

Universidad de Lima  
Escuela de Posgrado  
Maestría en Derecho Empresarial



**¿ES ACASO LA ENTIDAD FINANCIERA  
QUIÉN DEBE RESPONDER CIVILMENTE  
POR DAÑOS Y PERJUICIOS COMO  
CONSECUENCIA DE UN ACCIDENTE DE  
TRÁNSITO DONDE HAYA PARTICIPADO  
UN VEHÍCULO MATERIA DE LEASING?**

Trabajo de investigación para optar el Grado Académico de Maestro en  
Derecho Empresarial

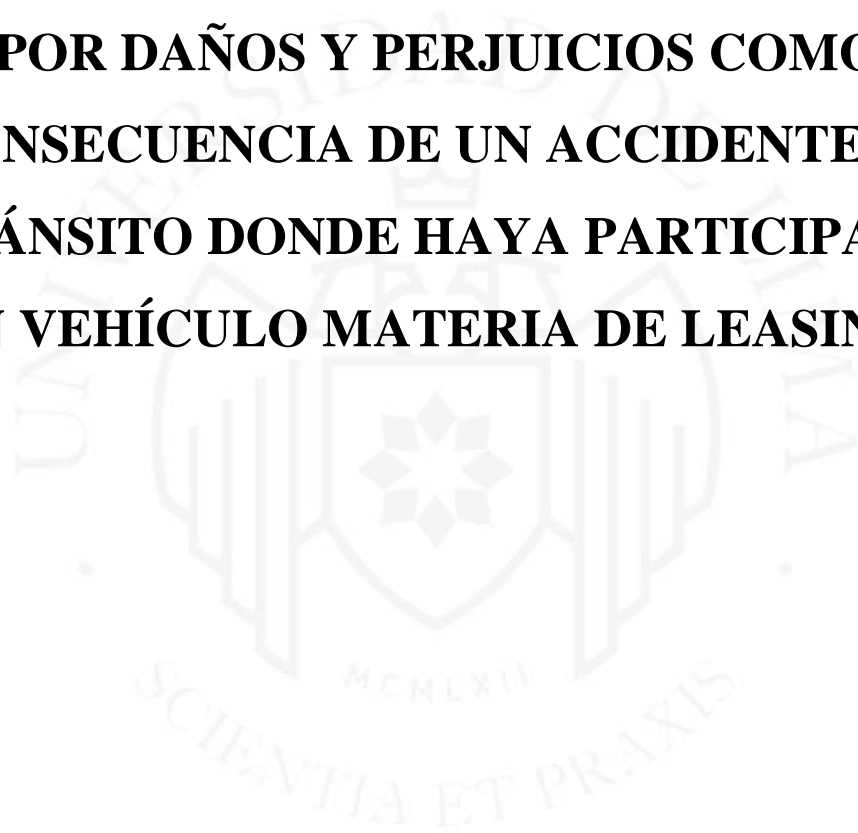
**Elizabeth Dorila Vargas Soriano**

**20172959**

**Asesor: Nelson Bértoli Bryce**

Lima – Perú  
Septiembre 2020

**¿ES ACASO LA ENTIDAD FINANCIERA  
QUIÉN DEBE RESPONDER CIVILMENTE  
POR DAÑOS Y PERJUICIOS COMO  
CONSECUENCIA DE UN ACCIDENTE DE  
TRÁNSITO DONDE HAYA PARTICIPADO  
UN VEHÍCULO MATERIA DE LEASING?**





# TABLA DE CONTENIDO

<b>INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>1</b>
<b>CAPÍTULO I: MARCO TEÓRICO DEL CONTRATO DE ARRENDAMIENTO FINANCIERO .....</b>	<b>4</b>
<b>1.1 Concepto del arrendamiento financiero o <i>leasing</i> .....</b>	<b>4</b>
<b>1.2 Naturaleza jurídica del arrendamiento financiero o <i>leasing</i> .....</b>	<b>6</b>
<b>1.3 Características del arrendamiento financiero o <i>leasing</i> .....</b>	<b>7</b>
<b>1.4 Elementos del contrato de arrendamiento financiero o <i>leasing</i> .....</b>	<b>11</b>
<b>1.5 Ventajas y desventajas del arrendamiento financiero o <i>leasing</i>.....</b>	<b>15</b>
<b>CAPÍTULO II: RESPONSABILIDAD CIVIL .....</b>	<b>18</b>
<b>2.1 Concepto y funciones de la responsabilidad civil.....</b>	<b>18</b>
<b>2.2 Elementos de la responsabilidad civil .....</b>	<b>19</b>
<b>2.3 Responsabilidad civil extracontractual .....</b>	<b>20</b>
<b>2.3.1 Aspecto Subjetivo y Objetivo .....</b>	<b>21</b>
<b>2.4 Proyecto de Ley N° 340/2016-CR.....</b>	<b>26</b>
<b>2.5 Sobre el Decreto de Urgencia N° 013-2020 .....</b>	<b>29</b>
<b>2.6 Sobre la responsabilidad civil en materia de <i>leasing</i> vehicular.....</b>	<b>33</b>
<b>2.7 ¿Sobre quién debe recaer la responsabilidad civil en materia de <i>leasing</i> vehicular?.....</b>	<b>37</b>
<b>CAPÍTULO III: JURISPRUDENCIA NACIONAL ANTES DE LA ENTRADA EN VIGOR DEL DECRETO DE URGENCIA N° 013-2020 .....</b>	<b>47</b>
<b>3.1 Casación N° 3622-2000 Lima.....</b>	<b>47</b>
<b>3.2 Casación N° 3141-2006 Callao.....</b>	<b>48</b>
<b>3.3 Casación N° 2025-2013 Lima.....</b>	<b>49</b>
<b>3.4 Pleno Jurisdiccional Distrital Civil en la Corte Superior de Justicia de Ventanilla .....</b>	<b>49</b>
<b>3.5 Casación N° 3256-2015 Apurímac .....</b>	<b>50</b>
<b>3.6 Casación N° 4527-2017 Ica .....</b>	<b>52</b>

<b>CAPÍTULO IV: BREVES APUNTES SOBRE LA NORMATIVA DEL <i>LEASING</i> INTERNACIONAL.....</b>	<b>54</b>
<b>4.1 Convención de Unidroit.....</b>	<b>54</b>
<b>CONCLUSIONES.....</b>	<b>56</b>
<b>RECOMENDACIÓN.....</b>	<b>58</b>
<b>REFERENCIAS.....</b>	<b>60</b>



## ÍNDICE DE TABLAS

<b>2.1 Propuesta de modificación de normas .....</b>	<b>26</b>
<b>2.2 Análisis Costo-Beneficio .....</b>	<b>29</b>



# INTRODUCCIÓN

Con fecha 26 de julio de 1984 entró en vigor el Decreto Legislativo N° 299, Ley de arrendamiento financiero, que regula esta modalidad de financiamiento, y que permite que personas jurídicas puedan acceder a bienes de capital con la finalidad de elevar principalmente su capacidad productiva durante un tiempo determinado.

Así, el autor Bravo Melgar (2013) señala que:

Para Barreira Delfino, el Leasing es una operación de financiación de mediano o largo plazo practicado por una entidad financiera en favor de una empresa comercial o industrial, interesada en instrumentar y modernizar sus actividades para incentivar su expansión, mediante su óptimo equipamiento. La entidad financiera, a petición de su cliente, adquiere el bien capital previamente seleccionado por este último y le facilita su utilización durante un período determinado de común acuerdo. (p. 310)

Lo relevante de esta figura, es que es la persona jurídica quien decide cuáles serán las características y/o especificaciones de los bienes a adquirir con determinado proveedor por medio de la entidad financiera (institución que facilita a través de esta modalidad de crédito el uso del bien por un periodo de tiempo, a cambio de una contraprestación dineraria, con la opción de compra al final del cronograma). Así también, se ha dicho que:

Por su parte, el *leasing* fue creado y pensado para satisfacer las necesidades de crecimiento de las empresas<sup>1</sup> en periodos en las que éstas se encuentran con capital limitado o insuficiente. Así, las empresas ven en esta modalidad de financiamiento una oportunidad para obtener liquidez y hacerse de bienes de capital o recursos rápidamente, sin desembolsar para ello fuertes sumas de dinero al contado, todo ello les permite; por ejemplo, solucionar posibles deficiencias o

---

<sup>1</sup> Forma parte de la cita:

Podemos concebir a la empresa como una organización que se encuentra durante todo el período de su existencia en la búsqueda constante de la eficiencia y productividad sustentada estas sobre los costes de transacción. En palabras de COASE: *las empresas existen a causa de los costes de transacción, esto es, de los costes de organizar la producción mediante transacciones en el mercado*. Citado por ARIAS-SCHREIBER, óp. cit, p. 8.

problemas de equipamiento e innovación tecnológica. (Canelo Rabanal, 2017, párr. 9) (Énfasis en negrita [o cursiva o ambos] del autor).

Pero ¿*Qué ocurre en nuestro sistema jurídico sobre la responsabilidad civil por daños y perjuicios como consecuencia de un accidente de tránsito donde haya participado un vehículo adquirido vía leasing?* Pues bien, existe un conflicto práctico sobre cuál es la norma aplicable, si el Decreto Legislativo N° 299 (en adelante, Ley de *Leasing*) y su Reglamento – Decreto Supremo N° 559-84-EFC, que establecen las normas aplicables a operaciones de arrendamiento financiero; o, la Ley N° 27181 – Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre (en adelante, la Ley de Transporte y Tránsito Terrestre), y su Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito – Decreto Supremo N° 016-2009-MTC.

Es a propósito de lo mencionado, que se elaboraron proyectos de ley que tenían como finalidad modificar el artículo 6 de la Ley de *Leasing* y el artículo 29 de la Ley de Transporte y Tránsito Terrestre, y de ese modo, evitar que se continúen expidiendo pronunciamientos judiciales contradictorios; y, por tanto, que exista un criterio unánime sobre cuál es la norma aplicable para este supuesto de hecho.

Como veremos a continuación, el 23 de enero de 2020 se publicó el Decreto de Urgencia N° 013-2020, Decreto de Urgencia que promueve el financiamiento de la MIPYME, Emprendimientos y Startups, el cual modificó únicamente el artículo 6 de la Ley de *Leasing*, más no el artículo 29 de la Ley de Transporte y Tránsito Terrestre, pese a que – reiteramos – existían proyectos de ley, que buscaban la modificación de ambos artículos. Es en ese sentido, que consideramos que dicha situación podría continuar generando incertidumbre jurídica y ausencia de predictibilidad al momento de resolverse los procesos judiciales sobre indemnización por daños y perjuicios derivados de un accidente de tránsito donde haya participado un vehículo otorgado en *leasing*.

Así, de los artículos citados, se aprecia respectivamente que (i) la arrendataria es responsable por los daños producidos mientras que el bien se encuentre en su posesión, uso, disfrute u operación, incluyendo, pero sin limitarse, a responsabilidades civiles, penales y administrativas y (ii) es la arrendadora financiera (en su condición de propietaria del vehículo) quien debe responder solidariamente por los daños y perjuicios causados.



En ese escenario, es que a través del presente trabajo explicaremos las razones por las cuales – a falta de una modificación normativa (artículo 29 de la Ley de Transporte y Tránsito Terrestre) – la norma aplicable es la Ley de *Leasing*, debiéndose para ello analizar conjuntamente las normas mencionadas.

En ese sentido, pretendemos concluir que es la arrendataria financiera, más no la arrendadora financiera, la responsable civilmente por los daños y perjuicios causados con el vehículo objeto de *leasing* (siempre y cuando se haya acreditado la concurrencia de los elementos de la responsabilidad civil). Ello en la medida que existe una regulación normativa especial que así lo establece, y siempre que este sujeto sea quien tenga el control y dominio absoluto del bien generador del daño. Todo lo anterior se aplica, salvo que se acredite que el daño se debió a caso fortuito o fuerza mayor, hecho determinante de tercero o de la imprudencia de quien padece el daño.

Aunado a ello, es la arrendataria financiera quien por el hecho de realizar una actividad riesgosa o peligrosa se encuentra en mejor situación de adoptar las medidas de seguridad y/o prevenciones necesarias al tener el poder de dirección sobre el bien, siendo incluso que esta tiene la obligación de contratar un seguro de responsabilidad civil frente a terceros.

En esa secuencia de ideas, considerar lo contrario, perjudica al mercado, generando desincentivos a las entidades financieras, porque se verán, como ahora, involucradas en procesos sobre indemnización por daños y perjuicios, donde se busca atribuirles responsabilidad por daños ocasionados por una unidad vehicular, respecto de la cual no tienen algún tipo de control y/o supervisión, decidiendo restringir el financiamiento.

# CAPÍTULO I: MARCO TEÓRICO DEL CONTRATO DE ARRENDAMIENTO FINANCIERO

## 1.1 Concepto del arrendamiento financiero o *leasing*

El artículo 1 de la Ley de *Leasing* ha definido como arrendamiento financiero lo siguiente:

**Artículo 1.-** Considérese Arrendamiento Financiero, el Contrato Mercantil que tiene por objeto la locación de bienes muebles o inmuebles por una empresa locadora para el uso por la arrendataria, mediante pago de cuotas periódicas y con opción a favor de la arrendataria de comprar dichos bienes por un valor pactado.

La suscripción de un contrato de arrendamiento financiero permite que la arrendataria financiera pueda utilizar el bien (elegido por esta con determinado proveedor) a fin de obtener una rentabilidad económica.

Sobre el arrendamiento financiero podemos encontrar una serie de definiciones, entre las cuales observamos las siguientes:

- El autor Leyva Saavedra cita los siguientes conceptos:
  - El *leasing* es, pues, una institución de singular valía para la economía moderna y una genuina alternativa financiera para cualquier empresa, debido a que implica, entre otras cosas, la superación de viejos conceptos de gestión empresarial, permitiendo a las empresas una mayor dinamicidad y rentabilidad en sus inversiones<sup>2</sup>. (Leyva Saavedra, 2004, p. 112)
  - Según AMORÓS, se considera al *leasing* como un contrato por el que una de las partes –empresa de *leasing*– se obliga a adquirir de un tercero determinados bienes que la otra parte ha elegido previamente, contra el pago de un precio mutuamente convenido, para su uso y disfrute durante cierto tiempo, que

---

<sup>2</sup> Forma parte de la cita:

Cfr. RODRÍGUEZ MATEOS, *El contrato de leasing mobiliario internacional*, Madrid, 1997, p. 26 ss. Esta operación asegura a las empresas usuarias nuevos medios para incentivar pronto la innovación tecnológica y permite, además, la construcción o renovación de las instalaciones de la empresa. Se trata, pues, de una técnica integradora y multiplicadora de las tradicionales fuentes de financiamiento para la dotación de capital a las empresas, concluye FOSSATI, *Il leasing*, Milano, 1987, p. 110.

generalmente coincide con la vida útil y fiscal del bien, y durante el cual el contrato es irrevocable, siendo todos los gastos y riesgos por cuenta del usuario, quien, al finalizar dicho período, podrá optar por la devolución de los bienes, concertar un nuevo contrato o adquirir los bienes por el valor residual preestablecido<sup>3</sup>. (Leyva Saavedra, 2004, p. 119)

- A su turno, Leyva Saavedra (2004), nos manifiesta que:

En nuestra opinión, el *leasing* es un contrato de financiamiento en virtud del cual una de las partes, la empresa de *leasing*, se obliga a adquirir y luego dar en uso un bien de capital elegido, previamente, por la otra parte, la empresa usuaria, a cambio del pago de un canon como contraprestación por ésta, durante un determinado plazo contractual, que generalmente coincide con la vida útil del bien, finalizado el cual puede ejercer la opción de compra, pagando el valor residual pactado, prorrogar o firmar un nuevo contrato o, en su defecto, devolver el bien. (p. 122)

- Por otra parte, el autor Martorell (1993), citando a Marzorati nos explica que:

Para el primero, el *leasing* “es una operación financiera consistente en facilitar la utilización de equipos y maquinarias, a quien carece del capital necesario para su adquisición, merced a una financiación a largo o mediano plazo coincidente con el término de amortización del bien en cuestión y garantizada con el bien objeto de ella, cuyo dominio se reserva mediante el pago periódico de un alquiler o canon, con la posibilidad de adquirirlo a su conclusión por un valor determinable”<sup>4</sup>. (p. 365)

- Así también, en palabras del autor Castillo Freyre se advierte que:

A través del *leasing*, la empresa dedicada a esta actividad, cede al interesado el uso del bien durante todo el plazo en que las partes prevén que el bien tendrá de vida económica o útil, o hasta que el mismo resulte obsoleto. El usuario debe pagar a la empresa de *leasing* una contraprestación consistente en dinero. Dicho pago se efectuará de manera fraccionada y hasta por el monto al que haya ascendido el precio de compra del producto en cuestión, más gastos e intereses compensatorios.

---

<sup>3</sup> Forma parte de la cita:

<<El leasing inmobiliario>>, cit., p. 865.

<sup>4</sup> Forma parte de la cita:

Oswaldo Marzorati (h.), *El “leasing” como forma de inversión extranjera*. “R.D.C.O.”, n° 35, 6/10/73.

Finalizado dicho plazo, el usuario goza de la facultad de adquirir la propiedad del bien, pagando en ese momento el valor residual correspondiente. (Castillo Freyre, 2010, p. 499)

- Finalmente, se ha expresado lo siguiente:

Señala José María de la Cuesta Rute que “a efectos puramente descriptivos, y sin prejuzgar ni su naturaleza ni su contenido, por virtud del leasing, quien desea disfrutar de un bien acude a una empresa –empresa de leasing– para que, adquiriéndolo a tal fin de su constructor o fabricante, le ceda su uso por todo el tiempo que se prevé tendrá de vida económica o útil, a cambio de una contraprestación en dinero que el usuario paga fraccionadamente y que asciende al importe que la empresa de leasing satisfizo al fabricante, incrementando en los gastos e intereses del aplazamiento más el beneficio empresarial. Se reconoce al usuario la facultad de adquirir el dominio del bien pagando, al cumplirse el término previsto, el ‘valor residual’ que corresponda” (Citado por Eduardo Trucco, “Comentarios en torno al leasing”, página 161). (Arias Schreiber et al., 2011, p. 286)

En esa secuencia de ideas, se puede concluir que este tipo de contrato, cuya naturaleza es claramente económica, otorga facilidades de crédito al empresario, en la medida que podrá utilizar un bien, sea mueble o inmueble, por determinado tiempo y que gozará de los beneficios y utilidades de este, pudiendo adquirir la titularidad del bien con el ejercicio de la opción de compra.

Asimismo, y de las definiciones antes descritas, también se aprecia que el contrato de arrendamiento financiero juega un rol relevante en el ámbito empresarial, ya que, a través de esta modalidad de financiamiento, las personas jurídicas pueden acceder a bienes de capital, a efectos de incrementar su capacidad productiva para ampliar su mercado generando a su vez desarrollo para el país.

## **1.2 Naturaleza jurídica del arrendamiento financiero o *leasing***

En términos de Leyva Saavedra se prescribe lo siguiente:

a) El *leasing* es un contrato *sui generis*; por ende, no encuadrable en ninguno de los tipos negociales que deben su origen al derecho romano. El *leasing*, creemos, no es más ni menos que el *leasing*, es decir, una institución contractual que existe *per se* y con configuración propia.

b) El *leasing* es un contrato complejo<sup>5</sup>; es decir, está conformado por una pluralidad de prestaciones que constituyen su esencia. Esta complejidad hay que entenderla en el sentido que el *leasing*, en su constitución y ejecución, muestra elementos, aspectos o prestaciones de las partes que, superficialmente, se encuentran en otros institutos contractuales típicos: arrendamiento, compraventa, préstamo, opción de compra, etc. El *leasing*, si bien se configura con elementos de esos contratos, se diferencia claramente de todos ellos.

c) El *leasing* es, igualmente, un contrato unitario con causa única. La calificación de complejo que hicimos al *leasing* no es óbice para calificarlo también de unitario, pues aquella complejidad es sólo de orden morfológico, ya que, desde el punto de vista de su fisiología o funcionamiento, éste responde a una unidad causal, la cual va más lejos que las causas particulares de aquellos negocios o prestaciones aisladas<sup>6</sup>. La causa del *leasing*, se dice, no es otra cosa que la de financiación, que se devela tanto en la etapa de perfección como en la de ejecución del contrato<sup>7</sup>. (Leyva Saavedra, 2004, pp. 142-143)

### 1.3 Características del arrendamiento financiero o *leasing*

---

<sup>5</sup> Forma parte de la cita:

La Sala Civil Transitoria de la Corte Suprema, en su sentencia de casación núm. 3584/00 Lima, publicada el 31 de julio de 2001, señala que el arrendamiento financiero es <<un contrato complejo y autónomo por el cual la empresa locadora se obliga a adquirir el bien requerido por la arrendataria y le concede su uso – a cambio de una cuota periódica– por un lapso determinado...>>. Esta afirmación, como puede verse, adolece de los mismos defectos terminológicos de la definición contenida en el art. 1 LAF, que habla de locadora (empresa de *leasing*) y de arrendataria (usuaria). Es más, los magistrados no explican porqué el *leasing* es un contrato complejo.

<sup>6</sup> Forma parte de la cita:

El contrato complejo, ha dicho el Tribunal Supremo español, tiene un objeto integrado por una bilateral pluralidad de prestaciones diversas concatenadas para constituir una unitaria finalidad obligacional a consumir mediante actuaciones recíprocas y compensatorias entre sí desde el revestimiento unitario que les proporciona un contrato complejo con un contenido que no cabe desmembrar porque sus diversos integrantes se condicionan entre sí en un equilibrio que, desnaturalizándole así su genuina causa contractual, se rompería para llevar a figuras contractuales que disociadas no son los que movieron a las partes a prestar su consentimiento creador como dispone el art. 1254 C.c. es. (Sentencia de 20 de diciembre de 2001, cit., p. 705).

<sup>7</sup> Forma parte de la cita:

Cfr. CLARIZIA, <<Finanziamenti>>, cit., p. 761; ID., *I contratti nuovi*, cit., p. 184; BARREIRA, <<Categorización jurídica>>, cit., p. 564; LEYVA SAAVEDRA, *Leasing*, cit., p. 118; ID., <<El leasing>>, cit., p. 782; NAVARRO, <<El contrato de arrendamiento financiero>>, cit., p. 1184; VARA DE PAZ, <<Naturaleza y régimen jurídico>>, cit., p. 199.

Para el autor Peschiera Mifflin (2008), una de las características que posee este tipo de contrato, es que: “Favorece la circulación de la riqueza económica; a través del contrato de leasing o arrendamiento financiero, se cede el uso y goce económico de un bien y, luego, transfiere la totalidad de los poderes económicos objeto del contrato” (p. 49).

Ahora bien, entre las características más importantes encontramos las siguientes:

- **Nominado y Típico**, en tanto este contrato mercantil se encuentra regulado en nuestro ordenamiento jurídico en su ley especial, que es precisamente la Ley de *Leasing*. Respecto a la característica “típico”, el autor Leyva Saavedra (2004) señala lo siguiente:

En la mayoría de países, el *leasing* es un contrato atípico, esto es, no cuenta con regulación propia, por lo que usualmente se le aplica la normativa de la parte general de los contratos contenidas en los códigos civiles (Alemania, España e Italia, por ejemplo); en pocos es un contrato típico, toda vez que tiene una normativa especial. Es el caso de Francia (Ley 66/645), Bélgica (Ley 55/1967), Argentina (Ley 25248), Panamá (Ley 7/1990), Perú (Decreto leg. 299), Uruguay (Ley 16072), etc. (p. 143)

- **Principal**, en términos de Leyva Saavedra (2004) se señala: “Ya que tiene vida propia, independiente, lógica y jurídicamente de cualquier otro contrato que participe en la estructura negocial” (p. 143). Esto quiere decir que no depende de otro contrato.
- **Consensual**, este contrato es celebrado por el acuerdo de voluntades. Asimismo, el artículo 8 de la Ley de *Leasing* señala que:

**Artículo 8.** El contrato de arrendamiento financiero se formalizará por cualquier medio físico, digital o electrónico que deje constancia de la voluntad de las partes, con la debida autenticación de los contratantes, mediante escritura pública, firmas legalizadas, firmas digitales o firmas manuscritas, según lo determinen las partes. La inscripción del contrato de arrendamiento financiero en el Registro correspondiente que forma parte de la SUNARP es facultativa.

Del artículo citado, se advierte que el contrato de arrendamiento financiero se formalizará, entre otras formas, mediante escritura pública, lo cual contribuye para los efectos probatorios.

- **Oneroso**, en palabras de Leyva Saavedra (2004) se aprecia lo siguiente:

El *leasing* es otro de los contratos onerosos más representativos; su onerosidad es *per se* evidente, pues las ventajas que procuran cada una de las partes contratantes no le serán concedidas sino por la prestación que cada una haga o se obligue hacer en favor de la otra. El sacrificio patrimonial que experimenta la empresa financiera, al adquirir el bien y conceder el uso del mismo durante un plazo inicial, se ve compensado con el pago del canon periódico que recibe y, en su momento, por el pago del valor residual pactado para la ulterior transferencia de la propiedad del bien. A su turno, la empresa usuaria sufre un sacrificio patrimonial al tener que pagar los respectivos cánones, pero se beneficia con el uso, disfrute y, a su sola decisión, con la propiedad del bien materia del contrato de *leasing*. (pp. 144-145)

Lo antes mencionado, se traduce en un enriquecimiento y empobrecimiento para la arrendataria financiera como para la arrendadora financiera, ya que, si bien se obtiene un provecho económico, lo cierto es que también se incurre en costos de índole pecuniario.

- **Conmutativo**, cuando las partes del arrendamiento financiero celebran este contrato tienen conocimiento de las ganancias y pérdidas que les ocasionará este tipo de acto; es decir, efectúan una adecuada estimación sobre los pro y contra de la suscripción de esta figura contractual.
- **De duración**, el autor Leyva Saavedra cita que:

La doctrina muestra conformidad en cuanto a que el *leasing* es un contrato de duración porque las prestaciones de la empresa concedente y la usuaria se ejecutan en el tiempo, durante un lapso prolongado<sup>8</sup>. El dilatar la ejecución de las prestaciones en el tiempo es presupuesto fundamental para que este contrato produzca los efectos queridos por ambas partes y satisfaga, a su vez, las necesidades que los indujo a contratar. El *leasing* es, por ende, un contrato de duración determinada, cuya prestación de la empresa concedente es continuada y la contraprestación de la usuaria es periódica. (Leyva Saavedra, 2004, p. 145)

---

<sup>8</sup> Forma parte de la cita:

Aunque hay que señalar que la doctrina, habitualmente, considera que el *leasing* es un contrato de tracto sucesivo. En este sentido, ARRUBLA, *Contratos mercantiles*, cit., p. 121; MARTORELL, *Tratado de los contratos*, cit., p. 463; MARZORATI, *Derecho de los negocios*, cit., p. 417; MORILLAS, <<Algunos aspectos del leasing>>, cit., 493. Un buen número de sentencias italianas de mérito, no de casación, califica al *leasing* como un contrato de ejecución continuada o periódica. Véase BUONOCORE, <<II contratto di leasing>>, cit., p. 1477.

- **De prestaciones recíprocas**, esta característica significa que tanto la arrendadora financiera como la arrendataria financiera tienen derechos como obligaciones, que se encuentran recogidos en la Ley de *Leasing* y su Reglamento. Adicionalmente, precisamos que a este contrato le resulta aplicable las normas dispuestas en el Título VI (Contrato con Prestaciones Recíprocas), Sección Primera (Contratos en General) del Libro VII (Fuentes de las Obligaciones) del Código Civil peruano.

Así, el artículo 1426 del Código Sustantivo nos señala que: “En los contratos con prestaciones recíprocas en que éstas deben cumplirse simultáneamente, cada parte tiene derecho de suspender el cumplimiento de la prestación a su cargo, hasta que se satisfaga la contraprestación o se garantice su cumplimiento.”

Asimismo, el autor Fernández Fernández (2010) nos dice que:

En nuestra opinión la *exceptio non adimpleti contractus*, la misma que solo puede hacerse valer en los contratos con prestaciones recíprocas, debido a que nacen obligaciones de fiel cumplimiento a cargo de ambas partes contratantes, consiste en el legítimo derecho que tiene uno de los contratantes de suspender la prestación a su cargo, si la otra no cumple u ofrece cumplir simultáneamente, la que le corresponde; por tanto, sería sumamente injusto que una de las partes pudiese exigir el cumplimiento de las obligaciones a cargo de la otra, sin que por su parte cumpliera simultáneamente con sus propias obligaciones. (p. 373)

- **De empresa**, o también conocido como contrato mercantil, el cual está establecido en el artículo 1 de la Ley de *Leasing*. Asimismo, esta práctica comercial es realizada por empresas especializadas, las mismas que son mencionadas en el artículo 2 de la referida norma, cuyo tenor señala expresamente lo siguiente:

**Artículo 2.-** Cuando la locadora esté domiciliada en el país debe necesariamente ser una empresa bancaria, financiera, cooperativa de ahorro y crédito que solo opera con sus socios y que no está autorizada a captar recursos del público u operar con terceros, inscrita en el Registro Nacional de Cooperativas de Ahorro y Crédito No Autorizadas a Captar Recursos del Público, o cualquier otra empresa autorizada por la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP, para operar de acuerdo a Ley.



- **Cláusulas generales**, es un contrato suscrito por medio de cláusulas generales, permitiendo que las partes en función a su libertad contractual<sup>9</sup> puedan convenir las cláusulas especiales que serán incorporadas en el contrato de arrendamiento financiero.
- **De financiamiento**, el autor Leyva Saavedra (2004) nos indica que:
 

La financiación es, pues, una relación ordinaria de crédito, aunque con características propias. El financiamiento, estima CLARIZIA, no se tendría sólo en los contratos <<con utilización obligada de los medios financieros aportados por una parte, sino también cuando el financiador transfiere la utilidad de un bien, con la obligación de la otra parte de restituir el *tantundem*>> dentro del plazo establecido<sup>10</sup>. (p. 147)
- **De cesión de uso**, para Leyva Saavedra (2004):
 

(...) el *leasing* es un contrato traslativo de uso y disfrute de bienes de capital y, eventualmente, es título para la adquisición de la propiedad de los mismos, si es que la empresa usuaria decide que esa es la opción más conveniente a sus propios intereses al final del plazo contractual preestablecido. (p. 148)

#### 1.4 Elementos del contrato de arrendamiento financiero o *leasing*

En el contrato de arrendamiento financiero intervienen la arrendadora financiera y la arrendataria financiera; sin embargo, algunos consideran que el proveedor también debe ser incluido en la intervención de este contrato. Seguidamente, se definirá cada uno, en atención a determinada doctrina.

##### - Sobre la arrendadora financiera y/o dadora

Al respecto, el autor Soria Aguilar (2008) nos dice textualmente que:

---

<sup>9</sup> **Código Civil peruano**

**Artículo 1354.-** Las partes pueden determinar libremente el contenido del contrato, siempre que no sea contrario a norma legal de carácter imperativo.

<sup>10</sup> Forma parte de la cita:

*I contratti nuovi*, cit., p. 184. ZENO ZENCOVICH, por su parte, encuentra extremadamente lata esta noción de financiamiento, pues termina por empañar las diferencias con el cambio y el goce, y la construye a utilizar como criterio discrecional la nueva calificación del sujeto financiador y su interposición en una operación económica (<<Il controllo giudiziale sull' equivalenza delle prestazioni dei contratti di leasing>>), en *Rivista del diritto commerciale e del diritto generale delle obbligazioni*, Padova, 1985, núm. 5-8, p. 311).

Las normas especiales de leasing<sup>11</sup> exigen que el arrendador financiero (es decir, aquella parte que otorga los bienes en arrendamiento financiero) sea necesariamente una empresa bancaria, financiera o cualquier otra empresa<sup>12</sup> autorizada por la Superintendencia de Banca y Seguros para efectuar operaciones de arrendamiento financiero. Así, para el caso del arrendador financiero, la ley restringe este tipo de operaciones única y exclusivamente para aquellas entidades que cuenten con la respectiva autorización de la SBS. (p. 382)

#### - **Sobre la arrendataria financiera y/o tomadora**

En el presente punto, el autor Jinesta Lobo, cita lo siguiente:

Es la persona física o jurídica que recibe el uso y goce del bien. Puede ser un industrial, comerciante (persona física o jurídica) e incluso una persona que ejerce una profesión liberal.<sup>13</sup>

Le corresponde el aspecto técnico de la operación, en el sentido de identificar y determinar sus necesidades, y escoger el proveedor y la clase de maquinaria o equipos que le satisfacen. Es él, y no el dador, quien da su conformidad sobre la calidad y funcionamiento del equipo al momento de la entrega.<sup>14</sup> (Jinesta Lobo, 1992, pp. 30-31)

#### - **Sobre el proveedor**

En relación a este punto, Jinesta Lobo hace mención a lo siguiente:

Frecuentemente toma la iniciativa de los contactos iniciales entre la sociedad de leasing y sus clientes. Permaneciendo durante el contrato en relación directa tanto con el dador como con el tomador. Es quien ejerce atracción comercial sobre el tomador. Algunos dadores para vincularlo al contrato lo hacen firmarlo.<sup>15</sup> (Jinesta Lobo, 1992, p. 31)

---

<sup>11</sup> Forma parte de la cita:

Artículo 2° del Decreto Legislativo N° 299.

<sup>12</sup> Forma parte de la cita:

Debe tenerse presente que, como lo señala el artículo 1° del Decreto Supremo N° 559-84-EFC, en el caso de las empresas domiciliadas en el país **distintas de las empresas bancarias y financieras, deberán constituirse como sociedades anónimas** con arreglo a las disposiciones legales.

<sup>13</sup> Forma parte de la cita:

V. BLAS MARRUPE, J. y ROCCO, M., *op. dt.*, p. 1916.

<sup>14</sup> Forma parte de la cita:

V. RODRÍGUEZ AZUERO, S., *op. dt.* p. 498.

<sup>15</sup> Forma parte de la cita:

V. CCHLOT, J., *op. dt.*, p. 94.

No obstante, lo antes mencionado, precisamos cuáles son los elementos especiales del contrato de arrendamiento financiero, siendo los siguientes:

**1) El precio**, entiéndase como la contraprestación que realiza la arrendataria financiera por el uso y disfrute temporal del bien otorgado en *leasing*.

Así, el autor Martorell ha citado lo siguiente:

El costo del *leasing* para el usuario resulta de la suma de varios factores: el reintegro del precio de compra del equipo (que equivale a reintegrar su amortización); la compensación de los intereses pagados por la compañía de *leasing*; su gastos generales, y –finalmente– su margen de beneficio<sup>16</sup>. (Martorell, 1993, pp. 397-398)

Sobre este punto, cabe precisar que en el Perú no se incorpora gastos generales en la cuota. Así, el precio es producto de la sumatoria del capital, intereses e impuesto general a las ventas (IGV). De igual modo, los intereses se determinan de la sumatoria del costo del dinero, costo de la provisión por riesgo de crédito, costo operativo de la entidad y el margen de ganancia para la entidad financiera que lo otorga.

**1.1) La opción de compra**, según el autor Martorell (1993):

Se entiende por tal, a la “oferta irrevocable de venta”, por la cual el locador – unilateralmente– se compromete a enajenarle el bien al locatario o tomador, por una cifra acordada de antemano, si éste –una vez vencido el plazo locativo contractual– decide adquirir el equipo oportunamente arrendado mediante el pago del llamado “valor residual”. (p. 398)

Por su parte, el artículo 7 de la Ley de *Leasing* dispone que:

**Artículo 7.** El plazo del contrato de arrendamiento financiero será fijado por las partes, las que podrán pactar penalidades por el incumplimiento del mismo.

La opción de compra de la arrendataria tendrá obligatoriamente validez por toda la duración del contrato y podrá ser ejercida en cualquier momento hasta el

---

<sup>16</sup> Forma parte de la cita:

Para Barreira Delfino, las entidades financieras toman en cuenta para determinar el precio del contrato:

- 1) la amortización del capital prestado;
- 2) el interés de financiación (o margen de beneficio);
- 3) el precio por el uso del bien propiamente dicho;
- 4) los riesgos inherentes al estado de conservación del bien, a su restitución y su ulterior colocación en el mercado (ver “*Leasing*”, Editorial Cangallo, Bs. As., 1977).

vencimiento del plazo contractual. El ejercicio de la opción no podrá surtir sus efectos antes de la fecha pactada contractualmente. Este plazo no está sometido a las limitaciones del derecho común.

Son válidos los pactos en los que la arrendataria instruye a la locadora a ejercer la opción de compra por cuenta suya.

En caso la arrendataria haya cumplido con pagar a la locadora el importe de las cuotas pactadas en el contrato de arrendamiento financiero, incluyendo el importe de la Opción de Compra, la locadora transferirá la propiedad de los bienes a favor de la arrendataria, conforme a lo pactado en el contrato de arrendamiento financiero. Tratándose de bienes constituidos por unidades vehiculares o bienes que cuenten con registro propio, dicha transferencia se formalizará mediante instrumentos públicos protocolares de acuerdo a lo establecido en el Decreto Legislativo N° 1049, Decreto Legislativo del Notariado.

Respecto al artículo siete citado, cabe señalar que el penúltimo párrafo fue incorporado a consecuencia que, en la práctica y fundamentalmente en vehículos, los clientes pagaban el 100% de las cuotas y no ejercían la opción de compra, justamente para que se mantenga en los Registros y en la propiedad del Banco. Así, las multas, papeletas, estaban dirigidas a la entidad financiera, quien las pagaba y no tenía como cobrarlas al Cliente arrendatario. En ese sentido, ahora en el contrato se establece una especie de poder hacia el Banco para ejercerla por cuenta del Cliente, así como ya no se requiere la firma.

**1.2) El valor residual**, a efectos de determinar este concepto se valoran dos componentes. Así, Martorell (1993) expresa lo siguiente:

“a) la vida económica de él;

b) el valor esperado de éste o éstos a la finalización del término inicialmente pactado para el arrendamiento” (p. 400).

Sobre el particular, indicamos que, en el Perú, la práctica comercial determina que – el valor residual – sea un valor simbólico, el cual debe estar previamente pactado en el contrato.

**2) El plazo**, el autor Martorell, cita lo siguiente:

Dicho en otras palabras, lo que habrá de predominar para la fijación del término de duración contractual es el tiempo estimado por la entidad financiera para amortización del precio de adquisición de los bienes arrendados, para que la inversión efectuada por ella resulte rentable<sup>17</sup>. (Martorell, 1993, p. 402)

### **1.5 Ventajas y desventajas del arrendamiento financiero o *leasing***

Como se ha mencionado, el contrato de arrendamiento financiero es un contrato con derecho de compra, en el cual la arrendadora financiera adquiere el bien elegido por la arrendataria financiera a efectos de que esta lo utilice, a cambio de una contraprestación durante un plazo determinado.

Sobre este punto, tenemos que el *leasing*, como una figura de crecimiento económico, brinda una serie de ventajas que motiva su utilización en el mercado.

Así, el autor Bravo Melgar nos señala - entre otras - las siguientes ventajas:

- a) Nueva Técnica de Financiación**
- b) Eliminación de los Riesgos de Obsolescencia**
- c) Incremento de la Capacidad de Producción**
- d) Flexibilidad Operativa** (Bravo Melgar, 2013, pp. 321-322).

A continuación, explicaremos brevemente en qué consiste cada una. Veamos:

Respecto a la ventaja a): Según Bravo Melgar (2013) señala que: “El Leasing permite obtener una financiación por la totalidad del valor de adquisición del bien seleccionado (...)” (p. 321). No obstante, lo antes mencionado, debemos mencionar que en la práctica comercial y para una mejor gestión de riesgo de crédito, no se otorga financiamiento por el total del valor del activo, sino se solicita al cliente efectúe el pago de una primera cuota relevante (cuota cero) por adelantado para reducir el riesgo de la operación.

Respecto a la ventaja b): Consideramos que el *leasing*, más que eliminar los riesgos de obsolescencia, contribuye con reducirlos.

---

<sup>17</sup> Forma parte de la cita:

Leopoldo J. Houssay, *El “leasing”: un contrato de locación financiera*, “L.L.”, 1975-A, Doct. 1194.

Dicho esto, por medio del *leasing* la tomadora puede adquirir bienes de capital para mejorar el equipamiento de su empresa; es decir, esta modalidad de financiamiento le permite renovar aquellos bienes obsoletos y reemplazarlos por otros más idóneos.

Respecto a la ventaja c): se hace viable celebrando este tipo de contrato, en tanto a través del *leasing* la empresa usuaria adquiere bienes de capital para aumentar su capacidad de producción.

Respecto a la ventaja d): este método de financiamiento se acomoda a las necesidades de la tomadora, como, por ejemplo, fijar el plazo del contrato.

Sin perjuicio de lo antes mencionado, agregamos que otra ventaja que tiene el *leasing* es el beneficio tributario por la depreciación acelerada del bien. Así, el arrendamiento financiero permite aplicar una mayor tasa de depreciación, aquella que se determine de manera lineal, en función al plazo del contrato, debiendo acotar que según lineamientos de la autoridad tributaria. La duración mínima ha de ser de 2 o 5 años, según tengan por objeto bienes muebles o inmuebles, respectivamente<sup>18</sup>.

Sin embargo, así como este contrato posee una serie de ventajas, lo cierto es que también presenta algunas desventajas tanto para la usuaria como para la empresa de *leasing*, conforme fuera mencionado por el autor Leyva Saavedra (2004), cuando nos señala - entre otras - las siguientes:

Adicionalmente, se consideran como desventajas para la usuaria, algunos de los caracteres constitutivos de la esencia del *leasing* y que están en relación con un cúmulo de ventajas que esta fórmula financiera ofrece a la usuaria, a saber:

(...)

b) En el caso de bienes sujetos a rápido cambio tecnológico, la usuaria corre el riesgo que el bien se torne obsoleto antes del plazo estipulado, perdiendo, en efecto, la oportunidad de renovar sus activos oportunamente. (...)

c) Las cláusulas penales previstas para el caso que la usuaria incumpla alguna de sus obligaciones establecidas en el contrato, particularmente el pago de los cánones aún no vencidos.

(...)

---

<sup>18</sup> Véase el artículo 18 de la Ley de *Leasing*

Aquí algunas desventajas para las empresas de *leasing*.

- a) Los riesgos derivados de la declaratoria de insolvencia de la empresa usuaria, que plantea el problema no sólo de la recuperación de los bienes, sino también del futuro de ellos, en caso de resolución del contrato por esta causal.
- b) La refinanciación de las deudas acumuladas de la usuaria, que suele ser difícil y costosa en muchos casos.

(...) (p. 208)



## CAPÍTULO II: RESPONSABILIDAD CIVIL

### 2.1 Concepto y funciones de la responsabilidad civil

Sobre el particular, el autor Espinoza Espinoza, cita lo siguiente:

Se puede definir a la responsabilidad civil como una técnica de tutela (civil) de los derechos (u otras situaciones jurídicas) que tiene por finalidad imponer al responsable (no necesariamente el autor) la obligación de reparar los daños que este ha ocasionado<sup>19</sup>. (Espinoza Espinoza, 2007, pp. 45-46)

En efecto, la responsabilidad civil es la obligación que tiene una persona de reparar, generalmente a través de una indemnización económica, un daño que se ha ocasionado a otra.

A su turno, Taboada Córdova (2013) nos dice que:

Como es sabido, la disciplina de la responsabilidad civil está referida al aspecto fundamental de indemnizar los daños ocasionados en la vida de relación a los particulares, bien se trate de daños producidos como consecuencia del incumplimiento de una obligación voluntaria, principalmente contractual, o bien de daños que sean el resultado de una conducta, sin que exista entre los sujetos ningún vínculo de orden obligacional. (p. 33)

Ahora bien, respecto a las funciones de la responsabilidad civil, el Dr. Espinoza Espinoza (2007) nos señala que:

Desde mi punto de vista, las funciones de la responsabilidad civil tienen que ser vistas a partir de sus protagonistas:

- a) Con respecto a la víctima es satisfactiva.

---

<sup>19</sup> Forma parte de la cita:

De una manera más breve se define a la responsabilidad como “la imputación de un hecho dañoso a un sujeto” (RODOTÁ, *Il problema della responsabilità civile*, Guiffré, Milano, 1964, 80). En la doctrina nacional, se define a la responsabilidad civil como “una situación jurídica que el ordenamiento jurídico atribuye a un sujeto de derecho o a un ente la obligación o el deber de resarcimiento del daño ocasionado a otro, como consecuencia de la violación de otra situación jurídica” (MORALES HERVIAS, *Responsabilidad por incumplimiento de obligaciones de las Administradoras de Fondos de Pensiones*, en *Revista Jurídica del Perú*, Año LIV, N° 55, Trujillo, marzo/abril 2004, 139).



- b) Con respecto al agresor es sancionadora.
- c) Con respecto a la sociedad es disuasiva o incentivadora de actividades.
- d) Común respecto a los tres anteriores es la función distributiva de costos de los daños ocasionados. (p. 54)

En ese orden de ideas, la responsabilidad civil tiene como objetivo solucionar las controversias suscitadas entre los particulares con ocasión de la producción de daños, los cuales pueden ser patrimoniales (daño emergente y lucro cesante) o extrapatrimoniales (daño moral y daño a la persona).

## 2.2 Elementos de la responsabilidad civil

En nuestro ordenamiento jurídico, estrictamente en nuestro Código Civil de 1984, se encuentra regulado la responsabilidad contractual y extracontractual, adoptándose de esta forma un sistema binario de responsabilidad civil.

Así las cosas, respecto a los elementos de la responsabilidad civil, el autor Espinoza Espinoza (2007) refiere lo siguiente:

Los elementos constitutivos de la responsabilidad civil, tanto la derivada del incumplimiento de las obligaciones como la denominada extracontractual o aquiliana, son:

- a) **La imputabilidad**, entendida como la capacidad que tiene el sujeto para hacerse responsable civilmente por los daños que ocasiona.
- b) **La ilicitud o antijuridicidad**, vale decir, la constatación que el daño causado no está permitido por el ordenamiento jurídico.
- c) **El factor de atribución**, o sea, el supuesto justificante de la atribución de responsabilidad del sujeto.
- d) **El nexos causal**, concebido como la vinculación entre el evento lesivo y el daño producido.
- e) **El daño**, que comprende las consecuencias negativas derivadas de la lesión de un bien jurídico tutelado. (p. 89) (Negrita es del autor)

Aunado lo mencionado, mediante la Cas. N° 3470-2015 Lima Norte de fecha 09 de setiembre de 2016 se establecieron cuáles son los elementos constitutivos de la

responsabilidad civil en general o también denominado los elementos del juicio de responsabilidad civil.

tercero.- que, por ello al ser la materia que nos ocupa una de indemnización por daños y perjuicios -los cuales se habrían ocasionado a raíz del incumplimiento de las obligaciones asumidas en la obra (...), es necesario señalar por tanto que en la doctrina se han establecido cuatro elementos conformantes de la responsabilidad civil y estos son: 1) la antijuridicidad; entendida como la conducta contraria a ley o al ordenamiento jurídico; 2) el factor de atribución; que es el título por el cual se asume responsabilidad, pudiendo ser este subjetivo (por dolo o culpa) u objetivo (por realizar actividades o, ser titular de determinadas situaciones jurídicas previstas en el ordenamiento jurídico), considerándose inclusive dentro de esta sub clasificación al abuso del derecho y la equidad (cfr. espinoza espinoza, juan. derecho de la responsabilidad civil. primera edición, gaceta jurídica sociedad anónima, lima, 2002; página 80); 3) el nexo causal o relación de causalidad adecuada entre el hecho y el daño producido; y 4) el daño, que es consecuencia de la lesión al interés protegido y puede ser patrimonial (daño emergente o lucro cesante) o extrapatrimonial (daño moral y daño a la persona). – (Casación N.º 3470-2015 Lima Norte, 2016). (El subrayado pertenece al documento)

En consecuencia, a efectos de que exista responsabilidad civil es necesario que concurren los elementos de antijuridicidad, el daño causado, la relación de causalidad (relación jurídica de causa a efecto) y factor de atribución.

### **2.3 Responsabilidad civil extracontractual**

Como sabemos, tanto la responsabilidad civil contractual y extracontractual están dirigidos a indemnizar los daños causados, los cuales surgen de la comisión de una conducta antijurídica. Así, Taboada Córdova (2013) señala que:

La diferencia esencial entre ambos aspectos de la responsabilidad civil radica en que en un caso el daño es consecuencia del incumplimiento de una obligación previamente pactada, y en el otro caso el daño es producto del incumplimiento del deber jurídico genérico de no causar daño a los demás. (p. 36)

Adicionalmente, el autor Fernández Cruz ha citado lo siguiente:

Bajo la perspectiva del análisis económico del Derecho, se ha resaltado que, básicamente, un sistema de responsabilidad civil extracontractual cumple tres funciones esenciales [CALABRESI, 1984: 42-48]:

- La desincentivación de actividades que aumenten el número y gravedad de los accidentes.
- La compensación de las víctimas; y
- La reducción de los costos administrativos inherentes a todo sistema de responsabilidad civil. (Fernández Cruz, 2010, p. 49).

Para efectos de nuestro trabajo nos enfocaremos en el aspecto objetivo de la responsabilidad extracontractual, donde aquella persona que ocasione un daño, sin importar que exista culpa o dolo debe reparar el mismo, caso distinto ocurre en un supuesto de responsabilidad civil subjetivo. Nos explicamos.

### **2.3.1 Aspecto Subjetivo y Objetivo**

La responsabilidad civil extracontractual se encuentra recogida en los artículos 1969 (responsabilidad subjetiva) y 1970 (responsabilidad objetiva) del Código Civil peruano, que respectivamente señalan lo siguiente:

**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.

**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.

Pero ¿Cuál es la diferencia sustancial entre el elemento subjetivo y objetivo? Al respecto el autor Taboada Córdova (2013) nos indica lo siguiente:

Pues bien, la noción de culpa exige no solo que se haya causado un daño a la víctima, sino que el mismo sea consecuencia del dolo o la culpa del autor, pues caso contrario por más que se acreditara el daño y la relación causal, no habría responsabilidad civil extracontractual del autor. (...). Sin embargo, ante la dificultad de probar en muchos casos la culpa del autor, es decir, dado lo difícil que es conocer el aspecto subjetivo del autor, la doctrina moderna, y en tal sentido nuestro Código Civil, ha considerado que es conveniente establecer presunciones de culpabilidad, invirtiendo la carga de la prueba, de modo tal que

la víctima ya no estará obligada a demostrar la culpa del autor, lo cual es por regla general bastante difícil, sino que corresponderá al autor del daño demostrar su ausencia de culpa. (...)

(...)

En el caso del sistema objetivo de responsabilidad (...), el mismo está construido sobre la base de la noción de *riesgo creado*, que constituye el factor objetivo de atribución de responsabilidad. (pp. 113-114-115)

Asimismo, manifiesta que:

El significado de esta noción de riesgo creado es el siguiente: todos los bienes y actividades que se utilizan en la vida moderna para la satisfacción de las diferentes necesidades existentes suponen un riesgo ordinario o común para las personas. Sin embargo, existen también, y cada vez en mayor número, bienes y actividades que significan un riesgo adicional al ordinario, tales como automotores (...). Para todo este tipo de bienes y actividades no será necesario examinar la culpabilidad del autor, pues deberá bastar con acreditar el daño causado, la relación de causalidad y que se ha tratado de un daño producido mediante un bien o actividad que supone un riesgo adicional al ordinario y común y que por ello mismo merecen la calificación de “*riesgosos*”. (p. 117)

De lo mencionado, apreciamos que los factores de atribución del sistema subjetivo y objetivo de responsabilidad civil difieren, ya que por un lado tenemos la culpa del autor y por el otro lado tenemos el riesgo o peligro creado.

Ahora bien, en palabras del autor Fernández Cruz se establece lo siguiente:

Vistas las reglas de la responsabilidad civil como instrumento de prevención general de los sucesos dañosos, enseña el análisis económico del Derecho que uno de los criterios básicos que debe conducir a adoptar reglas de responsabilidad objetiva (“*strict liability*”) o reglas de responsabilidad subjetiva (“*negligence*”), radica en el análisis de las capacidades de prevención de los sujetos. Así, el que está en mejor posición de prever e impedir los daños, al menor costo, debe adoptar las medidas idóneas destinadas a evitarlos y, de no hacerlo, deberá responder. (Fernández Cruz, 2010, p. 49-50).

Asimismo, el Dr. Espinoza Espinoza (2007) nos señala que:

En resumidas cuentas, el fundamento de la responsabilidad objetiva se puede basar, entre otros, en los siguientes supuestos:

- a. Situaciones de riesgo, que se podrían traducir en la siguiente fórmula: si se genera una situación riesgosa, se responderá por los daños ocasionados, independientemente del parámetro de conducta del agente dañante o de que haya obtenido un beneficio (art. 1970 c.c.).
- b. Situaciones de ventaja, vale decir, si una persona genera una situación que le ofrece un resultado favorable o beneficio, tendrá que responder también por los daños que se ocasionen producto de dicha situación. Típicos ejemplos serían el de responsabilidad civil por el hecho del dependiente (art. 1981 c.c.) o del tercero del cual se vale el deudor (art. 1325 c.c.), el ser propietario de un animal (art. 1979 c.c.) o propietario de un edificio (art. 1980 c.c.).
- c. Situaciones legales individualizadas por el ordenamiento jurídico, como la de ser representante legal (arts. 1975 y 1976 c.c.). (p. 146)

Aunado a ello, agregamos que existen principios que impulsan la responsabilidad objetiva (sin culpa). Así, el autor Orrego Acuña<sup>20</sup> nos señala las siguientes:

- a) El principio de la causalidad
- b) Principio del interés activo
- c) Principio de la prevención
- d) Principio de la equidad, del interés preponderante o principio de preponderancia del mayor interés social
- e) Principio de la repartición del daño
- f) El principio de la “*gefährdung*” o carácter riesgoso del acto (Orrego Acuña, 2019)

Respecto al principio a): el autor Orrego Acuña (2019) señala que:

(...) es **el hecho** de haber ocasionado el daño, el que constituye el fundamento de la obligación de reparación. Esta posición es la que sirve de base a la teoría del riesgo en su forma más depurada y primitiva, la llamada por la doctrina francesa como teoría del riesgo puro o integral. (p. 5) (Negrita es del autor)

Respecto al principio b): el autor Orrego Acuña (2019) señala que:

---

<sup>20</sup> Nombre del artículo: De la Responsabilidad Objetiva

“Conforme a éste, las pérdidas que pueden provenir de una empresa, incluyendo en éstas las indemnizaciones por los daños a terceros, son de cargo de aquél que obtiene beneficios de la misma empresa” (p. 5).

Respecto al principio c): este principio motiva al individuo a adoptar el nivel de diligencia que esté dirigido a prevenir la producción de un evento dañoso, como consecuencia de la realización de su actividad.

Respecto al principio d): El autor Orrego Acuña (2019) señala que:

Se apoya éste en la idea de la equidad, teniendo en consideración el estado de las fortunas de las partes involucradas. Sin embargo, para Marton, este principio sólo puede jugar un rol secundario, regulador o moderador, y en ningún caso puede ser el fundamento de la responsabilidad.

La equidad, se agrega, sólo obliga a aquél que está ligado con otro por la relación de causalidad que emana de haber provocado un daño. (p. 6)

Respecto al principio e): este principio busca que las víctimas sean indemnizadas como consecuencia de la producción de un daño por parte de quienes ocasionaron dicho daño. Una forma de garantizar el cumplimiento del pago de la indemnización es a través de la contratación de seguros de responsabilidad civil.

Respecto al principio f): se recurre a este principio para justificar la responsabilidad civil objetiva, el cual se construye sobre la idea del riesgo del acto.

Dicho esto, y aterrizando a lo que es materia del presente trabajo, que es justificar (y que no quede duda) la razón por la cual es la arrendataria financiera y no la arrendadora financiera quien debería responder civilmente por los daños y perjuicios causados por el vehículo dado en *leasing*, partiremos por explicar en qué consiste la teoría del riesgo.

La teoría del riesgo se caracteriza por la facilidad para identificar no solamente al autor físico de daño, sino a una serie de personas que giran en torno al riesgo creado y se benefician o lucran con la creación de ese riesgo.

Al respecto, los autores Fernández Cruz y León Hilario señalan lo siguiente:

(...) nacen sucesivamente, a fines del siglo XIX, las llamadas teorías del “riesgo profesional” (*risque professionnel*) y del “riesgo creado” (*risque créé*).

Entre ambas teorías hay –digámoslo así– una diferencia de amplitud del campo visual. La primera, esbozada por Raymond Saleilles (1855-1912) a partir de 1894, aplica la perspectiva objetiva a la administración de los daños producidos por las grandes fábricas [según la síntesis de MASSIGLI, 1914: 435 y ss.]. La segunda, planteada por Louis Josserand (1868-1941), es menos limitada, y considera que se es inmediatamente responsable, por razones de equidad y sin que para ello sea necesario analizar el plano subjetivo o el rubro de actividad, de los daños causados por el hecho de las cosas de las que uno se sirve. El deber de resarcir tales daños se concreta en una obligación que nace *ex lege* [JOSSERAND, 1897: 89, 98], en cabeza de quien genera el riesgo. Este “... debe ser asumido por aquel que lo ha creado, al margen de todo derecho de propiedad o de otro derecho real sobre la cosa (...). El riesgo, noción concreta y de orden esencialmente práctico, debe ser asumido por el individuo que dispone de la cosa y ejerce el gobierno de esta...” [JOSSERAND, 1897: 125]. (Fernández Cruz & León Hilario, 2010, p. 74)

Asimismo, respecto a la teoría del riesgo se ha señalado que:

(...) es bastante claro que nuestra normativa (artículo 1970 C.C.) ha establecido “el riesgo” como factor de atribución de responsabilidad<sup>21</sup>. Es ese sentido, es oportuno señalar que “*La teoría del riesgo, se funda en el principio latino «quit sentit commodum sentire debet et incommodum»: el que aprovecha de los medios que han causado daño y obtiene sus ventajas, es de equidad que también sufra las consecuencias de tales daños. No será justo que uno se lleve los beneficios y otros los daños*”<sup>22</sup>. (Sáenz Sucre, 2014, párr. 5)

Así también, se ha establecido que:

(...) la teoría del riesgo, basada en la fórmula de “quien con su actividad crea las condiciones de un riesgo, debe soportar las consecuencias” (y se remonta al antiguo brocardo *cuius commoda eius incommoda*)<sup>23</sup>, es sin lugar a dudas, el más socorrido fundamento de la responsabilidad objetiva. (Espinoza Espinoza, 2007, p. 145)

---

<sup>21</sup> Forma parte de la cita:

**Nota:** Es importante resaltar que “el riesgo” no es el único factor de atribución de responsabilidad de carácter objetivo, como es el caso de la responsabilidad solidaria del empleador por los daños causados por sus trabajadores, o de los representantes legales de los incapaces con discernimiento, entre otros ejemplos.

<sup>22</sup> Forma parte de la cita:

Casación N.º 2248-98 Lima, publicada en el Diario Oficial El Peruano el 23 de abril de 1999, p. 2928

<sup>23</sup> Forma parte de la cita:

SCOGNAMIGLIO, op. cit., 636.

Por otro lado, Navarro Mendizábal y Veiga Copo (2013) nos señalan que:

Si una actividad beneficia a quien la realiza y a la vez genera riesgos a otros, podría decirse que quien realiza la actividad se lucra en parte del riesgo que sufren los demás. Dichos riesgos serían una especie de <<deseconomías externas>> en las que el beneficiado se beneficia por el riesgo que sufren los demás. La aplicación de los axiomas mencionados supondrá que si el riesgo se consume y se produce el daño, tendrá que responder quien ha realizado la actividad arriesgada que generaba riesgos a los demás y por la que se lucraba, pues allí donde está el beneficio que esté el perjuicio. (pp. 275-276)

Como vemos, esta teoría es un criterio que permite determinar la responsabilidad de las personas involucradas en la producción de un daño a otra; es decir conocer quien creó el riesgo, ya que a través de esa creación y/o contribución se ocasionó un daño a otra persona.

## 2.4 Proyecto de Ley N° 340/2016-CR

Antes de la promulgación del Decreto de Urgencia N° 013-2020, Decreto de Urgencia que promueve el financiamiento de la MIPYME, Emprendimientos y Startups (el cual será explicado en el numeral 2.5.), se habían elaborado proyectos de ley<sup>24</sup> que tenían como propósito modificar el artículo 6 de la Ley de *Leasing* y el artículo 29 de la Ley de Transporte y Tránsito Terrestre, encontrándose entre ellos, el Proyecto de Ley N° 340/2016-CR presentado el 29 de setiembre de 2016.

Dicho esto, nos centraremos en el Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 340/2016-CR, el cual propuso las siguientes modificaciones normativas:

### 2.1 Propuesta de modificación de normas

Legislación vigente	Proyecto de Ley 340/2016-CR
Decreto Legislativo 299, Ley de Arrendamiento Financiero	Decreto Legislativo 299, Ley de Arrendamiento Financiero
Artículo 6. Los bienes materia de arrendamiento financiero deberán ser cubiertos mediante pólizas contra riesgos susceptibles de afectarlos o	Artículo 6. Los bienes materia de arrendamiento financiero deberán ser cubiertos mediante pólizas contra riesgos susceptibles de afectarlos o

<sup>24</sup> Proyecto de Ley N° 1833/2007-CR  
Proyecto de Ley N° 3777/2014-CR



<p>destruirlos. Es derecho irrenunciable de la locadora fijar las condiciones mínimas de dicho seguro.</p> <p>La arrendataria es responsable del daño que pueda causar el bien, desde el momento que lo recibe de la locadora.”</p>	<p>destruirlos. Es derecho irrenunciable de la locadora fijar las condiciones mínimas de dicho seguro.</p> <p>La arrendataria es responsable frente a <b>terceros</b> del daño que puedan causar con el bien, desde el momento que lo recibe de la locadora.</p> <p><b>Corresponde a la arrendataria asegurar obligatoriamente los bienes materia de arrendamiento financiero contra riesgo de responsabilidad objetiva frente a terceros.</b></p>
<p>Ley 27181, Ley General de Transportes y Tránsito Terrestre</p> <p>Artículo 29.- De la responsabilidad civil</p> <p>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.</p>	<p>Ley 27181, Ley General de Transportes y Tránsito Terrestre</p> <p>Artículo 29.- De la responsabilidad civil</p> <p>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.</p> <p><b>La responsabilidad civil por los daños ocasionados con bienes que se encuentran sujetos a contrato de arrendamiento financiero suscritos con una empresa supervisada por la Superintendencia de Banca y Seguros y AFP. Se rigen por su ley especial.</b></p>

Fuente: Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 340/2016-CR

Asimismo, se advierten los siguientes argumentos:

En ese sentido, la iniciativa legislativa busca exonerar de responsabilidad civil a las empresas de arrendamiento financiero, respecto a la obligación de indemnizar los daños causados por los accidentes de tránsito, considerando que en los contratos de arrendamiento financiero es la arrendataria quien realiza o a favor de quien se realiza la actividad riesgosa para satisfacer las necesidades propias de su actividad.

La arrendataria es quien explota los bienes objeto del arrendamiento financiero, pues el arrendador simplemente se limita a adquirir el bien que le solicite la

arrendataria a cambio del pago respectivo, atendiendo a que el bien no será usado en ningún caso, por la arrendadora, motivo por el cual no puede generar riesgo alguno.

(...)

(...) En consecuencia, de acuerdo a la legislación vigente en casos de accidente de tránsito producidos por vehículos automotores sujetos a arrendamiento financiero se debe aplicar el Decreto Legislativo 299, Ley de Arrendamiento Financiero, y lo establecido en su reglamento. (Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 340/2016-CR, 2017)

Como podemos apreciar, la presente iniciativa legislativa estaba dirigida a eximir de responsabilidad civil a la arrendadora financiera, ya que esta no es quien realiza la actividad riesgosa para satisfacer una necesidad económica propia. En efecto, es la arrendataria financiera quien debe responder por los daños y perjuicios ocasionados con el vehículo objeto de *leasing*.

En ese orden de ideas, los autores Quinteros Flores y Gavino Retuerto prescriben lo siguiente:

Con esas propuestas modificatorias se pretende fortalecer y precisar la institución del arrendamiento financiero, en lo referente a la asunción de responsabilidades (pago de indemnización por daños causados a terceros), ante la existencia de accidentes de tránsito generados por vehículos adquiridos vía *leasing* o accidentes industriales generados con bienes adquiridos bajo modalidad *leasing*, ya que las “posiciones contradictorias”<sup>25</sup> por parte de la administración de justicia generan ausencia de predictibilidad y, con ello, la generación de externalidades negativas que traen como consecuencia el desincentivo en el uso del arrendamiento financiero, afectando con ello, fundamentalmente, el desarrollo del país, que cuenta con el *leasing* como una de sus herramientas (Quinteros Flores & Gavino Retuerto, 2018, pp. 68-69).

---

<sup>25</sup> Forma parte de la cita:

El Proyecto de Ley N° 3777/2014-CR señala que “(...) a diferencia de la posición de la Corte Suprema de imponer las indemnizaciones a las empresas del sistema financiero, los órganos de menor grado jerárquico, Juzgados de Paz Letrado, Juzgados Civiles, Comerciales y Salas Civiles y Comerciales de la Corte Superior de Justicia, vienen resolviendo, en gran medida, a favor de la posición que excluye de responsabilidad a las empresas del sistema financiero, luego de realizar una interpretación sistemática de las normas general y especiales precitadas; dicha contradicción entre lo que resuelve en las distintas instancias del Poder Judicial pone en evidencia la ausencia de predictibilidad que debe existir cuando se presenta el mismo problema o situación jurídica idéntica ante el Poder Judicial”.

Finalmente, nos permitimos adjuntar el cuadro donde se puede ver un resumen de los efectos directos e indirectos de la propuesta legislativa (Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 340/2016-CR, 2017):

## 2.2 Análisis Costo-Beneficio

Involucrados	Efectos directos <sup>7</sup>	Efectos indirectos <sup>8</sup>
Usuarios arrendatarios	<p>La propuesta permitirá</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Promueve el uso de del arrendamiento financiero, como mecanismo de financiamiento a largo plazo distinto a los tradicionales.</li> <li>❖ Mayor flexibilidad en los pagos.</li> </ul>	<p>Permitirá que los usuarios puedan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Mayor facilidad para adquirir activos y con ello posibilita su capitalización.</li> </ul>
Empresas de leasing financiero	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ La propuesta permitirá que la distribución de cargas sea equitativa.</li> <li>❖ Corrige las externalidades negativas que se vienen imponiendo a las empresas de arrendamiento o leasing financiero.</li> </ul>	<p>Permitirá que las empresas de arrendamiento financiero puedan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Captar un mayor número de usuarios, al reducir los costos de externalidades negativas.</li> </ul>
Estado peruano	<p>La propuesta</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Fortalece el marco normativo vigente.</li> <li>❖ Promueve el arrendamiento financiero.</li> <li>❖ Genera estabilidad jurídica al hacer más predecible la Administración de Justicia en relación a la asunción de responsabilidades.</li> </ul>	<p>Permitirá al Estado:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Cumplir con sus obligaciones constitucionales de facilitar y vigilar la libre competencia.</li> <li>❖ Cumplir con los compromisos internacionales</li> </ul>

Fuente: Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 340/2016-CR

## 2.5 Sobre el Decreto de Urgencia N° 013-2020

Mediante Decreto de Urgencia N° 013-2020, Decreto de Urgencia que promueve el financiamiento de la MIPYME, Emprendimientos y Startups (en adelante, el Decreto de Urgencia), se podrá apreciar que se han realizado una serie de modificaciones a diversos artículos de distintas normas legales.

Así, del trabajo que nos ocupa tenemos las siguientes modificaciones. Veamos:

**OCTAVA. Modificación de los artículos 3, 6, 7, 8, 10, 11, 12 y 13 del Decreto Legislativo N° 299**

Modifícanse los artículos 3, 6, 7, 8, 10, 11, 12 y 13 del Decreto Legislativo N° 299, Decreto Legislativo que considera Arrendamiento Financiero, el Contrato Mercantil que tiene por objeto la locación de bienes muebles o inmuebles por una empresa locadora para el uso por la arrendataria, mediante pago de cuotas periódicas y con opción a comprar dichos bienes, los mismos que quedan redactados en los términos siguientes:

(...)

“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.”

(...)

**NOVENA. Modificación del artículo 24 de la Ley N° 27181**

Modifícase el artículo 24 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, el mismo que queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 24. De la responsabilidad administrativa por las infracciones

24.1 El conductor de un vehículo es responsable administrativamente de las infracciones del tránsito y del transporte vinculadas a su propia conducta durante la circulación.

24.2 El propietario del vehículo y, en su caso, el prestador del servicio de transporte, son solidariamente responsables ante la autoridad administrativa de las infracciones vinculadas a las condiciones técnicas del vehículo, incluidas las infracciones a las normas relativas a las condiciones de operación del servicio de transporte, a la protección del ambiente y a la seguridad, según lo que establece esta Ley y los reglamentos nacionales. La regla anterior no se aplica a los propietarios que arriendan su vehículo bajo un contrato de arrendamiento financiero, siempre que haya hecho entrega del vehículo al arrendatario.

24.3 El prestador es adicionalmente responsable por el incumplimiento de las obligaciones derivadas del servicio de transporte y, en su caso, de los términos del contrato de concesión, permiso o autorización.

24.4 Para efectos de la responsabilidad administrativa, cuando no se llegue a identificar al conductor del vehículo infractor, se presume la responsabilidad del propietario del mismo y, en su caso, del prestador del servicio, salvo que acredite de manera indubitable que lo había enajenado, o no estaba bajo su tenencia o posesión, denunciando en ese supuesto al comprador, tenedor o poseedor responsable.

24.5 Los peatones son responsables por las infracciones administrativas que se tipifiquen en el reglamento nacional respectivo.

24.6 En el transporte de carga, la responsabilidad del dador y del receptor de la misma serán las establecidas por el Reglamento Nacional de Administración de Transportes.

24.7 Los prestadores de servicios complementarios son responsables del incumplimiento de las obligaciones derivadas de las disposiciones que regulan la actividad para la cual son autorizados por la autoridad competente.

24.8 La responsabilidad administrativa por incumplimiento de obligaciones es objetiva, siendo aplicable de conformidad con lo señalado en el Reglamento Nacional correspondiente. Una vez verificado el hecho constitutivo de la infracción, el administrado puede eximir o atenuar su responsabilidad si logra acreditar alguna causal establecida en el artículo 257 del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2019-JUS.”

(...)

Al respecto, indicamos que si bien el artículo 6 de la Ley de *Leasing* (norma especial), en el cual se atribuye la responsabilidad civil a la arrendataria financiera frente a cualquier persona por la producción de daños personales o materiales, mientras este se encuentre en posesión, uso, disfrute u operación del bien, ha sido modificado, consideramos (por los antecedentes que existen y que se apreciarán más adelante) que podría continuar generándose un conflicto práctico sobre cuál norma resultaría aplicable frente a la ocurrencia de un accidente de tránsito donde se vea involucrado un vehículo otorgado en *leasing*. Nos explicamos.

Resulta que, pese a existir proyectos de ley que propusieron la modificación del artículo 6 de la Ley de *Leasing* y artículo 29 de la Ley de Transporte y Tránsito Terrestre (a fin de que no quede duda sobre quien debía responder civilmente), únicamente se modificó el artículo 6; no obstante, respecto a la Ley de Transporte y Tránsito Terrestre, se modificó el artículo 24, que regula la responsabilidad administrativa por las infracciones, pero que no guarda una relación directa con el tema en discusión.

En tal sentido, se aprecia que aún podría existir la problemática sobre la responsabilidad civil ante la producción de un siniestro (accidente de tránsito) donde haya participado un bien dado en *leasing*, en tanto por un lado tenemos la Ley de *Leasing* (donde se señala que 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) y por el otro a la Ley de Transporte y Tránsito Terrestre (donde el propietario es solidariamente responsable).

Finalmente, y a propósito de la promulgación del Decreto de Urgencia, el autor Campos García ha señalado lo siguiente:

La responsabilidad por los daños que pueda generar un vehículo adquirido a través de un leasing (arrendamiento financiero) en casos de accidentes podría seguir siendo atribuida a las empresas financieras sin ninguna limitación. Esto será así pese a que en enero, el Decreto de Urgencia (DU) N°013-020 pretendió precisar y reafirmar la responsabilidad del beneficiario del leasing en estos casos. La figura actual continuará impactando el valor de las cuotas de financiamiento y encareciendo el mercado de leasing vehicular.

(...)

Un vehículo puede ser materia de leasing, pero ha existido poca claridad sobre el alcance de la responsabilidad cuando se generan daños por accidentes de tránsito. En algunos procesos iniciados por víctimas no solo se responsabilizó al beneficiario que tenía control del vehículo, sino también a las empresas que financiaron su adquisición, dada la responsabilidad solidaria con el propietario que establece la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.

El DU indica que la beneficiaria que se encuentre en uso, posesión, disfrute u operación del vehículo —y no en propiedad— debe ser quien pague la indemnización. **Pero la modificación es insuficiente, ya que no señala explícitamente que el beneficiario del leasing asuma exclusivamente la responsabilidad, ni modifica la Ley de Transporte, por lo que deja la puerta abierta para interpretaciones cuestionables que responsabilicen a las empresas financieras.**

La responsabilidad civil por accidentes de tránsito es únicamente del beneficiario, porque es él quien está en posición de prevenir daños a terceros. Que la empresa financiadora sea propietaria del vehículo solo constituye una garantía del financiamiento y no una causa para responsabilizarla. (Campos García, 2020, párrafos 1, 3, 4 y 5)

(Negrita y subrayado es nuestro)

## 2.6 Sobre la responsabilidad civil en materia de *leasing* vehicular

En principio, es conveniente mencionar que antes de la promulgación del Decreto de Urgencia, existía en nuestro sistema judicial una posición dividida sobre quien resulta

responsable por los daños y perjuicios ocasionados como consecuencia de un accidente de tránsito donde haya participado un vehículo dado en *leasing*.

Y, ¿a qué se debía esa discrepancia de posiciones? Resulta que determinada jurisprudencia consideraba responsable solidario a la arrendadora financiera (entiéndase a la entidad financiera en su condición de propietaria del bien) al aplicarse la Ley de Transporte y Tránsito Terrestre, mientras que otros, consideraban a la arrendataria financiera, ya que existe una regulación especial que establece su responsabilidad (Ley de *Leasing*).

Ahora bien, consideramos que la modificación efectuada por el Decreto de Urgencia respecto a la Ley de Transporte y Tránsito Terrestre no es suficiente, ya que - insistimos - el artículo 29 de la Ley de Transporte y Tránsito Terrestre no ha sido modificado, por lo que podría persistir la discusión normativa sobre cuál es la norma aplicable.

En base a lo mencionado y realizando nuestro análisis, llegaremos a la conclusión que es la arrendataria financiera quien debe responder por los daños y perjuicios causado con el vehículo que colocó en circulación en la sociedad. Para ello, las normas que deben ser analizadas en su conjunto son las siguientes:

- **Ley de *Leasing* y su Reglamento - Decreto Supremo N° 559-84-EFC**, que establecen las normas aplicables a operaciones de arrendamiento financiero. Esta Ley de *Leasing* se promulgó el 26 de julio de 1984.

El artículo 6 de la Ley de *Leasing* señala a la letra que:

**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.



Es importante mencionar que el citado artículo guarda conformidad con lo previsto en el artículo 1677<sup>26</sup> del Código Civil peruano, que establece que el contrato de arrendamiento financiero se rige por su regulación especial, en otras palabras, la Ley de *Leasing*.

Sobre este punto, Castillo Freyre (2010) establece lo siguiente: “El contrato de arrendamiento financiero no está regulado propiamente por el Código Civil peruano de 1984. Lo único que existe es una norma de remisión a las leyes especiales que rigen este contrato” (p. 499).

Por otro lado, encontramos al artículo 23 del Decreto Supremo N° 559-84-EFC, cuyo tenor señala lo siguiente:

**Artículo 23.-** Para el efecto a que se refiere el segundo párrafo del artículo 6 de la Ley de arrendamiento financiero, corresponde a la arrendataria asegurar obligatoriamente a los bienes materia de arrendamiento financiero contra riesgos de responsabilidad civil frente a terceros.

Del artículo en mención se desprende que la arrendataria financiera tiene la carga de contratar el seguro de responsabilidad civil frente a terceros con una compañía aseguradora. Es claro que si más vehículos otorgados en *leasing* se colocan en el mercado existe mayor probabilidad de que ocurra un siniestro. En ese sentido, en el supuesto de concluir que sea la arrendadora financiera (en su condición de propietaria de la unidad vehicular) sea responsable por los daños y perjuicios causados con el bien, generaría mayores costos a esta parte; más aún, si partimos de la premisa de que es la arrendataria financiera quien se encuentra en mejor posición para adoptar las medidas de prevención respectivas (al tener la posesión y el control absoluto del bien), siendo una de ellas la de contratar el seguro contra todo riesgo.

Al respecto, también se cita lo siguiente:

<<El seguro de responsabilidad civil es un seguro de daños en interés del propio asegurado, en cuanto que el contrato tiende a que el asegurador libere al asegurado del pago de esa deuda, que normalmente se extinguirá mediante su pago directo por el asegurador al tercero perjudicado o a sus herederos, pero que

---

<sup>26</sup> **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.

el asegurado podrá reclamar del asegurador en el supuesto de que haya debido abonar al tercero perjudicado cierta cantidad. Si el mecanismo de la responsabilidad civil, en general, desea trasladar las consecuencias del daño producido al tercero en su patrimonio al del responsable, el contrato de seguro traslada esas consecuencias del patrimonio del asegurado al del asegurador. El riesgo cubierto por el asegurador es, por tanto, el nacimiento de una deuda de responsabilidad o indemnizatoria>>. (Navarro Mendizábal & Veiga Copo, 2013, p. 507)

- **Ley de Transporte y Tránsito Terrestre, y su Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito - Decreto Supremo N° 016-2009-MTC.**

Esta Ley de Transporte y Tránsito Terrestre se promulgó el 05 de octubre de 1999.

El artículo 29 de La Ley de Transporte y Tránsito Terrestre señala expresamente que:

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

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

El artículo antes mencionado guarda concordancia con los artículos 1970 y 1983 del Código Civil peruano, que respectivamente establecen lo siguiente:

**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.

Este artículo regula la responsabilidad objetiva, la cual ha sido desarrollada anteriormente.

**Artículo 1983.-** Si varios son responsables del daño, responderán solidariamente. Empero, aquel que pagó la totalidad de la indemnización puede repetir contra los otros, correspondiendo al juez fijar la proporción según la gravedad de la falta de cada uno de los participantes. Cuando no sea posible discriminar el grado de responsabilidad de cada uno, la repartición se hará por partes iguales.

Este artículo regula la responsabilidad solidaria.

Sobre la base de los artículos mencionados, sería el propietario formal del vehículo dado en *leasing* (entiéndase la entidad financiera) quien debe responder solidariamente con el conductor y, de ser el caso, el prestador del servicio de transporte terrestres por los daños y perjuicios causados ante un eventual accidente de tránsito.

Sin embargo, seguidamente veremos por qué la norma aplicable es la Ley de *Leasing* (norma especial), más no la Ley de Transporte y Tránsito Terrestre (norma general) para los casos donde se vea involucrado un vehículo otorgado vía *leasing* en un accidente de tránsito.

## **2.7 ¿Sobre quién debe recaer la responsabilidad civil en materia de *leasing* vehicular?**

En virtud de lo expuesto líneas atrás, y en el supuesto negado que se genere un conflicto normativo respecto de cuál es la norma aplicable ante la ocurrencia de un accidente de tránsito donde haya participado un vehículo otorgado en *leasing*, somos de la posición que la responsabilidad civil debe recaer sobre la arrendataria financiera, ya que la entidad financiera no tiene el control ni la posesión del bien, existe una norma especial que así lo regula (Ley de *Leasing*), es la arrendataria financiera quien tiene como carga la de asegurar el vehículo contra todo riesgo, así como se encuentra en mejor posición para tomar las medidas de precaución y seguridad correspondientes.

Ahora bien, el autor Morales Gonzales, en su tesis para optar el título de abogado en la Universidad de Piura, señala expresamente que:

La responsabilidad del propietario se ha intentado justificar en la doctrina del riesgo, sin embargo, el propietario no necesariamente será el conductor del vehículo, sino que podrá serlo un tercero (arrendador, un empleador, o un padre de familia). (...)

Al propietario no conductor también se le puede atribuir responsabilidad subsidiariamente siempre y cuando concurren determinadas relaciones que lo justifiquen. La doctrina española considera que el hecho de ser propietario formal

no justifica que se atribuya responsabilidad civil,<sup>27</sup> sino que más bien se entiende que el conductor será el principal responsable, y el propietario solo responderá subsidiariamente<sup>28</sup> en la medida que entre ambos exista una relación que justifique que sea responsable, ya sea porque es su empleador, padre con el deber de custodia, o tutor<sup>29</sup>. (Morales Gonzalez, 2017, pp. 41-42)

A su turno, Landeras Cantuarias (2017), en su Trabajo de investigación para optar el Grado Académico de Maestro en Derecho Empresarial de la Universidad de Lima, establece lo siguiente:

En efecto, de acuerdo con la teoría de la difusión del riesgo, **el propietario es responsable porque puede asegurarse y el seguro diluye el riesgo entre todos los asegurados. Se podría decir entonces que, el propietario está en mejor aptitud de asegurar los daños derivados de su propiedad, ello en la medida que tiene un mayor control sobre el bien.** Por tanto, el fundamento de la responsabilidad y el traslado del peso económico del daño al propietario no se deben a un hecho ciego, sino a la capacidad de éste de diluir ese costo a través del seguro. (p. 13) (El subrayado y negrita es del autor)

Asimismo, Lubomira Kubica, en su tesis doctoral para la Universidad de Girona, cita lo siguiente:

La responsabilidad no se funda en que el responsable haya obrado injustamente, sino en que está obligado a soportar en virtud de la ley el riesgo de producir un daño para otro unido a una actividad autorizada. Responsable es, en principio, aquel que conoce y domina en general la fuente u origen del riesgo- aunque no necesariamente el curso del acontecimiento producto del daño- y que no con carácter transitorio obtiene provechos de la misma; la ley habla del “empresario fabril” y de “tenedor” de un animal o un automóvil. Se le impone la responsabilidad por los riesgos unidos generalmente para otros por dicha explotación, por la tenencia de su animal o por la utilización de su vehículo, porque aparece socialmente justificado que cargue con el riesgo del daño, y no aquel a quien “causalmente” se le haya producido un daño de esta clase. Lo cual

---

<sup>27</sup> Forma parte de la cita:

STS de 30 de diciembre 1992 (RJ 1992,10565) cp. Reglero Campos, F., Tratado de Responsabilidad Civil, Madrid: Aranzadi, 2002, p. 745.

<sup>28</sup> Forma parte de la cita:

Reglero Campos, F., Tratado de Responsabilidad Civil, Madrid: Aranzadi, 2002, p. 743.

<sup>29</sup> Forma parte de la cita:

A propósito de la regulación en España, en la que se distinguen los supuestos en los que el propietario será responsable por accidentes vehiculares. Reglero Campos, F., óp. cit., p. 741.

se funda en el pensamiento de que el que obtiene la ventaja ha de tomar también sobre sí los perjuicios que a ella van unidos para otros. Se puede decir que la persona que emprende una actividad permitida que puede crear o mantener una fuente de peligros para otros carga sobre sí por ello una responsabilidad especial y, como consecuencia, ha de responder del peligro. Así pues, en el supuesto de la responsabilidad por riesgo se trata de una imputación más intensa desde el punto de vista social respecto de una determinada esfera de riesgos, de una distribución del riesgo de daño adherido a una determinada actividad según los patrones o medidas, no de la imputabilidad y de la culpa, sino de la asignación del riesgo a aquel que lo crea o domina, aunque sólo en general<sup>30</sup>. (Lubomira Kubica, 2015, p. 68)

Teniendo en cuenta lo antes mencionado, consideramos que, en el caso de un accidente de tránsito, donde haya participado un vehículo sobre el cual recae *leasing* no debería responder civilmente la propietaria formal del bien, en tanto la arrendadora, entidad financiera, no tiene la posesión de la unidad vehicular, así como tampoco es quien realiza la actividad riesgosa. Asimismo, debemos señalar que, si bien es la arrendadora financiera quien compra el vehículo es con el único propósito de otorgar a la arrendataria financiera una facilidad de crédito y así esta última pueda colocarlo en circulación, siendo incluso que esta tiene la obligación de contratarle un seguro contra riesgos de responsabilidad civil frente a terceros.

Ahora bien, no podemos dejar de mencionar a este respecto y en línea con alguna corriente jurisprudencial que comentaremos más adelante, que en la práctica, el Banco no es absolutamente ajeno a la contratación del seguro, toda vez que está en cierta forma en capacidad de asegurar su contratación, incorporando en el contrato la posibilidad de acelerar los plazos o resolver el contrato en caso de incumplimiento.

En consecuencia, y en palabras de Quinteros Flores y Gavino Retuerto, no debemos olvidar que:

(...) el *leasing* tiene como propósito principal otorgar financiamiento, a mediano o largo plazo, a empresas (pequeñas, medianas o grandes) que requieren del mismo para la adquisición de bienes de capital, sin incurrir en inversiones elevadas que desestabilicen sus recursos económicos. En tal orden de ideas, el

---

<sup>30</sup> Forma parte de la cita:

Karl LARENZ, *Derecho de obligaciones II*, Editorial Revista de Derecho privado, Madrid, 1959, pág. 664.

ánimo de la empresa de *leasing* es netamente de financiamiento, sin tener la intención o *el animus* de ser propietario del bien de capital, pues no es su giro de negocio. (Quinteros Flores & Gavino Retuerto, 2018, pp. 60-61)

Sobre este punto, consideramos que, para este tipo de contrato de financiamiento, dado su naturaleza *sui generis*, no es aplicable las normas contenidas en el Código Civil respecto a la responsabilidad objetiva, las mismas que remiten a la Ley de Transporte y Tránsito Terrestre por tratarse de un accidente de tránsito.

En efecto, no debería resultar aplicable el artículo 29 de la Ley de Transporte y Tránsito Terrestre, el mismo que dispone que el conductor, el propietario y, de ser el caso, el prestador del servicio de transporte terrestre son solidariamente responsables por los daños causados.

Sin embargo, antes de la promulgación del Decreto de Urgencia, los autores Cieza Mora y Geldres Campos señalaron lo siguiente:

Al respecto, nosotros somos de la opinión de que la entidad financiera debe responder por los daños que causen sus vehículos –que son materia de arrendamiento financiero– en las situaciones de accidentes de tránsito. Esta posición es una basada en las funciones de la responsabilidad civil (...), principalmente la función reparadora o resarcitoria de la víctima.

Además, no compartimos la posición de la entidad financiera, toda vez que no toma en cuenta que la responsabilidad civil cumple una función –desde la perspectiva macro-sistémica– desincentivadora de conductas dañosas. Siendo así, resulta necesario que las entidades financieras respondan por los daños causados a fin de que estas tomen todas las medidas necesarias para que dichos daños derivados de los accidentes de tránsito se reduzcan o se mitiguen.

Pero no solo eso, la entidad financiera debe ser responsable, entre otras cosas, porque es la que incorpora en el mercado un negocio que permite una manera de adquirir la propiedad de los vehículos por parte de los arrendatarios financieros a cambio de las cuotas correspondientes. Esto no implica un desincentivo ni una limitación al desarrollo del *leasing* vehicular en el mercado peruano, sino una toma de posición que privilegia a la víctima frente a las utilidades o ganancias de una empresa que, así como tiene derecho a obtener beneficios patrimoniales, también tiene el deber de asumir las contingencias que resulten de los daños ocasionados por sus vehículos. (Cieza Mora & Geldres Campos, 2018, p. 50)

Es importante señalar que el Banco no incentiva solamente la adquisición de vehículos sino en general el financiamiento de activos productivos para cualquier actividad.

Sin perjuicio de lo antes mencionado, reiteramos que este tipo de contrato cuenta con una legislación especial, la misma que en su artículo 6 de la Ley de *Leasing* es enfática en establecer que 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.

En el presente caso, estamos frente a un contrato mercantil por lo que existe una norma especial, la misma que debe ser aplicada por los órganos jurisdiccionales de nuestro sistema judicial. Es más, el artículo IX del Título Preliminar del Código Civil prevé que:

**Artículo IX.-** Las disposiciones del Código Civil se aplican supletoriamente a las relaciones y situaciones jurídicas reguladas por otras leyes, siempre que no sean incompatibles con su naturaleza.

Al respecto, Rubio Correa señala que:

Sin embargo, el Código establece un requisito para la función de suplencia del Derecho civil consistente este en que no haya incompatibilidad de naturaleza entre el ámbito civil y el de aquellas normas dentro de las cuales va a ser aplicada la disposición civil como supletoria. Es una previsión correcta porque, en caso de haber incompatibilidad, estaríamos aplicando una norma asistemática en un campo en el que no puede dar resultados razonables. (Rubio Correa, 2010, p. 68).

Así, también determinada jurisprudencia señala que:

*“La aplicación del Código Civil a materias regidas por leyes especiales exige: a) existencia de ley especial cuyo vacío haya de suplirse conforme a este artículo; b) que la ley especial adolezca de oscuridades o insuficiencias; c) que antes de acudir al Código Civil debe acudirse al criterio de analogía si la ley especial a aplicar lo permite” (Sentencia del 14/11/51, 6/12/63, Santos Briz, Jaime, Código Civil, Comentarios y Jurisprudencia. España, p. 7). (Rubio Correa, 2010, p. 69).*

Entonces, para la resolución de conflicto de normas se aplica el principio de especialidad o especificidad de la norma. Al respecto, se ha señalado lo siguiente:

o *c) Principio de especificidad*

Esta regla dispone que un precepto de contenido especial prima sobre el de mero criterio general. Ello implica que cuando dos normas de similar jerarquía establecen disposiciones contradictorias o alternativas, pero una es aplicable a un aspecto más general de situación y la otra a un aspecto restringido, prima esta en su campo específico.

En suma, se aplica la regla de *lex posteriori generalis non derogat priori specialis* (la ley posterior general no deroga a la anterior especial).

Este criterio surge de conformidad con lo dispuesto en el inciso 8) del artículo 139 de la Constitución y en el artículo 8° del Título Preliminar del Código Civil, que dan fuerza de ley a los principios generales del derecho en los casos de lagunas normativas. (Sentencia del Pleno Jurisdiccional del Tribunal Constitucional. Exp. N.° 047-2004-AI/TC, 2006, p. 53).

- o Dentro de ese contexto, sólo por excepción es viable la creación de una regla especial, la misma que no se ampara en el arbitrio caprichoso de quienes poseen el poder político, sino en la naturaleza o razón de los hechos, sucesos o acontecimientos que ameriten una regulación particular o no genérica.

Es decir, una ley especial –de por sí regla excepcional en el ordenamiento jurídico nacional– se ampara en las específicas características, propiedades, exigencias o calidades de determinados asuntos no generales en el seno de la sociedad.

Las leyes especiales hacen referencia específica a lo particular, singular o privativo de una materia. Su denominación se ampara en lo *sui generis* de su contenido y en su apartamiento de las reglas genéricas.

En puridad, surgen por la necesidad de establecer regulaciones jurídicas esencialmente distintas a aquellas que contemplan las relaciones o situaciones indiferenciadas, comunes o genéricas.

Consecuencia derivada de la regla anteriormente anotada es que la ley especial prima sobre la de carácter general. (Sentencia del Tribunal Constitucional. Exp. N.° 018-2003-AI/TC, 2004, p. 11).



Sin perjuicio de lo antes mencionado, Chaparro Quispe (2017), en su tesis para optar por el grado de magíster en Derecho Bancario y Financiero, con mención en regulación bancaria, en la Pontificia Universidad Católica del Perú, sostiene que:

La razón de la norma de leasing para exonerar de responsabilidad civil a las empresas de arrendamiento financiero, en la obligación de indemnizar los daños causados en los accidentes de tránsito, no implica una arbitrariedad de la ley sino una respuesta lógica para promover el tráfico de desarrollo comercial e industrial del país, que cuenta con el leasing como una de sus herramientas, donde es la cliente arrendataria quien elige un bien en el mercado y le solicita a una entidad financiera que lo adquiera en su nombre, a fin de poder pagarlo en cuotas, y luego de pagar la última convertirse en el propietaria, eligiendo el cliente arrendatario dicha modalidad a fin de reducir, de modo importante, su carga tributaria, obteniendo una mayor liquidez que redundará en beneficio directo de la empresa, e, indirectamente, promueve el desarrollo económico del país.

Es por ello que dicho contrato con regulación especial exonera de responsabilidad civil al arrendador (empresa de arrendamiento financiero), ya que, caso contrario, de asumir los costos que generan las indemnizaciones por los daños causados en accidentes vehiculares o por bienes otorgados en arrendamiento financiero en general, implicaría ignorar la interpretación finalista de la norma especial de leasing, respecto a su objetivo de incentivar el desarrollo empresarial- industrial, generándose elevados costos de transacción a través de indemnizaciones que deben ser asumidas a través del seguro obligatorio, y, en caso resulte insuficiente, por la empresa arrendataria que posee el vehículo (posesión mediata), y el chofer del mismo (posesión inmediata). (pp. 38-39)

En esa misma línea, Morales Gonzalez, señala lo siguiente:

A todo esto ¿cuál es el verdadero fundamento que justifica la responsabilidad del propietario no conductor? Consideramos que dicho fundamento se basa en un deber de mantener el vehículo en adecuadas condiciones de uso y seguridad. Si bien en la mayoría de los casos dicho deber recae el propietario del vehículo, existen supuestos en los cuales dicho deber recae no sobre su propietario formal, sino sobre quien ostenta un control permanente y eficaz sobre el vehículo<sup>31</sup>. Así

---

<sup>31</sup> Forma parte de la cita:

Así lo sostiene Reglero Campos cuando señala que 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 los de leasing, en los cuales quien ostenta el control efectivo vendría a tenerlo únicamente el arrendatario, por lo que es éste (y no su propietario formal) quien

pues la doctrina señala que uno de estos casos es el leasing, en el cual el deber del mantenimiento del vehículo no yace en el arrendador financiero (quien no tiene interés en el uso del vehículo sino en recuperar su capital invertido más el interés por dicha inversión), sino más bien en el arrendatario en la medida en que es quien lo inserta en su actividad comercial y lo administra, es por ello que se dice que es éste quien ostenta el control permanente y eficaz sobre el vehículo y no su propietario formal, y en ese sentido es el arrendatario quien asume una posición de garante respecto de los daños a terceros que se deriven del uso del vehículo. (Morales Gonzalez, 2017, p. 43)

Así, no se podría imputar responsabilidad a la arrendadora financiera ya que esta no ha colocado en circulación al vehículo; por el contrario, lo hace la arrendataria financiera como consecuencia de la adquisición de dicho bien a través del *leasing*. Es esta quien se encuentra en mejor posición para tomar las medidas de precaución correspondientes, más aun si se sabe que el vehículo es un bien riesgoso, por lo que la probabilidad de que pueda producirse un eventual accidente de tránsito es mayor. En consecuencia, al tener el control y posesión absoluto del vehículo debe cumplir con el deber de cuidado que le impone la misma sociedad, por lo que consideraríamos errado concluir que la norma aplicable es la Ley de Transporte y Tránsito Terrestre.

Al respecto, la autora Chaparro Quispe (2017) ha manifestado que:

En doctrina peruana, se distingue la perspectiva económica y la proteccionista, y como ya fue advertida la responsabilidad solidaria del banco obedece a una teoría proteccionista por parte del órgano judicial al tratar de privilegiar e indicar que en el caso de contratos de arrendamiento financiero son los propietarios del bien o entidades financieras quienes se encuentran en mejor posición para asumir los costos, considerando que dichos arrendadores financian estas operaciones con el dinero de los ahorristas, se estaría vulnerando los intereses de terceros que no tienen mayor vinculación con los arrendatarios, porque al final las

---

asume la responsabilidad civil por daños frente a terceros. Reglero Campos, F. (2007), *Accidentes de Circulación: responsabilidad civil y seguro*, Madrid: Aranzadi, p. 270; Comparte dicha opinión Badillo Arias. Cfr. Badillo Arias, J. A. (2015), *La conceptualización del hecho de la circulación en la responsabilidad civil automovilística y seguro*, tesis doctoral, en Universidad Carlos III (Madrid), p. 158; En igual sentido opina Lubomira Kubica. Cfr. Lubomira Kubica, M., *Riesgo y Responsabilidad objetiva*, tesis doctoral, Universitat de Girona, 2015, p. 525 (consultado el 14 de junio de 2017 en <http://hdl.handle.net/10803/328430> )

indemnizaciones producto de la mal aplicada responsabilidad objetiva serán pagadas con dinero de los ahorristas. (p. 33)

Si bien la celebración de contratos de arrendamiento tiene una relevancia económica para las partes contratantes, lo cierto es que la arrendadora financiera cumple un rol al ser propietaria del vehículo.

Así, en términos de Monti Díaz (2018) ha indicado que:

¿Y la titularidad de la empresa de *leasing* sobre el bien, qué papel juega? Bueno, este factor constituye una medida de seguridad para la acreencia de la arrendadora financiera dado que, ante el incumplimiento de pago por parte de su cliente, la venta de dicho bien le permitirá recuperar –total o parcialmente– su inversión. (p. 47)

Aunado a ello, los autores Quinteros Flores y Gavino Retuerto nos indican que:

Cabe reiterar que la empresa de *leasing* tiene como propósito financiero y su rentabilidad radica en la tasa de interés que cobra por el financiamiento; no es negocio de la misma mantener en propiedad bienes de capital pues, si así fuera, tendría que ponerlos en venta. Otro punto a considerar es que el arrendatario es quien escoge el bien de capital y es quien hará uso del mismo, conforme al giro de su negocio; en este sentido, el legislador como el juzgador deben buscar que los arrendatarios sean diligentes en dicho uso y que, por tanto, no se traslade su responsabilidad a un tercero que únicamente actúa con propósito financista (Quinteros Flores & Gavino Retuerto, 2018, p. 66).

Finalmente, es conveniente señalar que el inciso 6 del artículo 132<sup>32</sup> de la Ley N° 26702 - Ley General del Sistema Financiero y del Sistema de Seguros y Orgánica de la Superintendencia de Banca y Seguros dispone formas mediante las cuales se procura, adicionalmente la atenuación de los riesgos para el ahorrista, como por ejemplo la recuperación en forma expeditiva de los activos de las empresas del sistema financiero.

Como se podrá advertir, el artículo mencionado busca disminuir los riesgos que asumen los aportantes en el sistema financiero. Sin embargo, en el hipotético escenario donde la entidad financiera (en su calidad de arrendadora financiera de un bien otorgado

---

<sup>32</sup> **Artículo 132.- FORMAS DE ATENUAR LOS RIESGOS PARA EL AHORRISTA.**

En aplicación del artículo 87 de la Constitución Política, son formas mediante las cuales se procura, adicionalmente la atenuación de los riesgos para el ahorrista:

(...)

6. La recuperación en forma expeditiva de los activos de las empresas del sistema financiero.

en *leasing*) se vea involucrado en un potencial proceso judicial sobre responsabilidad civil extracontractual; y, como consecuencia de ello se ordene el pago de una indemnización, los principales perjudicados serían los aportantes, en tanto es con el ahorro público que se realizan las operaciones de *leasing*.

Sobre la base de lo antes expuesto, reiteramos e insistimos que cuando se produzca un accidente de tránsito, donde haya participado un vehículo otorgado en *leasing* debe aplicarse la ley especial, es decir, la Ley de *Leasing*, por lo que entendemos que no deberían existir dudas al momento de que nuestros órganos jurisdiccionales emitan sus pronunciamientos.



## **CAPÍTULO III: JURISPRUDENCIA NACIONAL ANTES DE LA ENTRADA EN VIGOR DEL DECRETO DE URGENCIA N° 013-2020**

Como notaremos en la presente sección, se emitieron pronunciamientos por parte del Poder Judicial, donde se podrá apreciar que no existía una decisión unánime en cuanto a la determinación de responsabilidad civil en casos de accidentes de tránsito ocasionados por vehículos otorgados en *leasing*.

Dicha situación generaba incertidumbre jurídica, así como no otorgaba predictibilidad porque no se sabía si era la arrendadora financiera o arrendataria financiera la responsable de los daños y perjuicios causados, ello en función a que si se debía aplicar la Ley de *Leasing* o la Ley de Transporte y Tránsito Terrestre.

Pues bien, conforme lo manifiesta Peschiera Mifflin (2008):

No obstante, existe jurisprudencia que indica que los alcances de dicho artículo 6 están limitados «solo» a la responsabilidad contractual y, por tanto, el banco o arrendador terminaría siendo responsable de los daños extracontractuales que pudiesen eventualmente ocasionar los bienes materia de leasing o arrendamiento financiero, lo que, como es evidente, origina preocupación en los bancos e instituciones financieras autorizadas a financiar a través del leasing o arrendamiento financiero, pues ese riesgo se incorporará necesariamente en la tasa de interés que se aplique a la operación en particular. (p. 60)

Así, encontramos algunos pronunciamientos que consideraron que la arrendadora financiera es responsable por los daños y perjuicios derivados de un accidente de tránsito donde haya participado un vehículo dado en *leasing*.

### **3.1 Casación N° 3622-2000 Lima**

Cas N° 3622-00 Lima de fecha 21 de marzo de 2001, en sus considerandos estableció lo siguiente:

**tercero.-** que, el propietario del vehículo causante de un daño se encuentra legitimado pasivamente en la correspondiente acción de resarcimiento por la muerte de una persona, lo que se justifica en tanto que la circulación de un vehículo automotor es considerado como una actividad riesgosa, y por eso quien pone en circulación un vehículo asume la responsabilidad objetiva por el daño que pueda causar, en atención a lo dispuesto en el art. 1970 del código civil.

**cuarto.-** que, consecuentemente, contra él podrán accionar los deudos o quien habiendo reparado económicamente el daño causado se haya subrogado en sus derechos.

**quinto.-** que, si bien el art. 6 del decreto legislativo 299 establece la responsabilidad de la arrendataria en el contrato de leasing de los daños que pueda causar el bien objeto del mismo, tal norma está destinada a regular el contrato de leasing y las relaciones (entiéndase derechos y obligaciones) que se dan entre las partes que lo celebran y no a regular los supuestos de responsabilidad extracontractual ni a limitar o determinar quien resulta responsable o quien debe resarcir un evento dañoso frente a terceros ajenos a tal acto, lo que se encuentra fuera de su marco y no constituye su finalidad. (Casación N.º 3622-00 Lima, 2001). (La negrita es del documento)

### **3.2 Casación N° 3141-2006 Callao**

Cas. N° 3141-2006 Callao de fecha 12 de octubre de 2007 establece lo siguiente:

#### **3. considerando:**

**primero:** que el propietario del vehículo causante de un daño se encuentra legitimado pasivamente en un proceso de indemnización, lo que se justifica en tanto que la circulación de un vehículo automotor es considerado como una actividad riesgosa, en atención a lo dispuesto en el artículo 1970 del código civil.

**segundo:** en tal sentido, no se corrobora la interpretación errónea del artículo 4 del decreto legislativo número 299, ley de arrendamiento financiero, porque en su parte final claramente se precisa que la locadora mantendrá la propiedad del bien hasta la fecha en que surta efecto la opción de compra ejercida por la arrendataria por el valor pactado. las instancias de mérito han establecido que al momento del accidente de tránsito no se había verificado la opción de compra.

**tercero:** por otro lado, si bien el artículo 6 del decreto legislativo número 299, concordante con el artículo 23 del decreto supremo número 559-84-efc, regula la responsabilidad de la arrendataria en el contrato de arrendamiento financiero por los daños que pueda causar el bien objeto del mismo, tales normas están destinadas a regular este contrato, las relaciones que se dan entre las partes que lo celebran y no a regular los supuestos de responsabilidad extracontractual, ni a limitar o determinar quién resulta responsable o quién debe resarcir un evento dañoso frente a terceros ajenos a tal acto, lo que se encuentra fuera de su marco y no constituye su finalidad.

**cuarto:** en suma, la inaplicación de las normas especiales del contrato de arrendamiento financiero no enerva la decisión en un proceso de indemnización derivado de un accidente de tránsito, porque la fuente de las obligaciones en la responsabilidad extracontractual es la ley y no el contrato. (Casación N.º 3141-2006 Callao, 2007). (La negrita es del documento)

### **3.3 Casación N° 2025-2013 Lima**

Casación N° 2025-2013 Lima de fecha 02 de junio de 2014 prevé que:

cuarto.- de lo expuesto, se puede concluir que el decreto legislativo número 299 – ley de arrendamiento financiero, tiene como finalidad regular una relación contractual, como es el contrato de arrendamiento financiero, mediante el cual la arrendadora se compromete a otorgar el uso o goce temporal de un bien al arrendatario, obligándose éste a pagar una renta periódica que cubra el valor original del bien dado en arrendamiento. en cambio, la ley general de transporte y tránsito terrestre número 27181 tiene por finalidad regular la responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito causados por vehículos automotores. en tal sentido, no corresponde aplicar lo previsto en el artículo 6 parte in fine del decreto legislativo número 299 (...); más aún, si bajo el principio de especialidad de la norma, prima lo dispuesto en la ley general de transporte y tránsito terrestre número 27181.- (Casación N.º 2025-2013 Lima, 2014). (El subrayado es del documento)

Contrariamente a esa posición, tenemos que:

### **3.4 Pleno Jurisdiccional Distrital Civil en la Corte Superior de Justicia de Ventanilla**

Con fecha 7 de junio de 2018 se llevó a cabo el Pleno Jurisdiccional Distrital Civil en la Corte Superior de Justicia de Ventanilla, donde respecto al tema referido a “La legitimidad para obrar pasiva de las entidades financieras, cuando el vehículo de su propiedad es materia de arrendamiento financiero, en los procesos de indemnización por accidente de tránsito” se aprobó por mayoría la Posición 2, que a la letra se señala lo siguiente:

**Posición 02:** En los procesos de indemnización por accidentes de tránsito, cuando el vehículo que intervino en el siniestro es materia de arrendamiento financiero, la entidad financiera propietaria del bien no tiene legitimidad para obrar pasiva. (Gutierrez Iquise, 2018)

### 3.5 Casación N° 3256-2015 Apurímac

En esa misma línea, se expidió la Cas. N° 3256-2015 Apurímac de fecha 27 de setiembre de 2016, que establece que el artículo 29 de la Ley de Transporte y Tránsito Terrestre no resulta de aplicación al arrendador financiero, ya que existe un contrato de *leasing*, que tiene una regulación de carácter especial (esta es, la Ley de *Leasing*). En dicha Casación se resuelve:

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 (...) 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. (Casación N.º 3256-2015 Apurímac, 2016). (El subrayado es del documento)

Adicionalmente, es importante mencionar que en las fechas 20 y 21 de junio de 2019 en la ciudad de Piura se llevó a cabo el Encuentro Jurisdiccional Nacional de Jueces Especializados en materia civil, donde se discutieron determinados temas, entre ellos el Tema N° 4, el cual consistió sobre el arrendamiento financiero y responsabilidad por accidentes de tránsito.

La pregunta fue la siguiente: ¿El propietario de un vehículo otorgado en arrendamiento financiero es responsable solidario por los daños ocasionados con dicho bien?

#### **Primera Ponencia**

Sí, porque debe aplicarse el artículo 29 de la Ley General de Transporte: el propietario es responsable solidario.

#### **Segunda Ponencia**

No, pues es de aplicación la norma especial contemplada en el artículo 6 del Decreto Legislativo 299: el propietario no es responsable.

#### **Tercera Ponencia**

En ciertas ocasiones si es que el propietario no acredita o no cumple con exigir al arrendatario suscriba la póliza de seguros a favor de terceros al arrendatario. (Encuentro Jurisdiccional Nacional de Jueces Especializados en materia civil, 2019, p. 687) (La negrita es del documento)

Algunos de los fundamentos fueron los siguientes:

- El artículo 6 de la Ley de *Leasing* dispone un modo de protección al intermediario financiero, a fin de eximirlo de responsabilidad civil solidaria proveniente de los daños ocasionados por un bien que entregó a otro, con ocasión del contrato de arrendamiento financiero.
- El artículo 29 de la Ley de Transporte y Tránsito Terrestre establece que la responsabilidad civil derivada de un accidente de tránsito es objetiva y solidaria con el propietario de la unidad vehicular.

- Las normas citadas son discordantes o parecen serlo. Esa situación ha generado que, en el ámbito jurisdiccional, en ciertos casos, el intermediario financiero no sea responsable civilmente, ya que existe una norma especial.
- Contrariamente, otros consideran que los intermediarios financieros son responsables solidarios de los daños ocasionados en su calidad de propietarios, tomando en cuenta que la norma especial es la Ley de Transporte y Tránsito Terrestre, siendo incluso que dicha norma es posterior y regula los accidentes de tránsito.

Así también, se lee entre los fundamentos expresamente que:

- h. Se hace necesario examinar esta situación para evitar discordancias en las sentencias judiciales, para el efecto deben discutirse temas como el de la colisión de normas, las funciones de la responsabilidad civil, la naturaleza del arrendamiento financiero, las medidas de tutela adecuadas para quienes han sufrido un daño ocasionado por accidentes de tránsito.
- i. Una fórmula intermedia asegura que, sin desentender la necesidad de cautelar los ahorros públicos, se hace necesario defender a los ciudadanos de los avatares propios de la vida en relación. Con ese enunciado se ha sostenido que siendo los propietarios del bien los que pueden exigir a la arrendataria asegurarse contra riesgos de responsabilidad civil frente a terceros (conforme al mandato derivado del artículo 23 del D.S. 559-84-EFC), son aquellos quienes deben soportar el riesgo de los accidentes cuando no han solicitado o no han acreditado que sus arrendatarios cuenten con la póliza respectiva (Casación 2112-2017). (Encuentro Jurisdiccional Nacional de Jueces Especializados en materia civil, 2019, p. 688)

### **3.6 Casación N° 4527-2017 Ica**

Sin perjuicio de lo antes mencionado, tenemos a la Casación N° 4527-2017 Ica de fecha 09 de agosto de 2018, la cual ha expresado lo siguiente:

**Décimo Quinto.- (...)**

(...)

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 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 quien crea el riesgo es el arrendatario, y por ello es él quien debe indemnizar, pero no es menos cierto 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 esta 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 y las pólizas a contratar por montos razonables. (Arrendador financiero solo se exonera de responsabilidad civil por daños cuando obligó al arrendatario a contratar un seguro, 2020, p. 157) (La negrita es del documento)

Aunado a lo mencionado, el criterio de la Corte fue el siguiente:

Si se trata de optimizar los costes de transacción y de asignar de la manera más eficiente los recursos, no cabe duda de que el coste secundario del accidente, esto es, la reparación de los daños ya producidos, se alcanza provocando que el arrendador financiero obligue a su contraparte, la arrendataria, que suscriba los seguros necesarios para compensar a terceros por daños extracontractuales. Cuando ello no ocurra o no se acredite en el proceso que ello haya acontecido, son las intermediarias financieras las que deben soportar el riesgo respectivo. (Arrendador financiero solo se exonera de responsabilidad civil por daños cuando obligó al arrendatario a contratar un seguro, 2020, p. 140)

## **CAPÍTULO IV: BREVES APUNTES SOBRE LA NORMATIVA DEL *LEASING* INTERNACIONAL**

En esta sección pasaremos a señalar algunos apuntes sobre la normativa del *leasing* internacional, donde podremos apreciar que en supuestos de responsabilidad civil la arrendataria financiera es responsable por los daños causados, excluyéndose de responsabilidad a la arrendadora financiera.

### **4.1 Convención de Unidroit**

En las normas internacionales encontramos la Convención de Unidroit sobre arrendamiento financiero internacional, el cual fue suscrito el 28 de mayo de 1988 en Ottawa. Así, Adame Goddard (2016) nos manifiesta lo siguiente: “Su objetivo general es procurar un régimen unitario del contrato de arrendamiento financiero internacional, que se aplique en lugar de las legislaciones nacionales sobre la materia” (p. 160).

Así, en el numeral 1 del inciso b) del artículo 8 se señala que: “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.” (Convención de UNIDROIT sobre arrendamiento financiero internacional, 1988)

Por su parte, la Ley Modelo de Leasing prevé en su artículo 9 la exclusión de la responsabilidad del arrendador. Así, se aprecia:

#### **Artículo 9.- Exclusión de la responsabilidad del arrendador**

En todo contrato de leasing financiero, el arrendador, cuando actúa en calidad de arrendador y como propietario, dentro de los límites de la operación documentada en el contrato de suministro y en el contrato de leasing, no será responsable ante el arrendatario, ni ante terceros por la muerte, lesiones personales o daños a la propiedad causados por el activo o con motivo del uso de dicho activo. (Ley Modelo de Leasing , 2008, p. 4)

Como advertimos la responsabilidad recae en la arrendataria financiera, por lo que dicha norma internacional sirve como fuente de derecho para nuestro ordenamiento jurídico.



## CONCLUSIONES

- Pese a existir proyectos de ley que buscaban modificar el artículo 6 de la Ley de *Leasing* y artículo 29 de la Ley de Transporte y Tránsito Terrestre, únicamente se modificó el artículo 6, conforme se aprecia del Decreto de Urgencia. Así, dicha situación podría continuar generando incertidumbre jurídica y ausencia de predictibilidad respecto al criterio que adoptarán nuestros órganos jurisdiccionales sobre potenciales procesos de indemnización por daños y perjuicios, derivados de un accidente de tránsito, donde haya participado un vehículo otorgado en *leasing*.
- Lo mencionado se advierte con los pronunciamientos judiciales emitidos con anterioridad a la entrada en vigor del Decreto de Urgencia, donde se aprecia que no existe unanimidad sobre cuál es la norma aplicable para este supuesto de hecho.
- El artículo 6 de la Ley de *Leasing* establece que la arrendataria es responsable por los daños producidos mientras que el bien se encuentre en su posesión, uso, disfrute u operación y el artículo 29 de la Ley de Transporte y Tránsito Terrestre señala que es la arrendadora financiera (en su condición de propietaria del vehículo) quien debe responder solidariamente por los daños y perjuicios causados.
- A lo largo del presente trabajo, hemos explicado que la responsabilidad civil debe recaer sobre la arrendataria financiera, en tanto la entidad financiera no tiene el control ni la posesión del bien generador del daño, es la arrendataria financiera quien tiene como obligación la de asegurar el vehículo contra riesgos de responsabilidad civil frente a terceros y se encuentra en mejor posición para adoptar las medidas de prevención respectivas.
- Finalmente, la ley especial es la que debe primar por encima de la norma general, de acuerdo al principio de especificidad. Así, tenemos:
  - i. El artículo 29 de la Ley de Transporte y Tránsito Terrestre es la norma de carácter general.

ii. El artículo 6 de la Ley de *Leasing* es la norma especial.

En tal sentido, la norma de *Leasing* es la adecuada y la que resultaría aplicable en el supuesto se suscite un conflicto normativo frente a este tipo de eventos (accidentes de tránsito donde haya participado un vehículo otorgado en *leasing*).



## RECOMENDACIÓN

Como hemos manifestado en el presente trabajo, al no haberse efectuado una modificación al artículo 29 de la Ley de Transporte y Tránsito Terrestre (pese a existir proyectos de ley que buscaban su reforma), sino solamente al artículo 6 de la Ley de *Leasing*; dicha situación podría generar incertidumbre jurídica y ausencia de predictibilidad respecto al criterio que se adoptará en nuestro sistema judicial ante eventuales procesos de indemnización por daños y perjuicios, derivados de un accidente de tránsito, donde haya participado un vehículo otorgado en *leasing*.

Entonces, si bien hemos expuesto argumentos sólidos por los cuales la norma aplicable sería la Ley de *Leasing* para este supuesto de hecho, consideramos que sería conveniente la modificación de artículo 29 de la Ley de Transporte y Tránsito Terrestre, a efectos de evitar cualquier tipo de contingencia (como sería la aplicación de dicha norma).

En ese sentido, somos de la opinión de remitirnos al Proyecto de Ley N° 340/2016-CR, en el cual se propuso la siguiente modificación normativa:

### **Ley 27181, Ley General de Transportes 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.

**La responsabilidad civil por los daños ocasionados con bienes que se encuentran sujetos a contrato de arrendamiento financiero suscritos con una empresa supervisada por la Superintendencia de Banca y Seguros y AFP. Se rigen por su ley especial.**

Sin perjuicio de la modificación mencionada consideramos que, respecto del artículo 6 de la Ley de *Leasing*, sería conveniente agregar al texto del mismo que el conductor del vehículo dado en *leasing* también será responsable civilmente frente a



terceros, por los daños y perjuicios ocasionados como consecuencia de riesgo creado producto de la circulación del bien bajo su conducción.

Para finalizar, consideramos que la problemática comentada también podría resolverse emitiéndose una sentencia a nivel de la Corte Suprema que constituya precedente de observancia obligatoria, donde se determine que para este supuesto de hecho la norma aplicable es la Ley de *Leasing*.



## REFERENCIAS

- Adame Goddard, J. (14 de Junio de 2016). *rev-derecho-privado La Convención de UNIDROIT sobre Arrendamiento Financiero Internacional*. Obtenido de Otras Revistas del Acervo en la Biblioteca jurídica Virtual: <https://revistas-colaboracion.juridicas.unam.mx/index.php/rev-derecho-privado/article/view/20161/18088>
- Arias Schreiber et al. (2011). *Exégesis del Código Civil Peruano de 1984* (Segunda ed., Vol. II). Lima: Gaceta Jurídica.
- Arrendador financiero solo se exonera de responsabilidad civil por daños cuando obligó al arrendatario a contratar un seguro. (2020). *Diálogo con la Jurisprudencia*(256), 140-159.
- Bravo Melgar, S. A. (2013). *Contratos modernos empresariales: Contratos atípicos e innominados*. Lima: Ediciones Legales.
- Campos García, H. (08 de Marzo de 2020). *Leasing vehicular: ¿de quién es la responsabilidad? Pese a un reciente decreto de urgencia, las empresas arrendadoras seguirían siendo responsables por daños en accidentes de tránsito*. Obtenido de Semana Económica: <https://semanaeconomica.com/legal-politica/marco-legal/leasing-vehicular-de-quien-es-la-responsabilidad>
- Canelo Rabanal, R. (6 de Julio de 2017). *Nociones sobre el contrato de leasing financiero y sus variantes*. Obtenido de LP Pasión por el Derecho: <https://lpderecho.pe/contrato-leasing-financiero/>
- Casación N.º 2025-2013 Lima*. (02 de Junio de 2014). Obtenido de Jurisperu: <https://www.jurisperu.com/pase1/mostrar.php?cod=8732&cade=2025-2013>
- Casación N.º 3141-2006 Callao*. (12 de Octubre de 2007). Obtenido de Jurisperu: <https://www.jurisperu.com/pase1/mostrar.php?cod=6200&cade=3141-2006>
- Casación N.º 3256-2015 Apurímac*. (27 de Setiembre de 2016). Obtenido de Jurisperu: <https://www.jurisperu.com/pase1/mostrar.php?cod=10877&cade=3256-2015>
- Casación N.º 3470-2015 Lima Norte*. (9 de Setiembre de 2016). Obtenido de Jurisperu: <https://www.jurisperu.com/pase1/mostrar.php?cod=10818&cade=3470-2015>
- Casación N.º 3622-00 Lima*. (21 de Marzo de 2001). Obtenido de Jurisperu: <https://www.jurisperu.com/pase1/mostrar.php?cod=1905&cade=3622-00>
- Castillo Freyre, M. (2010). Comentario al artículo 1677 del Código Civil. En Gutiérrez et al., *Código Civil Comentado: Comentan 209 Especialistas En Las Diversas Materias del Derecho Civil* (Tercera ed., Vol. VIII). Lima: Gaceta Jurídica.
- Chaparro Quispe, E. S. (2017). "Arrendamiento financiero y la responsabilidad extracontractual de los bancos". [*Tesis para optar el grado de Magíster en Derecho Bancario y Financiero Con mención en Regulación Bancaria*].

Pontificia Universidad Católica del Perú. Obtenido de [http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/8105/CHAPARRO\\_QUISPE\\_ELIZABETH\\_ARRENDAMIENTO\\_FINANCIERO.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/8105/CHAPARRO_QUISPE_ELIZABETH_ARRENDAMIENTO_FINANCIERO.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Cieza Mora, J., & Geldres Campos, R. (2018). Los daños causados por los vehículos sujetos a arrendamiento financiero. La responsabilidad civil de las entidades financieras. *Actualidad Jurídica*(300), 45-50. Obtenido de [https://works.bepress.com/ricardo\\_geldres/30/download](https://works.bepress.com/ricardo_geldres/30/download)

*Convencion UNIDROIT arrendamiento financiero internacional Convención de UNIDROIT sobre arrendamiento financiero internacional*. (28 de Mayo de 1988). Obtenido de Mootmadrid: <http://www.mootmadrid.es/2010/files/2012/05/ConvencionUNIDROITarrendamiento-financiero-internacional.pdf>

*Dictámenes/Proyectos de Ley Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 340/2016-CR*. (2017). Obtenido de Archivo Digital de la Legislación del Perú: [http://www.leyes.congreso.gob.pe/Documentos/2016\\_2021/Dictamenes/Proyectos\\_de\\_Ley/00340DC09MAY20170502.pdf](http://www.leyes.congreso.gob.pe/Documentos/2016_2021/Dictamenes/Proyectos_de_Ley/00340DC09MAY20170502.pdf)

*encuentro Encuentro Jurisdiccional Nacional de Jueces Especializados en materia civil*. (20, 21 de Junio de 2019). Obtenido de Poder Judicial del Perú: <https://www.pj.gob.pe/wps/wcm/connect/d85559004a4387428b43ffb1377c37fd/encuentro.pdf?MOD=AJPERES>

Espinoza Espinoza, J. (2007). *Derecho de la Responsabilidad Civil* (Quinta ed.). Lima: Gaceta Jurídica.

Fernández Cruz, G. (2010). Comentario al artículo 1969 del Código Civil. En Gutiérrez et al., *Código Civil Comentado. Comentan 209 Especialistas En Las Diversas Materias Del Derecho Civil* (Tercera ed., Vol. X). Lima: Gaceta Jurídica.

Fernández Cruz, G., & León Hilario, L. (2010). Comentario al artículo 1970 del Código Civil. En Gutiérrez et al., *Código Civil Comentado. Comentan 209 Especialistas En Las Diversas Materias Del Derecho Civil*. Tercera.

Fernández Fernández, C. A. (2010). Comentario al artículo 1426 del Código Civil. En Gutiérrez et al., *Código Civil Comentado: Comentan 209 Especialistas En Las Diversas Materias del Derecho Civil* (Tercera ed., Vol. VII). Lima: Gaceta Jurídica.

Gutierrez Iquise, S. (19 de Septiembre de 2018). *Lea las conclusiones del Pleno Distrital Civil de la Corte Superior de Ventanilla*. Obtenido de LP Pasión por el Derecho: <https://lpderecho.pe/conclusiones-pleno-distrital-civil-corte-superior-ventanilla-legispe/>

Jinesta Lobo, E. (Marzo de 1992). *CONTRATO%20DE%20LEASING%20FINANCIERO El contrato de leasing financiero (arrendamiento financiero) con opción de compra*. Obtenido de Ernesto Jinesta:

[http://ernestojinesta.com/\\_REVISTAS/CONTRATO%20DE%20LEASING%20FINANCIERO.PDF](http://ernestojinesta.com/_REVISTAS/CONTRATO%20DE%20LEASING%20FINANCIERO.PDF)

*jurisprudencia Sentencia del Pleno Jurisdiccional del Tribunal Constitucional. Exp. N.º 047-2004-AI/TC.* (24 de Abril de 2006). Obtenido de Tribunal Constitucional:  
<https://tc.gob.pe/jurisprudencia/2006/00047-2004-AI.pdf>

*jurisprudencia Sentencia del Tribunal Consitucional. Exp. N.º 018-2003-AI/TC.* (26 de Abril de 2004). Obtenido de Tribunal Constitucional:  
<https://tc.gob.pe/jurisprudencia/2004/00018-2003-AI.pdf>

Landeras Cantuarias , J. (2017). 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, Lima. Obtenido de [http://repositorio.ulima.edu.pe/bitstream/handle/ulima/8377/Landeras\\_Cantuarias\\_%20Johanna\\_%20Gisell.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://repositorio.ulima.edu.pe/bitstream/handle/ulima/8377/Landeras_Cantuarias_%20Johanna_%20Gisell.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

*Ley Modelo Leasing UNIDROIT Ley Modelo de Leasing .* (12 de Noviembre de 2008). Obtenido de Mootmadrid:  
<http://www.mootmadrid.es/2010/files/2012/05/LeyModeloLeasingUNIDROIT.pdf>

Leyva Saavedra, J. (2004). *Contratos de financiamiento*. Lima: Grijley.

Lubomira Kubica, M. (2015). El riesgo y la responsabilidad objetiva. [*Tesis doctoral*]. Universitat de Girona. Obtenido de <http://dugi-doc.udg.edu:8080/bitstream/handle/10256/11812/tmlk1de1.pdf?sequence=5>

Martorell, E. E. (1993). *Tratado de los contratos de empresa* (Vol. I). Buenos Aires: Depalma.

Monti Díaz, M. A. (2018). ¿Indemnizar o no indemnizar? La arrendadora financiera y los daños causados por un vehículo automotor materia de leasing. *Diálogo con la Jurisprudencia*(235), 45-53.

Morales Gonzalez, S. (Julio de 2017). La responsabilidad extracontractual del propietario en los casos de accidentes de tránsito en el marco de un contrato de leasing. [*Tesis para optar por el título de Abogado*]. Universidad de Piura, Lima. Obtenido de [https://pirhua.udep.edu.pe/bitstream/handle/11042/3209/DER\\_105.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://pirhua.udep.edu.pe/bitstream/handle/11042/3209/DER_105.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Navarro Mendizábal, Í. A., & Veiga Copo, A. B. (2013). *Derecho de Daños*. Navarra: Aranzadi.

Orrego Acuña, J. A. (2019). *apuntes/responsabilidad-civil/ De la Responsabilidad Objetiva*. Obtenido de Juan Andrés Orrego Orrego Acuña:  
<https://www.juanandresorrego.cl/apuntes/responsabilidad-civil/>

Peschiera Mifflin, D. (2008). El leasing o arrendamiento financiero y el financiamiento de proyectos: potencialidades aun sin explotar en el Perú. *IUS ET VERITAS*(36),

46-62. Obtenido de  
<http://revistas.pucp.edu.pe/index.php/iusetveritas/article/view/12253>

- Quinteros Flores, J., & Gavino Retuerto, J. C. (2018). ¿Debe o no responder el arrendador financiero? Análisis de la Casación N° 3526-2015-Apurímac. *Diálogo con la Jurisprudencia*(235), 54-70.
- Rubio Correa, M. (2010). Comentario al artículo IX del Título Preliminar del Código Civil. En Gutiérrez et al., *Código Civil Comentado: Comentan 209 Especialistas En Las Diversas Materias Del Derecho Civil* (Tercera ed., Vol. I). Lima: Gaceta Jurídica.
- Sáenz Sucre, S. (13 de Junio de 2014). *El riesgo como factor de atribución de responsabilidad, en el marco de la Responsabilidad Civil Extractcontractual*. Obtenido de Blog de Sergio Sáenz Sucre:  
<http://blog.pucp.edu.pe/blog/sergiosaenz/2014/06/13/el-riesgo-como-factor-de-atribucion-de-responsabilidad-en-el-marco-de-la-responsabilidad-civil-extracontractual/>
- Soria Aguilar, A. (2008). El Contrato de Leasing: Algunos Apuntes Acerca de su Actual Regulación en el Perú. *Derecho & Sociedad*(30), 379-388. Obtenido de <http://revistas.pucp.edu.pe/index.php/derechoysociedad/article/view/17372>
- Taboada Córdova, L. (2013). *Elementos de la Responsabilidad Civil: Comentarios a las normas dedicadas por el Código Civil a la Responsabilidad Civil Contractual y Extracontractual* (Tercera ed.). Lima: Grijley.