12.5
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	3	7.5
No	3	7.5
Total	40	100.0

GRÁFICO N° 8

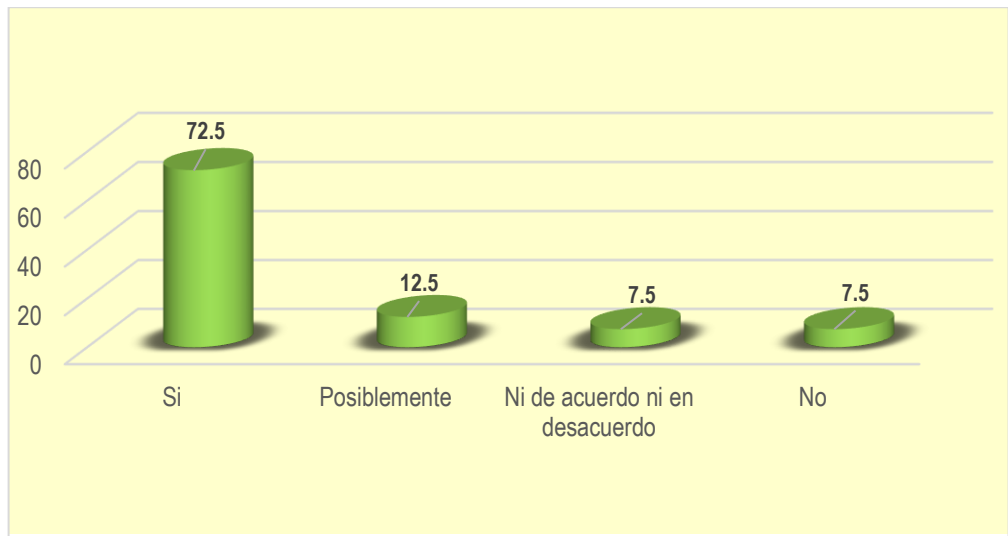


Gráfico 8. El resarcimiento económico por daños causados debe ser asumido por el titular del bien solidariamente con el agente causante

INTERPRETACIÓN

Al revisar la información que se muestra en la Tabla 8 y en el Gráfico 8, encontramos que el 72.5 % de abogados del área de leasing y negocios globales del Banco Internacional del Perú SAA - Interbank afirmó que el resarcimiento económico por daños causados debe ser asumido por el titular del bien solidariamente con el agente causante, mientras que el 12.5 % de los abogados encuestados comparte en algún punto lo expresado por el grupo anterior. Asimismo, el 7.5 % de los participantes no compartió ninguno de los puntos de vista expresados por los grupos encuestados y, finalmente, el 7.5 % restante manifestó no estar de acuerdo, cubriendo así el total de la muestra (100 %).

Al respecto, cabe señalar que la mayoría de los encuestados reconoció la existencia de una responsabilidad solidaria entre el titular del bien y el agente causante del daño, independientemente de la relación y/o tipo de vínculo existente entre ambos, conforme está establecido en el Código Civil.

TABLA N° 9

Prevalece la compensación del daño causado antes que la sanción penal del autor

	Frecuencia	Porcentaje
Sí	18	45.0
Posiblemente	15	37.5
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	2	5.0
No	5	12.5
Total	40	100.0

GRÁFICO N° 9

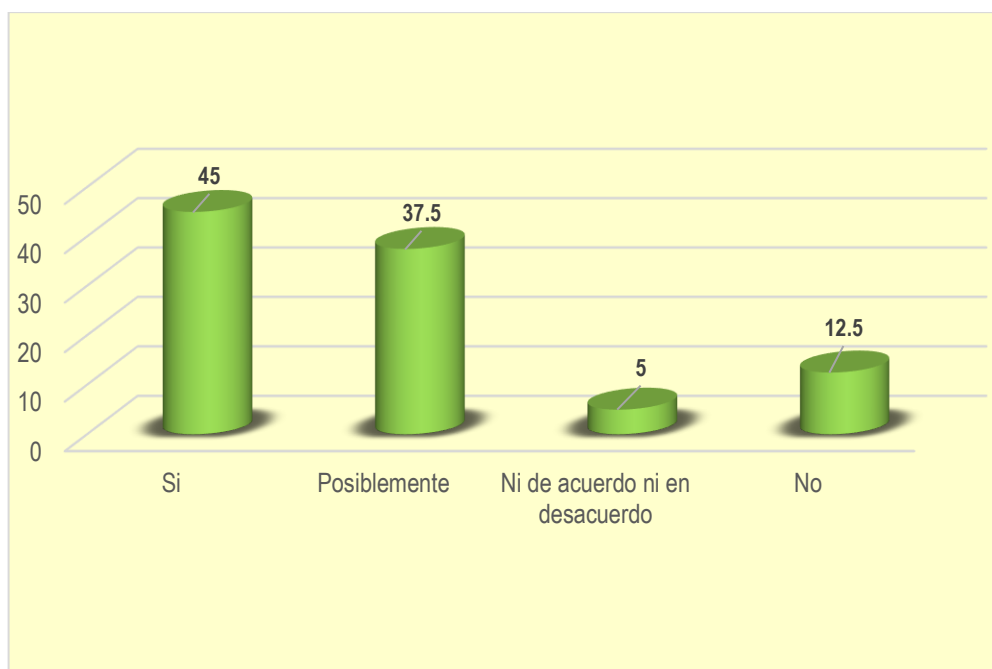


Gráfico 9. Prevalece la compensación del daño causado antes que la sanción penal del autor

INTERPRETACIÓN

Al revisar la información que se muestra en la Tabla 9 y en el Gráfico 9, encontramos que el 45 % de abogados del área de leasing y negocios globales del Banco Internacional del Perú SAA - Interbank afirmó que prevalece la compensación del daño causado antes que la sanción penal del autor, mientras que el 37.5 % de los abogados encuestados comparte en algún punto lo expresado por el grupo anterior. Asimismo, el 5 % de los participantes no compartió ninguno de los puntos de vista expresados por los grupos encuestados y, finalmente, el 12.5 % restante manifestó no estar de acuerdo, cubriendo así el total de la muestra (100 %).

En este punto es posible apreciar que un alto porcentaje de abogados encuestados es de la opinión que debe prevalecer la compensación del daño causado antes que la sanción penal del autor, debido a que –más allá de que el hecho pueda o no constituir un ilícito– los responsables directos, así como los titulares del bien, están obligados por ley a responder por los daños causados a terceros, considerando que dependiendo de la gravedad del daño ocasionado, existen métodos simplificados para el resarcimiento del daño paralelos al proceso indemnizatorio.

TABLA N° 10

En la determinación de la forma de resarcir se debe identificar al titular del bien y al causante del hecho dañoso

	Frecuencia	Porcentaje
Sí	21	52.5
Posiblemente	8	20.0
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	10	25.0
No	1	2.5
Total	40	100.0

GRÁFICO N° 10

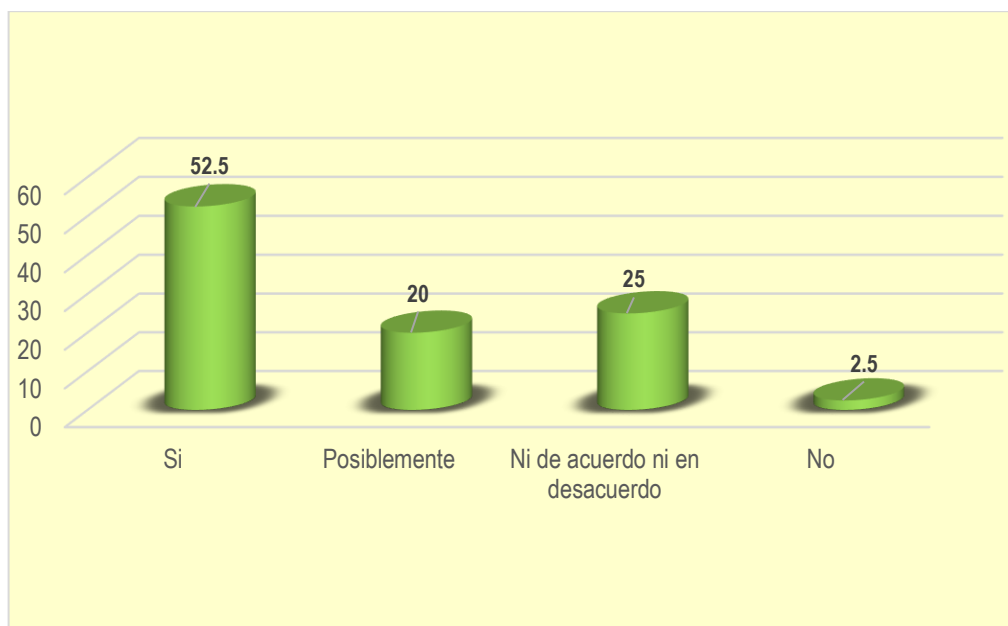


Gráfico 10. En la determinación de la forma de resarcir se debe identificar al titular del bien y al causante del hecho dañoso

INTERPRETACIÓN

Al revisar la información que se muestra en la Tabla 10 y en el Gráfico 10, encontramos que el 52.5 % de abogados del área de leasing y negocios globales del Banco Internacional del Perú SAA - Interbank afirmó que la determinación de la forma de resarcir se debe identificar al titular del bien y al causante del hecho dañoso, mientras que el 20 % de los abogados encuestados comparte en algún punto lo expresado por el grupo anterior. Asimismo, el 25 % de los participantes no compartió ninguno de los puntos de vista expresados por los grupos encuestados y, finalmente, el 2.5 % restante manifestó no estar de acuerdo, cubriendo así el total de la muestra (100 %).

Con respecto a la información contenida en la tabla y en el gráfico que anteceden, se tiene que la mayoría de los abogados que participaron en la encuesta afirmó que en la determinación de la forma de resarcir se debe identificar al titular del bien y al causante del hecho dañoso, debido a que la diligencia en el uso del bien recae sobre este último en su condición de poseedor del bien y ejecutor directo de la acción dañosa, independientemente de su intencionalidad.

TABLA N° 11

La determinación del nexos causal del autor del daño implica que se le exonere de su responsabilidad

	Frecuencia	Porcentaje
Sí	18	45.0
Posiblemente	15	37.5
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	5	12.5
No	2	5.0
Total	40	100.0

GRÁFICO N° 11

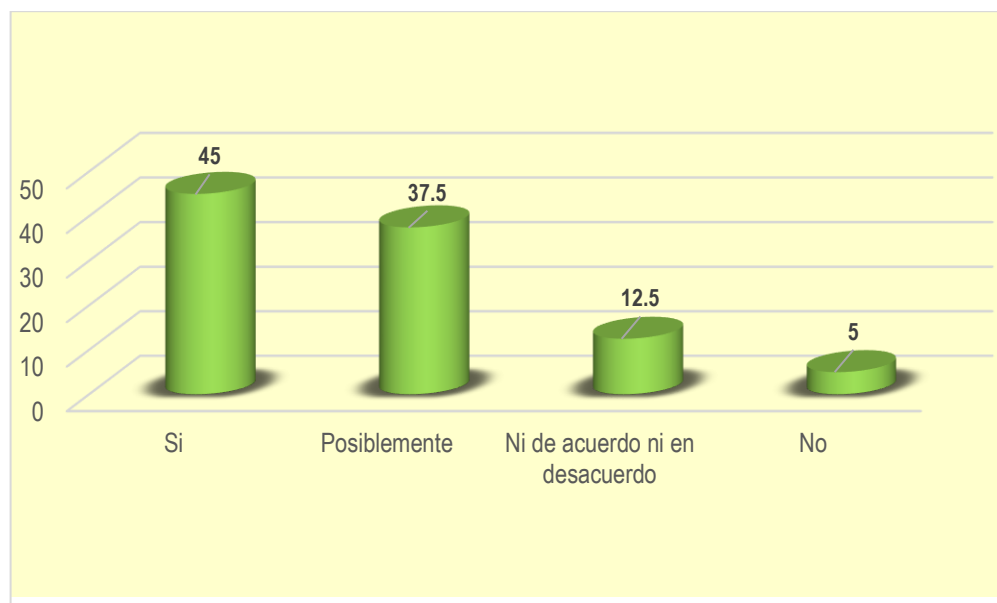


Gráfico 11. La determinación del nexos causal del autor del daño implica que se le exonere de su responsabilidad

INTERPRETACIÓN

Al revisar la información que se muestra en la Tabla 11 y en el Gráfico 11, encontramos que el 45 % de abogados del área de leasing y negocios globales del Banco Internacional del Perú SAA - Interbank afirmó que la determinación del nexo causal del autor del daño implica que se le exonere de su responsabilidad, mientras que el 37.5 % de los abogados encuestados comparte en algún punto lo expresado por el grupo anterior. Asimismo, el 12.5 % de los participantes no compartió ninguno de los puntos de vista expresados por los grupos encuestados y, finalmente, el 5 % restante manifestó no estar de acuerdo, cubriendo así el total de la muestra (100 %).

Analizando los datos obtenidos, se tiene que la mayoría de los participantes en la encuesta ha manifestado estar de acuerdo con que la determinación del nexo causal del autor del daño implica que se le exonere de su responsabilidad, considerando que el daño causado debe ser consecuencia de la conducta antijurídica del autor para que se configure el supuesto de la responsabilidad civil extracontractual.

TABLA N° 12

El establecimiento de la indemnización por daños con vinculación causal con el acto dañoso y no con terceros implica la determinación del grado de responsabilidad del autor del daño y del titular del bien

	Frecuencia	Porcentaje
Sí	21	52.5
Posiblemente	12	30.0
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	6	15.0
No	1	2.5
Total	40	100.0

GRÁFICO N° 12

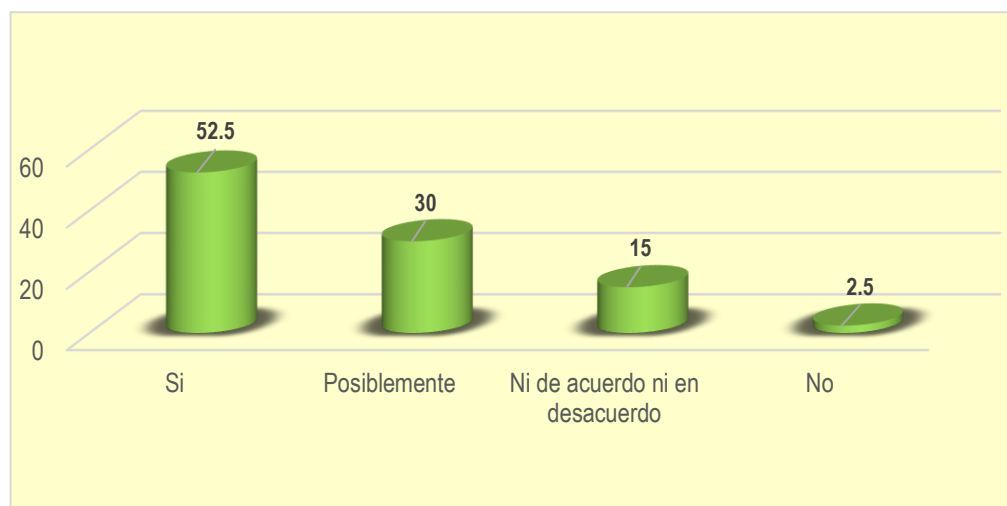


Gráfico 12. El establecimiento de la indemnización por daños con vinculación causal con el acto dañoso y no con terceros implica la determinación del grado de responsabilidad del autor del daño y del titular del bien

INTERPRETACIÓN

Al revisar la información que se muestra en la Tabla 12 y en el Gráfico 12, encontramos que el 52.5 % de abogados del área de leasing y negocios globales del Banco Internacional del Perú SAA – Interbank afirmó que el establecimiento de la indemnización por daños con vinculación causal con el acto dañoso y no con terceros implica la determinación del grado de responsabilidad del autor del daño y del titular del bien, mientras que, el 30 % de los abogados encuestados comparte en algún punto lo expresado por el grupo anterior. Asimismo, el 15 % de los participantes no compartió ninguno de los puntos de vista expresados por los grupos encuestados y, finalmente, el 2.5 % restante manifestó no estar de acuerdo, cubriendo así el total de la muestra (100 %).

Con respecto a la información contenida en la tabla y en el gráfico que anteceden, se tiene que la mayoría de los abogados que participaron en la encuesta afirmó que el establecimiento de la indemnización por daños con vinculación causal con el acto dañoso y no con terceros implica la determinación del grado de responsabilidad del autor, debido a que la diligencia en el uso del bien recae sobre este último en su condición de poseedor del bien.

TABLA N° 13

El reconocimiento del acto humano ocurrido accidentalmente influye en la exoneración de la responsabilidad extracontractual del titular del bien

	Frecuencia	Porcentaje
Sí	16	40.0
Posiblemente	18	45.0
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	3	7.5
No	3	7.5
Total	40	100.0

GRÁFICO N° 13

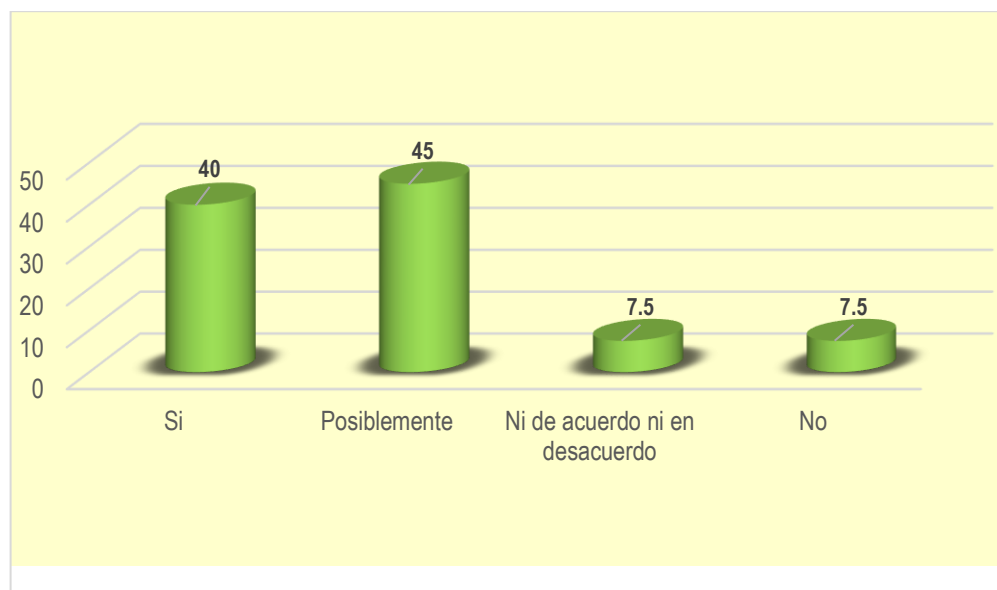


Gráfico 13. El reconocimiento del acto humano ocurrido accidentalmente influye en la exoneración de la responsabilidad extracontractual del titular del bien

INTERPRETACIÓN

Al revisar la información que se muestra en la Tabla 13 y en el Gráfico 13, encontramos que el 40 % de abogados del área de leasing y negocios globales del Banco Internacional del Perú SAA - Interbank afirmó que el reconocimiento del acto humano ocurrido accidentalmente influye en la exoneración de la responsabilidad extracontractual del titular del bien, mientras que el 45 % de los abogados encuestados comparte en algún punto lo expresado por el grupo anterior. Asimismo, el 7.5 % de los participantes no compartió ninguno de los puntos de vista expresados por los grupos encuestados y, finalmente, el 7.5 % restante manifestó no estar de acuerdo, cubriendo así el total de la muestra (100 %).

Al respecto, cabe remarcar que más de la mitad de los participantes de la encuesta consideraron que el reconocimiento del acto humano ocurrido accidentalmente influye en la exoneración de la responsabilidad extracontractual del titular del bien, teniendo en cuenta que esta disposición del autor directo del daño facilita la indemnización del daño causado a través de mecanismos alternativos de resolución de conflictos.

TABLA N° 14

La determinación de la responsabilidad extracontractual de los bancos en los accidentes de tránsito en el Perú debe ceñirse a lo previsto en la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre

	Frecuencia	Porcentaje
Sí	18	45.0
Posiblemente	17	42.5
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	5	12.5
No	0	0.0
Total	40	100.0

GRÁFICO N° 14

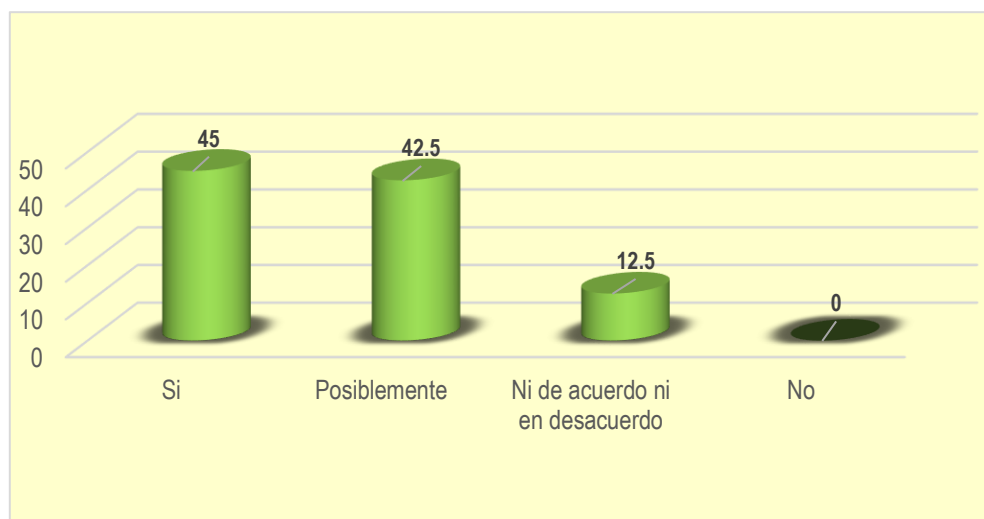


Gráfico 14. La determinación de la responsabilidad extracontractual de los bancos en los accidentes de tránsito en el Perú debe ceñirse a lo previsto en la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre

INTERPRETACIÓN

Al revisar la información que se muestra en la Tabla 14 y en el Gráfico 14, encontramos que el 45 % de abogados del área de leasing y negocios globales del Banco Internacional del Perú SAA – Interbank afirmó que la determinación de la responsabilidad extracontractual de los bancos en los accidentes de tránsito en el Perú debe ceñirse a lo previsto en la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre, mientras que el 42.5 % de los abogados encuestados comparte en algún punto lo expresado por el grupo anterior. Por el contrario, el 12.5 % de los participantes no compartió ninguno de los puntos de vista expresados por los grupos encuestados, cubriendo así el total de la muestra (100 %).

En este punto, se evidencia con claridad que la información recopilada muestra que casi la totalidad de los abogados encuestados afirmó que la determinación de la responsabilidad extracontractual de los bancos en los accidentes de tránsito en el Perú debe ceñirse a lo previsto en la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre, basados en el hecho de que en el caso concreto nos encontramos en un ámbito de accidente de tránsito, mas no en una situación evaluativa de relaciones comerciales o mercantiles entre el causante del daño y el titular del bien.

4.2 CONTRASTACIÓN DE HIPÓTESIS

La prueba de hipótesis adecuada por la naturaleza de las variables, medidos nominalmente, fue la prueba Chi-Cuadrado corregida por Yates, debido que más del 20 % de las celdas que contienen las frecuencias esperadas de las tablas de doble entrada son menores a cinco (5), que obliga a la combinación de celdas adyacentes para finalmente obtener una tabla 2x2.

Donde:

$$\chi^2 = \frac{(|ad - bc| - n/2)^2 n}{(a+b)(c+d)(a+c)(b+d)}$$

a= Celda primera columna, primera fila

b= Celda segunda columna, primera fila

c= Celda primera columna, segunda fila

d= Celda segunda columna, segunda fila

La prueba χ^2 sigue una distribución aproximada de Chi-cuadrado con (2-1) (2-1) = 1 grados de libertad y un nivel de significancia de 0.05. Se rechaza la hipótesis nula (H_0) si el valor calculado de χ^2 es mayor o igual a 3.8416 o la probabilidad de p-value < α .

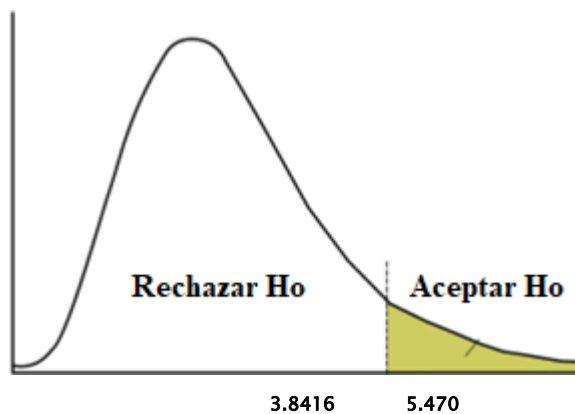
Hipótesis 1:

H_0 : La titularidad de la empresa de leasing sobre el bien no incide en el resarcimiento económico por daños causados.

H_1 : La titularidad de la empresa de leasing sobre el bien incide en el resarcimiento económico por daños causados.

Existe titularidad de la empresa de leasing sobre el bien	Existe resarcimiento económico por daños causados				Total
	Si	Posiblemente	Ni de acuerdo, ni en desacuerdo	No	
Si	18	5	3	0	26
Posiblemente	6	0	0	0	6
Ni de acuerdo, ni en desacuerdo	4	0	0	0	4
No	1	0	0	3	4
Total	29	5	3	3	40

El valor de $\chi^2 = 5.470$ es mayor que 3.8416 y $p\text{-value} = .019 < \alpha = .05$; en consecuencia, se rechaza la H_0 . Es decir, la titularidad de la empresa de leasing sobre el bien incide en el resarcimiento económico por daños causados.



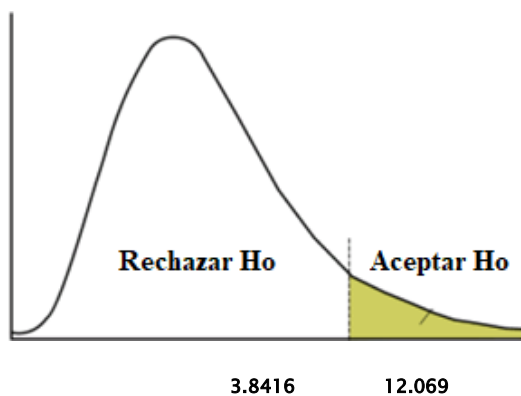
Hipótesis 2:

H₀: La administración temporal del bien por parte del cliente no incide en la compensación del daño causado antes que la sanción penal del autor.

H₁: La administración temporal del bien por parte del cliente incide en la compensación del daño causado antes que la sanción penal del autor.

Existe administración temporal del bien por parte del cliente	Existe compensación del daño causado antes que la sanción penal del autor				Total
	Si	Posiblemente	Ni de acuerdo, ni en desacuerdo	No	
Si	12	8	0	0	20
Posiblemente	3	4	2	0	9
Ni de acuerdo, ni en desacuerdo	3	3	0	4	10
No	0	0	0	1	1
Total	18	15	2	5	40

El valor de $\chi^2 = 12.069$ es mayor que 3.8416 y p-value = .001 < $\alpha = .05$; en consecuencia, se rechaza la H₀. Es decir, la administración temporal del bien por parte del cliente incide en la compensación del daño causado antes que la sanción penal del autor.



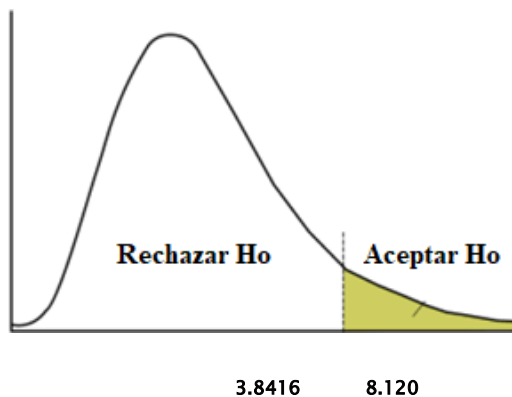
Hipótesis 3:

H_0 : La cesión en uso del bien no incide en la determinación de la forma de resarcir.

H_1 : La cesión en uso del bien incide en la determinación de la forma de resarcir.

Existe cesión en uso del bien	Existe determinación de la forma de resarcir				Total
	Si	Posiblemente	Ni de acuerdo, ni en desacuerdo	No	
Si	8	2	1	1	12
Posiblemente	13	3	3	0	19
Ni de acuerdo, ni en desacuerdo	0	1	1	0	2
No	0	2	5	0	7
Total	21	8	10	1	40

El valor de $\chi^2 = 8.120$ es mayor que 3.8416 y $p\text{-value} = .004 < \alpha = .05$; en consecuencia, se rechaza la H_0 . Es decir, la cesión en uso del bien incide en la determinación de la forma de resarcir.



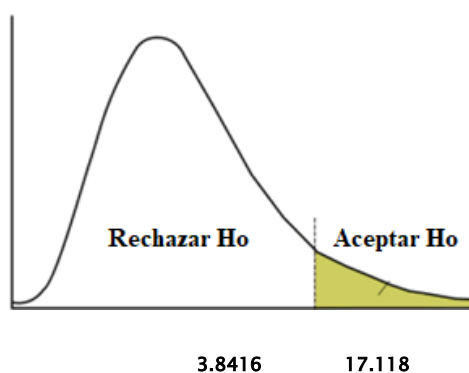
Hipótesis 4:

H_0 : La transferencia del dominio del bien no incide en la determinación del nexo causal del autor del daño.

H_1 : La transferencia del dominio del bien incide en la determinación del nexo causal del autor del daño.

Existe transferencia del dominio del bien	Existe determinación del nexo causal del autor del daño				Total
	Si	Posiblemente	Ni de acuerdo, ni en desacuerdo	No	
Si	16	3	1	0	20
Posiblemente	0	11	2	0	13
Ni de acuerdo, ni en desacuerdo	2	1	1	1	5
No	0	0	1	1	2
Total	18	15	5	2	40

El valor de $\chi^2 = 17.118$ es mayor que 3.8416 y p-value = $3.512E-05 < \alpha = .05$; en consecuencia, se rechaza la H_0 . Es decir, la transferencia del dominio del bien incide en la determinación del nexo causal del autor del daño.



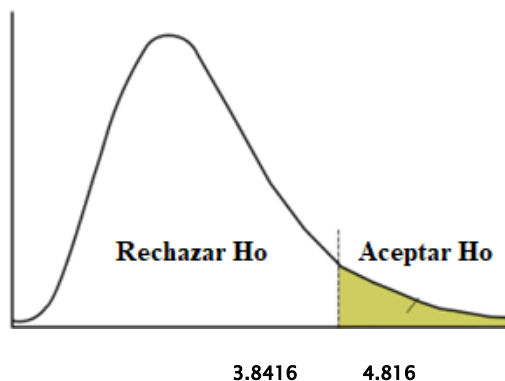
Hipótesis 5:

H_0 : La opción de compra como medio de excepción no incide en el establecimiento de la indemnización por daños con vinculación causal con el acto dañoso y no con terceros.

H_1 : La opción de compra como medio de excepción incide en el establecimiento de la indemnización por daños con vinculación causal con el acto dañoso y no con terceros.

Existe opción de compra como medio de excepción	Establece la indemnización por daños con vinculación causal con el acto dañoso y no con terceros				Total
	Si	Posiblemente	Ni de acuerdo, ni en desacuerdo	No	
Si	20	7	3	1	31
Posiblemente	0	3	0	0	3
Ni de acuerdo, ni en desacuerdo	1	1	3	0	5
No	0	1	0	0	1
Total	21	12	6	1	40

El valor de $\chi^2 = 4.816$ es mayor que 3.8416 y $p\text{-value} = .028 < \alpha = .05$, en consecuencia, se rechaza la H_0 . Es decir, la opción de compra como medio de excepción incide en el establecimiento de la indemnización por daños con vinculación causal con el acto dañoso y no con terceros.



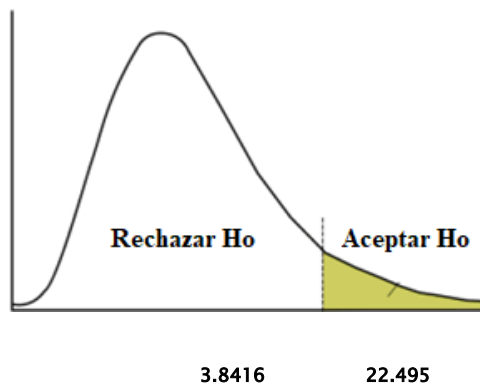
Hipótesis 6:

H_0 : La voluntariedad de la inscripción registral del contrato no incide en el reconocimiento del acto humano ocurrido accidentalmente.

H_1 : La voluntariedad de la inscripción registral del contrato incide en el reconocimiento del acto humano ocurrido accidentalmente.

Existe voluntad de la inscripción registral del contrato	Existe reconocimiento del acto humano ocurrido accidentalmente				Total
	Si	Posiblemente	Ni de acuerdo, ni en desacuerdo	No	
Si	16	4	0	1	21
Posiblemente	0	14	1	0	15
Ni de acuerdo, ni en desacuerdo	0	0	0	0	0
No	0	0	2	2	4
Total	16	18	3	3	40

El valor de $\chi^2 = 22.495$ es mayor que 3.8416 y p-value = $2.107E-06 < \alpha = .05$; en consecuencia, se rechaza la H_0 . Es decir, la voluntariedad de la inscripción registral del contrato incide en el reconocimiento del acto humano ocurrido accidentalmente.



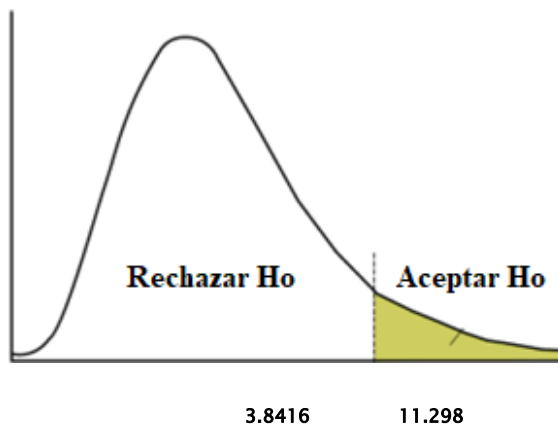
Hipótesis General:

H₀: La regulación del contrato de arrendamiento financiero no incide significativamente en la determinación de la responsabilidad extracontractual de los bancos en los accidentes de tránsito en el Perú en el año 2019.

H₁: La regulación del contrato de arrendamiento financiero incide significativamente en la determinación de la responsabilidad extracontractual de los bancos en los accidentes de tránsito en el Perú en el año 2019.

Existe regulación del contrato de arrendamiento financiero	Existe determinación de la responsabilidad extracontractual de los bancos en los accidentes de tránsito				Total
	Si	Posiblemente	Ni de acuerdo, ni en desacuerdo	No	
Si	15	8	0	0	23
Posiblemente	1	8	2	0	11
Ni de acuerdo, ni en desacuerdo	2	1	2	0	5
No	0	0	1	0	1
Total	18	17	5	0	40

El valor de $\chi^2 = 11.298$ es mayor que 3.8416 y $p\text{-value} = .001 < \alpha = .05$; en consecuencia, se rechaza la H_0 . Es decir, la regulación del contrato de arrendamiento financiero incide significativamente en la determinación de la responsabilidad extracontractual de los bancos en los accidentes de tránsito en el Perú en el año 2019.



4.3 DISCUSIÓN DE RESULTADOS

Bajo la línea de investigación que estamos siguiendo, tenemos que la responsabilidad civil es un mecanismo de tutela resarcitoria que se genera como producto del menoscabo o detrimento de un interés protegido legítimamente; y, en ese contexto, los hechos de tránsito y las consecuencias que estos conllevan (responsabilidad por riesgo, con daños materiales o lesiones a la persona humana) son susceptibles de ser comprendidos por el derecho, entiéndase las leyes correspondientes, para esclarecer

debidamente la existencia o no de la obligación de resarcimiento o la indemnización hacia la víctima.

Recapitulando lo desarrollado en esta investigación, debemos tener en cuenta que la responsabilidad civil referida a los accidentes de tránsito (responsabilidad objetiva derivada de una actividad riesgosa) se encuentra comprendida en el artículo 1970° del Código Civil, debido a que la conducción de un vehículo automotor es considerada una actividad peligrosa, tal como lo ha señalado León Barandiarán (1985):

(...) ante la producción de un daño, no es necesario determinar la culpa o dolo en el causante. Se puede decir que existe una especie de culpa virtual en dicho agente, por el hecho de la utilización de la cosa riesgosa o de la actividad peligrosa. Los cambios en la vida social han llevado a la sociedad a crear este tipo de responsabilidad diferente de la subjetiva (p. 800).

Por otra parte, no debemos perder de vista que en el artículo 29° de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, Ley N° 27181, se ratifica el criterio objetivo como factor de atribución en un hecho de tránsito, en el que expresamente señala que el conductor, el propietario del vehículo y, de ser el caso, el prestador del servicio, son solidariamente responsables por los daños y perjuicios causados, sin hacer distinción entre ellos sobre los

vínculos mercantiles entre ellos y/o relaciones comerciales en el que el objeto sea el bien con el que se ocasionó el daño.

Máxime, cuando ante un accidente o hecho de tránsito, esta norma es la que resulta aplicable debido a que nos encontramos en el ámbito de la responsabilidad extracontractual derivada de los mismos, considerando que con ello se sigue un orden normativo jerarquizado y especializado por la materia en cuestión.

CAPÍTULO V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1 CONCLUSIONES

- 5.1.1 La contrastación de hipótesis permitió establecer que la titularidad de la empresa de leasing sobre el bien incide en el resarcimiento económico por daños causados.
- 5.1.2 Se ha establecido que la administración temporal del bien por parte del cliente incide en la compensación del daño causado antes que la sanción penal del autor.
- 5.1.3 El análisis de los datos ha permitido establecer que la cesión en uso del bien incide en la determinación de la forma de resarcir.
- 5.1.4 El análisis de los datos permitió demostrar que la transferencia del dominio del bien incide en la determinación del nexo causal del autor del daño.
- 5.1.5 Se ha demostrado que la opción de compra como medio de excepción incide en el establecimiento de la indemnización por daños con vinculación causal con el acto dañoso y no con terceros.
- 5.1.6 A través de los datos obtenidos se ha demostrado que la voluntariedad de la inscripción registral del contrato incide en el reconocimiento del acto humano ocurrido accidentalmente.

5.1.7 Finalmente, se ha establecido que la regulación del contrato de arrendamiento financiero incide significativamente en la determinación de la responsabilidad extracontractual de los bancos en los accidentes de tránsito en el Perú en el año 2019.

5.2 RECOMENDACIONES

5.2.1 Ante la manifiesta diversidad de criterios en sede judicial para la resolución de los conflictos en los que el banco o la empresa de leasing intervengan en calidad de titulares del bien con el que se causó daño, se sugiere la realización de un acuerdo plenario y/o sentencia plenaria, en la que se desarrolle el alcance de la norma de tránsito, su especificidad sobre el tema, plantear las posibles excepciones y mantener la esencia de la responsabilidad civil como institución jurídica intransferible y no negociable por contratos entre particulares, con lo cual finalmente se estará siguiendo los principios de predictibilidad y seguridad jurídica.

5.2.2 Se recomienda modificar el artículo 6° del Decreto Legislativo N° 299, que regula el contrato de arrendamiento financiero, a efectos de que únicamente se establezca lo pertinente al acto jurídico, esto es, su formalidad y condiciones, mas no la negociación de la responsabilidad extracontractual en caso de accidentes de tránsito,

así como también incluir en el artículo 29° de la Ley N° 27181, que regula el transporte y tránsito terrestre, que la responsabilidad objetiva se determina independientemente de la relación existente entre el conductor, el titular del bien y, de ser el caso, el prestador del servicio de transporte. Se adjunta proyecto de ley y exposición de motivos.

**PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA EL
ARTÍCULO 6° DEL DECRETO LEGISLATIVO
N° 299 Y EL ARTÍCULO 29° DE LA LEY N°
27181**

A iniciativa del Congresista que suscribe, ejerciendo el derecho que le confiere el artículo 107° de la Constitución Política y de conformidad con lo establecido en el artículo 76° del Reglamento del Congreso de la República, presenta el siguiente:

PROYECTO DE LEY

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Ha dado la siguiente ley:

**LEY QUE MODIFICA EL ARTÍCULO 6° DEL DECRETO LEGISLATIVO N° 299 Y EL
ARTÍCULO 29° DE LA LEY N° 27181**

Artículo 1°.- Objeto de la Ley

Modificar el artículo 6° del Decreto Legislativo N° 299 y el artículo 29° de la Ley N° 27181, en los términos siguientes:

“Artículo 6° del Decreto Legislativo N° 299.

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

La responsabilidad por los daños causados a terceros que resulten del uso del bien será asumida conforme a lo previsto en el Código Civil vigente y a las normas que rijan la materia específica en que se hubiere producido el daño.”

“Artículo 29° de la Ley N° 27181. De la responsabilidad civil

La responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito causados por vehículos automotores es objetiva, de conformidad con lo establecido en el Código Civil. El conductor, el propietario del vehículo y, de ser el caso, el prestador del servicio de transporte terrestre son solidariamente responsables por los daños y perjuicios causados, independientemente de la relación civil, comercial, laboral y/o contractual que medie entre ellos.”

Artículo 2°.- Vigencia

La presente Ley entra en vigencia a partir del día siguiente de su publicación.

Lima, julio de 2021.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La inseguridad jurídica para la determinación de la responsabilidad extracontractual de los bancos en los casos de daños causados a terceros por accidentes de tránsito, cuando el vehículo es objeto de un contrato de arrendamiento financiero, se ha generado debido a la ausencia de un criterio unificado en los órganos judiciales peruanos, puesto que existen diversas posturas para resolver este tipo de conflictos.

Sin embargo, pese a la habitualidad y frecuencia con la que se celebra el contrato de arrendamiento financiero y a la antigüedad de las normas que regulan el tránsito terrestre y el citado contrato, hasta la fecha no se ha logrado una ponderación para determinar la norma que debe prevalecer para la regulación de este tipo de conflictos, por lo que con esta propuesta legislativa se pretende alcanzar una alternativa para –al menos– intentar conseguir la solución de la forma más favorable para los justiciables.

EFFECTO DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La presente propuesta normativa permitirá orientar los criterios que deben adoptarse en los órganos jurisdiccionales al momento de determinar la

responsabilidad civil extracontractual en casos de accidentes de tránsito cuando el bien sea objeto de un contrato de arrendamiento financiero.

ANÁLISIS DE COSTO-BENEFICIO

El presente Proyecto de Ley no irroga ningún tipo de gasto al Estado.

El beneficio de esta propuesta es lograr la predictibilidad y seguridad jurídica en sede jurisdiccional cuando se presente el conflicto descrito en la exposición de motivos.

BIBLIOGRAFÍA

Alpa, G. (2006). *Nuevo tratado de la responsabilidad civil*. Lima: Jurista Editores.

Anuario de la Academia Peruana de Derecho (1993). Lima: Editorial EDESA.

Arias Schreiber Pezet, M. (1999). *Contratos modernos*. Lima: Gaceta Jurídica Editores, pp. 7-25.

Campos Bermúdez, J. A. (2016). *La responsabilidad civil de los bancos por la indebida gestión de los riesgos de su actividad*. Lima: Actualidad Civil N° 25, pp. 200-228.

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

Deroussin, D. (2007). *Histoire du droit des obligations*. Paris: Económica, p. 644.

De Cupis, A. (1975). *El daño. Teoría general de la responsabilidad civil*, traducción de Martínez Carrión, A. Madrid: Editorial Bosch.

De Trazegnies Granda, F. (2005). *La responsabilidad extracontractual en la historia del derecho peruano*. En THĒMIS-Revista de Derecho N° 50. Lima, pp. 207-2016.

- Diez-Picazo, L. (1991). *Comentario de los artículos 1254 a 1260 cc.* En Comentario del Código Civil, Ministerio de Justicia, Madrid, pp. 428–442.
- Diez-Picazo, L. (2008). *Fundamentos de Derecho civil patrimonial, T. II., Las relaciones obligatorias.* Madrid: Civitas.
- Escobar, R. (2009). *El contrato de leasing financiero*, Bogotá: Editorial Librería Temis, Tercera Edición, p. 643.
- Espinoza Espinoza, J. A. (2002). *Derecho de la responsabilidad civil (Segunda edición)*, Lima: Gaceta Jurídica.
- Espinoza Espinoza, J. A. (2015). *Comentario de los artículos 1974 al 1980 del Código Civil.* En *Tratado de Responsabilidad Civil Contractual y Extracontractual.* Lima: Instituto Pacífico, pp. 121 – 188.
- Fernández, G. (2009). *Las transformaciones funcionales de la responsabilidad civil: La óptica sistémica. Análisis de las funciones de incentivo o desincentivo y preventiva de la responsabilidad civil en los sistemas del civil law.* En *Responsabilidad civil contemporánea.* Lima: Ara Editores y Asociación Civil Ius et Veritas, pp. 59– 104.
- García Garnica, M. C. (2001). *El Régimen Jurídico del Leasing Financiero Inmobiliario en España.* Navarra: Aranzadi, pp. 37–38.
- Gullón Ballesteros, A. (2001). *Sistema de Derecho Civil, Vol. II, El contrato en general. La relación obligatoria. Contrato en especial. Cuasicontratos.*

Enriquecimientos sin causa. Responsabilidad extracontractual. Madrid: Tecnos.

Guzmán Brito, A. (1996). *Derecho privado romano; Tomo I.* Santiago de Chile: Editorial Jurídica de Chile, pp. 254–261.

Kemelmajer, A. (2009). *Funciones y fines de la responsabilidad civil.* En Moisset de Espanés, L. Homenaje a los congresos de Derecho Civil. Córdoba: Academia Nacional de Derecho y Ciencias Sociales de Córdoba, pp.1287–1330.

León, L. (2017). *La responsabilidad civil. Líneas fundamentales y nuevas perspectivas,* Lima: Instituto Pacífico, Tercera Edición.

León Barandiarián, José. *Responsabilidad extracontractual. Exposición de motivos y comentarios.* En Revoredo de DebaKey D, Código Civil, volumen VI, Lima: Comisión encargada del estudio y la revisión del Código Civil, 1985, p. 800.

Leyva, J. (2003). *El leasing y su configuración jurídica.* Recuperado de <https://bit.ly/2m0uhn1>

López Avendaño, J. A. (2019). *Algunas consideraciones sobre el nexo causal en la responsabilidad civil.* En Actualidad Jurídica Tomo 303. Lima, pp. 39–56.

López Santa María, J. (2010). *Los contratos. Parte general.* Santiago de Chile: Legal Publishing, Quinta edición, p. 3.

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

- Malumián, N. Diplotti, A. & Gutierrez, P. (200). *Leasing. Análisis Legal, Fiscal y Contable*, Buenos Aires: La ley, p. 5.
- Mazeaud, H., Mazeaud, L., & Tunc, A. (1977). *Tratado teórico y práctico de la responsabilidad civil delictual y contractual* (Vol. I Tomo 1). Buenos Aires: Ediciones Jurídicas Europa-América, p. 36.
- Obiol Anaya, E. (2016). *Contratos mercantiles/ Contratos modernos*, Lima: Editora y Librería Jurídica Grijley, pp. 19-59.
- Oviedo, J. M. (1972). *El "leasing" ante el derecho español*. Madrid: Editorial de derecho financiero, p. 18.
- Polar, N. (2000). *Ventajas y desventajas del contrato de arrendamiento financiero*. En THĒMIS-Revista de Derecho. Recuperado de <https://bit.ly/2mrDnJX>
- Reglero Campos, L. F. (2002). *Tratado de Responsabilidad Civil*. Navarra: Aranzadi, p. 47.
- Reglero Campos, L. F. (2007). *Accidentes de Circulación: responsabilidad civil y seguro*, Madrid: Aranzadi, p. 270.
- Rodríguez Azuero, S. (2009). *Contratos bancarios: Su significación en América Latina*. Bogotá: Legis
- Ross, D. (1973). *Espejismos sobre el leasing*. En Revista Mundo N° 1707. Madrid, p. 22.

- Solarte, A. (2015). *Responsabilidad civil y equidad en el Código Civil peruano de 1984. Análisis desde la perspectiva del Derecho Comparado*. En Derecho Civil Extrapatrimonial y Responsabilidad civil. Lima: Gaceta Jurídica, pp. 271–306.
- Soria Aguilar, A. (2008). *El contrato de leasing: algunos apuntes acerca de su actual regulación en el Perú*. En revista Derecho y Sociedad N° 30. Lima, pp. 379–388.
- Soria Aguilar, A. (2016). *El contrato de leasing: análisis de la legislación peruana y del régimen especial de leasing inmobiliario para viviendas*. En J. Chipana. (Coord.), Todo sobre el contrato de arrendamiento, un enfoque práctico: identificación de los problemas más frecuentes y sus soluciones. Lima: Gaceta Jurídica, pp. 67–104.
- Taboada Córdova, L. (2001). *Elementos de la Responsabilidad Civil*. Lima: Editorial Grijley, primera edición, pp. 25–26, 55–56, 90.
- Zimmermann, R. (1990). *The Law of Obligations: Roma Foundations of the Civilian Tradition*. Cape Town: Juta & Co. Ltd., pp. 994–995.

ANEXOS

A. INSTRUMENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS



UNIVERSIDAD INCA GARCILADO DE LA VEGA
ESCUELA DE POSGRADO
"DR. LUIS CLAUDIO CERVANTES LIÑÁN"

MAESTRÍA EN DERECHO CIVIL Y COMERCIAL

ENCUESTA: LA REGULACIÓN DEL CONTRATO DE ARRENDAMIENTO FINANCIERO Y LA DETERMINACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL DE LOS BANCOS EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN EL PERÚ EN EL AÑO 2019

La presente encuesta contiene 14 preguntas que contribuye a evaluar los indicadores de LA REGULACIÓN DEL CONTRATO DE ARRENDAMIENTO FINANCIERO Y LA DETERMINACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL DE LOS BANCOS EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN EL PERÚ EN EL AÑO 2019, debiendo elegir la respuesta que considere apropiada a cada pregunta. Cada respuesta reflejará su opinión por cada tipo de indicador que se señala, para lo cual deberá marcar con un aspa (X) en la categoría que considere pertinente:

- A. Sí
- B. Posiblemente
- C. Ni de acuerdo ni en desacuerdo
- D. No

1. En su opinión, ¿la titularidad de la empresa de leasing sobre el bien determina su responsabilidad solidaria con el causante directo del daño?

- a) Sí ()
- b) Posiblemente ()
- c) Ni de acuerdo ni en desacuerdo ()
- d) No ()

Justifique su respuesta:
.....
.....

2. Según su criterio, ¿la administración temporal del bien por parte del cliente implica la transferencia de su titularidad?

- a) Sí ()
- b) Posiblemente ()
- c) Ni de acuerdo ni en desacuerdo ()
- d) No ()

Justifique su respuesta:
.....
.....

3. ¿Considera que la cesión en uso del bien permite negociar la responsabilidad extracontractual en caso de accidentes de tránsito?

- a) Sí ()
- b) Posiblemente ()
- c) Ni de acuerdo ni en desacuerdo ()
- d) No ()

Justifique su respuesta:
.....
.....

4. ¿Considera que la transferencia del dominio del bien implica la transferencia de la responsabilidad extracontractual?

- a) Sí ()
- b) Posiblemente ()
- c) Ni de acuerdo ni en desacuerdo ()
- d) No ()

Justifique su respuesta:
.....
.....

5. ¿Considera la opción de compra en un contrato de arrendamiento financiero como

medio de excepción de la responsabilidad por daños frente a terceros?

- a) Sí ()
- b) Posiblemente ()
- c) Ni de acuerdo ni en desacuerdo ()
- d) No ()

Justifique su respuesta:
.....
.....

6. En su opinión, ¿la voluntariedad de la inscripción registral del contrato influye en la determinación de la responsabilidad objetiva del titular del bien en caso de accidentes de tránsito?

- a) Sí ()
- b) Posiblemente ()
- c) Ni de acuerdo ni en desacuerdo ()
- d) No ()

Justifique su respuesta:
.....
.....

7. En su opinión, ¿la regulación del contrato de arrendamiento financiero atenta contra el significado y los alcances de la responsabilidad extracontractual prevista en el Código Civil?

- a) Sí ()
- b) Posiblemente ()
- c) Ni de acuerdo ni en desacuerdo ()
- d) No ()

Justifique su respuesta:
.....
.....

8. Según su criterio, ¿el resarcimiento económico por daños causados debe ser asumido por el titular del bien solidariamente con el agente causante?

- a) Sí ()
- b) Posiblemente ()
- c) Ni de acuerdo ni en desacuerdo ()
- d) No ()

Justifique su respuesta:
.....
.....

9. ¿Considera que debe prevalecer la compensación del daño causado antes que la

sanción penal del autor?

- a) Sí ()
- b) Posiblemente ()
- c) Ni de acuerdo ni en desacuerdo ()
- d) No ()

Justifique su respuesta:
.....
.....

10. ¿Considera que para la determinación de la forma de resarcir se debe identificar al titular del bien y al causante del hecho dañoso?

- a) Sí ()
- b) Posiblemente ()
- c) Ni de acuerdo ni en desacuerdo ()
- d) No ()

Justifique su respuesta:
.....
.....

11. Según su criterio, ¿la determinación del nexo causal del autor del daño implica que se le exonere de su responsabilidad?

- a) Sí ()
- b) Posiblemente ()
- c) Ni de acuerdo ni en desacuerdo ()
- d) No ()

Justifique su respuesta:
.....
.....

12. Según su criterio, ¿el establecimiento de la indemnización por daños con vinculación causal con el acto dañoso y no con terceros implica la determinación del grado de responsabilidad del autor del daño y del titular del bien?

- a) Sí ()
- b) Posiblemente ()
- c) Ni de acuerdo ni en desacuerdo ()
- d) No ()

Justifique su respuesta:
.....
.....

13. ¿Considera que el reconocimiento del acto humano ocurrido accidentalmente influye en la exoneración de la responsabilidad extracontractual del titular del bien?

- a) Sí ()
- b) Posiblemente ()
- c) Ni de acuerdo ni en desacuerdo ()
- d) No ()

Justifique su respuesta:

.....

.....

14. En su opinión, ¿la determinación de la responsabilidad extracontractual de los bancos en los accidentes de tránsito en el Perú debe ceñirse a lo previsto en la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre?

- a) Sí ()
- b) Posiblemente ()
- c) Ni de acuerdo ni en desacuerdo ()
- d) No ()

Justifique su respuesta:

.....

.....

B. MATRIZ DE COHERENCIA INTERNA

DEFINICIÓN DEL PROBLEMA	OBJETIVOS	FORMULACIÓN DE HIPÓTESIS	CLASIFICACIÓN DE VARIABLES	DEFINICIÓN OPERACIONAL	METODOLOGÍA	POBLACIÓN, MUESTRA Y MUESTREO	INSTRUMENTO
PROBLEMA GENERAL	OBJETIVO GENERAL	HIPÓTESIS GENERAL		11. La titularidad de la empresa de leasing sobre el bien			
¿En qué medida la regulación del contrato de arrendamiento financiero incide en la determinación de la responsabilidad extracontractual de los bancos en los accidentes de tránsito en el Perú en el año 2019?	Establecer si la regulación del contrato de arrendamiento financiero incide en la determinación de la responsabilidad extracontractual de los bancos en los accidentes de tránsito en el Perú en el año 2019	La regulación del contrato de arrendamiento financiero incide significativamente en la determinación de la responsabilidad extracontractual de los bancos en los accidentes de tránsito en el Perú en el año 2019	VARIABLE INDEPENDIENTE: La regulación del contrato de arrendamiento financiero	12. La administración temporal del bien por parte del cliente	El diseño es EX POST FACTO , porque no se va a cambiar la realidad, y se pretende el análisis de después del hecho, este tipo de investigación se caracteriza por no modificar la situación que es objeto de análisis	La población en estudio está conformada por 180 abogados que laboraron en el Banco Internacional del Perú SAA – Interbank durante el año 2019	Encuesta
				13. La cesión en uso del bien			
				14. La transferencia del dominio del bien			
				15. La opción de compra como medio de excepción			
				16. La voluntariedad de la inscripción registral del contrato			

PROBLEMAS ESPECÍFICOS	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	HIPÓTESIS ESPECÍFICAS					
P1. ¿En qué medida la titularidad de la empresa de leasing sobre el bien incide en el resarcimiento económico por daños causados?	O1. Establecer si la titularidad de la empresa de leasing sobre el bien incide en el resarcimiento económico por daños causados	H1. La titularidad de la empresa de leasing sobre el bien incide en el resarcimiento económico por daños causados	VARIABLE DEPENDIENTE: La determinación de la responsabilidad extracontractual de los bancos en accidentes de tránsito en el Perú en el año 2019	D1. Resarcimiento económico por daños causados	El tipo de investigación es EXPLICATIVO , porque busca explicar la forma en la que la regulación del contrato de arrendamiento financiero influye en la determinación de la responsabilidad extracontractual de los bancos en los accidentes de tránsito en el Perú	Para la muestra se seleccionó a 40 abogados del área de leasing y negocios globales del Banco Internacional SAA – Interbank	
P2. ¿En qué medida la administración temporal del bien por parte del cliente incide en la compensación del daño causado antes que la sanción penal del autor?	O2. Establecer si la administración temporal del bien por parte del cliente incide en la compensación del daño causado antes que la sanción penal del autor	H2. La administración temporal del bien por parte del cliente incide en la compensación del daño causado antes que la sanción penal del autor		D2. Compensación del daño causado antes que la sanción penal del autor			
P3. ¿En qué medida la cesión en uso del bien incide en la determinación de la forma de resarcir?	O3. Establecer si la cesión en uso del bien incide en la determinación de la forma de resarcir	H3. La cesión en uso del bien incide en la determinación de la forma de resarcir		D3. Determinación de la forma de resarcir			
P4. ¿De qué manera la transferencia del dominio del bien incide en la determinación del nexo causal del autor del daño?	O4. Demostrar si la transferencia del dominio del bien incide en la determinación del nexo causal del autor del daño	H4. La transferencia del dominio del bien incide en la determinación del nexo causal del autor del daño		D4. Determinación del nexo causal del autor del daño			

<p>P5. ¿De qué manera la opción de compra como medio de excepción incide en el establecimiento de la indemnización por daños con vinculación causal con el acto dañoso y no con terceros?</p>	<p>O5. Demostrar si la opción de compra como medio de excepción incide en el establecimiento de la indemnización por daños con vinculación causal con el acto dañoso y no con terceros</p>	<p>H5. La opción de compra como medio de excepción incide en el establecimiento de la indemnización por daños con vinculación causal con el acto dañoso y no con terceros</p>		<p>D5. Establecimiento de la indemnización por daños con vinculación causal con el acto dañoso y no con terceros</p>	<p>De nivel aplicado porque se utilizarán instrumentos para recoger información y probar las hipótesis</p>	<p>Se realizó mediante muestreo no probabilístico intencionado</p>	
<p>P6. ¿De qué manera la voluntariedad de la inscripción registral del contrato incide en el reconocimiento del acto humano ocurrido accidentalmente?</p>	<p>O6. Demostrar si la voluntariedad de la inscripción registral del contrato incide en el reconocimiento del acto humano ocurrido accidentalmente</p>	<p>H6. La voluntariedad de la inscripción registral del contrato incide en el reconocimiento del acto humano ocurrido accidentalmente</p>		<p>D6. Reconocimiento del acto humano ocurrido accidentalmente</p>			

C. ESTADÍSTICAS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN EL AÑO 2019

Información contenida en el Compendio Estadístico - Sector Interior (Oficina de Planeamiento y Estadística - 2019), recuperado de:

<https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/1437103/Compendio%20Estad%20Sectorial%202019%202805%20nov%202020%29.pdf>.

CUADRO N° 1.022 : ACCIDENTES DE TRÁNSITO NO FATALES REGISTRADOS POR LA PNP POR TIPO, SEGÚN DEPARTAMENTO - 2019

Departamentos	Total	Tipos de Accidentes de Tránsito No Fatales												
		Choque	Atropello	Choque y atropello	Caída	Volcadura	Incendio de vehículo	Choque y fuga	Atropello y fuga	Despiste y volcadura	Colisión	Despiste	Colisión y fuga	Otros
Total	93 299	40 007	13 409	1 531	2 540	1 473	111	10 344	2 370	1 292	385	10 765	318	8 754
%	100%	43%	14.37%	1.64%	2.72%	1.58%	0.12%	11.09%	2.54%	1.38%	0.41%	11.54%	0.34%	9.38%
Amazonas	476	218	66	2	4	10	0	24	9	17	2	109	2	13
Ancash	2 245	939	295	19	32	23	0	173	34	25	1	205	0	499
Apurímac	752	285	159	4	12	27	0	24	14	46	8	157	1	15
Arequipa	4 989	2 540	748	27	156	83	3	374	84	111	12	457	8	386
Ayacucho	667	196	76	21	21	20	0	137	39	33	1	99	0	24
Cajamarca	1 981	1 052	299	8	17	65	0	62	40	32	14	319	1	72
Callao	3 110	1 531	491	19	55	30	3	342	94	11	1	265	5	263
Cuzco	3 793	1 689	909	25	126	69	1	187	85	105	21	385	3	188
Huancavelica	256	76	34	12	1	5	0	6	4	33	1	64	1	19
Huánuco	1 003	484	184	6	12	19	0	70	13	16	5	169	0	25
Ica	1 646	951	153	33	10	18	4	156	27	25	6	189	3	71
Junín	3 036	1 335	617	26	66	76	0	163	85	52	5	472	9	130
La Libertad	6 078	2 267	787	176	249	120	10	590	112	134	183	1 126	27	297
Lambayeque	3 747	1 631	574	33	50	23	6	426	87	27	6	464	1	419
Lima	49 232	20 039	6 891	871	1 577	766	70	6 641	1 399	461	87	4 539	248	5 643
Loreto	318	177	57	6	1	2	2	17	2	0	0	50	0	4
Madre de Dios	491	257	61	10	77	2	0	5	9	6	2	59	0	3
Moquegua	506	244	58	2	6	17	0	15	12	21	3	78	0	50
Pasco	533	279	36	8	3	14	0	21	7	20	4	95	1	45
Piura	3 951	1 558	376	158	38	29	4	607	111	51	17	684	5	313
Puno	978	510	155	36	5	16	1	19	39	48	4	100	1	44
San Martín	1 190	514	123	14	4	27	2	74	25	1	2	374	0	30
Tacna	1 261	753	153	5	16	4	5	86	12	11	0	132	1	83
Tumbes	374	176	50	6	0	4	0	47	19	2	0	61	1	8
Ucayali	686	306	57	4	2	4	0	78	8	4	0	113	0	110

Elaborado: OGPP/OPE

Fuente: PNP/DIRTIC/DIVEST

**CUADRO N° 1.024 : ACCIDENTES DE TRÁNSITO NO FATALES POR TIPO DE VEHÍCULOS
MAYORES INVOLUCRADOS, SEGÚN DEPARTAMENTO - 2019**

Departamentos	Total	TIPO DE VEHICULOS MAYORES INVOLUCRADOS EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO NO FATALES										
		Automóvil	Station Wagon	Camioneta Pick Up	Camioneta Rural	Camioneta Panel	Ómnibus	Camión	Remolcador	Remolque y Semi-remolque	Vehículo No Identificado	Otros
Total	95 169	48 459	9 300	8 713	7 353	2 134	6 612	4 031	1 135	852	2 277	4 303
Amazonas	296	115	21	54	30	8	4	35	10	2	3	14
Ancash	2 420	1 548	130	168	107	23	36	97	60	40	46	165
Apurímac	739	267	105	90	92	13	14	88	22	17	10	21
Arequipa	6 734	3 804	510	630	415	99	572	260	128	86	92	138
Ayacucho	577	254	25	109	39	9	34	45	18	4	16	24
Cajamarca	1 441	574	105	271	206	75	48	111	13	8	10	20
Callao	2 913	1 607	159	160	147	42	172	79	100	110	103	234
Cuzco	4 265	2 282	181	380	265	114	546	226	28	39	57	147
Huancavelica	248	166	7	22	14	1	12	12	2	2	1	9
Huánuco	786	469	99	32	30	2	17	54	15	12	11	45
Ica	1 653	963	53	165	63	27	48	76	41	41	11	165
Junín	3 107	1 526	285	449	251	77	103	199	49	31	22	115
La Libertad	5 176	2 768	229	658	405	126	319	356	79	63	50	123
Lambayeque	4 204	2 310	664	332	383	130	46	157	19	16	76	71
Lima	53 039	25 711	5 983	4 447	4 328	1 303	4 372	1 870	470	331	1 613	2 611
Loreto	57	16	2	5	19	0	1	9	1	0	0	4
Madre de Dios	75	37	6	11	4	1	4	9	2	0	0	1
Moquegua	615	324	75	77	57	5	18	21	10	7	4	17
Pasco	574	280	51	72	26	8	11	59	5	0	8	54
Piura	2 856	1 655	199	277	189	32	68	116	24	18	126	152
Puno	993	481	56	125	136	8	36	50	17	7	5	72
San Martín	447	176	4	52	85	3	11	54	12	9	3	38
Tacna	1 585	940	345	95	21	16	107	15	3	5	7	31
Tumbes	216	107	6	28	25	2	9	17	1	0	1	20
Ucayali	153	79	0	4	16	10	4	16	6	4	2	12

Elaborado: OGPP/OPE

Fuente: PNP/DIRTIC/DIVEST

CUADRO N° 1.025 : ACCIDENTES DE TRÁNSITO NO FATALES POR TIPO DE VEHÍCULOS MENORES INVOLUCRADOS, SEGÚN DEPARTAMENTO - 2019

Departamentos	Total	TIPO DE VEHICULOS MENORES INVOLUCRADOS EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO NO FATALES						
		Moto Lineal	Motocar	Triciclo	Furgoneta	Bicicleta	Vehículo No Identificado	Otros
Total	33 302	16 388	12 436	265	264	588	656	2 705
Amazonas	397	172	218	1	1	0	2	3
Ancash	688	302	305	11	0	15	4	51
Apurímac	212	122	71	1	0	4	1	13
Arequipa	800	636	105	6	0	19	2	32
Ayacucho	123	91	17	2	0	0	7	6
Cajamarca	1 651	635	853	27	3	8	20	105
Callao	872	386	247	4	1	10	87	137
Cuzco	896	573	217	2	13	10	1	80
Huancavelica	43	20	8	0	0	0	3	12
Huánuco	754	421	257	7	5	4	2	58
Ica	782	294	175	6	0	13	21	273
Junín	946	520	355	2	2	24	0	43
La Libertad	2 454	1 857	382	10	8	45	13	139
Lambayeque	1 698	815	697	17	26	20	18	105
Lima	14 649	6 316	5 987	85	102	363	384	1 412
Loreto	427	221	194	5	2	0	0	5
Madre de Dios	466	312	143	9	0	0	0	2
Moquegua	65	55	6	0	1	1	2	0
Pasco	229	126	66	3	2	1	6	25
Piura	2 294	1 051	942	49	67	20	74	91
Puno	246	99	83	11	3	2	0	48
San Martín	1 276	743	459	3	16	13	4	38
Tacna	259	176	65	2	0	7	3	6
Tumbes	368	119	224	1	7	8	2	7
Ucayali	707	326	350	1	5	1	0	14

Elaborado: OGPP/OPE

Fuente: PNP/DIRTIC/DIVEST

CUADRO N° 1.031 : ACCIDENTES DE TRÁNSITO FATALES REGISTRADOS POR LA PNP POR TIPO, SEGÚN DEPARTAMENTO - 2019

Departamentos	Total	Tipos de Accidentes de Tránsito Fatales													
		Choque	Atropello	Choque y Atrope	Caida	Volca-dura	Incendio de Vehículo	Choque y Fuga	Atropello y Fuga	Despiste y Volcadura	Colisión	Despiste	Colisión y Fuga	Otros	
Total	2 501	700	685	51	39	129	5	65	209	246	10	274	5	83	
%	100%	28.0%	27.4%	2.0%	1.6%	5.2%	0.20%	2.60%	8.36%	9.84%	0.40%	10.96%	0.20%	3.3%	
Amazonas	25	5	7	0	2	2	0	0	1	4	0	3	0	1	
Ancaesh	84	27	15	4	1	4	3	0	2	17	0	6	0	5	
Apurimac	56	7	8	2	0	8	0	1	7	15	0	7	0	1	
Arequipe	153	42	43	3	5	0	2	3	19	13	0	8	0	15	
Ayacucho	34	4	3	2	1	5	0	0	0	8	2	9	0	0	
Cajamarca	106	23	23	2	0	6	0	2	3	25	2	20	0	0	
Callao	23	5	11	1	0	0	0	0	4	1	0	0	0	1	
Cuzco	257	63	73	8	7	15	0	1	14	49	2	19	0	6	
Huancavelica	38	2	6	0	2	6	0	0	0	13	0	7	0	2	
Huánuco	59	13	9	2	0	6	0	3	2	7	0	14	1	2	
Ica	88	43	17	4	0	0	0	4	6	3	0	11	0	0	
Junin	132	31	43	0	3	12	0	3	16	7	0	13	1	3	
La Libertad	219	56	61	5	0	4	0	12	16	21	1	38	0	5	
Lambayeque	83	28	31	4	0	4	0	3	0	1	0	11	0	1	
Lima	600	153	244	4	15	40	0	9	82	14	1	21	0	17	
Loreto	17	10	4	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	
Madre de Dios	20	13	2	0	0	0	0	0	0	1	0	3	0	1	
Moquegua	28	6	6	0	0	4	0	2	1	5	2	1	0	1	
Pasco	19	5	0	0	0	2	0	2	2	2	0	6	0	0	
Piura	115	44	16	3	2	2	0	4	4	7	0	15	0	18	
Puno	201	61	31	7	1	6	0	7	21	32	0	31	2	2	
San Martín	70	27	12	0	0	2	0	5	6	0	0	17	0	1	
Tarma	36	11	17	0	0	0	0	1	1	1	0	4	0	1	
Tumbes	21	12	1	0	0	0	0	1	1	0	0	6	0	0	
Ucayali	17	9	2	0	0	0	0	2	0	0	0	3	1	0	

Elaborado: OGPP/OPE

Fuente: PNP/DIRTIC/DIVEST

**CUADRO N° 1.033 : ACCIDENTES DE TRÁNSITO FATALES POR TIPO DE VEHICULOS
MAYORES INVOLUCRADOS, SEGÚN DEPARTAMENTO - 2019**

Departamentos	Total	Tipo de vehículos mayores										
		Automóvil	Station Wagon	Camioneta Pick Up	Camioneta Rural	Camioneta Panel	Ómnibus	Camión	Remolcador	Remolque y Semi-remolque	Vehículo No Identificado	Otros
Total	2 299	600	83	236	265	37	253	335	34	94	130	152
Amazonas	19	5	0	3	5	0	2	2	2	0	0	0
Ancaesh	81	27	4	4	7	1	11	9	3	5	0	10
Apurímac	52	12	5	10	5	2	1	8	0	2	4	3
Arequipa	180	61	5	21	18	10	13	20	4	7	10	11
Ayacucho	36	11	1	8	10	0	1	2	0	1	0	2
Cajamarca	74	17	5	12	10	0	3	16	1	2	4	4
Calleo	27	15	0	0	2	0	3	4	1	1	0	1
Cuzco	216	74	6	23	23	0	29	32	1	1	13	14
Huancavelica	31	16	2	9	1	0	0	2	0	0	0	1
Huánuco	48	18	1	4	3	0	4	10	0	0	1	7
Ica	93	38	4	10	4	3	9	11	0	2	0	12
Junín	137	48	3	10	12	3	14	22	5	2	7	11
La Libertad	200	66	7	26	20	2	25	30	2	5	7	10
Lambayeque	77	19	4	10	10	2	5	10	3	8	3	3
Lima	581	132	19	21	69	4	99	96	2	45	67	27
Loreto	6	0	0	0	1	1	0	2	0	1	0	1
Madre de Dios	14	5	1	4	0	0	0	1	0	1	0	2
Moquegua	33	12	2	4	5	0	1	4	0	4	1	0
Pesco	16	4	1	3	1	0	2	2	0	0	0	3
Piura	103	24	5	14	9	0	11	22	2	5	4	7
Puno	183	42	4	38	37	9	12	17	5	1	7	11
San Martín	28	6	0	1	5	0	3	5	3	0	0	5
Tarma	35	18	3	1	2	0	4	1	0	0	1	5
Tumbes	18	5	1	0	6	0	1	4	0	0	0	1
Ucayali	11	5	0	0	0	0	0	3	0	1	1	1

Elaborado: OGPP/OPE

Fuente: PNP/DIRTIC/DIVEST

CUADRO N° 1.034 : ACCIDENTES DE TRÁNSITO FATALES POR TIPO DE VEHICULOS MENORES INVOLUCRADOS, SEGÚN DEPARTAMENTO - 2019

Departamentos	Total	Tipo de vehículos menores						
		Moto Lineal	Motocar	Triciclo	Furgoneta	Bicicleta	Vehículo No Identificado	Otros
Total	976	624	215	10	5	40	11	71
Amazonas	13	5	8	0	0	0	0	0
Ancash	31	19	9	0	0	0	0	3
Apurímac	15	9	1	0	0	0	0	5
Arequipa	31	21	2	1	0	4	0	3
Ayacucho	6	3	2	0	0	0	0	1
Cajamarca	58	41	12	0	0	0	1	4
Calleo	5	3	0	0	0	1	0	1
Cuzco	96	81	11	0	0	2	0	2
Huancavelica	8	7	1	0	0	0	0	0
Huánuco	31	22	7	1	0	0	0	1
Ica	33	22	2	1	0	4	0	4
Junín	40	24	8	0	0	0	3	5
La Libertad	62	50	8	0	1	1	0	2
Lambayeque	46	16	23	1	1	1	0	4
Lima	179	105	40	3	0	8	3	20
Loreto	21	12	9	0	0	0	0	0
Madre de Dios	19	15	3	0	0	0	0	1
Moquegua	2	2	0	0	0	0	0	0
Pasco	7	7	0	0	0	0	0	0
Piura	78	46	22	1	3	1	1	4
Puno	75	47	9	2	0	14	1	2
San Martín	75	40	23	0	0	3	1	8
Tarma	10	8	0	0	0	1	0	1
Tumbes	18	11	6	0	0	0	1	0
Ucayali	17	8	9	0	0	0	0	0

Elaborado: OGPP/OPE

Fuente: PNP/DIRTIC/DIVEST

**CUADRO N° 1.039 : HERIDOS EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO FATALES POR SEXO Y EDAD,
SEGÚN DEPARTAMENTO - 2019**

Departamentos	Características de los heridos														
	Total	Masculino							Femenino						
		Sub total	De 0 a 05 Años	De 06 a 11 Año	De 12 a 17 Años	De 18 a 29 Años	De 30 a 59 Años	De 60 a Más	Sub total	De 0 a 05 Años	De 06 a 11 Años	De 12 a 17 Años	De 18 a 29 Años	De 30 a 59 Años	De 60 a Más
Total	2 669	1 667	39	90	105	564	780	89	1 002	31	57	71	319	463	61
Amazonas	35	31	0	4	2	22	2	1	4	0	0	0	3	1	0
Ancash	176	121	0	18	1	39	56	7	55	0	3	0	16	31	5
Apurímac	104	65	1	2	1	15	36	10	39	2	2	2	5	21	7
Arequipa	58	27	2	0	1	0	21	3	31	1	0	0	15	11	4
Ayacucho	108	74	0	3	27	35	6	3	34	0	4	4	14	10	2
Cajamarca	153	97	3	2	8	29	49	6	56	2	4	2	15	26	7
Calleo	41	20	0	0	0	2	18	0	21	0	0	0	3	18	0
Cuzco	282	176	6	13	10	37	103	7	106	2	9	9	42	40	4
Huancavelica	51	29	1	2	5	13	8	0	22	0	0	0	10	12	0
Huánuco	44	36	1	0	6	13	14	2	8	2	1	0	1	4	0
Ica	108	77	1	1	3	33	39	0	31	1	3	3	12	11	1
Junín	196	118	2	5	5	47	53	6	78	4	4	3	22	42	3
La Libertad	250	165	0	7	5	75	73	5	85	3	2	16	35	25	4
Lambayeque	83	55	0	0	1	14	36	4	28	1	1	1	9	14	2
Lima	461	255	16	20	18	71	104	26	206	2	12	15	55	107	15
Loreto	2	2	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Madre de Dios	7	4	0	0	0	3	1	0	3	0	0	0	0	3	0
Moquegua	17	10	1	1	1	2	5	0	7	0	0	0	2	5	0
Pasco	15	10	1	0	0	1	8	0	5	0	1	1	1	2	0
Piura	93	60	2	1	1	27	27	2	33	3	1	2	17	10	0
Puno	281	158	1	6	4	50	91	6	123	6	6	12	37	58	4
San Martín	49	30	1	2	5	13	9	0	19	2	3	1	2	9	2
Tacna	20	17	0	0	0	7	9	1	3	0	0	0	1	1	1
Tumbes	31	26	0	2	1	12	11	0	5	0	1	0	2	2	0
Ucayali	4	4	0	1	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Elaborado: OGPP/OPE

Fuente: PNP/DIRTIC/DIVEST

CUADRO N° 1.040 : FALLECIDOS POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO FATALES POR SEXO Y EDAD, SEGÚN DEPARTAMENTO - 2019

Departamentos	Sexo y edad de los fallecidos														
	Total	Masculino							Femenino						
		Sub total	De 0 a 05 Años	De 06 a 11 Año	De 12 a 17 Años	De 18 a 29 Años	De 30 a 59 Años	De 60 a Más	Sub total	De 0 a 05 Años	De 06 a 11 Años	De 12 a 17 Años	De 18 a 29 Años	De 30 a 59 Años	De 60 a Más
Total	3 110	2 405	70	38	98	683	1 136	380	705	47	24	36	171	274	153
Amazonas	32	26	0	1	1	8	12	4	6	0	0	0	2	3	1
Ancash	114	92	0	1	8	35	31	17	22	1	0	0	2	10	9
Apurímac	69	56	4	2	6	9	24	11	13	1	1	1	0	8	2
Arequipa	187	156	2	0	3	17	106	28	31	4	1	0	5	14	7
Ayacucho	55	37	2	1	4	16	11	3	18	6	2	0	2	5	3
Cajamarca	136	93	3	0	5	25	46	14	43	3	2	4	5	20	9
Calleo	24	20	1	0	0	4	10	5	4	0	0	0	2	2	0
Cuzco	354	274	11	4	13	80	136	30	80	4	1	5	16	38	16
Huancavelica	50	38	0	2	3	10	19	4	12	0	0	0	4	3	5
Huánuco	74	54	2	2	1	22	23	4	20	2	1	3	5	5	4
Ica	93	64	4	1	4	16	31	8	29	1	0	3	7	16	2
Junín	171	125	6	0	5	34	60	20	46	7	4	2	8	15	10
La Libertad	304	247	3	6	5	104	102	27	57	3	2	4	17	22	9
Lambayeque	92	78	9	0	1	12	44	12	14	1	0	1	1	5	6
Lima	676	534	10	3	12	125	248	136	142	7	4	2	31	54	44
Loreto	17	15	1	2	0	7	4	1	2	0	0	0	0	2	0
Madre de Dios	24	18	0	0	1	8	9	0	6	0	0	1	3	1	1
Moquegua	39	30	3	1	0	7	16	3	9	0	0	2	2	4	1
Pasco	22	19	1	0	1	6	9	2	3	0	0	0	1	2	0
Piura	146	117	1	3	5	51	42	15	29	0	2	1	12	11	3
Puno	274	187	6	7	15	56	88	15	87	5	3	5	36	25	13
San Martín	81	65	1	1	4	17	31	11	16	1	1	1	5	7	1
Tarma	38	32	0	1	1	4	22	4	6	0	0	0	1	1	4
Tumbes	21	17	0	0	0	6	8	3	4	0	0	1	1	0	2
Ucayali	17	11	0	0	0	4	4	3	6	1	0	0	3	1	1

Elaborado: OGPP/OPE
Fuente: PNP/DIRTIC/DIVEST

CUADRO N° 1.047 : CONSOLIDADO DE INFRACCIONES AL REGLAMENTO NACIONAL DE TRANSITO, SEGÚN DEPARTAMENTO - 2019

Departamentos	Total	TIPO DE INFRACCIÓN		
		Muy Graves	Graves	Leves
Total	928 876	205 629	570 431	152 816
Amazonas	13 788	4 423	8 716	649
Ancash	16 985	4 758	7 667	4 560
Apurímac	10 545	3 033	6 793	719
Arequipa	32 976	9 580	21 456	1 940
Ayacucho	9 827	1 353	7 732	742
Cajamarca	20 363	6 299	11 720	2 344
Cuzco	53 708	12 475	34 664	6 569
Huancavelica	791	187	436	168
Huánuco	48 000	6 437	21 995	19 568
Ica	20 482	7 318	10 551	2 613
Junín	36 438	3 712	22 773	9 953
La Libertad	38 079	13 525	18 970	5 584
Lambayeque	17 701	3 830	9 518	4 353
Lima	379 649	68 883	253 645	57 121
Callao	5 717	1 906	3 095	716
Loreto	40 140	18 924	20 611	605
Madre de Dios	2 450	1 349	1 062	39
Moquegua	5 599	1 433	3 135	1 031
Pasco	6 486	1 364	3 925	1 197
Piura	69 921	14 086	37 541	18 294
Puno	15 302	4 371	7 427	3 504
San Martín	26 592	2 775	21 811	2 006
Tacna	17 093	3 171	9 832	4 090
Tumbes	34 019	7 604	22 007	4 408
Ucayalí	6 225	2 833	3 349	43

Elaborado: OGPP/OPE

Fuente: PNP/DIRTIC/DIVEST

CUADRO N° 1.058 : ACCIDENTES DE TRANSITO FATALES Y NO FATALES REGISTRADOS POR LA DIRPRCAR-PNP, POR MES ,SEGÚN CLASIFICACIÓN DE LA RED VIAL - 2019

Clasificación de Red Vial	Total	Ene.	Feb.	Mar.	Abr.	May.	Jun.	Jul.	Ago.	Set.	Oct.	Nov.	Dic.
TOTAL	4 161	389	358	351	351	314	332	346	321	329	345	305	420
VARIACION PORCENTUAL (%)			-8.0	-2.0	0.0	-10.5	5.7	4.2	-7.2	2.5	4.9	-11.6	37.7
CPN	605	63	53	61	66	46	47	43	36	38	42	37	73
CPS	816	86	87	48	50	52	64	78	69	71	57	60	94
CC.CC.	330	30	21	29	31	29	29	32	24	28	31	20	26
CCPPSS	1 179	102	88	122	116	94	94	93	93	96	97	73	111
CCPPNN	750	68	68	47	47	57	67	59	64	66	60	70	77
CCPPCC	481	40	41	44	41	36	31	41	35	30	58	45	39

CPN : Carretera Panamericana Norte
 CPS : Carretera Panamericana Sur
 CC.CC. : Carretera Central
 CCPPSS : Carretera Penetración Sur
 CCPPNN : Carretera Penetración Norte
 CCPPCC : Carretera Penetración Centro

Elaborado: OGPP/OPE

Fuente: PNP/DIRTIC/DIVEST

CUADRO N° 1.060 : ACCIDENTES DE TRANSITO FATALES REGISTRADOS POR LA DIPOLCAR-PNP POR MES ,SEGÚN CLASIFICACIÓN DE LA RED VIAL - 2019

Red Vial	Total	Ene.	Feb.	Mar.	Abr.	May.	Jun.	Jul.	Ago.	Set.	Oct.	Nov.	Dic.
TOTAL	543	53	52	48	35	46	48	37	41	47	44	40	52
V.P(%)			-1.9	-7.7	-27.1	31.4	4.3	-22.9	10.8	14.6	-6.4	-9.1	30.0
CPN	104	13	10	9	11	11	6	5	8	5	9	5	12
CPS	111	10	14	7	3	8	12	6	12	10	11	6	12
CC.CC.	24	4	2	0	3	2	0	2	0	2	4	2	3
CCPPSS	152	11	10	20	7	16	13	13	10	19	8	11	14
CCPPNN	89	8	8	6	5	7	13	8	6	8	4	9	7
CCPPCC	63	7	8	6	6	2	4	3	5	3	8	7	4

Nota:

CPN – Carretera Panamericana Norte
 CPS – Carretera Panamericana Sur
 CC.CC. – Carretera Central
 CCPPSS – Carretera Penetración Sur
 CCPPNN – Carretera Penetración Norte
 CCPPCC – Carretera Penetración Centro

Elaborado: OGPP/OPE

Fuente: PNP/DIRTIC/DIVEST

**CUADRO N° 1.061 : ACCIDENTES DE TRANSITO NO FATALES REGISTRADOS POR LA
DIPOLCAR-PNP POR MES ,SEGÚN CLASIFICACIÓN DE LA RED VIAL - AÑO 2019**

Red Vial	Total	Ene.	Feb.	Mar.	Abr.	May.	Jun.	Jul.	Ago.	Set.	Oct.	Nov.	Dic.
TOTAL	3 618	336	306	303	316	268	284	309	280	282	301	265	368
V.P (%)			-8.9	-1.0	4.3	-15.2	6.0	8.8	-9.4	0.7	6.7	-12.0	38.9
CPN	501	50	43	52	55	35	41	38	28	33	33	32	61
CPS	705	76	73	41	47	44	52	72	57	61	46	54	82
CC.CC.	306	26	19	29	28	27	29	30	24	26	27	18	23
CCPPSS	1 027	91	78	102	109	78	81	80	83	77	89	62	97
CCPPNN	661	60	60	41	42	50	54	51	58	58	56	61	70
CCPPCC	418	33	33	38	35	34	27	38	30	27	50	38	35

Nota:

CPN – Carretera Panamericana Norte

CPS – Carretera Panamericana Sur

CC.CC. – Carretera Central

CCPPSS – Carretera Penetración Sur

CCPPNN – Carretera Penetración Norte

CCPPCC – Carretera Penetración Centro

Elaborado: OGPP/OPE

Fuente: PNP/DIRTIC/DIVEST