

Responsabilidad civil en el leasing vehicular: su estado actual y una posible reforma legal en el Perú^(*)

Civil liability in vehicle leasing: its current status and a possible legal reform in Peru

Gabriel Peralta Tripul¹

Sumario: Introducción. **I.** Contexto teórico-jurídico. **II.** Una “posible” reforma legal. – Conclusiones. – Referencias bibliográficas.

Resumen: El autor realiza un análisis dogmático-propositivo de la responsabilidad civil en el leasing vehicular, llegando a la plena convicción de que en este supuesto de responsabilidad civil, la empresa de leasing propietaria del vehículo (bien que utiliza la arrendataria financiera) con el cual se provoca daños a terceros, es la que asume el resarcimiento de los daños en virtud de la aplicación: *a)* del principio de especialidad y cronología normativa; *b)* del principio de obligatoriedad y relatividad contractual; *c)* de la función satisfactoria y del principio de la reparación integral del daño; y, *d)* de la imputación de responsabilidad civil solidaria por garantía. Advierte también una posible reforma legal, a fin de consensuar los intereses en conflicto, esto es, logrando un adecuado resarcimiento a favor de las víctimas de accidentes de tránsito y, además, generando un camino viable para el desarrollo del contrato de leasing financiero en nuestro país.

(*) Recibido: 23/02/2020 | Aceptado: 02/03/2020 | Publicación en línea: 01/04/2020.



Esta obra está bajo una [Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial 4.0 Internacional](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/)

¹ Abogado por la Universidad Nacional de Tumbes. Especialista en Derecho de la Responsabilidad Civil. Socio del Estudio Jurídico Rojas Jiménez y Asociados. gaboderecho12@gmail.com

Palabras clave: leasing, empresa de leasing, responsabilidad civil, accidentes de tránsito.

Abstract: The author makes a dogmatic-propositive analysis of civil liability in vehicle leasing, arriving at the full conviction that in this case of civil liability, the leasing company that owns the vehicle (which is used by the financial lessor) with which damages are caused to third parties, is the one that assumes the compensation of the damages by virtue of the application: a) of the principle of speciality and chronology of regulations; b) of the principle of obligatory nature and contractual relativity; c) of the satisfactory function and of the principle of full compensation of the damage; and, d) of the imputation of joint and several liability by guarantee. It also warns of a possible legal reform, in order to reach a consensus on the conflicting interests, that is, achieving adequate compensation in favor of the victims of traffic accidents and, furthermore, generating a viable path for the development of the financial leasing contract in our country.

Key words: leasing, leasing company, civil liability, traffic accidents.

Introducción

La responsabilidad civil, en esencia, tiene una función resarcitoria de los daños, esto es, que ha dejado de preocuparse solo en sancionar al sujeto culpable que los ocasionó, para enfocarse en la tutela de la víctima; en tal sentido, en nuestro ordenamiento jurídico, atentos a este cambio de enfoque, se diseñaron una serie de supuestos especiales, uno de ellos, fue la responsabilidad civil por daños ocasionados en accidentes de tránsito, preceptuada en el artículo 29 de la Ley N.º 27181- “Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre” (LGTTT) donde se indica que será un supuesto de responsabilidad civil causado por un vehículo automotor bajo un *factor de atribución objetivo* y existirá una *responsabilidad solidaria* entre el conductor, el propietario del vehículo y, de ser el caso, el prestador del servicio de transporte terrestre².

² Para Espinoza (2019) se deben delimitar tres aspectos en el supuesto de responsabilidad por daños ocasionados por accidentes de tránsito; primero, se trata de una *responsabilidad objetiva*;

Por otro lado, el leasing financiero ha sido regulado en nuestro país, a través del Decreto Legislativo N° 299, también conocido como “Ley de Arredramiento Financiero” (LAF), empero, dentro del conjunto de normas diseñadas por el legislador en este cuerpo legal, se preceptuó una en específico, en el tercer párrafo de su artículo 6, esto es, la exclusión de la empresa de leasing de responsabilidad por daños que pueda causar el bien, desde el momento en que es entregado a la arrendataria³.

Sin embargo, no ha sido fácil para los órganos jurisdiccionales determinar la responsabilidad civil por accidentes de tránsito cuando el vehículo que ha producido los daños pertenece a una empresa de leasing financiero (entidad bancaria, intermediaria financiera, etc.)⁴.

En efecto, encontramos que el problema más grave, debido a la falta de uniformidad y predictibilidad, sea en decisiones judiciales a nivel de la Corte Suprema⁵, sea a nivel de plenos jurisdiccionales en algunas Cortes Superiores⁶, aparece cuando se exonera “*erróneamente*” de responsabilidad

segundo, a pesar de que se trate de un aplicar factor de atribución objetivo, *no soslaya la existencia de la culpa*, la cual será de utilidad al momento de la cuantificación de los daños; tercero, *se utiliza la normativa especial, esto es la LGTTT* y su Reglamento (Decreto Supremo N.° 049-2000-MTC) y, además, la interpretación sistemática con normas de responsabilidad civil en el Código Civil.

³ El mes pasado, el mal redactado Dec. de urgencia 013-2020, con la Disposición complementaria modificatoria octava, **ha retocado esta norma de exoneración, al indicar**: “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.*”

⁴ En efecto, se tiene que por un lado, está la norma contenida en el tercer párrafo del artículo 6 de la LAF y, por otro lado, la norma contenida en el artículo 29 de la LGTTT; la primera, excluye de responsabilidad a la intermediaria financiera propietaria de los bienes dados en leasing que ocasionan daños a terceros; la segunda, prescribe la responsabilidad objetiva y solidaria del propietario del vehículo.

⁵ Entre estos fallos tenemos la Casación N° 251-2011 Lambayeque (Sala Penal Permanente); Casación N° 3141-2006 Callao, Casación N° 3256-2015 Apurímac, Casación N° 639-2013 Cajamarca, Casación N° 2112-2017 Huánuco (Sala Civil Permanente); Casación N° 3622-2000 Lima; Casación N° 2388- 2003 Lima; Casación N° 2025-2013 Lima.

⁶ Entre estos Plenos tenemos al Pleno Jurisdiccional Distrital Civil y Procesal Civil-2016 de la Corte Superior de Justicia de la Libertad y el Pleno Jurisdiccional Distrital Civil -2018 de la Corte Superior de Justicia de Ventanilla.

civil a la entidad bancaria titular del vehículo dado en leasing que ocasiona daños a terceros, porque se terminan reduciendo severamente las posibilidades de la víctima de ver indemnizado su daño.

I. Contexto teórico-jurídico

1. Apuntes sobre el contrato de leasing financiera

Para Leyva (2003) el contrato de leasing es aquel que posee un carácter de financiamiento, por medio del cual la empresa de leasing tiene la obligación de adquirir un bien de capital, para luego cederlo en uso a la empresa usuaria que lo escogió; además, la contraprestación que recibe la empresa concedente de la empresa usuaria es el pago de un canon durante todo el plazo del contrato que se haya establecido para la utilización del bien, que coincide, generalmente, con la utilidad que le brinda a la empresa usuaria; así pues, finalizado el contrato, se devolverá el bien, se realizará un nuevo contrato o se puede hacer utilización de la opción de compra en base al precio de un valor residual previamente pactado.

Ahora bien, en nuestro sistema jurídico el contrato de leasing es una operación bilateral⁷, esto es, que participan solamente la empresa de leasing (empresa locadora) y la arrendataria financiera⁸.

Por otro lado, la empresa de leasing mantiene la propiedad⁹ de los bienes hasta que el arrendatario ejercite la opción de compra por el valor acordado

⁷ Paralelamente, a la definición dada por la doctrina, en la LAF también se da una definición de leasing o arrendamiento financiero: “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”. (Decreto Legislativo N° 299, 1984, art. 1°)

⁸ Respecto a quién puede ser arrendatario financiero, la LAF ha dispuesto que puede ser cualquier persona natural o jurídica por ello no se necesitará que cumpla ninguna característica especial para participar en una operación de leasing.

⁹ La propiedad que mantiene la empresa de leasing sobre el bien objeto del contrato de leasing, es una garantía de vital importancia para el cumplimiento de las obligaciones contraídas con su arrendataria si esta, en un caso hipotético, pisara el terreno del incumplimiento de las obligaciones pactadas en el contrato; por otra parte, si el arrendatario no llegara a ejercer la cláusula de opción de compra por un valor residual, la empresa de leasing sigue manteniendo la propiedad, incluso, si el arrendatario posee deudas frente a terceros, el bien objeto del contrato de leasing jamás podrá ser materia de un embargo, porque dicho bien le pertenece a la empresa de leasing, y así está reconocido por la LAF (Polar, 2000).

previamente al celebrarse el contrato, tal como se indica en el artículo 4 de la LAF¹⁰.

Ahora bien ¿Cuál es la función del contrato de leasing financiero? tengamos en cuenta que, según Lorenzetti (citado por Soria, 2016) “la función describe la finalidad práctico-económica que se le requiere al contrato, es decir, la denominada causa objetiva o económico- social” (p. 76).

Para Boneo (1994) el leasing financiero es una típica operación de financiamiento, entre una empresa de leasing y una empresa usuaria (sea comercial, industrial o de servicios) que desea incorporar, renovar o evitar la obsolescencia de sus bienes de producción a fin de conseguir mantenerse en el mercado y aumentar sus niveles de eficiencia.

2. Apuntes sobre la responsabilidad civil

La clásica noción de responsabilidad civil establecida a partir de la culpa del agente dañante¹¹ ha ido ampliando sus alcances en la actualidad, así nos lo advierte Campos (2019), para quien la responsabilidad civil, ya no encuentra su fundamento en la culpa, esto es, en el solo aspecto subjetivo del agresor para sustentar el castigo de su conducta, sino, más bien, que se ha ido extendiendo, resultando válido dirigir la tutela resarcitoria a sujetos que no tuvieron relación alguna con el evento dañoso.

Para León (2017), ella “puede definirse como la situación del sujeto al que le toca experimentar concretamente, las consecuencias, para él desventajosas, que una norma prevé y le impone atendiendo a la verificación de un determinado presupuesto” (p. 144-145).

Por su parte, Espinoza (2002) la define como “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” (p. 29).

En esa misma línea, citando a la doctrina brasileña, Diniz (2007), otorga una definición muy ilustrativa:

La responsabilidad civil es la aplicación de medidas que obligan a una persona a reparar los daños morales o patrimoniales causados a terceros, en virtud de un acto cometido por ella misma, por una persona de la que es

¹⁰ Se indica en el artículo 4 de la LAF que: “(...) La locadora mantendrá la propiedad de dichos bienes hasta la fecha en que surta efecto la opción de compra ejercida por la arrendataria por el valor pactado”.

¹¹ Una definición clásica de responsabilidad civil puede encontrarse en la doctrina italiana, donde según Scognamiglio (citado por Espinoza, 2002) es “la idea de sujeción a las consecuencias desfavorables de su propia conducta” (p. 29).

responsable, por algo que le pertenece o por una simple imposición legal (p. 35).

En las definiciones actuales de responsabilidad civil, está la que no hace referencia a un elemento causal para determinar al agente del daño, como es el caso de *Leyseer León*, basándose en la prescripción legal como elemento configurativo de responsabilidad civil; la que se refiere a la existencia de un responsable directo del daño, como es el caso de *Juan Espinoza* pero, que si bien, también indica que puede no ser este; y, por último, tenemos también la dada por *Diniz*, al indicar que la responsabilidad civil no solo comprende al causante del daño, sino, también, a quien por imposición legal está llamado a responder¹²¹³.

Ahora bien ¿Cuál es la función que cumple la responsabilidad civil? tengamos en cuenta que, según Kemelmajer (2009), el estudio de las funciones de la responsabilidad civil “sirve como eje imprescindible para interpretar las reglas que se ocupan de la responsabilidad, acomodando su sentido al cumplimiento de los propósitos perseguidos por la institución, y como guía para integrar la disciplina cuando encuentra lagunas” (p. 1310)¹⁴.

Según Espinoza (2002), afirma que el análisis de las funciones de la responsabilidad civil, deben ser analizadas desde la óptica de sus protagonistas, así: para el dañado es satisfactoria¹⁵, para el agresor es

¹² Asimismo, la esencia de estas definiciones actuales de responsabilidad civil, la encontramos en lo sostenido por Fernández (1996), al afirmar que al haber abandonado el Derecho su visión patrimonialista, donde el centro del sistema era ocupado por la propiedad, se dio una transición donde se colocó como eje del sistema jurídico a la persona humana, maximizando su protección ante cualquier daño que se le ocasione. A partir de ello, la esencia de la responsabilidad civil, no radica en castigar al agresor, sino, más bien, en sostener fundamentos jurídicos que nos permitan otorgar un resarcimiento integral a la víctima; para lograrlo, se tuvieron que extender los alcances de las definiciones clásicas de responsabilidad civil.

¹³ Es conveniente que, desarrolladas las definiciones actuales de responsabilidad civil, se aborde la concerniente a su naturaleza jurídica, no obstante, doctrinariamente se ha coincidido en que su naturaleza jurídica es, en esencia, resarcitoria, tanto así, que aquel que causa un daño a un tercero, no se le castiga con la responsabilidad civil, sino, esencialmente, se busca reparar los daños en la víctima, esto es, devolver a la víctima a su estado previo a la producción del daño.

¹⁴ En la doctrina existen innumerables clasificaciones sobre las funciones de la responsabilidad civil, empero, en nuestro país, la doctrina mayoritaria ha desarrollado dos criterios de clasificación; el primero, que clasifica a las funciones de la responsabilidad civil desde una perspectiva sistémica y diádica (clasificación postulada por el jurista Gastón Fernández); el segundo, que clasifica las funciones de la responsabilidad civil desde una perspectiva de sus protagonistas, esto es, una función integral (clasificación postulada por el jurista Juan Espinoza).

¹⁵ Porque debe quedar plenamente satisfecha (en la medida de lo posible) con el monto resarcitorio que recibe por los daños padecidos injustamente.

sancionadora¹⁶, para la sociedad es disuasiva o incentivadora de actividades¹⁷ y, por último, en comunidad a los tres sujetos anteriores se cumple una función de distribución de los costos de los daños ocasionados¹⁸¹⁹.

Finalmente, uno de los principios más importantes de la responsabilidad civil es el principio de la reparación integral del daño²⁰. Este se fundamenta en devolver a la víctima a su estado anterior antes de sufrir el daño injusto (Espinoza, 2015)²¹. Asimismo, concordante con esta tendencia a fijar la importancia del resarcimiento del daño, no en el responsable, sino en la víctima, el art. 1740 del Código Civil y Comercial de la República de Argentina, ha asimilado este principio bajo la denominación de la reparación plena²².

¹⁶ Porque el monto resarcitorio que estará obligado a pagar buscará sancionar su comportamiento dañoso.

¹⁷ Porque con el monto resarcitorio impuesto al agresor, se da una advertencia a la colectividad, que si imitan esa conducta, esa misma sanción podría recaer en ellos.

¹⁸ Porque se buscará distribuir el monto resarcitorio entre todos los involucrados, a fin de que este monto resarcitorio sea lo más equivalente (en la medida de lo posible) al daño causado en la víctima.

¹⁹ Contraria a esta postura, en la doctrina peruana, tenemos a la de Fernández M.G. (2009) quien indica que las funciones de la responsabilidad civil se orientan desde una doble perspectiva; la primera, esto es, la perspectiva sistémica, teniendo en cuenta si nos encontramos en un modelo económico individualista o solidarístico, se cumplirá función preventiva y una función incentivadora o desincentivadora, de aquellas actividades que ocasionen daños; la segunda, esto es la perspectiva diádica, teniendo en cuenta un análisis intersubjetivo, es decir, entre la víctima y el responsable del daño, se cumplirán, sea una función satisfactoria, una función de o una función distributiva.

²⁰ En suma, el principio de la reparación integral del daño actúa de forma distinta si se está frente a un daño al ente objetivo (patrimonial) o subjetivo (no patrimonial) de la persona; en el primer caso, el principio de la reparación integral actúa a través del principio de equivalencia, donde se busca restablecer el equilibrio económico afectado en la víctima, al integrar nuevamente en su patrimonio, sea mediante partidas monetarias, sea en especie, los bienes o valores perdidos; en el segundo caso, los daños que afecten la integridad corporal, proyecto de vida o los sentimientos espirituales o afectivos de la persona, el principio de la reparación integral actúa mediante la función satisfactoria o consolatoria, donde se otorgará una suma de dinero a título de resarcimiento, que podrá utilizar para dejar atrás el evento dañoso y, con ello, ir superando las consecuencias del accidente que le tocó padecer (Solarte, 2015).

²¹ A este principio se le ha denominado como principio de la reparación integral, completa o plena (Solarte, 2015).

²² Se indica en el artículo 1740 del Código Civil y Comercial de la Nación del año 2014 que: “(...) La reparación del daño debe ser plena. Consiste en la restitución de la situación del damnificado al estado anterior al hecho dañoso, sea por el pago en dinero o en especie (...)”.

3. Una solución práctica desde el ámbito de los principios de la Teoría General del Derecho y de los principios del Derecho de Contratos.

La Teoría General del Derecho nos brinda dos principios que solucionan el tema en controversia, estos son: el principio de especialidad²³ y el principio de cronología normativa.

Mediante el primero, se admite la responsabilidad de las entidades bancarias, como responsables solidarios cuando son titulares del vehículo dado en leasing que ocasiona daños a terceros, bajo el fundamento de que el artículo 29 de la LGTTT prescribe su responsabilidad solidaria de forma **clara, precisa y textual**²⁴.

Para nosotros esta postura es correcta, por dos razones:

- a) Porque existe un marco genérico de aplicación para los casos de responsabilidad civil por actividades riesgosas o peligrosas y objetos riesgosos o peligrosos preceptuado en el artículo 1970 del Código Civil peruano, **el cual resulta ser un precepto de carácter general frente a lo estipulado en una normativa de carácter especial contenida en el artículo 6 de la LAF**, la cual regula la exclusión de responsabilidad civil de las empresas de leasing propietarias del bien que utilizado por la arrendataria cause daños a terceros (entiéndase “bien” en un sentido amplio del término).
- b) Porque el artículo 29 de la LGTTT posee una regulación específica en casos de responsabilidad civil por accidentes de tránsito, sobre lo preceptuado en el artículo 6 de la LAF y el artículo 1970 del Código Civil, por los siguientes motivos:
 - i) **Por la conservación de la calidad de propietario del vehículo que recae en la empresa de leasing financiero:** tal como lo reconoce de forma expresa el artículo 4 de la LAF y, además, por los propios documentos de transferencia y su inscripción a nivel de registros públicos; mientras que la arrendataria financiera tendrá solo la utilización de los bienes hasta que no ejerza su derecho a la opción de compra por un valor residual plasmado en el contrato de leasing²⁵.

²³ Mediante el principio de especialidad normativa, una norma de carácter especial desplaza a una norma de carácter general.

²⁴ La Casación N° 1088-2011 Lima y la Casación N° 2025-2013 Lima, emitidas por la Sala Civil Transitoria, se inclinan por esta postura.

²⁵ En las coordenadas legislativas del artículo 29 de LGTTT debe tener la calidad de propietario del vehículo para ser responsable civilmente.

ii) Por el bien objeto del contrato de arrendamiento financiero, tal como lo es un vehículo automotor: es el artículo 29 de la LGTTT que lo prescribe, mientras que, la LAF indica que se puede tratar de cualquier tipo de bienes: barcos, aviones, etc.

iii) Por el supuesto de hecho específico o el “escenario” que regula el artículo 29 de la LGTTT y no un supuesto de hecho genérico, tal como lo regula el artículo 6 de la LAF: porque se basa en un caso concreto, esto es, regular la responsabilidad civil por daños producto de un accidente de tránsito, y no, a regular un tipo contractual, tal como lo es el contrato de leasing.

iv) Por tratarse de una obligación de fuente legal con prestación solidaria de tipo pasiva, la cual restringe su ámbito interpretación jurídica al procedimiento o método de interpretación literal: Al mantener una norma que prescribe una responsabilidad solidaria, entre el conductor, el propietario del vehículo y, de ser el caso, de la empresa de transportes, norma que no se presume, sino que, debe tener un carácter expreso por mandato del Código Civil peruano (art. 1183) al tener una aplicación excepcional, esto es, que no puede tener una interpretación contraria a la ley, al dirigir la aplicación de la norma contra un fin distinto por el cual se estableció²⁶.

Mediante el segundo, al tener, el artículo 29 de la LGTTT (*que entró en vigencia en 1999*) y el artículo 6 de la LAF (*que entró en vigencia en 1984*) el mismo nivel de jerarquía normativa, y además por tener aparentes mandatos contradictorios, prima la de ulterior vigencia en el tiempo; por ende, primaria, por una cuestión de posteridad, la norma contenida en el artículo 29 de la LGTTT en virtud de la aplicación del principio de cronología normativa, haciendo responsable a las entidades bancarias en el supuesto estudiado.

²⁶ Asimismo, expresa Castillo (2013) una obligación con prestación solidaria, es una condición muy severa para cualquier deudor solidario, por ello, se ha restringido su interpretación, sea en una norma legal, sea en un contrato, al método o procedimiento de interpretación jurídica literal. En consecuencia, realizar una interpretación contraria, al establecer que el artículo 6 de la LAF prima por especialidad sobre el artículo 29 de la LGTTT, es realizar una interpretación contraria a la ley, al estar circunscrita la responsabilidad civil de la empresa de leasing financiero propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito dentro de la órbita de una obligación de fuente legal con una prestación solidaria de tipo pasiva en el artículo 29 de la LGTTT.

Por otro lado, el Derecho de Contratos nos brinda dos principios que solucionan el tema en controversia, estos son: el principio de obligatoriedad y el principio de relatividad contractual.

Es sabido que en la práctica comercial, es común, que en los contratos de leasing financiero se incluya una *cláusula contractual de exclusión de responsabilidad por daños de las entidades bancarias*, esto es lógico, porque este contrato persigue una operación de financiamiento económico.

Empero, la jurisprudencia casatoria viene afirmando que los pactos de exclusión de responsabilidad civil no resultan oponibles a las víctimas accidentales de tránsito provocados por un vehículo dado en leasing²⁷.

Así pues, sostener la exclusión de responsabilidad de las entidades bancarias propietarias del vehículo que participa en accidentes de tránsito vulnera el principio de obligatoriedad contractual, debido a que la norma contenida en el artículo 6 de la LAF solamente se refiere a una consecuencia jurídica a nivel *inter-partes* del contrato.

La inoponibilidad de los pactos de exclusión de responsabilidad a favor de las víctimas (terceros ajenos al contrato de leasing), se fundamenta en que si nos encontramos dentro de un escenario de accidentes de tránsito producido por un vehículo dado en leasing, las víctimas del daño pueden hacer valer su derecho al resarcimiento (de forma indistinta) contra los sujetos indicados en la norma contenida en el artículo 29 de la LGTTT, **al ser una norma de carácter especial aplicable al tema objeto de estudio**; por consiguiente, al no aplicarse esta, por considerar “erróneamente” norma especial a la contenida en el artículo 6 de la LAF, **se termina vulnerando al principio de obligatoriedad contractual, por no tener esta última, un alcance extra-partes**²⁸.

Asimismo, también se vulneraría el principio de relatividad contractual si el juez aplica el tercer párrafo del artículo 6 de la LAF. Este principio se basa en que: “Los contratos sólo producen efectos entre las partes que los otorgan y sus herederos (...)” (Código Civil, 1984, art. 1363).

²⁷ Tal como ha sido señalado en las sentencias de Casación N° 3141-2006 Callao; N° 3622-2000 Lima y la N° 2388- 2003.

²⁸ La inoponibilidad como categoría jurídica aplicable al tema objeto de estudio, se basa en que el tercero ajeno a la relación contractual (víctima de un accidente de tránsito causado por un vehículo dado en leasing) se comportará como si el derecho, a excluirse de responsabilidad civil de las entidades bancarias, no existiera, esto es, por una razón digna de tutela jurídica en aplicación del artículo 29 de la LGTTT.

Ciertamente, los acuerdos que adoptan las partes en el contrato de leasing no le restan ningún derecho a terceros ajenos a tal contrato, siempre que estemos presentes en un escenario completamente distinto al de los accidentes de tránsito, porque ahí si existe aplicación especial del artículo 6 de la LAF; empero, cuando se trate de un supuesto de accidentes de tránsito producidos por un vehículo dado en leasing, los acuerdos adoptados en virtud de un contrato de arrendamiento financiero no tendrán *efectos directos*²⁹ sobre las víctimas del accidente; en consecuencia, la víctima del accidente podrá dirigir su pretensión resarcitoria contra el conductor, el propietario del vehículo y, de ser el caso de la empresa de transportes³⁰.

4. La responsabilidad civil como un mecanismo de protección de dignidad humana

Más allá de un tema de “*aplicación normativa*”, también se ha examinado la responsabilidad civil en el leasing vehicular desde una óptica constitucional, debido a que la exclusión de responsabilidad de las entidades bancarias en este supuesto, reduce severamente las posibilidades de la víctima de ver indemnizado su daño, por ende se debe buscar su protección

²⁹ Se explica tal opinión, desde los efectos del contrato, los cuales pueden ser *directos e indirectos*; los primeros, desarrollan los derechos y obligaciones de las partes en el acuerdo contractual; los segundos, desarrollan simplemente un reconocimiento de los terceros por la nueva situación jurídica generada por el contrato. *El principio de relatividad contractual se manifiesta solo en el primer caso.*

³⁰ Se debe resaltar, que la víctima del accidente de tránsito con un vehículo dado en leasing, posee una esfera jurídica distinta a la desarrollada por las partes que suscriben el contrato de leasing financiero, por tanto, reiteramos que al restar el derecho de las víctimas en virtud de la aplicación del artículo 6 de la LAF, se vulneraría el principio de relatividad contractual, al suprimirse – mediante un contrato- la situación de ventaja activa que posee la víctima del daño extracontractual.

desde una interpretación del principio de dignidad humana³¹³²³³, tal como se explica en la Casación N° 2112- 2017 Huánuco:

Tal protección surge de una interpretación de la responsabilidad desde sede constitucional. Así, si la llave interpretativa de todos los derechos es el principio de la dignidad humana, que se manifiesta palpablemente en los derechos tutelados en el artículo 2 de la Constitución Política del Estado, es obvio que el referido principio quedaría claramente mellado ante la imposibilidad de obtener una indemnización que repare los daños ocasionados, más aun si las normas de exoneración desamparan a quien sufre el daño y protegen a la parte que posee la mejor posición para asumir los costos del daño (Corte Suprema de Justicia de la Republica, Sala Civil Permanente, Casación N° 2112-2017 Huánuco, 2017).

Ahora bien, si las normas de exoneración, esto es, el artículo 6 de la LAF, desampara a quien sufre el daño (víctima de un accidente de tránsito con un vehículo dado en leasing) y protegen a la parte que posee la mejor posición para asumir los costos del daño (Empresa de Leasing Financiero), nos estamos dirigiendo en contra de lo que nuestro Estado Social y Constitucional busca, esto es, lograr que mediante la protección de la dignidad humana se **logre potenciar la calidad de vida de las personas** y, en específico, de las víctimas de accidente de un tránsito.

La severa disminución de las posibilidades indemnizatorias que tiene la víctima del daño ocasionado con un vehículo dado en leasing se traduce, desde un análisis dogmático, de la siguiente manera:

³¹ Según Beltrán (2018), desde el reconocimiento a nivel constitucional de la tutela de la dignidad de la persona humana como el fin supremo que persigue nuestra Sociedad y el Estado, esta se convirtió en el principio orientador de todo nuestro sistema jurídico, y dentro de los mecanismos que existen para su protección, se encuentra a la responsabilidad civil.

³² Una doctrina atenta al fenómeno de constitucionalización del derecho privado ha estudiado a la dignidad humana y la su defensa mediante la responsabilidad civil: “En la disciplina de las obligaciones, «la responsabilidad civil no ha escapado al influjo de esa renovada atención que gira alrededor de los derechos constitucionales fundamentales, la dignidad en particular, lo que la ha llevado a ampliar sus horizontes y a intentar buscar mecanismos que le permitan una mayor aproximación al principio de reparación integral del daño» (...). En particular, la dignidad humana «constituye un elemento fundamental para la construcción de un modelo de reparación de los daños a la persona (...)» (Félix, 2018, p.199).

³³ Así pues, desde el siglo pasado el Derecho ubicó como eje, centro y fin a la persona humana, dejando de lado la perspectiva patrimonialista y cosificadora mantenida en los antiguos códigos civiles peruanos (de 1852 y 1936), preceptuándose en la Constitución Política del Perú en su artículo 1 que “La defensa de la persona humana y el respeto de su dignidad son el fin supremo de la sociedad y el Estado”, es sobre este principio que se cimienta todo nuestro sistema jurídico, garantizando que todos los seres humanos seamos tratados como fines y no como medios.

Si los órganos jurisdiccionales consideran la aplicación normativa, *en primer orden*, del artículo 6 de la Ley de Arrendamiento Financiero en un supuesto de accidentes de tránsito, se tendría que (F) es la *empresa de leasing financiera propietaria del vehículo*, (X) la *arrendataria financiera* y (Y) el *conductor del vehículo* que causa el daño, donde: (F) se vería excluido de responsabilidad solidaria, dejando solamente para asumir el costo de los daños generados en el accidente de tránsito a (X) y (Y).

Empero, su consecuencia sería la aplicación normativa, *en segundo orden*, del artículo 29 de la Ley General de Transporte, que regula el supuesto de accidentes de tránsito, donde (F) que ha sido excluida de asumir los costos del daño (por aplicar en primer orden la Ley de Arrendamiento Financiero), solo dejaría, de *forma irrazonable*, la responsabilidad de (Y) y, de ser el caso, la **“empresa de transporte”**; empero (y aquí se justifica la reducción del monto indemnizatorio), en el caso de (X) que es la arrendataria financiera, **se considera que, puede ser o no, una empresa de transporte, y si el arrendatario financiero no lo fuera, no será considerado para asumir los costos del daño**³⁴, dejando únicamente a (Y), esto es, el conductor del vehículo, quien se presume, que generalmente no tiene la capacidad económica para asumir los costos del daño.

Por tanto, para nosotros no siempre debe indemnizar los daños el sujeto que los causo, sino, más bien, que puede ser uno distinto al que los produjo, que en virtud de una imposición legal está llamado a responder civil y solidariamente, esto último tiene justificación en una máxima de protección que otorga el principio de dignidad humana a los individuos, al buscar evitar que sujetos con una mayor capacidad técnica, organizacional, profesional y económica, tales como las empresas de leasing financiero, se vean beneficiados a costa de la vida de personas (entiéndase víctimas de accidentes de tránsito), que se presume, no ostentan una posición económica similar a la de estas empresas.

³⁴ Esto último, sucede porque nos encontramos **frente a una obligación solidaria de tipo pasiva** que, es por esencia expresa y, por ende, no admite que se haga una interpretación extensiva de “prestador del servicio de transporte terrestre”, tal como lo viene interpretando la Corte Suprema en la sentencia de Casación N° 1158-2010-Lima, señalando que no se puede sostener una imputación de responsabilidad realizada a una empresa ganadera avícola que contrato los servicios de transporte de un tercero propietario del vehículo: “No resulta posible atribuir responsabilidad a Avinka Sociedad Anónima, pues no es uno de los sujetos comprendidos por la responsabilidad objetiva prevista en el artículo veintinueve de la Ley número veintisiete mil ciento ochenta y uno, y no se ha demostrado que incurra en alguno de los supuestos de responsabilidad subjetiva previstos en el artículo mil novecientos sesenta y nueve del Código Civil” (Campos, 2019, p. 274).

5. La aplicación de las funciones de la responsabilidad civil y el principio de la reparación integral del daño

Como se dijo anteriormente, el análisis de las funciones de la responsabilidad civil nos permite interpretar sus reglas y orientar el cumplimiento de sus propósitos que busca la institución, por ende, es indispensable que toda decisión judicial apunte al cumplimiento de las funciones de la responsabilidad civil (satisfactoria, de equivalencia, de sanción, preventiva y disuasiva) para evitar propiciar incentivos perversos (incentivando la ocurrencia de daños).

Sin embargo, se ha encontrado que en el “**estado actual**” del tema objeto de estudio, existe una **priorización de la función satisfactoria de la responsabilidad civil** y se debe al marco legal actual, nos referimos, a la norma especial contenida en el artículo 29 de la LGTTT; asimismo, esta postura puede gozar de cierta tonalidad paternalista, pero se entiende que surge de la propia esencia de la norma citada.

Esto se debe a que la norma contenida en el artículo 29 de la LGTTT **no posee un monto límite para el resarcimiento de los daños**, el cual deberá asumir el propietario del vehículo al tener la condición de codeudor solidario con otros actores (ejemplo, las entidades bancarias que ceden en leasing sus vehículos a otras personas naturales o jurídicas), lo que denota un protagonismo a favor de la víctima del daño, pero la cual, ciertamente, no resulta ser el único actor en la escena.

Si en aplicación del tercer párrafo del artículo 6 de la LAF se reducen notablemente las posibilidades indemnizatorias de la víctima, sucede todo lo contrario en aplicación del artículo 29 de la LGTTT, porque potencia la función satisfactiva de la víctima, es decir, que luego del evento dañoso el agraviado tiene más posibilidades de recibir un resarcimiento integral, porque hace cargar el resarcimiento de los daños, si bien contra un sujeto que no los causo (entidad bancaria propietaria del vehículo dado en leasing), pero que está llamado a responder en virtud de una imposición legal.

Por otro lado, la aplicación del principio de la reparación integral del daño, también puede sustentar la responsabilidad civil en el leasing vehicular. Porque este principio se basa en devolver a la víctima al estado anterior a la producción de la conducta dañosa, por ende, a pesar de que exista la contratación de un seguro pero que posea un monto límite que no cubra integralmente los daños, la víctima podrá solicitar la parte de los daños que no han sido indemnizados (en aplicación de este principio), sea a la empresa de leasing financiero propietaria del vehículo dado en leasing, sea al conductor, o, sea a la arrendataria financiera (si fuese una empresa de

transportes), en aplicación de la norma contenida en el artículo 29 de la LGTTT.

Empero, desde una óptica del “**deber ser**” se han aplicado las funciones de la responsabilidad civil (desde una perspectiva sistémica y diádica) en el supuesto estudiado mediante la **Casación N° 2112-2017** Huánuco emitida por la Sala Civil Permanente de la Corte Suprema de Justicia (postura distinta a la actual, en donde solo se prioriza la función satisfactiva de la responsabilidad civil), la que desarrollado esta nueva interpretación desde el marco legal de la Ley de Arrendamiento Financiero y su reglamento.

Respecto a la perspectiva sistémica, en la casación citada, se desarrolla una función preventiva y una función de distribución social de los daños; la primera, se desarrolla obligando a la empresa de leasing a verificar y compeler a que su arrendataria financiera suscriba la póliza de seguros (las obliga a ser diligentes); la segunda, se desarrolla mediante el mecanismo del seguro, diluyéndose en la sociedad en general el pago del monto indemnizatorio.

Respecto a la perspectiva diádica, en la casación citada, se desarrolla una función satisfactiva, porque se busca que la víctima reciba un resarcimiento lo más “adecuado posible” mediante el pago del seguro.

Teniendo en cuenta que la base legal, de la casación citada, para sostener la obligación de asegurar los bienes materia de leasing financiero se desprende del artículo 23 del Decreto Supremo N° 559-84-EFC (reglamento de la LAF), donde se indica “corresponde a la arrendataria asegurar obligatoriamente a los bienes materia de arrendamiento financiero contra riesgos de responsabilidad civil frente a terceros”, para Espinoza (2019) se debe entender que “de dos, una: o llama a la compañía de seguros en el proceso o responde, como cualquier propietario, tal cual lo establece el art. 29 de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre” (p. 1013).

Sin embargo, precisamos que lo que se discute en el tema objeto de estudio no es la suscripción de una póliza de seguro, sino, más bien, si las entidades bancarias pueden ser responsables civil y solidariamente (en el supuesto estudiado), lo cual sostenemos de forma afirmativa en virtud de la aplicación especial del artículo 29 de la LGTTT; empero, en la casación analizada este desarrollo argumentativo se ha efectuado “**erróneamente**” a partir de las coordenadas legislativas previstas en el artículo 6 de la LAF.

6. La responsabilidad civil solidaria por garantía de la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito

Para nosotros, en el supuesto estudiado, existe una responsabilidad civil solidaria por garantía de la entidad bancaria en el supuesto analizado. Debido a las peculiaridades de esta imputación sostenemos que confluyen en ella ciertos pilares o figuras jurídicas tales como: *las obligaciones solidarias, el criterio de imputación objetivo por garantía, la socialización de los riesgos y la obligación de gestión de riesgos de la actividad empresarial*, estos horizontes interpretativos poseen su base normativa en el artículo 29 de la LGTTT.

a. Las obligaciones con prestaciones solidarias

Para Campos (2019) “la solidaridad como garantía de la víctima³⁵ ha cumplido un importante rol, y **ha actuado como una suerte de vehículo que ha llevado más lejos las fronteras de la responsabilidad civil**” (p. 248).

Una doctrina atenta, sostiene que en el plano de la responsabilidad civil, mediante la solidaridad de tipo pasiva se consigue potenciar la situación del acreedor, al parecer, a través de una situación de garantía (Diez-Picazo, 1996). Por otro lado, Espinoza (2002) menciona que, la solidaridad de tipo pasiva en el plano de la responsabilidad civil, se orienta hacia la protección jurídica de la víctima del daño al garantizarle obtener un resarcimiento integral, evitando hacer frente al riesgo del daño anónimo, insolvencia de los responsables del daño (deudores) y los costos de demandarlos a todos.

Al examinar la responsabilidad solidaria prevista en el artículo 29 de la LGTTT, observamos que se agencia de una obligación de fuente legal con una prestación solidaria de tipo pasiva *¿Qué quiere decir esto en el campo de la responsabilidad civil por accidentes de tránsito?* quiere decir que es una garantía para la víctima del daño, porque puede ejercer su derecho al resarcimiento contra cualquiera de los responsables, o contra todos juntos si así lo decide, disminuyendo de esa forma los riesgos de que su interés no sea satisfecho, sea por hacer frente al riesgo del daño anónimo, sea por insolvencia de los responsables del daño (deudores), o, sea por los costos de demandarlos a todos.

En consecuencia, cuando el agente directo causante de un accidente de tránsito no sea el propietario del vehículo, se le considera un *garante del pago* en virtud de la aplicación del artículo 29 de la LGTTT.

³⁵ De la misma opinión son Osterling y Castillo (2006) quienes indican que la solidaridad, en el rubro de responsabilidad civil extracontractual, cumple una relevante función en el ámbito social y jurídico, esto es: “una (...) *garantía para la víctima*, que podrá ejercer su derecho a ser indemnizada contra cualquiera de los responsables solidarios, o contra todos juntos si lo prefiere, disminuyendo de esa forma los riesgos de que su interés no sea satisfecho” (p. 921).

b. El criterio de imputación objetivo de garantía de la reparación del daño

Gálvez (2016) añade que, en un supuesto de responsabilidad civil, no solo puede asumir las consecuencias del daño el responsable directo, sino también, el responsable indirecto debido a que mantiene, con el primero, una conexión especial, sea por una relación de dependencia, de cuidado, o, incluso, por tener la titularidad de un bien que el agente directo utiliza, tal es el ejemplo de los sujetos que tienen la calidad de propietarios del vehículo que en su utilización por el agente directo causa daños a terceros.

Indica Gálvez (2016) que el criterio de imputación objetivo conocido como garantía de reparación del daño descansa sobre el principio de la solidaridad, el cual es una figura que sirve para sustentar la responsabilidad conjunta entre el causante directo y el propietario del bien que ocasiona daños a terceros.

La garantía de la reparación como criterio de imputación, se ha desarrollado a partir del fenómeno de potenciar la función satisfactoria de la responsabilidad civil, sin importar la atribución causal del daño al agente directo, el cual fue advertido por la doctrina peruana y la doctrina italiana; primero, tenemos en la doctrina peruana a Fernández (2015) al indicar que:

El haberse reconocido la centralidad de la persona humana en tanto “sujeto de derecho” permite percibir, en nuestros días, que lo que interesa existencial y jurídicamente no es tanto la determinación de la culpa del agente del daño, o de otros factores o criterios de atribución sino, más bien, atender a la magnitud de las consecuencias del daño ocasionadas a la persona (p. 252).

Por su parte, en la doctrina italiana Corsaro (2000) indica que:

(...) la creciente atención hacia la reparación, con menoscabo hacia el hecho ilícito (favorecida por una legislación especial más copiosa) explica porque la doctrina ya no tiene necesidad –ni ganas– de preguntarse si quien está obligado al resarcimiento es el verdadero autor del ilícito, ni si aquel responde por el hecho ajeno o por el hecho propio (...) todo lo cual constituye un distanciamiento de la moralidad del Derecho (p. 68).

En esa línea de pensamiento, la responsabilidad civil se ha ido extendiendo tanto, llegando a sustentar la reparación de los daños ocasionados por hechos ilícitos ajenos. Para Corsaro (2000) cuando por imposición de la ley se indique que un sujeto debe responder por el hecho ilícito de otro, independientemente de la culpa propia, estaremos en el terreno de la responsabilidad por garantía el hecho ilícito de otro. Según la doctrina este supuesto de responsabilidad explica mejor la responsabilidad civil solidaria

del propietario del vehículo según las coordenadas legislativas del artículo 29 de la LGTTT (Campos, 2019)³⁶.

Es por esto que la empresa de leasing financiero (propietaria del vehículo que utilizado por la arrendataria ocasiona daños a terceros) puede asumir una responsabilidad civil solidaria por garantía al tener el dominio jurídico del vehículo y, mediante la obligación solidaria prevista en el artículo 29 de la LGTTT, se le atribuye responsabilidad civil por este factor de atribución objetivo.

c. La socialización de los riesgos

Para Campos (2019) en la actualidad quien crea un riesgo debe contar con un seguro que cubra los daños, esto es posible para aquellas empresas (en general) que pueden asumirlo como un costo de producción y distribuirlo en la sociedad; entonces, este proceso será conocido como la socialización de los riesgos, esto es, juntando a la responsabilidad civil con el seguro obligatorio o, *de una forma indirecta*, utilizando criterios de imputación que permitan colocar el costo del daño *en aquel sujeto que está en una mejor posición para redistribuirlo en la colectividad, sea bajo el sistema de precios (en los bienes o servicios), sea bajo el sistema del seguro*³⁷.

³⁶ En la experiencia jurídica nacional se ha reconocido (a nivel jurisprudencial) que la responsabilidad civil del propietario del vehículo en casos de accidentes de tránsito se fundamenta en el criterio de imputación de garantía, tal como se ha sostenido en el emblemático caso de accidente de tránsito de Joao Ivo Dutra Camargo (Exp. N° 18707-2011, 2012), donde se fijó a favor de sus deudos por el 28° Juzgado Especializado en lo Penal de la Corte Superior de Justicia de Lima la suma de ciento cincuenta mil nuevos soles como reparación civil que abonaría el conductor con el tercero civilmente responsable, esto es, la Empresa de Transportes Orión Urbanus S.A. Empero, en apelación la Primera Sala Penal para procesos con reos en cárcel elevó el monto indemnizatorio a un millón de nuevos soles que deberían pagar los solidariamente responsables. En este caso histórico, se estableció que la responsabilidad civil del propietario del vehículo se fundamentaba en: “(...) *se comprenden como responsables a terceros no causantes, a efectos de garantizar el pago de la reparación, y en razón a que estos mantienen una especial vinculación con el causante o con el bien con el que se ha causado el daño*”. En ese sentido, como quiera que en ciertos casos el obligado directo o causante del daño, no se encuentra en la posibilidad material de correr con el costo del mismo, y dado que la responsabilidad civil se ha creado precisamente para buscar y lograr la reparación de daños, el propio ordenamiento jurídico es el que impone a ciertas personas la calidad de garantes de la reparación de los daños ocasionados por las personas con quienes se encuentran especialmente vinculadas, a los que como en todos los casos de garantía les impone la obligación solidaria de responder conjuntamente con el causante directo (Corte Superior de Justicia de Lima, 28° Juzgado Especializado en lo Penal, Exp. N° 18707-2011, 2012)”.

³⁷ Asimismo, sumado a una función de distribución social de los daños en la responsabilidad civil, agrega De Trazegnies (2015) que si “nuestras sociedades viven dentro de una organización de mercado (...) se debe cargar el pago de la reparación a la parte que esté en mejores condiciones

En efecto, desde una perspectiva social, con el posicionamiento del ser humano como centro de todas las instituciones jurídicas, los caminos de la responsabilidad civil se fueron orientando hacia la responsabilidad civil objetiva y el seguro, instaurándose una política de distribución social de los daños en todo el tejido social; así pues, las entidades bancarias tienen la posibilidad de asegurar el vehículo dado en leasing, a fin prevenir la producción de daños extracontractuales, al diluir su costo económico, tal vez no hacia toda la sociedad, pero por los menos a un grupo significativo de ella, es decir, los propietarios de los vehículos.

Además, según Campos (2019) estas entidades financieras operan bajo una forma empresarial, por ende, según el autor “está en mejores condiciones para diluir el riesgo entre sus clientes y gestionarlo de una manera profesional (...)” (P. 276-277). Esto se refiere a que la empresa de leasing puede diluir el costo de sus daños en sus prácticas económicas, es decir, mediante el sistema de precios, lo cual también se entiende como un mecanismo, aparte del seguro, dentro de la socialización de los riesgos.

Así pues, se sostiene que existe una presunción de que las entidades bancarias propietarias del vehículo dado en leasing poseen una mayor capacidad económica para asumir el costo de los daños, esto se desprende del propio texto del artículo 29 de la LGTTT, que no indica ninguna discriminación al enumerar al propietario del vehículo como sujeto responsable de los daños que podría ocasionar un conductor distinto a él, incluyéndose, indudablemente, a las entidades bancarias, más aun si se observa que la LGTTT *es posterior* a la LAF.

Para nosotros la imposición legal de fijar como responsable a las entidades bancarias en el supuesto analizado, es un tema de *política legislativa*, debido a que manejan un gran activo y las víctimas de accidentes de tránsito, generalmente, presentan graves daños (patrimoniales y no patrimoniales); en consecuencia, no debe sorprendernos que el legislador, al examinar la realidad nacional, haya preferido brindar un mayor margen de tutela a estas a través de la *imputación de responsabilidad* de las entidades bancarias cuando el objeto que ocasionó el daño es un vehículo dado en leasing.

d. La obligación de gestión de riesgos de la actividad empresarial

Esta figura jurídica, según Campos (2019) solo sería de plena utilidad si es que el propietario del vehículo tuviera una forma empresarial.

Esta obligación de gestión de riesgos de la actividad empresarial, no se desarrolla en una vinculación entre el sujeto y el riesgo, es decir que la

económicas de asumir el costo e ingresarlo a esa red universal de distribución (...) el mercado” (p. 81).

primera desarrolle un tipo de conducta que ocasione la creación del riesgo, sino, más bien, que esa gestión es debido a su forma empresarial, organizacional, y de control económico que tiene el sujeto (empresa) al desarrollar una actividad que genera riesgos en la sociedad; asimismo, su posición le permite gestionar y minimizar el riesgo, al asignarle cierto valor, y tener acuerdos que logren la compensación de la víctima, a través de mecanismos como el sistema de seguros o el de precios (Campos, 2019).

A partir de ello, la doctrina sostiene que esta obligación de gestionar los riesgos de su actividad es una hipótesis válida para imputarle al propietario del vehículo (si tiene forma empresarial) un comportamiento culposo; empero, en nuestro país en materia de responsabilidad civil por accidentes de tránsito se maneja un criterio objetivo de responsabilidad, lo que soslaya la aplicación de la culpa; de cualquier modo, esto si resulta valido para fundamentar el castigo (en la cuantificación del daño) mediante la función sancionadora de la responsabilidad civil por la conducta negligente de la indebida gestión de riesgos de la actividad empresarial, de ser el caso, del propietario del vehículo (Campos, 2019).

Así pues, si los deseamos ver desde el ámbito subjetivo a fin de “*cuantificar los daños*”, se podría sustentar su responsabilidad de las entidades bancarias propietarias del vehículo dado en leasing no solo por **no haber cumplido previamente** con tener acuerdos que logren la compensación de la víctima (bajo el sistema de seguros o el de precios), sino, también, si al “transferir” uno de sus vehículos a otro sujeto, no ha tenido la debida diligencia **de evaluar con quién contrata**, pues se los facilita sabiendo que es un sujeto con antecedentes de accidentes de tránsito, se sume en una suerte de “culpa” por negligencia, al no prever **un posible resultado**. Esto se podría graficar cuando la entidad bancaria conoce que determinada empresa de transportes tiene un alto grado de accidentes, en consecuencia, mal hago en celebrar un contrato de leasing con ella, pues incremento la posibilidad de que se produzca un nuevo accidente. Es por ello que sostenemos que el resultado dañoso la debería vincular, al seguir manteniendo la titularidad del bien.

Si bien es cierto, el banco no genera ningún riesgo con la cesión del vehículo a través del leasing, sin embargo lo *promueve en orden a sus satisfacciones económicas*³⁸, ya que si el banco tuviera la plena seguridad de que el

³⁸ “(...) aquí podría señalarse que quien crea el riesgo es el arrendatario, y por ello es el quien debe indemnizar, pero no es menos cierto que quien lo promueve en orden a sus satisfacciones económicas que en nada tienen en cuenta los posibles perjuicios a terceros, son las intermediarias financieras, los que por esa razón son los que deben soportar el riesgo respectivo cuando no pueden acreditar el aseguramiento del bien por parte del arrendatario” (Corte Suprema de Justicia de la Republica, Sala Civil Permanente, Casación N° 2112-2017 Huánuco, 2017).

automotor no llegará a circular por las calles no se exigiría que cumpla con cierta diligencia al contratar sobre tal bien (fijación de seguros, evaluación de la capacidad de riesgo o incidentes de la empresa usuaria). El banco sabe que el vehículo se desplazará y, asimismo, que ello trae implícito un riesgo en la producción de daños a terceros (sean peatones, sean unidades móviles).

En resumen, debe entenderse que la entidad bancaria promueve dicho riesgo desde que contempla la posibilidad de ser arrendador financiero sobre vehículos, si no fuese así, abandonaría dicha opción como operación económica, buscando arrendar bienes menos riesgosos que un automóvil.

II. Una “posible” reforma legal

Una postura denominada intermedia ha sido sostenida por Messinas³⁹ (citado por Espinoza, 2016) al indicar que:

Lo ideal es que la empresa de leasing tenga responsabilidad frente al tercero, pero que pueda evitar enfrentarse a la obligación de indemnizar, cargando dicha responsabilidad a la aseguradora. (...) A nosotros nos parece conveniente que sea la empresa de leasing la que soporte el pago de las primas, pues precisamente el seguro es el escudo de ésta ante la posibilidad de tener que responder objetivamente ante terceros dañados. Además la empresa de leasing estará en mejor posición para asumir el riesgo por los daños que puedan producirse y para diluir los costos en sus operaciones económicas. En todo caso, es claro que finalmente tal empresa trasladará los montos de las primas al arrendatario, vía la renta a pagar (p. 654).

Para nosotros, esta posición intermedia sería la correcta, debido a que generaría un equilibrio entre el derecho al resarcimiento integral de la víctima y la viabilidad del contrato de arrendamiento financiero en nuestro país; esto se podría alcanzar mediante una futura modificación legislativa del artículo 29 de la LGTTT.

Entonces si, por un lado, deben cautelar los ahorros públicos y los beneficios de las empresas financieras⁴⁰ y, por otro lado, se debe buscar una protección

³⁹ Lorenzetti (2007) comentando la responsabilidad de la empresa de leasing propietaria de los bienes dados leasing por los daños ocasionados a terceros, explica que en la doctrina civil de argentina se desarrollaron dos posiciones; la primera, que sustenta la responsabilidad civil solo de la arrendataria, por ende, excluye de responsabilidad a la empresa de leasing; la segunda, que sustenta una arbitraria limitación de responsabilidad civil de la empresa de leasing, argumentando una posición en protección del tercero dañado. En efecto, este autor añade que, en este supuesto de responsabilidad civil, se debe adoptar *una posición intermedia*, esto es, un equilibrio entre el derecho al resarcimiento de la víctima del daño y la viabilidad del contrato de leasing financiero, esto último, a fin de evitar que se disuada su utilización en el mercado como instrumento de financiamiento económico.

⁴⁰ Esto se debe a que los ahorristas son los que financian los contratos de leasing, indirectamente, al ser utilizado su dinero por las entidades bancarias al momento de celebrar este contrato y, de

adecuada para los ciudadanos que sufren un accidente de tránsito con un vehículo dado en leasing financiero, es el sistema de seguros el que aparece como un punto de consenso para solucionar el conflicto de intereses de las partes involucradas; por consiguiente, la cuestión sería si: *¿se le debe excluir de responsabilidad a la entidad bancaria propietaria del vehículo dado en leasing si acredita la contratación de un seguro, sea de su parte, sea de su arrendataria?* o *¿debe seguir respondiendo civil y solidariamente conforme a las coordenadas legislativas actuales?*

Para nosotros, las entidades bancarias no deberían seguir respondiendo civil y solidariamente conforme a su regulación actual, sino, más bien, debe buscarse ese punto de consenso a partir de la contratación de un seguro contra todo riesgo. Empero, el alcance de la cobertura del seguro deberá ser amplio, pero no como el SOAT, el cual posee un monto ínfimo de cobertura.

Ciertamente la obligación de contratar un seguro es una obligación que se desprende de la propia Ley de Arrendamiento Financiero y de su Reglamento⁴¹, no obstante, en la práctica su empleo viene fracasando, sea porque no cubre totalmente los daños, sea porque nunca se suscribió la póliza de seguro, etc.

Así pues, si existieran los incentivos adecuados para las entidades bancarias, a fin de que utilicen mejor la opción del seguro, quizás las víctimas ya no tendrían la necesidad de acudir a un proceso (tedioso y prolongado) en contra de estas empresas; por tanto, a estas últimas, se les debe generar los incentivos adecuados para que aumenten **“los estándares de exigibilidad”** en lo que concierne a la contratación del seguro que cubra los riesgos comunes de los siniestros vehiculares.

Para nosotros, la póliza sería contratada por la arrendataria financiera, pero el que tiene un dominio *profesional, técnico y de organización*, es la entidad bancaria, la cual estará en una mejor posición de velar por la contratación de dicho seguro y de obtener el pago de las primas vía el canon de leasing;

esa manera, las entidades bancarias obtienen grandes beneficios económicos de la celebración de estos contratos; por ende, al sostener la responsabilidad civil de las entidades bancarias (propietarias del vehículo dado en leasing) se lesiona los intereses de los ahorristas y se desincentiva la obtención de beneficios económicos a favor de las empresas de leasing, lo cual impide la viabilidad este contrato en el mercado peruano, como un instrumento de financiamiento en el desarrollo económico del país.

⁴¹ Este mandato se desprende de la textualidad del artículo 23 del Decreto Supremo N° 559-84-EFCE-Establecen Normas Aplicables a Operaciones de Arrendamiento Financiero, donde se indica que para la aplicación del artículo 6 de la LAF “corresponde a la arrendataria asegurar obligatoriamente a los bienes materia de arrendamiento financiero contra riesgos de responsabilidad civil frente a terceros”.

asimismo, si el seguro no cubriera todos los daños generados en la víctima, no se les deja a su suerte, sino, más bien, que se aplicaría el *principio de la reparación integral del daño*, dirigiendo la responsabilidad a la entidad bancaria propietaria del vehículo dado en leasing, y, por último, si no existiera la contratación de un seguro, la entidad bancaria sería responsable mediante la imputación de responsabilidad civil por garantía (*aquí se acentúa, el haber contemplado la posibilidad de prevenir la producción de daños extracontractuales frente a terceros al contratar un seguro contrato todo riesgo y, pese a ello, no tuvo un comportamiento diligente*).

Por ende, la regulación idónea en este supuesto de responsabilidad en nuestra opinión sería:

En primer lugar, modificar el segundo párrafo del artículo 29 de la Ley N° 27184, a fin de precisar que no se aplica la obligación con prestación solidaria en caso el propietario del vehículo sea una entidad bancaria en el marco de ejecución de un contrato de arrendamiento financiero. Esto se propone, en vista de que nos encontramos en el escenario de las obligaciones solidarias, las cuales restringen su interpretación al método literal, por tanto, se debe efectuar una precisión adecuada de la norma, suprimiendo la obligación con prestación solidaria de tipo pasiva en la que se encuentra la empresa de leasing y, por la cual, responde de forma ilimitada respecto al resarcimiento de los daños.

En segundo lugar, agregar un párrafo adicional en el artículo 29 de la Ley N° 27184, estableciendo la obligatoriedad de la empresa de leasing de compeler a su arrendataria financiero realice la contratación de un seguro contra todo riesgo, en caso de que el daño sea superior al monto contratado por el seguro, recién existirá responsabilidad civil del propietario del vehículo dado en leasing financiero, y en caso de que no se haya contratado un seguro por parte de la arrendataria financiera, la empresa de leasing financiero será responsable civil por los daños que pueda causar el vehículo dado en leasing.

Conclusiones

Desde un análisis dogmático: las entidades bancarias propietarias del vehículo dado en leasing (que utiliza la arrendataria) con el cual se ocasionan daños a terceros **es responsable civil y solidariamente de acuerdo a las coordinadas legislativas del artículo 29 de la LGTTT**, en virtud de la aplicación de los principios de especialidad y de cronología normativa (desde el ámbito de la Teoría General del Derecho) y de los principios de obligatoriedad y relatividad contractual (desde el ámbito del Derecho de Contratos).

Por otro lado, se sustenta su responsabilidad “*en el estado actual*” desde una priorización de la función satisfactoria de la responsabilidad civil y de la aplicación del principio de la reparación integral del daño (argumentos desde el ámbito de la responsabilidad civil); primero, se potencia la función satisfactoria porque la norma contenida en el artículo 29 de la LGTTT, no posee un monto límite para el resarcimiento de los daños que deba asumir el propietario del vehículo; segundo, porque al aplicarse el principio de la reparación integral del daño, a pesar de que se haya contratado un seguro contra todo riesgo, pero **que posea un monto límite**, se podrá solicitar la parte de los daños que aún no han sido resarcidos: a la entidad bancaria propietaria del vehículo dado en leasing, al conductor o a la arrendataria financiera (si fuese una empresa de transportes), en virtud de la norma solidaria prevista en el artículo 29 de la LGTTT.

Asimismo, sostenemos que existe una imputación solidaria por garantía (nuevamente, argumentos desde el ámbito de la responsabilidad civil) de la entidad bancaria propietaria del vehículo dado en leasing en supuestos de accidentes de tránsito, la cual se basa en los siguientes pilares: *las obligaciones solidarias, el criterio de imputación objetivo por garantía, la socialización de los riesgos y la obligación de gestión de riesgos de la actividad empresarial*, los cuales se han diseñado como horizontes interpretativos de la norma contenida en el artículo 29 de la LGTTT.

Finalmente, desde una perspectiva propositiva: sostenemos que debe efectuarse una reforma legal sobre la norma contenida en el artículo 29 de la LGTTT, la cual pueda consensuar los intereses en conflicto, esto es, por un lado, cautelar los ahorros públicos y los beneficios de las entidades bancarias obtenidos a partir de la celebración de los contratos de leasing financiero en nuestro país (*es decir, viabilizar su desarrollo*) y, por otro lado, garantizar un “resarcimiento integral” de las víctimas de accidentes de tránsito producidos por un vehículo dado en leasing financiero, la cual fue propuesta por parte del autor en la sección anterior.

Referencias bibliográficas

- Beltrán, J. (2018). “Recuérdame (...): El banco que lo puede todo otra vez. Resarcimiento vs. Contrato de arrendamiento financiero”. *Diálogo con la Jurisprudencia*, (235), 23-34.
- Boneo, E. (1994). **Contratos Bancarios modernos**. Buenos Aires, Argentina: Abeledo- Perrot.

- Campos, J. (2016). “La responsabilidad civil de los bancos por la indebida gestión de los riesgos de su actividad”. *Actualidad Civil*, (25), 200-228.
- Campos, J. (2019). “La responsabilidad civil solidaria por garantía del propietario del vehículo y la empresa de transportes en los daños por accidentes de tránsito. Comentario a la jurisprudencia recaída en la Sentencia Casatoria N.º 2775-2012 Lambayeque”. En *Responsabilidad civil por accidentes de tránsito* (pp. 141-179). Lima: Instituto Pacifico.
- Corsaro, L. (2000). “La responsabilidad extracontractual por hecho ajeno en el derecho civil italiano”. *Ius Et Veritas*, 10 (21), 61-72. Recuperado de <https://bit.ly/2kJcQY5>
- Castillo Freyre, M. (2013). “Las obligaciones con pluralidad de sujetos y la solidaridad”. En Calderón Puertas, C., Agurto Gonzales, C. y Quequejana Mamani, S. (Coord.), *Las Obligaciones* (pp. 121-132). Lima: Motivensa Editora Jurídica.
- Castillo Freyre, M. & Osterling Parodi, F. (2004). “Responsabilidad Civil por Accidentes de Tránsito”. Artículo publicado en *Revista de Derecho*, 907 a 961. Recuperado de <https://bit.ly/2kWbCZt>
- De Trazegnies, F. (2015). “Responsabilidad por riesgo”. En Soto Coaguila, C. (Dir.), **Tratado de responsabilidad civil contractual y extracontractual. Comentarios a las normas del Código Civil**. Volumen II (pp. 246-294). Breña: Instituto Pacifico
- Diez-Picazo, L. (1996). **Fundamentos de Derecho Civil Patrimonial**. Madrid: Civitas.
- Diniz, M. (2007). “Curso de Direito Civil Brasileiro. 7. Responsabilidade Civil”. São Paulo: Saraiva
- Espinoza, J. (2002). **Derecho de la Responsabilidad Civil**. Lima: Gaceta Jurídica.
- Espinoza, J. (2015). “Perspectiva de modernización del Derecho de las Obligaciones. El estado de la cuestión en la experiencia jurídica peruana”. En *Derecho Civil Patrimonial* (pp. 155-184). Lima: Gaceta Jurídica.
- Espinoza, J. (2016). **Derecho de la responsabilidad civil** (Octava ed.). Lima: Instituto Pacifico
- Espinoza, J. (2019). **Derecho de la responsabilidad civil** (Novena ed.). Lima: Instituto Pacifico.

- Félix, J. (2018). “Notas sobre algunos principios generales del derecho: una reflexión a partir de principios generales y su influencia en las obligaciones en la experiencia jurídica colombiana”. Derecho PUCP, (80), 187-237. Recuperado de: <https://bit.ly/2m4GdUE>
- Fernández, C. (2015). “Artículo 1984°: Daño Moral”. En Soto Coaguila, C. (Dir.), **Tratado de responsabilidad civil contractual y extracontractual**. Comentarios a las normas del Código Civil. Volumen II (pp. 246-294). Breña: Instituto Pacifico.
- Fernández, C. (1996). “El derecho en un periodo de transición entre dos épocas”. Revista Jurídica del Perú, 06, 01-14. Recuperado de <https://bit.ly/2kSKOJq>
- Fernández, M.G. (2009). “Las transformaciones funcionales de la responsabilidad civil: La óptica sistémica. Análisis de las funciones de incentivo o desincentivo y preventiva de la responsabilidad civil en los sistemas del civil law”. En **Responsabilidad civil contemporánea** (pp. 59- 104). Lima: Ara Editores y Asociación Civil Ius et Veritas.
- Gálvez, T. (2016). **La reparación civil en el proceso penal: análisis doctrinario y jurisprudencial** (3a. ed.). Lima: Instituto Pacífico Actualidad Penal.
- Kemelmajer, Aída. (2009). “Funciones y fines de la responsabilidad civil”. En Moisset de Espanés, L. (ed. Lit.), **Homenaje a los congresos de Derecho Civil** (pp.1287-1330). Córdoba: Academia Nacional de Derecho y Ciencias Sociales de Córdoba. Recuperado de <https://bit.ly/2m4rJ7f>
- Leyva, J. (2003). “El leasing y su configuración jurídica”. Vniversitas, 52(106), 743-789. Recuperado de <https://bit.ly/2m0uhn1>
- León, L. (2017). **La responsabilidad civil. Líneas fundamentales y nuevas perspectivas** (Tercera ed.). Lima: Instituto Pacífico.
- Lorenzetti, R. (2007). **Tratado de los Contratos**. Tomo II. Recuperado de: <https://bit.ly/2m049ZD>
- Polar, N. (2000). “Ventajas y desventajas del contrato de arrendamiento financiero”. THĒMIS-Revista de Derecho, 0(41), 345-358. Recuperado de <https://bit.ly/2mrDnJX>
- Solarte, A. (2015). “Responsabilidad civil y equidad en el Código Civil peruano de 1984. Análisis desde la perspectiva del Derecho

Comparado”. En **Derecho Civil Extrapatrimonial y Responsabilidad civil** (pp. 271-306). Lima: Gaceta Jurídica.

Soria, A. (2016). “El contrato de leasing: análisis de la legislación peruana y del régimen especial de leasing inmobiliario para viviendas”. En J. Chipana. (Coord.), **Todo sobre el contrato de arrendamiento, un enfoque práctico: identificación de los problemas más frecuentes y sus soluciones.** (pp. 67-104). Lima, Perú: Gaceta Jurídica.