

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD
CATÓLICA DEL PERÚ**

Escuela de Posgrado



**“La responsabilidad civil de las entidades del sistema financiero en
accidentes de tránsito ocasionados por vehículos sujetos a
arrendamiento financiero”**

Trabajo de Investigación para obtener el grado académico de Magistra en Derecho
Bancario y Financiero que presenta:

Mariella De Los Angeles Contreras Rodríguez

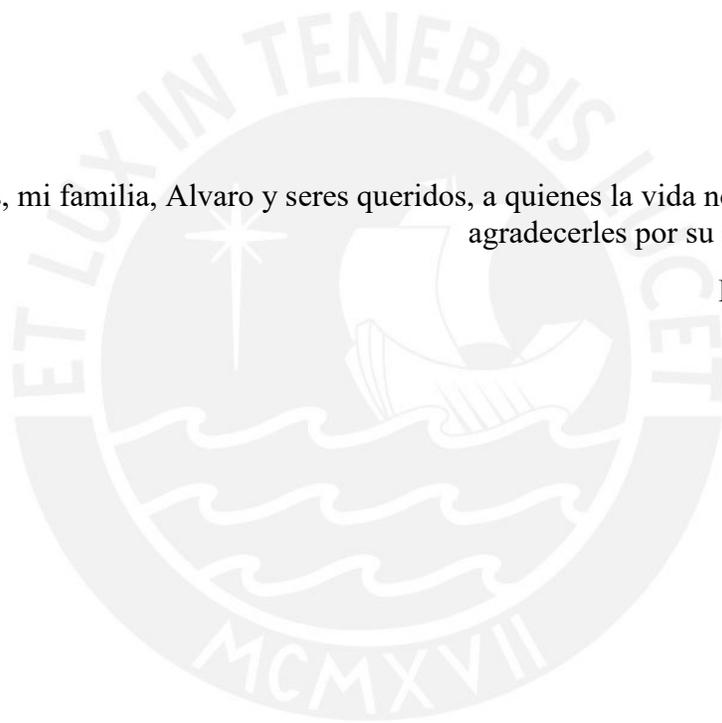
Asesor:

Diego Jesus Peschiera Mifflin

Lima, 2022

A Dios, mi familia, Alvaro y seres queridos, a quienes la vida no será suficiente para agradecerles por su apoyo incondicional.

Mariella Contreras.

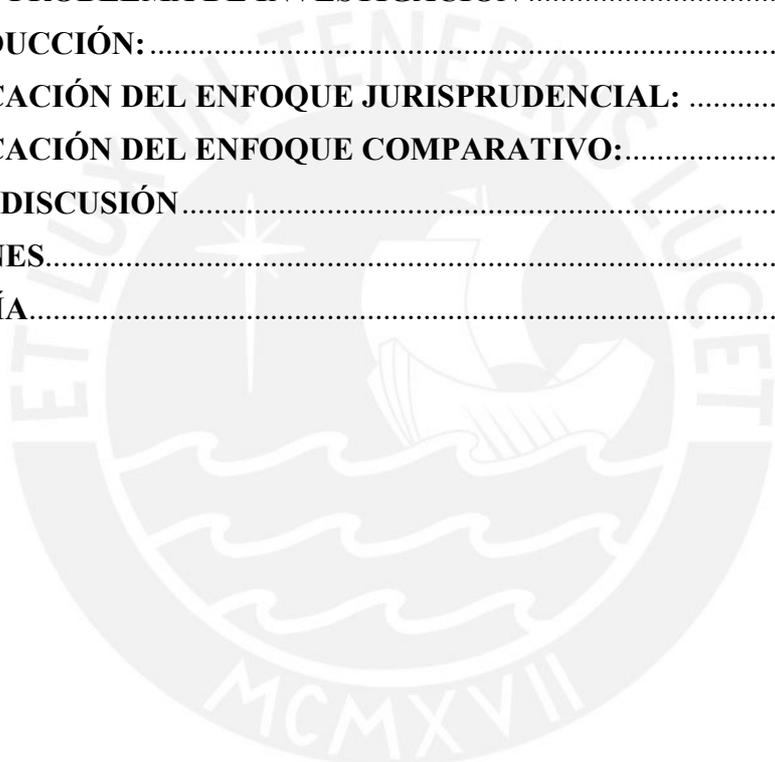


RESUMEN

La presente investigación tiene como propósito determinar si las entidades del sistema financiero están en la capacidad de asumir los riesgos que se derivan de accidentes de tránsito ocasionados por vehículos dados en arrendamiento financiero, puesto que debido a su calidad de propietarios del bien arrendado vienen siendo responsabilizados civilmente por las faltas de los arrendatarios. Esta investigación se desarrolla siguiendo el enfoque metodológico de tipo jurisprudencial y comparativo. Para estos efectos, revisamos diversos pronunciamientos emitidos en sede casatoria en los que se ha puesto en discusión este tema, los cuales ponen en evidencia la falta de predictibilidad al momento de resolver este tipo de casos, además del desconocimiento de la naturaleza mercantil de los contratos de arrendamiento financiero. Ahondado a ello, realizamos un análisis comparativo de un grupo de legislaciones a nivel latinoamericano y europeo, las mismas que han optado por reconocer la naturaleza especial del contrato de arrendamiento financiero en la normativa de accidentes de tránsito. De ahí que, podamos concluir que las entidades del sistema financiero no deben asumir los costos de los accidentes de tránsito ocasionados por los vehículos dados en arrendamiento financiero, siendo necesaria la modificación del artículo 29 de la Ley General de Tránsito, a fin de excluir de su ámbito de aplicación a las entidades del sistema financiero y adecuar su regulación a lo dispuesto en el artículo 6 del Decreto Legislativo N° 299. De esta forma, podremos evitar el encarecimiento del producto, lo cual permitirá que más personas puedan acceder al mismo.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	3
CAPÍTULO 1: ESTADO DEL ARTE	10
I. INTRODUCCIÓN:	10
II. MARCO TEÓRICO:	10
II.1. La función de la responsabilidad civil	11
II.2. La noción de riesgo y la responsabilidad objetiva.....	11
II.3. El contrato de arrendamiento financiero, ¿qué riesgos tiene?	12
CAPÍTULO II: PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN	14
I. INTRODUCCIÓN:	14
II. APLICACIÓN DEL ENFOQUE JURISPRUDENCIAL:	17
III. APLICACIÓN DEL ENFOQUE COMPARATIVO:	21
CAPÍTULO 3: DISCUSIÓN	26
CONCLUSIONES	30
BIBLIOGRAFÍA	32



INTRODUCCIÓN

El presente trabajo de investigación versa sobre la responsabilidad civil de las entidades del sistema financiero en accidentes de tránsito ocasionados por vehículos sujetos a arrendamiento financiero, toda vez que en la actualidad aún no se ha arribado a un criterio uniforme judicialmente respecto a cuál es el rol que cumplen las mencionadas entidades en este tipo de procesos, desincentivándose la promoción de este tipo de productos en el sector transporte.

Al respecto, la Asociación de Bancos del Perú (ASBANC) ha señalado que el sector transporte registró un mayor porcentaje negativo a julio de 2019, dado que las entidades del sistema financiero, en su calidad de propietarios del bien otorgado bajo leasing, vienen siendo responsabilizadas civilmente por las faltas de los arrendatarios. Esto último ha generado que se opte por su sustituto más cercano, es decir, el crédito bancario de mediano plazo al ser el cliente el titular de los bienes y no el banco. (Asociación de Bancos del Perú, 2019, p.2)

En dicho contexto, resulta necesario analizar tanto el sustento jurídico como económico de las diversas decisiones acogidas a nivel jurisprudencial, puesto que solo a partir de ello se podrá proponer una solución al presente problema. Téngase presente que los órganos jurisdiccionales solo se han limitado a un análisis meramente jurídico, el cual ha centrado la discusión en determinar qué norma debe aplicarse y cuál no, sin examinar el sustento económico que envuelve al mismo.

En el Perú existen dos normas que regulan de manera contradictoria el tipo de responsabilidad que tienen las entidades financieras en este tipo de accidentes; sin embargo, la finalidad que cada de una de ellas persigue es distinta, por lo que su aplicación debe ser restringida a la concretización de ésta y no otras. En otras palabras, esto supone la búsqueda del sentido de la norma por la que fue creada.

El artículo 6 del Decreto Legislativo N° 299, Ley de Arrendamiento Financiero, precisa que la arrendataria es responsable frente a cualquier persona por los daños personales o materiales producidos mientras que el bien se encuentre en su posesión, incluyendo, cualquier tipo de

responsabilidad civil, penal o administrativa¹. Tal como se puede advertir, el legislador optó por trasladar los costos de los daños de la víctima a la arrendataria y no al arrendador, en tanto el primero se encuentra en posesión del bien.

No obstante, dicho criterio no ha sido replicado en el artículo 29° de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, el cual dispone que la responsabilidad derivada de los accidentes de tránsito causados por vehículos automotores es objetiva y, por ende, tanto 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, no habiéndose previsto ningún tipo de excepción.

Dicha situación solo ha ocasionado que el Poder Judicial emita fallos contradictorios, evidenciando falta de predictibilidad al momento de resolver este tipo de casos, además de desconocer la naturaleza mercantil de los contratos de arrendamiento financiero. Evidenciándose, una grave afectación a los derechos de los sujetos intervinientes.

De ahí que, resulta de suma importancia analizar el tratamiento que otras legislaciones han dado a este tipo de situaciones, puesto que su estudio permitirá conocer la naturaleza del arrendamiento financiero y sus efectos dentro de la economía nacional. A modo de ejemplo, podemos citar los casos de Italia y Chile en los que se ha suscitado una situación similar, habiéndose optado por superar dicho impase a través de la emisión de una norma que determinó que el responsable es el arrendatario y no el arrendador.

En efecto, en el caso de Italia, el artículo 2054 del Código Civil Italiano señala que el sujeto responsable es el arrendatario financiera y no el arrendador en su calidad de propietario, dado que este último ha cedido en forma permanente tanto la dirección como el control del vehículo al arrendatario, no pudiendo prever este tipo de accidentes (Corral, 2003, p. 260).

¹ Por Decreto de Urgencia N° 013-2020, se modificó el artículo 6 del Decreto Legislativo N° 299 precisando que la arrendataria es responsable civil, penal y administrativa, toda vez que no es de responsabilidad de las entidades del sistema financiero que actúa como un intermediario para que el arrendatario pueda contar con el mencionado bien.

Sobre este punto, la exposición de motivos del Decreto de Urgencia refiere que es el arrendatario quien asume la responsabilidad total por los daños ocasionados, debido a que es el poseedor del bien. En virtud de ello, podemos concluir que la intención del legislador es reconocer la ausencia de responsabilidad de las entidades del sistema financiero frente a este tipo de bienes.

Por su parte, en la legislación chilena, el artículo 169, inciso sexto, de la Ley N° 18.290, de Tránsito, establece de manera expresa que la responsabilidad civil del propietario del vehículo estará a cargo del arrendatario cuando el contrato de arrendamiento sea con opción de compra e irrevocable y cuya inscripción en el Registro de Vehículos Motorizados haya sido solicitada con anterioridad al accidente.

Como podemos ver, el presente problema de investigación no es ajeno a otras realidades, habiéndose optado por reconocer la naturaleza especial del contrato de arrendamiento financiero en la normativa de accidentes de tránsito y no solo en la normativa que regula este tipo de contratos. Si bien en el Perú todavía esta tarea se encuentra pendiente, considero que es fundamental su esclarecimiento en un corto plazo². De lo contrario, se seguiría manteniendo las restricciones para la dinamización de este tipo de productos en el mercado nacional.

Por lo antes expuesto, la hipótesis que se plantea es que los daños ocasionados por los vehículos dados en arrendamiento financiero no deben ser asumidos por las entidades del sistema financiero, en tanto son los arrendatarios quienes se encuentran en una mejor posición para evitarlos, al ser los arrendatarios quienes tienen la posesión del vehículo; es decir, ejercen la dirección y control del mismo, motivo por el cual deberían asumir las consecuencias de dicho ejercicio.

Precisamente, el objetivo de prever este tipo de mecanismos es desincentivar el número de accidentes de tránsito a través de la toma de medidas de prevención, a fin de evitar el costo de la indemnización de daños. Para ello, se requerirá que el sujeto llamado a indemnizar se encuentra en la capacidad de prevenirlos, toda vez que este último podrá recibir los incentivos necesarios para evitar el accidente, pues el costo de internalizar la prevención será menor frente al costo de la reparación de los daños. (Fernández, G., 2019, pp.153)

² Al respecto, es oportuno precisar que existe un Proyecto de Ley N° 340/2016-CR, que modifica el artículo 6 del Decreto Legislativo N° 299, Ley de Arrendamiento Financiero, y artículo 29 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, cuya finalidad es incentivar el acceso a este tipo de servicios financieros en el sector transporte. Pese a ello, la modificación del artículo 29 de la referida Ley de Tránsito todavía se encuentra pendiente, no siendo suficiente la sola modificación del artículo 6 del Decreto Legislativo N° 299.

Lo antes expuesto se encuentra sustentado en la conocida regla del *common law* denominada *cheapest cost avoider*, la cual establece que debe responder: (i) el que estuvo en mejor posición de prever o impedir el daño al menor coste, y (ii) no adoptó las medidas necesarias para evitarlo. De ahí que, para el análisis económico del derecho, la aplicación de una regla de responsabilidad subjetiva u objetiva para cada caso en concreto dependerá del análisis de las capacidades de prevención de los sujetos. (Fernández, G., 2019, pp.32 -33)

En el presente caso, el artículo 29 de la Ley General de Tránsito señala que la responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito causados por vehículo automotores es objetiva y solidaria. Sin embargo, ¿ello es correcto? Considero que no, pues independientemente de adoptar una regla de responsabilidad objetiva o subjetiva, esto no se encontraría acorde a la realidad debido a que las entidades del sistema financiero no están en la capacidad de prevenir los daños de manera unilateral ni bilateral, al encontrarse el bien en posesión de un tercero, cuya única intervención ha sido en calidad de financista³.

En dicha línea, Gastón Fernández y Leysser León refieren que el “riesgo” o “peligrosidad” significa una “carencia de adopción de medidas de prevención por un sujeto que es el único que puede dominar o evitar los peligros creados”. En tal sentido, los daños que se deriven de un bien riesgoso o peligroso en uso serán asumidos por quién estuvo en mejor posición de evitarlos, tal como debería ocurrir en el caso de los accidentes de tránsito derivados de los vehículos dados en arrendamiento financiero (Fernández, G. y León, H., 2005, pp.13).

No obstante, la equívoca regulación ha ocasionado que la Ley de Arrendamiento Financiero y la Ley General de Tránsito regulen de manera contradictoria el riesgo asumido por el propietario del vehículo; originando que el Poder Judicial emita sentencias opuestas sobre un mismo tema. Evidenciándose, una total falta de predictibilidad.

En atención a lo expuesto, a modo de propuesta consideramos conveniente que mediante ley se modifique el artículo 29° de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre a fin de

³ Prueba de ello, el artículo 23° del Decreto Supremo N° 559-84-EFC, Reglamento de la Ley de Arrendamiento Financiero, establece como obligación de la arrendataria y no de la arrendadora asegurar obligatoriamente a los bienes, materia de arrendamiento, contra riesgos de responsabilidad civil frente a terceros.

precisar de forma expresa que las entidades del sistema financiero que oferten dichos productos no serán responsables civil, penal ni administrativamente de los daños que pudieran ocasionar el bien dado en arrendamiento financiero, siendo en este caso los únicos responsables: el arrendatario y el conductor, en caso corresponda.

Téngase presente que lo antes indicado se encuentra amparado en la propia finalidad de la norma, la cual busca desincentivar este tipo de accidentes. Sin embargo, el incorrecto traslado del costo de los daños solo ha causado que dicha finalidad no se cumpla, generándose un perjuicio en la economía en general.

Por tal motivo, el objetivo principal de la presente investigación es determinar si las entidades del sistema financiero están en la capacidad de asumir los riesgos que se derivan de accidentes de tránsito ocasionados por vehículos dados en arrendamiento financiero.

Para efectos de la presente investigación, se abordará la problemática antes señalada desde dos (2) enfoques: (i) un enfoque jurisprudencial, para lo cual se analizará un grupo de sentencias emitidas por el Poder Judicial; y, un enfoque comparado, a partir de la revisión de las legislaciones latinoamericanas y europeas.

Enfoque jurisprudencial

A continuación, y a efectos de fundamentar el presente punto, se expondrá tres (3) pronunciamientos emitidos en instancia judicial que evidencian la falta de predictibilidad al momento de resolver las demandas de indemnización por daños y perjuicios por accidentes de tránsito ocasionados por vehículos dados en arrendamiento financiero.

Por un lado, la Corte Suprema en la Casación N° 3256-2015-APURIMAC señala que el artículo 29° de la Ley General de Tránsito no le es aplicable al BBVA Banco Continental, 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 antes mencionado (Corte Suprema de Justicia, 2018).

Por otro lado, en la Casación N° 2388-2003-LIMA la Corte Suprema señaló que el ámbito de aplicación del artículo 6° de la Ley de Arrendamiento Financiero se delimita exclusivamente

a la esfera de las relaciones contractuales y, en lo respecto a materia de responsabilidad civil, únicamente a la responsabilidad contractual. En consecuencia, la misma no resulta aplicable cuando nos encontramos ante situaciones que generan responsabilidad extracontractual frente a terceros que no han intervenido en el contrato de arrendamiento financiero, pues la misma se encuentra regulada por los artículos 1970°, 1980° y 1983° del Código Civil (Corte Suprema de Justicia, 2003).

Finalmente, la Suprema Corte ha señalado en la Casación N° 2112-2017-HUÁNUCO que, las entidades del sistema financiero solo serán responsables de los daños ocasionados en los accidentes de tránsito cuando éstas no cumplan con su obligación de suscribir los seguros necesarios para compensar a terceros por daños extracontractuales, o cuando en el proceso no se acredite que ello ha ocurrido; esto con la finalidad de optimizar los costes de transacción y de asignar de la manera más eficiente los recursos. (Corte Suprema de Justicia, 2018)

Tal como se puede observar, lo antes expuesto solo evidencia la necesidad de una modificación normativa a fin de poder evitar la emisión de sentencias contradictorias; esto sobre la base del reconocimiento de la figura del arrendamiento financiero como un forma más de financiamiento, evitando de esta manera la imposición de responsabilidades innecesarias que solo encarecen el producto.

Enfoque comparado

Sobre este punto, debemos resaltar que en la legislación de otros ordenamientos latinoamericanos y europeos se ha determinado de manera expresa que el responsable frente a este tipo de daño es el arrendatario y no el arrendador, reconociéndose como válida la justificación que quién tiene la posesión del vehículo debe asumir los riesgos que se deriven del mismo.

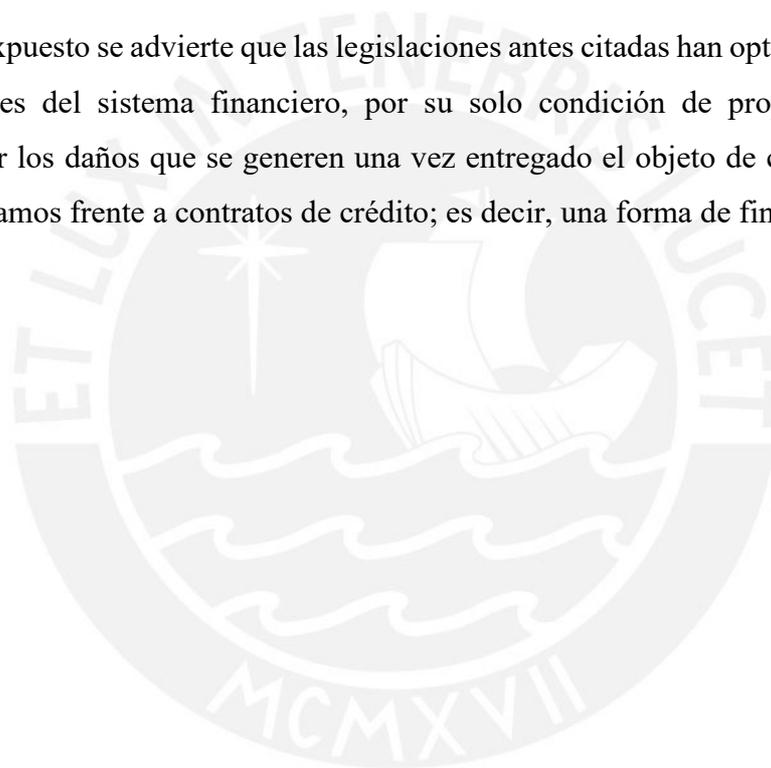
A título ilustrativo, el artículo 2054 del Código Civil Italiano señala que el sujeto responsable es el arrendatario financiero y no el arrendador en su calidad de propietario, dado que es el primero quién tiene la dirección y el control del vehículo, pudiendo prever este tipo de accidentes.

En igual sentido, el artículo 169, inciso sexto, de la Ley N° 18.290, de Tránsito de Chile establece de manera expresa que la responsabilidad civil del propietario del vehículo estará a

cargo del arrendatario cuando el contrato de arrendamiento sea con opción de compra e irrevocable y cuya inscripción en el Registro de Vehículos Motorizados haya sido solicitada con anterioridad al accidente.

Por su parte, el artículo 28 de la Ley N° 16.072, Ley que aprueba el contrato de crédito de uso, refiere que la obligación de reparar el daño causado a terceros por la bien objeto del contrato, conforme al artículo 1324 del Código Civil Uruguayo, recaerá exclusivamente sobre el usuario, cuando el hecho dañoso haya ocurrido después de la recepción y antes de la devolución del bien por dicho usuario.

De lo antes expuesto se advierte que las legislaciones antes citadas han optado por reconocer que las entidades del sistema financiero, por su sola condición de propietarios, no son responsables por los daños que se generen una vez entregado el objeto de contrato, toda vez que nos encontramos frente a contratos de crédito; es decir, una forma de financiamiento.



CAPÍTULO 1: ESTADO DEL ARTE

I. INTRODUCCIÓN:

Como es de conocimiento, el contrato de arrendamiento financiero ha sido regulado en nuestro ordenamiento jurídico mediante el Decreto Legislativo N° 299 y Decreto Supremo N° 559-84-EFC, así como supletoriamente por el Código Civil. En efecto, el artículo 1677 del Código Civil refiere que el contrato de arrendamiento financiero se rige por su legislación especial y, supletoriamente, por lo estipulado en los artículos 1666 a 1677 y 1419 a 1425 del Código Civil, en cuanto sean aplicables.

Es así que, el artículo 6 del Decreto Legislativo N° 299 refiere que es la arrendataria quién asume todos los riesgos que el bien pueda ocasionar, desde el momento que éste lo recibe de la locadora. Por ello, el artículo 23° del Decreto Supremo N° 559-84-EFC establece como obligación de la arrendataria, al ser la parte que asumirá los riesgos del bien, asegurar obligatoriamente a los bienes, materia de arrendamiento, contra riesgos de responsabilidad civil frente a terceros.

No obstante, existe una posición jurisprudencial que, al amparo de las normas del Código Civil, contempla que el banco o entidad arrendadora, por ser el propietario del bien materia de arrendamiento financiero, es responsable por los daños extracontractuales que éste cause. En dicha línea, el artículo 29 de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre dispone que la responsabilidad derivada de los accidentes de tránsito causados por vehículos automotores es objetiva y, por ende, tanto 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.

Al respecto, considero que este tipo de situaciones deben ser analizadas a fin de arribar a la mejor solución. Caso contrario se seguirá emitiendo sentencias contradictorias, lo cual solo evidencia la falta de predictibilidad al momento de resolver los casos.

II. MARCO TEÓRICO:

II.1. La función de la responsabilidad civil

Uno de los puntos importantes a mencionar son las funciones de la responsabilidad civil, las mismas que derivan del desarrollo de dos perspectivas: (i) la perspectiva diádica que analiza la responsabilidad a partir de las relaciones intersubjetivas, es decir caso por caso; y, (ii) la perspectiva sistémica que busca dar un resultado eficiente y justo a la responsabilidad civil como sistema, es decir un instrumento al servicio del sistema jurídico. (Fernández, 2001, p. 11)

Precisamente, de esta última se derivan dos funciones muy importantes: (i) de incentivo y desincentivo de actividades, y (ii) de prevención general, las mismas que deben ser cumplidas en todo sistema jurídico, en tanto su aplicación busca un resulta eficiente y justo.

No obstante, al señalarse que las entidades del sistema financiero deben resarcir los daños ocasionados por terceras personas, consideramos que no se cumple con la función de incentivo y desincentivo de actividades, dado que la decisión emitida por las autoridades judiciales no tiene por objetivo corregir la conducta del infractor, solo busca resarcir el daño del caso concreto, olvidándose de la repercusión que la misma pueda generar en la sociedad.

II.2. La noción de riesgo y la responsabilidad objetiva

Al respecto, los autores Gastón Fernández y Leysser León han señalado que la categoría de los bienes riesgosos contemplado en el artículo 1970 del Código Civil es incorrecta, puesto que una cosa solo será considera peligrosa o inocua dependiendo de la actividad que se realiza con la misma (Fernández, 2005, p.74). En tal sentido, el daño se generará a partir de la actividad que se realice con dicho bien y no simplemente por la naturaleza del bien.

El artículo 29 de la Ley General de Tránsito ha dispuesto que la responsabilidad derivada por los accidentes de tránsito es objetiva, pero ¿la entidad ha generado algún tipo de actividad que genere peligro y, por ende, su necesaria asunción de responsabilidades? Considero que no, pues la entidad financiera no se encontraba en la capacidad de prevenir este tipo de riesgo.

Sobre este último punto, el autor Freddy Escobar nos recuerda que la regla de la responsabilidad objetiva tiene por finalidad inducir al causante a tomar un nivel óptimo de precaución que evite la materialización del daño. De lo contrario, el causante será responsable

por el daño al margen del nivel de precaución que tome, debiendo asumir la totalidad del costo social (Escobar, (2012), p.209). Lo cual no ocurre en el presente caso, toda vez que lo único que se incentivaría es el encarecimiento del producto financiero, haciéndolo menos accesible a las personas y/o empresas.

Evidentemente, lo antes expuesto va en contra de la propia finalidad que persigue el Decreto de Urgencia N° 013-2020, el cual busca promover el acceso al financiamiento de las MIPYME a través de una mayor oferta de arrendamiento financiero con costos más competitivos. En ese contexto, y en aras de minimizar los costos del producto financiero, se modificó el artículo 6 del Decreto Legislativo N° 299, precisándose de manera expresa y contundente que la arrendataria es responsable por todos los daños personales o materiales que se produzcan mientras que el bien se encuentre en su posesión, uso, disfrute u operación, inclusive cuando implique responsabilidades civiles, penales y administrativas.

En esa línea, consideramos incorrecto que el artículo 29 de la Ley General de Tránsito sea aplicado a las entidades del sistema financiero, sin colocarse algún tipo de salvedad o su posible exclusión dada la naturaleza del arrendamiento financiero. Téngase presente que la elección de un régimen de responsabilidad debe tener en cuenta los efectos que dicho régimen produce en el campo de los incentivos, puesto que son estos los que determinarán el curso de la conducta humana. Caso contrario cualquier decisión que se tome sin evaluar de manera previa su impacto, puede empeorar significativamente el estado de cosas. (Escobar, (2012), p.210)

II.3. El contrato de arrendamiento financiero, ¿qué riesgos tiene?

El contrato de arrendamiento financiero ha sido definido en el artículo 1° del Decreto Legislativo N° 299, Ley de Arrendamiento Financiero, como un “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”.

No obstante, creemos que dicha definición es muy escueta en comparación con lo afirmado por Max Arias Schreiber, en tanto este último lo concibe como un contrato mercantil por el cual una institución financiera concede a una persona natural o jurídica, el uso y disfrute de un bien, que estará sujeto al pago de una cuota mensual. El precio de dicho producto se fija en

relación con el costo del dinero en el mercado financiero, el mismo que comprende el capital invertido por la institución que financia, más los intereses, los gastos y el margen de beneficio (Arias Schreiber, 1999, p.16).

En dicha línea, el contrato de arrendamiento financiero debe ser concebido como una alternativa de financiamiento, donde la entidad financiera interviene solo en calidad de intermediario. Al respecto, debemos recordar que es decisión de la arrendataria el uso y disfrute de dicha fuente de financiamiento, por lo que los riesgos que se puedan derivar del mismo no deben ser trasladados a la entidad financiera. Nótese que esta última no se encuentra en la capacidad de prevenir dichos riesgos, esto a diferencia de la arrendataria que puede tomar medidas a fin de evitar cualquier riesgo.

En efecto, el autor Alfredo Soria señala que a través del arrendamiento financiero lo que se financia es el uso del bien, sin que ello implique el desembolso de una fuerte suma de dinero por parte del cliente (Soria, 2008, p.383). En tal sentido, considero que la entidad financiera solo debe asumir los riesgos propios del negocio bancario y que pueden ser controlados por ellos. Tomar una postura distinta implicaría que las entidades financieras asuman la responsabilidad por el mal uso que sus clientes le dan al dinero que ellos le financian, debiendo responder por todos los daños.

Por lo expuesto, es evidente que una correcta gestión de riesgos ayudará a cumplir con la finalidad de la norma y desincentivar la conducta en cuestión. El hecho que las entidades financieras terminen indemnizando los daños que se generaron por el accidente de tránsito, conllevaría a que los accidentes de tránsito no disminuyeran (incentivo perverso).

CAPÍTULO II: PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

I. INTRODUCCIÓN:

En los últimos años las cifras de los accidentes de tránsito han ido en aumento en el Perú, lo cual ha generado gran preocupación respecto a su regulación y las posibles medidas a adoptar por parte de las autoridades competentes. En dicho contexto, es lógico preguntarnos ¿cuáles son las causas que dan origen a tan preocupantes cifras? ¿qué están haciendo nuestras autoridades para evitar que éstas no vuelvan a ocurrir?

La verdad es que una de las medidas adoptadas por nuestros legisladores ha sido trasladar los costos del daño de la víctima al causante, a fin de que el daño ocasionado a la víctima sea resarcido y que este último no resulte perjudicado. No obstante, consideramos que dicha medida no es válida para todos los casos, pues existen realidades en donde la misma no cumple con su finalidad. Es más, existen normas que regulan de manera contradictoria el referido problema.

En efecto, el Decreto de Urgencia N° 013-2020, a través del cual se modificó el artículo 6 del Decreto Legislativo N° 299, Ley de Arrendamiento Financiero, dispone que la arrendataria es responsable frente a cualquier persona por los daños personales o materiales producidos mientras que el bien se encuentre en su posesión, incluyendo, cualquier tipo de responsabilidad civil, penal o administrativa.

Al respecto, no queda duda que la intención del legislador ha sido darle un tratamiento distinto a este tipo de situaciones, al reconocer su naturaleza mercantil. Sin embargo, este tratamiento diferenciado ha sido desconocido por algunos órganos jurisdiccionales, trasladando el costo de los daños de la víctima a las entidades del sistema financiero, sin mediar un mayor análisis que lo dispuesto en el artículo 29 de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.

El artículo 29° de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre dispone que la responsabilidad derivada de los accidentes de tránsito causados por vehículos automotores es objetiva y, por ende, tanto 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.

Lo antes expuesto solo ha generado la emisión de fallos contradictorios que, por un lado, reconocen que el propietario tiene un grado de responsabilidad en la comisión de actos por parte de terceros, tal como es el caso de los accidentes de tránsitos ocasionados por vehículos dados en arrendamiento financiero; y, por otro lado, reafirman la naturaleza mercantil de este tipo de contratos y, por tanto, la ausencia de responsabilidad de las entidades del sistema del financiero.

El Tribunal Constitucional mediante sentencia recaída en el Expediente N° 03950-2012-PA/TC ha señalado que el principio de predictibilidad de las decisiones judiciales, como manifestación del principio de seguridad jurídica, implica la exigencia de coherencia o regularidad de criterio de los órganos judiciales en la interpretación y aplicación del derecho, salvo justificada y razonable diferenciación. No obstante, es evidente que ello no ha sido tomado en cuenta en este caso por parte de los órganos jurisdiccionales.

Por tal motivo, considero importante analizar la responsabilidad civil de las entidades del sistema financiero desde un enfoque jurisprudencial, a fin de comparar los diferentes criterios que los órganos jurisdiccionales han utilizado para resolver este tipo de controversias. Precisamente, esta comparación nos ayudará a evidenciar el problema que actualmente existe en nuestro sistema jurídico, así como el desconocimiento que existe sobre los contratos de arrendamiento financiero.

Para tales efectos, hemos escogido cinco casaciones emitidas por la Corte Suprema de Justicia, siendo éstas: la Casación N° 3256-2015-APURIMAC, la Casación N° 2388-2003-LIMA, la Casación N° 2112-2017-HUÁNUCO, la Casación N° 3129-2017-ICA y la Casación N° 1146-2019-PIURA. La primera concluye que el artículo 29° de la Ley General de Tránsito no le es aplicable al BBVA Banco Continental, por cuanto el propietario del bien está relacionado a él en mérito a un contrato de arrendamiento financiero, regulado por una norma especial, contenida en el artículo 6° del Decreto Legislativo N° 299 antes mencionado. Asimismo, señala que la responsabilidad objetiva se atenúa solo si la víctima ha contribuido al daño.

Por otro lado, la segunda señaló que el ámbito de aplicación del artículo 6° de la Ley de Arrendamiento Financiero se delimita exclusivamente a la esfera de las relaciones contractuales y, en lo respecto a materia de responsabilidad civil, únicamente a la responsabilidad contractual. En consecuencia, la misma no resulta aplicable cuando nos encontramos ante situaciones que generan responsabilidad extracontractual frente a terceros que no han intervenido en el contrato de arrendamiento financiero, pues la misma se encuentra regulada por los artículos 1970°, 1980° y 1983° del Código Civil.

Por su parte, la Casación N° 2112-2017-HUÁNUCO refiere que las entidades del sistema financiero no serán responsables de los daños ocasionados en los accidentes de tránsito, si cumplen con la obligación de que su contraparte adquiera los seguros necesarios para compensar a terceros por daños extracontractuales. De lo contrario, las referidas entidades deberán asumir el costo del daño, ello con el objetivo de optimizar los costos de transacción y de asignar de la manera más eficiente los recursos.

En dicha línea, la Casación N° 3129-2017-ICA señala que, en el marco del artículo 6 de Decreto Legislativo N° 299, la arrendataria es la única responsable del daño que pudiera causar el bien desde el momento en que lo recibe de la locadora. Añade, la referida instancia que al ser la entidad financiera una empresa de leasing y tener como objeto ser una fuente de financiamiento, no le resulta atribuible una responsabilidad objetiva por su sola condición de propietario del bien.

Inclusive, en el ámbito penal, la Casación N° 1146-2019-PIURA ha concluido que si bien en materia de transporte y tránsito la responsabilidad la ostenta también el propietario, el artículo 6 del Decreto Legislativo N° 299 dispone que la arrendataria es la única responsable del daño que pueda causar el bien, lo cual significa que la locadora no responde por los daños generados por el bien arrendado que entregó al arrendatario. Asimismo, menciona que el contrato de arrendamiento financiero es una operación financiera y se limita a recuperar el monto de su inversión de capital, de modo que la entidad financiera no puede responder civilmente por los daños y perjuicios causados por el vehículo dado en arrendamiento financiero.

A mayor abundamiento, en el Pleno Jurisdiccional Distrital Civil de Ventanilla del año 2018 por mayoría simple, se acordó que 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 propietario del bien no tiene legitimidad para obrar pasiva.

Tal como se observa, las casaciones antes citadas tienen fallos contradictorios los cuales merecen ser analizados a fin de evidenciar el motivo por el cual salas de una misma entidad llegan a soluciones distintas en casos similares, y si el análisis jurídico realizado fue el correcto. Téngase presente que esto último nos dará el sustento necesario para acreditar la existencia de un problema jurídico que afecta no solo a las entidades financieras, sino a las víctimas de los accidentes de tránsito.

II. APLICACIÓN DEL ENFOQUE JURISPRUDENCIAL:

De la revisión de la presente muestra advertimos algunos de los criterios expuestos en instancia judicial, tales como:

Sobre la Casación N° 3256-2015-APURIMAC

La Corte Suprema en la Casación N° 3256-2015-APURIMAC concluye que el artículo 29° de la Ley General de Tránsito no le es aplicable al BBVA Banco Continental, por cuanto el propietario del bien está relacionado a él en mérito a un contrato de arrendamiento financiero, regulado por una norma especial, contenida en el artículo 6° del Decreto Legislativo N° 299 antes mencionado.

El artículo 6 del Decreto Legislativo N° 299 exime de responsabilidad a las entidades del sistema financiero una vez que éstas han entregado el bien al arrendatario, debido a la propia naturaleza del contrato de arrendamiento financiero, evitando que las entidades del sistema financiero asuman riesgos no propios del producto. No obstante, y de acuerdo al marco vigente, ello solo aplicaría entre las partes, por lo que, en caso exista un tercero involucrado, debería regir la normativa sobre accidentes de tránsito, pudiendo la entidad del sistema financiero repetir contra la parte que incumplió las obligaciones del contrato.

En dicha línea, la citada casación agrega que la atenuación de la responsabilidad objetiva es aplicable solo si la propia víctima ha contribuido al daño, por lo que para determinar dicha

atenuación corresponde valorar de manera conjunta y razonada las circunstancias del hecho dañoso y el daño producido en la víctima. En lo que respecta a este último punto, es importante advertir el análisis que la Sala Suprema realiza sobre la atenuación de la responsabilidad objetiva, toda vez que consideramos que el mismo solo tendría lugar en caso estuviéramos frente a un caso de responsabilidad subjetiva y no objetiva.

Por tal motivo, creemos que los fundamentos vertidos en la presente sentencia carecen de sustento jurídico, por lo que su aplicación podría implicar una vulneración al derecho a la tutela jurisdiccional efectiva, puesto que la resolución emitida debe encontrarse ajustada a derecho y con un contenido mínimo de justicia. Si bien coincidimos con la Sala en el hecho que las entidades del sistema financiero no deben ser responsabilizadas por los accidentes de tránsito, creemos que previamente debe ser modificado el artículo 29 de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.

Sobre la Casación N° 2388-2003-LIMA

Mediante Casación N° 2388-2003-Lima, la Sala Civil Transitoria de la Corte Suprema de Justicia del Perú declaró infundado el recurso de casación interpuesto por el Banco Banex al no concurrir la causal de inaplicación de una norma de derecho material, en tanto el ámbito de aplicación del artículo 6° de la Ley de Arrendamiento Financiero se delimita exclusivamente a la esfera de las relaciones contractuales y, en lo respecto a materia de responsabilidad civil, únicamente a la responsabilidad contractual. Por lo tanto, la misma no resulta aplicable cuando nos encontramos ante situaciones que generan responsabilidad extracontractual frente a terceros que no han intervenido en el contrato de arrendamiento financiero, pues la misma se encuentra regulada por los artículos 1970°, 1980° y 1983° del Código Civil.

Al respecto, si bien no compartimos la conclusión a la cual arribó el mencionada sala, creemos que no se podía aplicar el artículo 6 del Decreto Legislativo N° 299 a los casos de responsabilidad extracontractual, pues era necesario de manera previa la modificación del artículo 29 de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre. Tener presente existía la posibilidad que la entidad financiera pueda repetir contra el arrendatario y, por ende, recuperar el monto indemnizado. Además de la aplicación del seguro correspondiente.

Sobre la Casación N° 2112-2017-HUÁNUCO

La Casación N° 2112-2017-HUÁNUCO refiere que las entidades del sistema financiero no serán responsables de los daños ocasionados en los accidentes de tránsito, si cumplen con la obligación de que su contraparte adquiera los seguros necesario para compensar a terceros por daños extracontractuales, pero ¿ello sería suficiente?

Es verdad que la presente resolución analiza a mayor profundidad la asunción de eficiente de los recursos; no obstante, creemos que ello no es suficiente, pues la adquisición de un seguro por parte de los arrendatarios, no implica que la necesaria exoneración de responsabilidad de las entidades financieras. No debemos olvidar que la póliza solo podrá ser cobrada siempre y cuando se cumpla con los requisitos señalados por ésta, caso contrario no podrá procederá la misma.

En dicho contexto, es válido preguntarnos qué pasaría con la víctima si el causante del daño incurriese en alguna causal de exclusión señalada en la póliza. Según lo indicado por la Sala Suprema, ello no tendría importancia, toda vez que la entidad del sistema financiero no sería responsable al haberse acreditado que se suscribió el seguro. Tal como se observa, el referido fundamento carece de sustento jurídico e incluso podría conllevar que la víctima no sea indemnizada.

Sobre la Casación N° 3129-2017- ICA

En el presente caso, el Banco Continental BBVA interpuso recurso de casación al haberse ordenado el pago de un monto indemnizatorio a causa del accidente ocasionado por la arrendataria en el marco de un arrendamiento financiero.

Al respecto, la Sala Suprema desarrolla la posibilidad de que el arrendador financiero pueda ser considerado responsable por el accidente de tránsito, señalando que al amparo del artículo 6 de Decreto Legislativo N° 299, la arrendataria es la única responsable del daño que pudiera causar el bien, desde el momento en que lo recibe de la locadora; asimismo, que al ser el Banco una empresa de leasing y al tener como objeto ser una fuente de financiamiento no le resulta atribuible una responsabilidad objetiva por su sola condición de propietario del bien.

Motivo por el cual, la Sala declara fundado el recurso de casación interpuesto por el Banco, declarando nula la sentencia de vista emitida por la Sala Superior, reformándola y declarándola improcedente.

Sobre la Casación N° 1146-2019-PIURA

En el ámbito penal, el Banco Scotiabank interpuso recurso de casación debido a que el Ministerio público solicitó su incorporación al proceso de indemnización por daños y perjuicios, al estimar que era responsable civil solidario por su condición de propietario del vehículo con el cual se produjo el accidente.

Al respecto, la Sala Suprema determinó que desde una perspectiva general es posible identificar como tercero civil responsable a quién es propietario de un vehículo con el cual se ocasione un accidente y se cause un daño a una persona. Sin embargo, a estos efectos debe tenerse en cuenta la legalidad civil y mercantil que rige la determinación de la responsabilidad civil.

Si bien en materia de transporte y tránsito la responsabilidad la ostenta también el propietario, el artículo 6 del Decreto Legislativo N° 299 dispone que la arrendataria es la única responsable del daño que pueda causar el bien, lo cual significa que la locadora no responde por los daños generados por el bien arrendado que entregó al arrendatario. Asimismo, menciona que el contrato de arrendamiento financiero es una operación financiera y se limita a recuperar el monto de su inversión de capital y el contrato se concluye por un periodo que insume la amortización económica, además, la propiedad del bien arrendado financieramente corresponde a la entidad financiera, pero el arrendatario lo usa y al finalizar el tiempo acordado puede adquirirlo a cambio de un precio residual, de modo que el Tribunal superior interpretó erróneamente los alcances del artículo 6 del Decreto Legislativo N° 299 y, por ende, dejó de aplicarlo como correspondía y, en su caso, aplicó una disposición legal distinta, siendo evidente el error. En tal sentido, el Banco no puede ser emplazado para responder civilmente por los daños causados y se declaró fundado el recurso interpuesto por el Banco en contra de la sentencia de primera instancia revocándolo en el extremo que constituyó responsable civil al Banco.

Sobre este punto, es importante rescatar el concepto que la mencionada Sala tiene sobre el contrato de arrendamiento financiero, el mismo que no desconoce su naturaleza mercantil, es decir, su concepción como operación financiera.

Comparación de la muestra

En este capítulo hemos recogido a partir de una muestra jurisprudencial algunos de los criterios que utilizan los órganos jurisdiccionales al momento de analizar si las entidades del sistema financiero son responsables en los acciones de tránsito ocasionados por los vehículos dados en arrendamiento financiero, pudiendo concluir que tres líneas jurisprudenciales: (i) la aplicación del artículo 6 del Decreto Legislativo N° 299, (ii) la aplicación del artículo 29 de la Ley General de Tránsito, y (iii) la responsabilidad de las entidades dependerán si los arrendatarios adquirieron el seguro. Tal como se puede observar, los criterios adoptados por la referida Corte Suprema han sido distintos en el tiempo, siendo necesario uniformizarlos acorde a la realidad del contrato del arrendamiento financiero.

III. APLICACIÓN DEL ENFOQUE COMPARATIVO:

En esta sección, nos referiremos a las normas italiana, chilena y uruguaya las cuales regulan de manera expresa la responsabilidad que tienen las entidades del sistema del financiero frente a los accidentes de tránsito ocasionados por bienes dados en arrendamiento financiero; así como, compararemos las principales similitudes y diferencias de dichos ordenamientos respecto a la responsabilidad que se les otorga en su condición de propietarios. El análisis de estos ordenamientos es importante para los propósitos de esta investigación ya que a partir de otras experiencias se podrá plantear una solución más acorde con nuestra realidad.

A) Legislación italiana

En el caso de Italia, el artículo 2054 del Código Civil Italiano señala que el sujeto responsable es el arrendatario financiera y no el arrendador en su calidad de propietario, dado que este último ha cedido en forma permanente tanto la dirección como el control del vehículo al arrendatario, no pudiendo prever este tipo de accidentes. Tal como se observa, el criterio se

basa en torno al poder de dirección y control que se tiene sobre el vehículo y no por su condición de propietario.

B) Legislación chilena

El artículo 169, inciso sexto, de la Ley N° 18.290, Ley de Tránsito, dispone de manera expresa que la responsabilidad civil del propietario del vehículo será de cargo del arrendatario cuando el contrato de arrendamiento sea con opción de compra e irrevocable y cuya inscripción en el Registro de Vehículos Motorizados haya sido solicitada con anterioridad al accidente; caso contrario se entiende que será el propietario del vehículo quién responda por los daños demandados.

Lo antes expuesto es concordante con el artículo 2320 del Código Civil Chileno, el cual establece que toda persona es responsable no solo de sus propias acciones, sino del hecho de aquellos que estuvieren a su cuidado; esto último debido a que en dicho ordenamiento la responsabilidad por las cosas es excepcional y no la regla general. Por tanto, la responsabilidad por el hecho ajeno dependerá de que el propietario haya estado en la capacidad de ejercer algún tipo de cuidado a fin de prevenir futuros daños.

Es oportuno señalar que en el 2019 se solicitó declarar inaplicable el referido artículo 169 por inconstitucional, en tanto el recurrente consideraba que se había vulnerado el derecho de igualdad ante la ley al eximir de responsabilidad civil a los propietarios, es decir, a las empresas de leasing.

Al respecto, mediante sentencia de fecha 28 de abril de 2020, el Tribunal Constitucional de Chile ha señalado que la diferencia que el legislador hace, en torno a la responsabilidad del propietario de un vehículo que ha sido dado en arrendamiento con opción de compra e irrevocable, en relación al propietario que no ha hecho tal, se encuentra apoyada en fundamentos razonables, vinculados a la naturaleza propia de tal operación, como el hecho que la empresa de leasing no tenga ninguna injerencia en la puesta en circulación y utilización del vehículo, limitándose a financiar su adquisición y conservando la propiedad por razones de garantía. La decisión sobre la puesta en circulación y utilización del vehículo radica exclusivamente en el usuario, quien en definitiva controla el riesgo asociado al uso del vehículo; lo cual justifica que en dicho supuesto, el propietario del vehículo no deba responder.

Es más, añade que lo que el Código Civil Chileno castiga es el descuido del dueño, no la mera titularidad sobre el bien.

C) Legislación uruguaya

En el caso de Uruguay, el artículo 1 de la Ley N° 16.072 regula los aspectos más relevantes del contrato de crédito de uso o, también llamado, contrato de arrendamiento financiero, el cual es definido como un “contrato de crédito” por el cual una institución financiera se obliga frente al usuario a permitirle la utilización de un bien por un plazo determinado y el usuario se obliga a pagar por esa utilización un precio en dinero abonable periódicamente, con opción de compra.

Al respecto, debemos resaltar el término que se utiliza para denominar al contrato de arrendamiento de financiero, puesto que dicho ordenamiento lo cataloga como “contrato de crédito de uso”, evitando de esta manera cualquier tipo de discusión innecesaria sobre el tipo de intervención de las entidades financieras en este tipo de operaciones (y no con “*animus domini*”). En efecto, la finalidad de este tipo de contratos es simplemente proveer a los usuarios de los recursos necesarios para la adquisición de bienes que éstos necesitan para sus negocios, comprometiéndose para ello al pago de cuotas periódicas con la opción de compra al finalizar el contrato.

De ahí que, el artículo 28 del citado dispositivo legal establezca que la obligación de reparar el daño causado a terceros por la bien objeto del contrato, conforme al artículo 1324 del Código Civil; recaerá exclusivamente sobre el usuario, cuando el hecho dañoso haya ocurrido después de la recepción y antes de la devolución del bien por dicho usuario. Es más, dicho criterio se extiende a cualquier responsabilidad administrativa en que se pudiese incurrir como consecuencia de la utilización del bien.

De acuerdo a dicho artículo, la obligación de resarcir los daños causados a terceros recaerá sobre los usuarios siempre que éstos tengan bajo su posesión el bien o, en otras palabras, bajo su cuidado; caso contrario las entidades del sistema financiero serán las responsables y, por tanto, los obligados a reparar los daños que se hubiesen ocasionado.

Lo antes indicado es concordante con el artículo 1324 del Código Civil Uruguayo, el cual dispone que existe obligación de reparar no sólo el daño que se causa por hecho propio, sino

también el causado por el hecho de las personas que uno tiene bajo su dependencia o por las cosas de que uno se sirve o están a su cuidado; manteniéndose el criterio de “quién está en mejor posición de prevenir el daño”.

D) Comparación de la muestra

A continuación, presentamos un cuadro comparativo que reúne las principales características con respecto a la responsabilidad civil de las entidades del sistema financiero en su condición de propietarios de los vehículos dados en arrendamiento financiero entre los ordenamientos antes señalados y el peruano:

	Perú	Chile	Uruguay	Italia
La responsabilidad lo asumen los arrendatarios	Criterio no uniforme	Sí	Sí	Sí
La responsabilidad lo asumen los arrendadores	Criterio no uniforme	No	No	No
La responsabilidad depende de la posesión del bien	No. La responsabilidad es objetiva	Sí	Sí	Sí

Tabla 1: Cuadro comparativo de la legislación latinoamericana vincula a la responsabilidad civil en accidentes de tránsito.

Del gráfico anterior podemos evidenciar la diferencia que existe entre dichas regulaciones con respecto a lo regulado en nuestra legislación. Pues, los referidos ordenamientos han regulado de manera expresa que es el arrendatario quién deben asumir la responsabilidad por los daños ocasionados una vez entregado el bien objeto del contrato, en tanto son éstos quienes tienen pleno control del bien pudiendo prevenir los daños. Lo cual no ocurre en el caso de las entidades del sistema financiero.

A diferencia de la legislación comparada, el ordenamiento peruano solo se limita a determinar que el tipo de responsabilidad en materia de accidentes de tránsito, sin especificarse excepción alguno. Lo antes indicado es sumamente lamentable, toda vez que al incluir a las entidades del sistema financiero en este tipo de procesos solo se encare los contratos de arrendamiento financiero; además de no cumplir con su finalidad, la cual es desincentivar este tipo de accidentes.



CAPÍTULO 3: DISCUSIÓN

Ahora bien, el problema que se ha tratado de desarrollar a lo largo de todo este trabajo de investigación es la falta de predictibilidad de los órganos jurisdiccionales al momento de resolver las pretensiones de indemnización por daños y perjuicios derivados de accidentes de tránsito por vehículos adquiridos mediante arrendamiento financiero, en tanto existe un desconocimiento total de la naturaleza y finalidad de este tipo de contratos, así como de los perjuicios que podría ocarrear la asunción de riesgos adicionales por parte de las entidades del sistema financiero cuya prevención dependen exclusivamente de un tercero.

En efecto, por una parte la jurisprudencia considera que el ámbito de aplicación del artículo 6° de la Ley de Arrendamiento Financiero se delimita exclusivamente a la esfera de las relaciones contractuales, por lo que en materia de responsabilidad civil dicho artículo únicamente podría ser alegado en un ámbito de responsabilidad contractual. No siendo aplicable cuando nos encontramos ante situaciones que generan un tipo de responsabilidad extracontractual frente a personas que no han intervenido en el contrato de arrendamiento financiero, pues la misma se encuentra regulada por los artículos 1970°, 1980° y 1983° del Código Civil. Como se puede observar, la justificación de esta posición gira entorno a la protección de la víctima, pues la misma no puede quedar desamparada.

No obstante, existe otra parte que considera que la Ley de Arrendamiento Financiero es una norma de carácter especial que prima sobre las reglas generales contenidas en los artículos 1970° y 1983° del Código Civil y la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, toda vez que dicho artículo regula la misma materia de modo específico, trasladando, por tanto, la responsabilidad del propietario al arrendatario por el lapso de tiempo que éste lo tuviere bajo su poder. No debemos olvidar que la lógica de trasladar el riesgo del arrendador al arrendatario se justifica en el hecho que es este último quién está en mejor posición para prevenir cualquier daño que el vehículo podría ocasionar frente a terceros, al encontrarse dicho objeto bajo su poder y entera responsabilidad.

Por lo antes expuesto, corresponde analizar cuál de los dos cuerpos normativos debería prevalecer frente al otro, a fin de poder determinar la responsabilidad o no de las entidades del sistema financiero. Para ello, antes de entrar en el análisis de fondo, contextualizaremos los aspectos importantes que se encuentran inmersos en el caso.

Si bien la Ley de Arrendamiento Financiero y la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre regulan de manera opuesta el riesgo asumido por el propietario del vehículo en los casos de accidentes de tránsito, no debemos dejar pasar por alto la finalidad por la cual fue creada dicha norma, es decir, desincentivar los accidentes de tránsito, lo cual no se logrará si se mantiene el criterio de trasladar el costo de los daños a las entidades del sistema financiero, pues éstas no podrán ejecutar las medidas de prevención adecuadas, sino todo lo contrario aumentarán el costo del producto lo cual lo hará inaccesible para algunas empresas.

Según Gastón Fernández y Leysser León, el “riesgo” o “peligrosidad” significa una “carencia de adopción de medidas de prevención por un sujeto que es el único que puede dominar o evitar los peligros creados” (Fernández, 2005, p.74), por lo que los daños que pudiesen derivar de un bien riesgoso o peligroso en uso serán asumidos por quién estuvo en mejor posición de evitarlos ¿pero ello ocurre con las entidades del sistema financiero en el presente caso? no.

El artículo 6° del Decreto Legislativo N° 299, la Ley de Arrendamiento Financiero designa a la arrendataria como parte que asume todos los riesgos que el bien pueda ocasionar, desde el momento que éste lo recibe de la locadora. En concordancia con ello, el artículo 23° del Decreto Supremo N° 559-84-EFC, Reglamento de la Ley de Arrendamiento Financiero, establece como obligación de la arrendataria, al ser la parte que asumirá los riesgos del bien, asegurar obligatoriamente los bienes materia de arrendamiento contra riesgos de responsabilidad civil frente a terceros.

En tal sentido, no cabe duda que el legislador ha considerado pertinente, dada la función que cumple dicho tipo de contrato dentro de la economía, que sea la arrendataria quién asuma los riesgos que se derivasen del uso y disfrute del bien arrendado, conclusión que tiene mayor respaldo cuando mediante reglamento se establecen específicas obligaciones a la arrendataria en aras de prevenir los riesgos a los cuales ésta debe asumir durante la vigencia del contrato. Por tanto, bajo dicha normativa, las empresas del sistema financiero no debería asumir riesgo alguno respecto al bien, más que el riesgo de crédito el cual es propio de todo negocio bancario.

Caso distinto podemos observar cuando analizamos la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, pues el legislador dispuso en su artículo 29° que la responsabilidad derivada de los

accidentes de tránsito causados por vehículos automotores es objetiva y, por ende, tanto 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.

No obstante, la existencia de la comisión de una infracción de tránsito no determina necesariamente la responsabilidad del infractor por los daños causados, es necesario la existencia de la relación de causalidad entre la infracción y el daño producido por el accidente, tal y como, lo refiere el artículo 295° del Reglamento Nacional de Tránsito. Ello ahondado al hecho que es el propio reglamento que establece presunciones de responsabilidades al infringir ciertas normas de tránsito, tales como, el artículo 272° que presume responsable de un accidente al conductor que incurra en violaciones a las normas establecidas en el Reglamento y el artículo 273° que presume responsable de un accidente al conductor que carezca de prioridad de paso, sin perjuicio de la responsabilidad que pueda corresponder a otro conductor.

Es evidente, que todo riesgo que pudiese devenir de un bien riesgo o peligroso, como un automóvil, deberá ser asumido no solo por el conductor, sino también por el propietario del auto. En tanto, la víctima no tuvo la capacidad de prevenir el riesgo que dicho bien pudo ocasionar, pues el mismo se encontraba bajo la responsabilidad de los arrendatarios y no del arrendador.

En la misma línea, el artículo 1970° en el Código Civil regula la responsabilidad objetiva de aquellos que mediante bien riesgoso o peligroso causen daño a otro, la misma que según el artículo 1983° del mismo cuerpo normativo será solidaria entre los involucrados. Por tanto, al igual que la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, no se hace diferencia alguna entre los involucrados, todos son responsables en aras de proteger a las víctimas que derivasen del daño que el bien pudiera ocasionar.

De ahí que, si bien la Ley de Arrendamiento Financiero transfiere el riesgo del bien del propietario del vehículo, en calidad de arrendador, al conductor del vehículo, en su calidad de arrendataria, este supuesto solo aplicaría entre las partes del contrato y no frente a terceros. Motivo por el cual, de acuerdo a la normativa vigente, frente a cualquier accidente de tránsito debería aplicarse la Ley General de Tránsito y el Código Civil, lo cuales disponen que el propietario del vehículo es quién se encuentra obligado a asumir dicho riesgo, independientemente que éste fuera el causante del mismo.

Sin embargo, lo antes expuesto olvida la naturaleza especial del contrato de arrendamiento financiero, es decir, un tipo de alternativa de financiamiento que permite maximizar el planeamiento tributario y financiero de las empresas. Pues, es a través de este producto que se facilita la adquisición y utilización de bienes a favor de quienes carezcan de capital necesario para su adquisición, el mismo que al final podrá ejercer la opción de compra, si así lo quisiera.



CONCLUSIONES

Actualmente, las entidades del sistema financiero ofrecen una gama de productos financieros, esto con la finalidad que sus clientes puedan acceder a un financiamiento acorde a sus necesidades. Precisamente, uno de ellos es el contrato de arrendamiento financiero, a través del cual se permite al arrendatario la compra de un bien arrendado al finalizar el contrato.

No obstante, la naturaleza mercantil del referido contrato no ha sido reconocida por algunos órganos jurisdiccionales, al pretender que las entidades del sistema financiero asuman riesgos que no pueden prevenir. Es por ello que, si bien las entidades financieras son formalmente propietarias de los vehículos que son cedidos a terceros bajo el título de arrendamiento financiero, consideramos que éstas no tienen responsabilidad por los daños que se pudiesen ocasionar por su uso, en tanto el mismo es responsabilidad de los arrendatarios. Tal como lo señala el artículo 6 del Decreto Legislativo N° 299.

Actualmente, el artículo 6 de la Ley de Arrendamiento Financiero y el artículo 29 de la Ley General de Tránsito regulan de manera contraria la responsabilidad que las entidades del sistema financiero deben asumir en este tipo de procesos. Dicha situación solo ha ocasionado que el Poder Judicial emita fallos contradictorios, evidenciando falta de predictibilidad al momento de resolver este tipo de casos. Evidenciándose, una grave afectación a los derechos de los sujetos intervinientes.

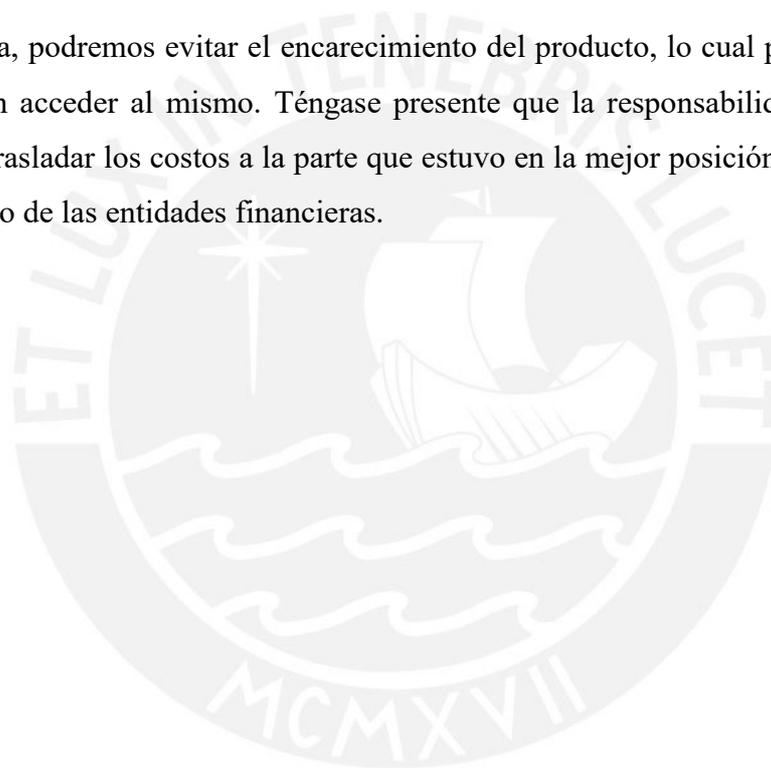
Si bien el artículo 29 de la Ley General de Tránsito señala que la responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito causados por vehículo automotores es objetiva y solidaria, esto no se encontraría acorde a la realidad debido a que las entidades del sistema financiero no están en la capacidad de prevenir los daños de manera unilateral ni bilateral, al encontrarse el bien en posesión de un tercero. De ahí que, los contratos de arrendamiento financiero deben ser concebidos como alternativas de financiamiento, manteniendo la titularidad del bien solo en calidad de garantía y no con el fin de hacer uso del bien (y mucho menos ejercer el *animus domini*).

Lo antes expuesto ha sido reafirmado por otros ordenamientos, tales como Chile, Uruguay e Italia; sobre la base de la naturaleza propia de tal operación, como el hecho que la empresa de leasing no tenga ninguna injerencia en la puesta en circulación y utilización del vehículo,

limitándose a financiar su adquisición y conservando la propiedad por razones de garantía. Es más, dichas legislaciones señalan que lo que se castiga es el descuido del bien, no la mera titularidad sobre el mismo.

En atención a ello, reafirmamos nuestra posición que las entidades del sistema financiero no deben asumir los costos de los accidentes de tránsito ocasionados por los vehículos dados en arrendamiento financiero, siendo necesario la modificación del artículo 29 de la Ley General de Tránsito, a fin de excluir de su ámbito de aplicación a las entidades del sistema financiero y adecuar su regulación a lo dispuesto en el artículo 6 del Decreto Legislativo N° 299.

De esta forma, podremos evitar el encarecimiento del producto, lo cual permitirá que más personas puedan acceder al mismo. Téngase presente que la responsabilidad objetiva tiene como objetivo trasladar los costos a la parte que estuvo en la mejor posición para prevenir, lo cual no es el caso de las entidades financieras.



BIBLIOGRAFÍA

Arias Schreiber, M. (1999). Los contratos modernos. *Gaceta Jurídica*.

Avendaño, J. (1997). Relaciones reales en los contratos de leasing y fideicomiso. Fondo Editorial PUCP.

Asociación de Bancos del Perú (2019). El Leasing tiene potencial para despegar. *Asbanc Semanal. Gerencia de Estudios Económicos*, (334), 1-3.

Beltrán, J. (2015). Cuando el banco cree que lo puede todo. Resarcimiento vs. Contrato de arrendamiento financiero. *Jurisprudencia*, (200), 46.

Calabresi, G. (1984). El costo de los accidentes. Ariel.

Calderón, C. (2019). La responsabilidad civil en los accidentes de tránsito y el arrendamiento financiero. *Gaceta Civil*, (75), 45.

Campos, H. (2017). Encuentro Jurisdiccional Nacional de Jueces Especializados en Materia Civil [Archivo de Video]. Poder Judicial del Perú. Disponible en: <https://www.youtube.com/watch?v=Vv-8rKs24Kg>.

Cieza, J. (2018). Los daños causados por los vehículos sujetos a arrendamiento financiero. La responsabilidad civil de las entidades financieras. *Actualidad Jurídica*, (300), 45-50.

Corte Suprema de Justicia, Sala Civil Permanente, S 3256-2015-APURIMAC, 2018.

Corte Suprema de Justicia, Sala Civil Transitoria, S 1188-2011-LIMA, 2012.

Corte Suprema de Justicia, Sala Civil Transitoria, S 2388-2003-LIMA, 2004.

Corte Suprema de Justicia, Sala Civil Transitoria, S Casación N° 3129-2017-ICA, 2019.

Corte Suprema de Justicia, Sala Penal Permanente, S Casación N° 1146-2019-PIURA, 2021.

De Trazegnies, F. (2016). *La Responsabilidad Extracontractual*. Ara Editores.

Díez-Picazo, L. (1999). *Derecho de Daños*. Editorial S.L. Civitas Ediciones.

Escobar, F. (2012). El perverso efecto de la responsabilidad objetiva: El caso de los directores de las sociedades que cotizan en bolsa. *Themis*, (62), 205-222.

Escobar, F. (2020). *Webinar: Limitaciones de la fuerza mayor y la excesiva onerosidad [Archivo de Video]*. Derecho y Empresa PUCP. Disponible en: <https://www.youtube.com/watch?v=JT6U9QRcJxw>.

Falla, A. (1994). *Accidentes, Responsabilidad Civil y Propósitos Sociales*. Obtenido de <https://www.bullardabogados.pe/1994/?cat=95>

Fernández, G. (2001). 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. *Ius Et Veritas*, (22), 11-33.

Fernández, G. y León, H. (2005). La reedificación conceptual de la responsabilidad extracontractual objetiva. *Derecho PUCP*, (58), 9-75.

Fernández Cruz, G. y León, L. (2005). Comentarios al artículo 1770 del Código Civil. En: *Código Civil comentado por los 100 mejores especialistas*. Gaceta Jurídica.

Gavino, J. (2019). Alcances sobre la (no) responsabilidad civil del locador financiero por los daños ocasionados por un vehículo dado en leasing. A propósito del último encuentro jurisdiccional nacional en lo civil. *Gaceta Civil*, (75), 55.

Mahler, T. (2009). Una definición de riesgo legal. *Revista Foro de Derecho Mercantil*, (22), 79-113.

Merino, R. (2006). Análisis crítico del Régimen de Responsabilidad civil por accidentes automovilísticos. *Revista de Jurisprudencia*, (143), 107-127.

Mesinas, F. y Mispireta, C. (2002). La responsabilidad civil extracontractual. *Gaceta Jurídica*.

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

Peschiera, 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.

Pineda, J. (2019). El tratamiento del riesgo legal en el sistema financiero en el Perú: El rol de los abogados en la gestión de riesgos. *Revista de Actualidad Mercantil*, (6), 122- 141.

Corte Superior de Justicia de Ventanilla, Pleno Jurisdiccional Distrital Civil de Ventanilla, 2018.

Polar, N. (2000). Ventajas y desventajas del contrato de arrendamiento financiero. *Themis*, (41), 345-358.

Posner, R. (1970). Book Review: The cost of accidents. A Legal and Economic Analysis de Guido Calabresi. *The University of Chicago Law Review*, (37), 636-648. Recuperado a partir de https://chicagounbound.uchicago.edu/journal_articles/3017/

Quinteros, J. y Gavino, J. (2018). ¿Debe o no responder el arrendador financiero? Análisis de la Casación N° 3256-2015-Apurímac. *Diálogo con la Jurisprudencia*, (235), 54-70.

Rosas, V. (2019). Accidentes de tránsito y responsabilidad solidaria de la empresa locadora propietaria de un vehículo otorgado en arrendamiento financiero. *Gaceta Civil*, (75), 55.

Sologuren, J. (2019). Accidentes en los que un vehículo entregado en leasing provoca daños a terceros: ¿cuáles son los alcances de la responsabilidad objetiva del banco arrendador?. *Gaceta Civil*, (75), 45.

Soria, A. (2008). El contrato de leasing: algunos apuntes acerca de su actual regulación en el Perú. *Derecho & Sociedad*, (30), 379-388.

Tribunal Constitucional del Perú (2014). Sentencia recaída en el expediente N° 03950-2012-PA/TC. José María Gómez Tavares y otros contra los jueces de la Sala Penal de Apelaciones de Piura. 28 de marzo. Recuperado de: <https://tc.gob.pe/jurisprudencia/2014/03950-2012-AA.pdf>.

Trimarchi, P. (1994). Sobre el significado económico de los criterios de la responsabilidad contractual. *Themis*, (29), 91-101. Recuperado a partir de <http://revistas.pucp.edu.pe/index.php/themis/article/view/11463>

Valenzuela, H. (2004). Responsabilidad Civil por Accidentes de Tránsito y Seguro Obligatorio. Ara Editores.

Uribe, S. (2017). La responsabilidad por riesgo. *Ratio Juris*, (1), 29-50. Recuperado a partir de <https://publicaciones.unaula.edu.co/index.php/ratiojuris/article/view/297>

