



UNIVERSIDAD
DE PIURA

REPOSITORIO INSTITUCIONAL
PIRHUA

LA RESPONSABILIDAD EXTRACONTRACTUAL DEL PROPIETARIO EN LOS CASOS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN EL MARCO DE UN CONTRATO DE LEASING

Sergio Morales-Gonzalez

Piura, Julio de 2017

FACULTAD DE INGENIERÍA

Departamento de Ingeniería Civil

Morales, S. (2017). *La responsabilidad extracontractual del propietario en los casos de accidentes de tránsito en el marco de un contrato de leasing* (Tesis de licenciatura en Derecho). Universidad de Piura. Facultad de Derecho. Programa Académico de Derecho, Piura. Perú.



Esta obra está bajo una licencia

[Creative Commons Atribución-NoComercial-SinDerivar 4.0 Internacional](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/)

[Repositorio institucional PIRHUA – Universidad de Piura](#)

SERGIO MORALES GONZALEZ

**“LA RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL DEL
PROPIETARIO EN LOS CASOS DE ACCIDENTES DE
TRÁNSITO EN EL MARCO DE UN CONTRATO DE LEASING”**



UNIVERSIDAD DE PIURA

FACULTAD DE DERECHO

Tesis para optar por el título de
Abogado

JULIO – 2017

APROBACIÓN

La tesis titulada “La responsabilidad extracontractual del propietario en los casos de accidentes de tránsito en el marco de un contrato de leasing”, presentada por el Bach. Sergio Morales Gonzalez, en cumplimiento con los requisitos para optar por el título de abogado fue aprobada por el Director Dr. Ernesto Calderón Burneo.

Director de Tesis

DEDICATORIA

A mis padres, Carolina y Sergio; y a mis abuelos, Bertha, Carlos, Mary y Orlando; y demás familiares y amigos por su apoyo incondicional durante toda mi carrera y en el desarrollo del presente trabajo.

A mi asesor Dr. Ernesto Calderón Burneo por su dedicación y paciencia para guiarme en el desarrollo y culminación del presente trabajo de tesis.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN.....	1
CAPÍTULO 1 LA RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL, EL LEASING Y LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO	5
1.1. La Responsabilidad civil extracontractual. Noción y finalidad. Problemática actual.....	5
1.1.1. La responsabilidad objetiva por riesgo. Definición	9
1.1.2. Sujetos de la responsabilidad objetiva	14
1.1.3. Presupuestos de la responsabilidad objetiva por riesgo	15
1.1.3.1. Hecho generador	15
1.1.3.2. Causalidad e imputación objetiva	17
1.1.3.3. Daño	20
1.1.3.4. El riesgo como factor de atribución	22
1.2. El leasing.....	23
1.2.1. Aproximación histórica.....	23
1.2.2. El leasing en el Perú.....	25
1.2.3. La operación de leasing y el contrato de leasing.....	26
1.2.4. Naturaleza del contrato de leasing	29

1.2.5. La adquisición de la propiedad en el leasing	33
1.2.6. El leasing vehicular.....	34
1.3. La responsabilidad extracontractual en los accidentes de tránsito	35
1.3.1. Definición jurídica de accidente de tránsito	35
1.3.2. El vehículo como bien riesgoso y la conducción como actividad riesgosa.....	36
1.3.3. El propietario del vehículo automotor	38
1.3.4. El propietario no conductor como responsable solidario en los accidentes de tránsito y su responsabilidad civil frente a terceros	39

CAPÍTULO 2 ANÁLISIS DE LA JURISPRUDENCIA NACIONAL SOBRE CASOS DE RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL DEL PROPIETARIO EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO CAUSADOS POR UN VEHÍCULO EN EL MARCO DE UN CONTRATO DE LEASING

2.1. Primer caso: Cas. 3622-00-Lima (Anexo 1).....	45
2.1.1. La excepción de falta de legitimidad para obrar pasiva del arrendador financiero	46
2.1.2. Del análisis de los presupuestos para imputar la responsabilidad por riesgo	53
2.1.3. Incorrecta interpretación del art. 6 de la LAF a la luz de la normativa internacional sobre leasing.....	61
2.2. Segundo caso: Cas. 2388-2003-Lima. (Anexo 2).....	63
2.2.1. Critica a la posición de la Corte Suprema en el presente caso	65
2.2.2. El juicio de imputación de responsabilidad y la pluralidad de responsables como condiciones previas para la aplicación del régimen de responsabilidad solidaria.....	66

2.2.3.	El recurrente error de considerar la condición de propietario como elemento relevante para imputar responsabilidad por riesgo.....	67
2.3.	Tercer caso: Cas. N° 3141-2006-Callao. (Anexo 3).....	68
2.3.1.	Incorrecta interpretación del art. 1970 del CC	69
2.3.2.	Sobre la aplicación del principio de especialidad en el presente caso: art. 1970 del CC. vs art. 6 de la LAF.....	70
2.4.	Cuarto caso: Cas. N°1188-2011-Lima. (Anexo 4).....	72
2.4.1.	Sobre la aplicación del principio de especialidad: art. 6 de la LAF vs art. 29 de la LGTTT	75
2.5.	Quinto caso: Cas. 2025-2013-Lima. (Anexo 5).....	77
2.5.1.	La entrega en arrendamiento como fundamento para imputar la responsabilidad	80
2.5.2.	El presupuesto de que la víctima no sea empresa para la aplicación de la responsabilidad por riesgo.....	81
2.5.3.	La aplicación de la responsabilidad por culpa y no por riesgo cuando se determina la verdadera causa del accidente.....	82
2.5.4.	De la vulneración al principio de igualdad	83

CAPITULO 3 POSICIÓN PERSONAL, RECOMENDACIONES Y PROPUESTAS DE CAMBIO

3.1.	Principios que rigen la responsabilidad civil por el uso de vehículos automotores.....	85
3.2.	Las supuestas ventajas de una responsabilidad objetiva, y su crítica.....	87
3.3.	El criterio del riesgo y del principio del <i>cuius commoda, eius incommoda</i>	88
3.4.	Exclusión del ámbito de aplicación de la responsabilidad por riesgo a los arrendadores financieros	89
3.5.	La actividad anormalmente riesgosa y la actividad de conducción	94

3.6. La noción de culpa objetiva en el ámbito de conducción.....	96
3.7. Critica a la responsabilidad por el hecho de las cosas riesgosas prevista en el art. 1970.....	97
3.8. Sobre la noción de guardián acuñada en el derecho francés y halter en el derecho alemán	100
3.9. La prueba liberatoria del propietario en los casos de accidentes de tránsito.....	101
3.10. El contrato de leasing como prueba que acredita la transferencia del deber de guarda o custodia respecto vehículo causante del accidente.....	103
3.11. Correcta interpretación del art. 6 de la LAF.....	105
3.12. Otros casos en los que el propietario pierde el control sobre el vehículo	107
3.13. Propuestas de cambios normativos.....	108
3.14. La responsabilidad civil y la función social del SOAT	111
CONCLUSIONES.....	117
BIBLIOGRAFÍA.....	121
ANEXOS	127
ANEXO 01 Cas. 3622-00-Lima.....	129
ANEXO 02 Cas. N° 2388-2003 Lima.....	132
ANEXO 03 Cas. N° 3141-2006-Callao	137
ANEXO 04 Cas. N°1188-2011-Lima	143
ANEXO 05 Cas. 2025-2013-Lima.....	149

INTRODUCCIÓN

El sistema de responsabilidad civil extracontractual tradicional basado en el elemento de la “culpa” para atribuir una obligación indemnizatoria ha ido perdiendo vigencia frente a una tendencia hacia regímenes de responsabilidad objetivos como respuesta a los daños producidos por ciertas actividades “riesgosas”. Esta tendencia se ha venido desarrollando con el fin de garantizar una indemnización a las víctimas hasta el punto de que ciertos presupuestos de la responsabilidad han perdido relevancia de tal forma que en muchos casos solo basta que se produzca un daño para atribuir la responsabilidad, sin ser necesario analizar la causalidad entre la conducta y el daño, o la culpabilidad de su autor.

Dicha tendencia no ha sido ajena en el Perú, ya que desde la entrada en vigencia del Código Civil (en adelante CC.) de 1984 se puede verificar cierta dualidad respecto a los criterios de imputación de responsabilidad: uno “subjetivo” por culpa, y otro “objetivo” por riesgo.

Por otro lado, además del régimen general previsto en el CC., se han ido desarrollando ciertos regímenes objetivos de responsabilidad en leyes especiales, como por ejemplo en la ley de tránsito y de transporte terrestre, en materia de productos defectuosos, residuos sólidos, entre otros.

En materia de transporte y tránsito terrestre, se establece como legitimados pasivamente no solo al conductor del vehículo, sino también

al propietario, y de ser el caso al prestador de servicios de transporte. Sin embargo, parece cuestionable que se pueda hablar de una responsabilidad del propietario no conductor cuando no ejerce un poder de mando y dirección del vehículo como sucede en el caso de una operación de leasing, así como por el hecho de que en virtud de su normativa especial se le exonera de responsabilidad frente a terceros.

El presente trabajo tiene por objeto analizar la responsabilidad extracontractual del arrendador financiero en los casos de accidentes causados por vehículos cedidos en virtud de un contrato de leasing.

Se parte de la hipótesis de la falta de legitimidad para obrar del arrendador financiero, quien, a pesar de tener la condición de propietario formal del vehículo, no tiene una posición de garante que justifique que cargue con la responsabilidad frente a terceros por los daños que se deriven del uso de un vehículo objeto de leasing.

La finalidad del presente trabajo es contribuir a un mejor entendimiento de la institución de la responsabilidad civil, así como la correcta interpretación y aplicación de sus normas a casos como los de accidentes vehiculares. Además, un mejor entendimiento de la figura del leasing y el rol que desempeñan los arrendadores financieros en la sociedad.

Finalmente, se busca proponer un argumento de defensa que puedan utilizar los arrendadores financieros en los casos de accidentes vehiculares; así como proponer ciertas modificaciones a la normativa vigente.

Para cumplir dicho objetivo, en un primer capítulo se profundizará sobre el concepto de responsabilidad civil extracontractual y su evolución hacia regímenes objetivos, así como su régimen jurídico en el Perú. Además, se definirá el concepto de responsabilidad objetiva por riesgo y los presupuestos para su aplicación. Posteriormente, se hará una breve referencia a los antecedentes del leasing y su regulación en el Perú. Asimismo, se definirá el concepto de leasing como operación comercial y como contrato, así como su naturaleza jurídica. Para terminar este capítulo, se definirá el concepto jurídico de accidente de tránsito, la actividad de conducción como una actividad especialmente riesgosa, y del régimen de responsabilidad del propietario del vehículo.

En el segundo capítulo, se analizará de forma crítica algunos casos de responsabilidad por accidentes de tránsito causados por vehículos cedidos en leasing que han sido resueltos por la Corte Suprema teniendo como referencia la normativa nacional, comparada e internacional, así como la doctrina y jurisprudencia comparada.

Finalmente, en el tercer capítulo se propondrán ciertos criterios para la correcta interpretación y aplicación de las normas de responsabilidad civil en materia de accidentes vehiculares, así como propuestas de modificación a la normativa vigente.

CAPÍTULO 1

LA RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL, EL LEASING Y LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO

1.1. La Responsabilidad civil extracontractual. Noción y finalidad. Problemática actual

La responsabilidad civil es entendida por la doctrina como una fuente de obligaciones¹ ya que supone la sujeción de una persona que vulnera un deber de conducta impuesto en interés de otro sujeto a la obligación de reparar un daño producido².

Tradicionalmente se ha distinguido la responsabilidad civil en contractual y extracontractual³. La primera requiere dos presupuestos: a) que entre las partes exista un contrato o una relación contractual, y b) que

¹ Según el concepto de obligación que señala el profesor Albaladejo como vínculo jurídico que liga a dos (o más) personas, en virtud de la cual una de ellas queda sujeta a realizar una prestación a favor de la otra, para la satisfacción de un interés de este último digno de protección. Albaladejo, M., *Compendio de Derecho Civil*, Madrid: Edisofer, 2010, p. 165

² Díez Picazo, L., *Sistema de Derecho Civil*, Madrid: Tecnos, 10^{ma} ed., Vol. II T. 2, p. 313; Para Paul Ricoeur la responsabilidad civil puede derivar no solo de la culpa sino también por aquellos casos determinados por la ley. Cfr. Paul RICŒUR, Le concept de responsabilité, Essai d'analyse sémantique, *Esprit*, novembre 1994, p. 28

³ Díez Picazo, L., óp. cit., p. 313.

los daños sean causados por un incumplimiento o cumplimiento defectuoso de lo que es estrictamente materia del contrato⁴. En cambio, la segunda se fundamenta en el daño producido por violación de la regla *alterum non laedere*⁵ o principio general que prohíbe a todos causar un daño a sus semejantes, con prescindencia de las obligaciones de cualquier otro tipo que existan entre las partes.⁶

Es importante tener claro que las normas de responsabilidad civil no tienen una función punitiva ni preventiva como las normas administrativas y/o penales, sino más bien indemnizatoria⁷, es decir, que tienen por objeto reparar o indemnizar económicamente un daño causado⁸.

⁴ Diez Picazo, L. *Estudios de la Jurisprudencia Civil*, vol I, Madrid, 1973 cp. Diez Picazo, L. & Ponce de León, L. (1999), *Derecho de daños*, Madrid, España: Civitas p. 253

⁵ *Ibídem* p. 253; en igual sentido lo manifiesta nuestro Tribunal Constitucional en el fundamento 7 del Pleno Jurisdiccional 0001-2005-PI/TC cuando señala lo siguiente: “La disciplina de la responsabilidad civil está referida al aspecto fundamental de indemnizar los daños ocasionados en la vida de relación de los particulares (...) cuando el daño se produce sin que exista ninguna relación jurídica previa entre las partes, o incluso existiendo ella, el daño es consecuencia, no del incumplimiento de una obligación voluntaria, sino simplemente del deber jurídico genérico de no causar daño a otro, nos encontramos en el ámbito de la denominada “responsabilidad civil extracontractual””.

⁶ En ese sentido Fernando Reglero señala que este principio constituye uno de los tres grandes pilares sobre los que se asienta el Derecho de daños o de responsabilidad civil. Cfr. Reglero Campos, L. F., *Tratado de Responsabilidad Civil*, Navarra: Aranzadi, 2002, p. 46.

⁷ En ese sentido señala Diez Picazo precisa que las normas de responsabilidad extracontractual son ajenas a una función punitiva; dicha función la cumplen exclusivamente las normas penales y a veces también las administrativas. Cfr. Diez Picazo, L. & Ponce de León, L. (1999), *Derecho de daños*, Madrid: Civitas, 1999, p. 44; en el mismo sentido Pantaleón, F., *Cómo repensar la responsabilidad civil extracontractual* (también de las Administraciones públicas), en *Anuario de la Facultad de Derecho de la Universidad Autónoma de Madrid*, N° 4, 2000, p. 173.

⁸ Diez Picazo, L., *Sistema de Derecho Civil*, Madrid: Tecnos, 10^{ma} ed., Vol. II T. 2, p. 335; De Cupis, A., *El daño: teoría general de la responsabilidad civil*, traducción de la 2a ed. italiana y estudio preliminar por Ángel Martínez Sarrión, notario de Barcelona, Barcelona: Bosch, 1975, p. 580.; Trazegnies Granda, F. *La responsabilidad extracontractual*, Lima: Ara, p. 55, 57; Hart, H., *El concepto de derecho*, traducción de Genaro R. Carrió, Buenos Aires, Abeledo-perrot, 1990, p. 35

Indemnizar implica trasladar la carga económica del daño a otra persona, *ergo* debe existir una buena justificación para ello⁹. En ese sentido, la responsabilidad civil extracontractual como institución jurídica tiene por objeto establecer los criterios, presupuestos, y a su vez límites que justifiquen que una determinada persona cargue con la obligación de indemnizar los daños que hubiera causado a terceros¹⁰.

El sistema tradicional de responsabilidad recogido en los Códigos Civiles ha tenido la característica de prever un régimen de responsabilidad individualista¹¹ y estar basado en el principio *casum sentit dominus*, que significa que cada uno soporta sus daños a menos que sean atribuidos a un tercero¹²: el factor de atribución generalmente reconocido era el de la culpa¹³. Es por esa razón que, de no existir culpa en el causante del daño, éste debía ser soportado por la propia víctima.

La insuficiencia del criterio de la culpa para dar una solución a los casos de daños producidos por la actividad industrial y los desarrollos tecnológicos fue la causa principal para que se dé un giro en la mecánica de la responsabilidad, haciendo que ésta tienda cada vez más en garantizar la reparación de los perjuicios de las víctimas basándose en un nuevo principio denominado *pro damnato* o de favorecimiento de las indemnizaciones¹⁴. Este último principio establece la regla general por la cual todos los perjuicios y riesgos de la vida social deben dar lugar a resarcimiento, salvo que exista una razón excepcional que obligue a la víctima a soportar la carga económica del daño¹⁵. Bajo este nuevo enfoque, se empiezan a generalizar regímenes objetivos de

⁹ Pantaleón, F., Cómo repensar la responsabilidad civil extracontractual (también de las Administraciones públicas), en *Anuario de la Facultad de Derecho de la Universidad Autónoma de Madrid*, N° 4, 2000, p. 174.

¹⁰ En este sentido Reglero Campos señala que la responsabilidad civil debe dar una respuesta a las preguntas de en qué casos el daño debe ser soportado por el perjudicado y en cuáles debe ser reparado o compensado por otro patrimonio y por cual y con qué alcance. Reglero Campos, L. F., *Tratado de Responsabilidad Civil*, Navarra: Aranzadi, 2002, p. 47

¹¹ La regla típica en los códigos era “cualquier hecho del hombre que cause a otro un daño obliga a repararlo”, es por ello que se le otorga el carácter de individualista. Cfr. Diez Picazo, L., *Ensayos Jurídicos*, Madrid: Civitas, 2011, p. 2844-2845

¹² Reglero Campos, L. F., *óp. cit.*, p. 163

¹³ *Ibíd.*, p. 154

¹⁴ Diez Picazo, L., *Ensayos Jurídicos*, Madrid: Civitas, 2011, p. 2848

¹⁵ *Ibíd.*, p. 2851; Reglero Campos, L. F., *óp. cit.*, p. 163

responsabilidad, así como empiezan a surgir seguros de responsabilidad frente a terceros.

El sistema de la responsabilidad civil no puede confundirse con sistemas de seguridad social, por la razón de que estos últimos, se basan en principios de solidaridad y de justicia distributiva, ya que tienen como finalidad ayudar a aquellos que queden en una situación de necesidad por determinados eventos lesivos; por el contrario la responsabilidad civil nace para resolver un problema interindividual entre el autor del daño y la víctima obligando al primero a indemnizar al segundo cuando exista una razón de justicia conmutativa que así lo exija¹⁶.

La generalización de regímenes objetivos de responsabilidad no resulta justificable¹⁷, en tanto que no se puede perder de vista que el principio general es el de la libertad de actuación, y que las normas sobre responsabilidad actúan como un tope¹⁸. Si no se tiene en cuenta ello, se corre el riesgo que en base al principio *pro damnato* se atribuyan responsabilidades arbitrariamente.

Finalmente, cabe precisar que, en el ámbito internacional, los Principios de derecho europeo de la responsabilidad civil (*Principles on European Tort Law*), que son un esfuerzo por unificar las reglas de derecho de responsabilidad civil o derecho de daños¹⁹, parten del principio de *casum sentit dominus*, mencionado anteriormente²⁰. Este hecho ratifica la idea de que para trasladar la carga económica del daño se necesita de criterios o factores de atribución suficientemente justificables, lo que implica un juicio de imputación, y no atribuir responsabilidades por mera casualidad.

¹⁶ Pantaleón, F., Cómo repensar la responsabilidad civil extracontractual (también de las Administraciones públicas), en *Anuario de la Facultad de Derecho de la Universidad Autónoma de Madrid*, N° 4, 2000, p. 179, 181.

¹⁷ *Ibidem*, p. 176-177.

¹⁸ Díez Picazo, L. & Ponce de León, L. (1999), *Derecho de daños*, Madrid: Civitas, p. 297

¹⁹ Dichos principios son producto del trabajo realizado por el European Group on Tort Law fundado en 1992.

²⁰ Martín Casals, M., Una primera aproximación a los principios de derecho europeo de la responsabilidad civil, en la *revista InDret*, Barcelona, 2005, p. 8

En el sistema jurídico peruano, la institución de la responsabilidad extracontractual se regula en la sección sexta del libro VII de las Fuentes de las obligaciones (artículos 1969 a 1988 del CC.).

En el anterior Código Civil de 1936 se encontraba previsto únicamente el tradicional sistema de responsabilidad por culpa; sin embargo, esto cambió con la entrada en vigor del Código de 1984 contemplando dos sistemas de responsabilidad, uno subjetivo o “por culpa”²¹ (art. 1969), y otro objetivo o “por riesgo” (art. 1970). El hecho de que se hayan establecido dos sistemas generales de responsabilidad exige que se definan los presupuestos y límites para la aplicación de cada uno.

1.1.1. La responsabilidad objetiva por riesgo. Definición

La responsabilidad objetiva se define como aquella que atribuye el deber de indemnizar a la persona que produjo un daño con independencia de que haya tenido culpa o no en su producción²². En ese sentido, no existe imputación subjetiva del autor del daño, siendo suficiente la imputación objetiva de su conducta. Este sistema no es relativamente nuevo, sino que ya existía en los Códigos Civiles y en el *Common Law*, y se caracterizaba por ser excepcional, ya que se aplicaba en determinados casos²³.

²¹ Según la doctrina se pueden distinguir tres tipos de responsabilidad extracontractual: responsabilidad por culpa, responsabilidad por culpa presunta y la responsabilidad objetiva. Así pues, tal como se encuentra regulada la responsabilidad subjetiva en el art. 1969 del CC. parecería una responsabilidad por culpa con inversión de la carga de la prueba. Cfr. Díez Picazo, L., Culpa y riesgo en la responsabilidad civil extracontractual, en *Anuario de la Facultad de Derecho de la Universidad Autónoma de Madrid*, N° 4, 2000, p. 164.

²² Díez Picazo, L., *Ensayos Jurídicos*, Madrid: Civitas, 2011, p. 2851; *Sistema de Derecho Civil*, Madrid: Tecnos, 10^{ma} ed., Vol. II T. 2, p. 320; Reglero Campos, L. F., *Tratado de Responsabilidad Civil*, Navarra: Aranzadi, 2002, p. 195

²³ Para Reglero Campos estos casos se referían en su mayoría a aquellos daños provenientes del ámbito agrícola, ruina de edificios, propagación de incendios, etc. Cfr. *Ibidem*, p. 168; Lubomira Kubica, M., *El riego y la responsabilidad objetiva*, tesis doctoral de la universidad de Girona, 2015, p. 18. (consultado el 14 de junio de 2017 en <http://hdl.handle.net/10803/328430>)

Para justificar una extensión en la aplicación de la responsabilidad objetiva, se utilizó el criterio del riesgo profesional, es decir, aquel producido por el desarrollo de una determinada actividad empresarial²⁴. Y posteriormente se cambió el criterio por el del riesgo creado de tal forma que no se aplique solo y únicamente a los que lucran con una determinada actividad, sino que solo el simple hecho del “riesgo” fundamentaba la atribución de la responsabilidad civil.

Como se dijo previamente, en el Perú, la responsabilidad objetiva por riesgo se introdujo expresamente en nuestro ordenamiento con la promulgación del Código Civil de 1984, regulándose en el art. 1970 en los siguientes términos:

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

Dicha norma tiene el defecto de no precisar el de tipo riesgo o peligro al que se refiere, ya que el riesgo como tal lo puede generar cualquier persona con cualquier tipo de cosa o mediante cualquier tipo de actividad. Por otro lado, surge la duda si mediante este artículo se admite una responsabilidad general derivada de las cosas, lo cual se analizará más adelante.

La teoría del riesgo nace en el ámbito laboral, y se plasma en la primera ley francesa de accidentes de trabajo, del 9 de abril de 1898²⁵. Este riesgo es de tipo profesional en la medida que quien lo

²⁴ Reglero Campos, L. F., óp. cit., p. 174

²⁵ Para Díez Picazo, la idea de que la responsabilidad no se funda en la culpa sino en el riesgo que se ha creado, fue una consecuencia de la Ley francesa de Accidentes de Trabajo de 1896, en la cual se establece un deber (del patrono) de indemnizar al trabajador sin más excepciones que la fuerza mayor extraña al trabajo y la culpa del perjudicado. Díez-Picazo, L. (2000), Culpa y riesgo en la responsabilidad civil extracontractual, en *Anuario de la Facultad de Derecho de la Universidad Autónoma de Madrid*, N°4, p. 153; Para Reglero Campos, los elementos del riesgo ya se presentaban normativamente desde mucho antes en la ley prusiana sobre el transporte ferroviario de 30 de noviembre de 1838, y en la ley alemana referente a la obligación de indemnizar en casos de heridas o muertes producidas por explotación de los ferrocarriles, minas, etc., de 7 de junio de 1871, en la que se prescinde de la culpa como criterio de imputación de responsabilidad. Cfr. Reglero Campos, L. F., óp. cit., p. 169

genera es un empresario. Asimismo, se aplicaba exclusivamente para daños corporales.

Dicha teoría se fundamenta en el principio latino “*quit sentit commodum sentiré debet et incommodum*” o “*cuius commoda, eius incommoda*”, consistiendo en que quien desarrolla una actividad especialmente riesgosa para terceros y obtiene sus beneficios debe soportar la obligación de indemnizar el daño que se derive de dicha actividad²⁶. Este principio hallaría su fundamento en el principio de justicia conmutativa²⁷.

Si bien en un principio la teoría del riesgo fue aplicada exclusivamente en el ámbito laboral, poco a poco se fue generalizando a otros ámbitos, como por ejemplo en materia de accidentes automovilísticos, aeronáuticos, productos defectuosos, etc.²⁸.

Nuestra jurisprudencia señala que el riesgo significa un peligro adicional al simple riesgo de la vida cotidiana²⁹. Adicionalmente se señala que los hechos de un bien riesgoso, son consecuencia de una actividad de quien los **gobierna y domina**, de tal manera que puede impedir que se produzcan, pues tales hechos pueden ser ordinariamente, previstos y evitados³⁰, de ese modo se requiere como presupuesto de un “control efectivo” por parte de

²⁶ Ibídem, p. 174; En el mismo sentido lo señala nuestra jurisprudencia. Cfr. Cas. N° 2248-98-Lima, El Peruano, 23-04-1999, p. 2928. Citado en el Código Civil peruano de 1984, Jurista editores (2010), p. 415

²⁷ Álvarez Lata, N., *Riesgo empresarial y responsabilidad civil*, Madrid: Reus, 2014, p. 41; Pantaleón, F., Cómo repensar la responsabilidad civil extracontractual (también de las Administraciones públicas), en *Anuario de la Facultad de Derecho de la Universidad Autónoma de Madrid*, N° 4, 2000, p. 177, 179.

²⁸ Díez Picazo sostiene que es a partir del asunto *jeand heure* que la teoría del riesgo se aplica a la responsabilidad derivada de accidentes de automóvil, con una generalidad que permitió a R. Savatier acuñar un neologismo para designar el responsable como *chargé de risques* o aquel que carga los riesgos. Cfr. Díez-Picazo, L. (2000), *Culpa y riesgo en la responsabilidad civil extracontractual*, en *Anuario de la Facultad de Derecho de la Universidad Autónoma de Madrid*, N°4, p. 154

²⁹ Cas. N° 12-2000-Cono Norte.

³⁰ Cas. N° 2902-99-Lima (la negrita es propia).

quien realiza la actividad creadora de riesgo como fundamento de la responsabilidad³¹.

Al igual que nuestra jurisprudencia, la doctrina señala que el riesgo tiene que tratarse de uno especial, y no general (riesgo normal o permitido³²), inclinándose por definirlo como un riesgo típico de la empresa, es decir, aquellos que sean propios de una determinada actividad empresarial, aunque no exclusivos de ella (p.e. actividad de conducción domestica). El riesgo se mide en base a dos criterios: la probabilidad del daño y la gravedad del mismo³³. Asimismo, se dice que los riesgos deben ser típicos de la actividad que los crea y no aquellos otros que puedan resultar imprevisibles³⁴. De igual manera se señala que dicha responsabilidad debe imputarse a la persona que creó dicho riesgo que hayan sido producidos mediante su actividad, excluyendo riesgos indirectos³⁵. Por último, la doctrina concuerda en que el criterio del riesgo no puede ser un principio general de imputación de responsabilidad aplicable a toda actividad empresarial, sino que tiene que aplicarse restrictivamente a determinadas actividades especialmente peligrosas³⁶.

³¹ Para Lubomira Kubica la responsabilidad objetiva implica que ésta debe recaer 1) sobre la persona que crea el riesgo a través de la actividad, 2) que está posición de controlar y minimizar dicho riesgo, y 3) que pueda tasar o valorar este riesgo. Cfr. Lubomira Kubica, M., El riesgo y la responsabilidad objetiva, tesis doctoral de la universidad de Girona, 2015, p. 74 (consultado el 14 de junio de 2017 en <http://hdl.handle.net/10803/328430>)

³² En ese sentido señala Díez Picazo, que la vida social entera es creadora de riesgos, y que los crea cotidianamente, el cual viene a ser un riesgo normal o permitido. Es muy coherente lo previamente señalado con el principio general de libertad en el sentido de que todos somos libres de actuar salvo que exista una ley lo prohíba. Díez Picazo, L. & Ponce de León, L. (1999), Derecho de Daños, Madrid: Civitas, p. 116

³³ Lubomira Kubica, M., *op. cit.*, p. 78 (consultado el 14 de junio de 2017 en <http://hdl.handle.net/10803/328430>)

³⁴ Díez Picazo, L., *op. cit.*, p. 116-117

³⁵ *Ibidem*, p. 116; Lubomira Kubica, M., *op. cit.*, p. 77 (consultado el 14 de junio de 2017 en <http://hdl.handle.net/10803/328430>)

³⁶ Pantaleón, F., Cómo repensar la responsabilidad civil extracontractual (también de las Administraciones públicas), en Anuario de la Facultad de Derecho de la Universidad Autónoma de Madrid, N° 4, 2000, p. 177; Lubomira Kubica, M., El riesgo y la responsabilidad objetiva, tesis doctoral de la universidad de Girona, 2015, p. 20. (consultado el 14 de junio de 2017 en <http://hdl.handle.net/10803/328430>)

En los Principios de Derecho Europeo de la Responsabilidad Civil (*Principles on European Tort Law*) en su art. 1:101 acogen el criterio de actividades anormalmente riesgosas o peligrosas como criterio de imputación. Dichas actividades se encuentran reguladas en su art. 5:101 el cual dispone lo siguiente: En el art. 5:101 (1) se dispone que una persona que lleva a cabo una actividad anormalmente peligrosa es objetivamente responsable por el daño típico del riesgo que tal actividad implica y que resulta de ella; asimismo en el 5:101 (2) se define lo que es una actividad anormalmente peligrosa como aquellas que producen un riesgo previsible y significativo del daño incluso aunque se emplee todo el cuidado debido en su ejercicio; asimismo se excluyen aquellas que sean objeto de uso común³⁷.

De lo previamente señalado se puede concluir lo siguiente:

- a) La doctrina del riesgo se sustenta en el principio “*cuius commoda, eius incommoda*”, aunque dicho criterio no refiere exclusivamente a actividades lucrativas, sino en general a aquellas que puedan comportar un mero provecho personal.
- b) la doctrina del riesgo debe recaer sobre la persona que crea dicho riesgo a través de una actividad especialmente riesgosa; asimismo dicha persona debe estar en capacidad de controlar la misma a fin de minimizar dicho riesgo;
- c) el daño que se derive de dicha actividad debe ser típico del riesgo que implica y que se origina de la misma.

Por último, cabe decir que tanto la doctrina como la jurisprudencia comparada distinguen tipos de responsabilidad objetiva: se puede hablar de una responsabilidad objetiva atenuada o cuasi-objetiva, y otra absoluta o pura en la medida que se

³⁷ Álvarez Lata, N., *Riesgo empresarial y responsabilidad civil*, Madrid: Reus, 2014, p. 92; asimismo para Lubomira Kubica señala que la responsabilidad objetiva se aplica en particular a las actividades que son anormalmente peligrosas en el sentido de que a pesar de que se cumpla con el deber de cuidado exigible causan daños de considerable extensión. Cfr. Lubomira Kubica, M., *El riesgo y la responsabilidad objetiva*, tesis doctoral de la universidad de Girona, 2015, p. 18, 82. (consultado el 14 de junio de 2017 en <http://hdl.handle.net/10803/328430>)

concedan o no, respectivamente, mecanismos de defensa al autor del daño³⁸. En ese sentido, la responsabilidad objetiva prevista en nuestro ordenamiento se calificaría como atenuada al prever tres causales de exoneración de responsabilidad (Art. 1972 del CC.): el caso fortuito o fuerza mayor, el hecho determinante de tercero, y la imprudencia de la víctima.

1.1.2. Sujetos de la responsabilidad objetiva

- a) Responsable: El responsable puede ser el autor directo del daño en cuyo caso estamos ante una responsabilidad por hecho propio. Mientras que cuando el responsable no sea el autor directo del daño se está ante una responsabilidad por hecho ajeno³⁹.

En materia de responsabilidad extracontractual el hecho productor del daño tiene que ser siempre el hecho de una persona física⁴⁰; pero ¿puede hablarse del hecho propio de una persona jurídica? La doctrina señala que puede individualizarse una responsabilidad directa de la persona jurídica cuando el hecho dañoso acaece dentro del círculo de su actividad y es realizada por alguno de los órganos sociales de la tal persona jurídica. En cambio, si procede de cualquier otro representante voluntario dependiente o auxiliar, la responsabilidad de la persona jurídica es una responsabilidad indirecta o responsabilidad por el hecho de otro.

De esta forma en la responsabilidad objetiva por riesgo el responsable podrá ser causado por hecho propio cuando sea causada por su autor directo, el cual podrá ser una persona física o una persona jurídica (cuando el hecho dañoso acaece dentro del círculo de la actividad de ésta y es realizada por los órganos sociales de la misma). Por otro lado, la responsabilidad por hecho ajeno solo podrá tener lugar cuando una persona natural o jurídica

³⁸ Reglero Campos, L. F., *Tratado de Responsabilidad Civil*, Navarra: Aranzadi, 2002, p. 196

³⁹ Díez Picazo, L., *Sistema de Derecho Civil*, Madrid: Tecnos, 10^{ma} ed., Vol. II T. 2, p. 333

⁴⁰ *Ibidem*, p. 334

mantenga una cierta posición de garante sustentado en un deber especial de cuidado respecto de los daños que produzca su autor directo. Asimismo, la doctrina señala que el responsable en estos casos es quien conoce y domina en general la fuente u origen del riesgo y que obtiene beneficios de aquel⁴¹, en ese sentido se dice que quien debe asumir la responsabilidad es el explotador de dicha actividad riesgosa, en virtud del privilegio que ostenta de ejercer la misma⁴².

b) Víctima: Es quien sufre el daño, y por ello tiene un derecho subjetivo a ser indemnizado siempre y cuando concurren todos los presupuestos de atribución de responsabilidad (que podrán variar de acuerdo al tipo de responsabilidad subjetiva u objetiva). Cabe precisar que, en el caso de la responsabilidad objetiva por riesgo, la doctrina sostiene que la víctima no puede ser otra empresa porque precisamente dicha responsabilidad tiene como principio favorecer a la parte más débil no siendo aplicable en el caso de que ambos sujetos (tanto autor del daño como la víctima) estén en posiciones equiparables⁴³.

1.1.3. Presupuestos de la responsabilidad objetiva por riesgo

1.1.3.1. Hecho generador

El hecho generador del daño puede ser una acción u omisión que realiza una persona física o jurídica.⁴⁴ En ese sentido se puede decir que la responsabilidad

⁴¹ Así lo precisa Karl Larenz citado por Lubomira Kubica. Cfr. Lubomira Kubica, M., *El riesgo y la responsabilidad objetiva*, tesis doctoral de la universidad de Girona, 2015, p. 68 (consultado el 14 de junio de 2017 en <http://hdl.handle.net/10803/328430>)

⁴² *Ibidem*, p. 89 (consultado el 14 de junio de 2017 en <http://hdl.handle.net/10803/328430>)

⁴³ Álvarez Lata, N., *Riesgo empresarial y responsabilidad civil*, Madrid: Reus, 2014, p. 57

⁴⁴ De Cupis, A., *El daño: teoría general de la responsabilidad civil*, traducción de la 2a ed. italiana y estudio preliminar por Ángel Martínez Sarrión, notario de Barcelona, Barcelona: Bosch, 1975, p. 129.

extracontractual se aplica a conductas⁴⁵ y no a meros hechos.

La doctrina francesa distinguía una responsabilidad por el hecho propio, por el hecho ajeno y además por el hecho de las cosas que uno tenía bajo su cuidado. Respecto a este último tipo de responsabilidad nos inclinamos por la doctrina que sostiene que en estos casos no son las “cosas” las causantes del daño, sino que estamos ante una conducta de una persona, que ya sea por omisión no tomo las medidas de precaución necesarias para evitar que se origine el daño. Solo se puede considerar un daño jurídicamente relevante en la medida que se derive de un comportamiento respecto del “*desarrollo del proceso dañoso derivado de la cosa*”⁴⁶.

La jurisprudencia señala que el hecho debe ser antijurídico, es decir, que transgreda el principio del *alterum non laedere*, o deber general de no causar daño a otro. Sin embargo, la responsabilidad puede surgir de conductas lícitas, por ejemplo, conducir un automóvil es lícito, pero a su vez puede producir un daño indemnizable. Es por ello que existirán casos en los que la cualidad de antijuridicidad no estará referida a la conducta inicial que produce el daño, sino más bien al daño en sí mismo considerado.

El hecho generador en la responsabilidad objetiva es una actividad considerada como especialmente riesgosa, es decir, que genere un riesgo superior a los estándares normales, y que su autor perciba un beneficio o lucro directo de la actividad desarrollada, de conformidad con el principio “*cuius commoda, eius incommoda*”.

⁴⁵ Díez Picazo, L., *Sistema de Derecho Civil*, Madrid: Tecnos, 10^{ma} ed., Vol. II T. 2, p. 320-321

⁴⁶ De Cupis, A., óp. cit., p. 131-132.

1.1.3.2. Causalidad e imputación objetiva

El art. 1970 señala que “*aquel que (...) causa un daño a otro, está obligado a repararlo*”, en ese sentido se requiere de un nexo de causalidad entre la conducta y el daño para imputarle responsabilidad a una determinada persona.

Para la doctrina, la causalidad se distingue de la imputación objetiva⁴⁷. De tal forma que mientras que la causalidad busca establecer si un hecho es la causa de un resultado, la imputación objetiva busca establecer criterios que fundamenten la relevancia jurídica de ciertos hechos causantes y se puedan atribuir a una persona determinada⁴⁸.

Así pues, en materia de causalidad se debe aplicar la teoría de la equivalencia de las condiciones, la cual consiste en que todas las condiciones que tengan el carácter de *sine qua non*, es decir, que sin ellas el resultado dañoso no se hubiera producido, son equivalentes y tienen un mismo valor⁴⁹; por otro lado, la imputación objetiva se regirá bajo ciertos criterios que fundamenten, así como delimiten la atribución del evento dañoso a la conducta de una determinada persona.⁵⁰

El criterio de imputación objetiva más aceptado es el de la causalidad adecuada, y se aplica en nuestro ordenamiento jurídico; éste se basa en juicios de probabilidad en base a las circunstancias del caso concreto existentes en el momento de la acción. Sin embargo, al igual que el criterio de adecuación, también existen otros criterios.

⁴⁷ Díez Picazo, L. & Ponce de León, L. (1999), *Derecho de daños*, Madrid: Civitas, p. 340

⁴⁸ *Ibíd.*, p. 341

⁴⁹ *Ibíd.*, p. 334

⁵⁰ *Ibíd.*, p. 349

Así pues, los siguientes criterios de imputación objetiva han sido definidos por la doctrina más autorizada⁵¹:

- a) **Riesgo general de la vida:** Según este criterio si el curso causal que conduce a un resultado lesivo, ha sido puesto en marcha por un autor mediato, pero en él, posteriormente, han intervenido acciones de terceros que resultan modos de actualización del riesgo habitualmente ligado a la existencia natural del dañado o a los que se desencadenan en la existencia humana en la forma de socialización y civilización correspondiente, no se deben imputar a los daños al autor mediato.

- b) **Prohibición de regreso:** Este criterio consiste en que no debe imputarse objetivamente el daño a quien puso en marcha un curso causal que dio como resultado el daño cuando en este interviene sobrevenidamente la conducta dolosa o imprudente de un tercero, por más que hubiera sido condición *sine qua non* del daño. Se deben incluir solo aquellos casos en que la conducta dañosa del tercero se haya visto decisivamente favorecida por el autor mediato y aquellos otros casos en que el autor mediato infringiera una norma cuya finalidad consistiera en prevenir o evitar la indefensión del tercero.

- c) **El criterio de la provocación:** Dicho criterio ha sido creado con el fin de resolver dos tipos de casos:
 - i) Cuando una persona resulta lesionada (o lesiona a un tercero) en un accidente sufrido en el contexto

⁵¹ Cfr. Pantaleón, F., *Causalidad e imputación objetiva: Criterios de imputación*, en Asociación de profesores de Derecho Civil, Centenario del Código Civil, Madrid, Vol. 2, 1990, pág. 1561, cp. Díez Picazo, L. & Ponce de León, L. (1999), *Derecho de daños*, Madrid: Civitas, p. 346; Salvador Coderch, P. & Fernández Crende, A., *Causalidad y responsabilidad*, en revista para el análisis del Derecho (Indret), N° 1, 2006, pp. 7-18.

de una persecución de un delincuente o de un autor de un daño que huía del lugar de los hechos. Los daños padecidos por quien huía son objetivamente imputables a este, siempre que pueda estimarse que la persecución fue provocada por él.

ii) El otro grupo de casos se da cuando el dañado asume el riesgo del que finalmente resulta víctima en su intento de salvar su vida, integridad física o bienes, o la vida, integridad física o bienes ajenos de una situación de peligro cierto, creada culpablemente por el responsable. Así pues, en estos casos también se aplicará una imputación objetiva con independencia de que el intento de salvamento tenga o no tenga éxito, salvo que el mismo haya de considerarse altamente irrazonable, por existir una enorme desproporción entre el riesgo asumido y el valor del bien en peligro, en relación con la probabilidad de salvarlo. Así pues, el culpable de un accidente de tránsito en el que resulte incendiado un vehículo que en cualquier momento pueda explotar, responderá de la muerte de quien fallezca, al explotar el vehículo, cuando pretendía salvar a un niño atrapado en él.

d) El fin de protección de la norma: Según este criterio no pueden ser objetivamente imputados a la conducta del autor aquellos resultados dañosos que estén fuera del ámbito o finalidad de protección de la norma que fundamenta su responsabilidad.

e) El incremento del riesgo o de la conducta alternativa correcta: Según este criterio no puede imputarse a una determinada conducta un concreto evento dañoso, si, suprimida idealmente aquella conducta, el evento dañoso en su configuración totalmente concreta se hubiera producido también con

seguridad o probabilidad rayana en la certeza, y si la conducta no ha incrementado el riesgo de que se produzca el evento dañoso.

- f) **Competencia de la víctima:** Aunque los casos de competencia de la víctima suelen ser examinados desde el punto de vista de la culpabilidad, pertenecen también a los problemas de imputación objetiva en la medida en que se analiza si existió una omisión por parte de la víctima según el rol que desempeñaba en una situación en particular el cual le imponía ciertos deberes de control o cuidado. Así pues, en virtud a dicho criterio puede suceder que el control de una situación no le compete solo al autor del daño sino también a la víctima, es por ello que, si el autor del daño se ha comportado de conformidad con su rol, mientras que la víctima no lo ha hecho, es a esta última la que en principio debería asumir las consecuencias lesivas.

1.1.3.3. Daño

El daño puede concebirse como un fenómeno físico y como un fenómeno jurídico. Como fenómeno físico supone un perjuicio, es decir, una aminoración o alteración a una situación favorable⁵². Asimismo, como fenómeno jurídico, el daño puede tener relevancia jurídica en la medida que se le atribuyan determinadas consecuencias jurídicas.

El daño jurídicamente relevante puede ser a su vez antijurídico, no cuando lesione un bien sino cuando lesione

⁵² De Cupis, A., *El daño: teoría general de la responsabilidad civil*, traducción de la 2a ed. italiana y estudio preliminar por Ángel Martínez Sarrión, notario de Barcelona, Barcelona: Bosch, 1975, p. 81

un interés humano (de un tercero, no propio⁵³) jurídicamente tutelado⁵⁴.

La doctrina define al interés como una relación entre la necesidad experimentada por uno o varias personas y la posibilidad de que esta sea satisfecha por un bien determinado⁵⁵, de tal forma que el interés se considera lesionado cuando se reduce o altera esta posibilidad.

Asimismo, la lesión del interés jurídicamente tutelado puede suponer o no un perjuicio sobre el bien. En ese sentido los daños se pueden clasificar según la naturaleza del bien perjudicado en:

- a) Patrimoniales: Cuando la lesión de un interés implique un menoscabo patrimonial. El patrimonio de la víctima no solo incluye los bienes materiales e inmateriales, sino también la capacidad para obtener ingresos, es por ello que si se afecta a los dos primeros se estará ante un daño emergente, mientras que una afectación a la tercera se denomina lucro cesante.
- b) No patrimoniales o morales: Cuando la lesión de un interés implique un menoscabo no patrimonial, es decir, la lesión a bienes jurídicos morales o de la personalidad como por ejemplo el honor.

⁵³ Porque el derecho no considera digno de protección el daño que uno mismo se cause, sino el causado por otra persona.

⁵⁴ En ese sentido De Cupis precisa que el daño antijurídico lo constituye la lesión del interés ajeno, por lo que el autor del daño y la víctima deben ser sujetos distintos. El daño sufrido por uno mismo no es antijurídico. De Cupis, A., óp. cit., p. 92; Alpa, G., *Nuevo Tratado de la Responsabilidad Civil*, traducido por Leysser L. León, Lima: Jurista editores, p.773; Busto Lago, J. M., *La antijuridicidad del daño resarcible en la responsabilidad civil extracontractual*, tesis doctoral, universidad da Coruña, 1995, p. 41, http://ruc.udc.es/dspace/bitstream/handle/2183/18295/BustoLago_JoseManuel_TD_1995.pdf?sequence=2 (consultada el 31 de mayo del 2017); En el mismo sentido, los principios de derecho europeo de la responsabilidad civil en su art. 2:102 definen al daño como un perjuicio material o inmaterial a un interés jurídicamente protegido.

⁵⁵ De Cupis, A., *El daño*, Barcelona: Bosch, 1975, p. 111

Por otro lado, para que un daño sea indemnizable debe cumplir con dos características⁵⁶: a) Debe ser cierto, es decir que debe existir, no puede ser hipotético o eventual⁵⁷; asimismo, puede ser actual, o futuro (con racional certidumbre)⁵⁸; y b) debe ser probado, es decir, que se debe probar el menoscabo o perjuicio que ha sufrido la víctima, así como su extensión y alcance.

1.1.3.4. El riesgo como factor de atribución

Este factor de atribución se presenta como un criterio de imputación objetiva de la conducta que produce el daño, el cual implica una conexión entre la noción de riesgo y de beneficio. El hecho del riesgo por sí solo no justifica una imputación de responsabilidad, sino que resulta necesario que exista una actividad (conducta) que lo genere⁵⁹. Dicha actividad debe generar un riesgo anormal, es decir, superior al estándar medio,⁶⁰ y debe ser un riesgo típico de la actividad que lo origine (p.e. un accidente de tránsito es un riesgo típico de la actividad de transporte o conducción). Por otro lado, el beneficio o lucro obtenido por el desarrollo de dicha actividad representa otro presupuesto relevante en la medida que la obligación indemnizatoria se pone a cargo de quien lo percibe directamente.

Para la doctrina, este criterio de imputación de responsabilidad es propio de las actividades profesionales o las propias de la explotación empresarial en la medida que supongan un riesgo anormal (p.e. la circulación de

⁵⁶ Trazegnies Granda, F., La Responsabilidad Extracontractual en la Historia del Derecho Peruano, *Themis N° 50 Revista de Derecho*, pp. 15-21.

⁵⁷ Alpa, G., *Nuevo Tratado de la Responsabilidad Civil*, traducido por Leysser L. León, Lima: Jurista editores, p.779

⁵⁸ Díez Picazo pone un ejemplo de daño futuro: en base a una lesión corporal se diagnostica que en un tiempo surgirán secuelas que deberán ser corregidas. Cfr. Díez Picazo, L., *Sistema de Derecho Civil*, Madrid: Tecnos, 10^{ma} ed., Vol. II T. 2, p. 323

⁵⁹ Álvarez Lata, N. (2014), *Riesgo empresarial y responsabilidad civil*, Madrid: Reus, p. 85

⁶⁰ Reglero Campos, L. F., *Tratado de Responsabilidad Civil*, Navarra: Aranzadi, 2002, p. 175

vehículos, la navegación aérea, explotación de energías, etc.)⁶¹.

1.2. El leasing

1.2.1. Aproximación histórica

La palabra “*leasing*” es un término anglosajón que se deriva del verbo “*to lease*” que se traduce en arrendar o alquilar⁶², ya que implica la cesión del uso de bienes por un periodo de tiempo determinado.

El contrato de *lease* era una figura clásica del Derecho inmobiliario anglosajón, a través de la cual se podía obtener la disponibilidad de un inmueble, sin tener que efectuar un desembolso inicial para su adquisición. Aproximadamente entre el XIX y mediados del XX, el uso del *lease* se extiende y generaliza en el ámbito mobiliario, comenzando a ser utilizado en bienes de equipo industrial y de transporte⁶³.

Poco a poco se fueron desarrollando dos modalidades de leasing mobiliario: el leasing operativo⁶⁴ y el leasing financiero.

El leasing operativo fue utilizado por los propios proveedores y fabricantes, que decidieron alquilar sus productos prestando

⁶¹ Ibídem, p. 175

⁶² Oviedo, J. M., *El “leasing” ante el derecho español*, Madrid: Editorial de derecho financiero, 1972. p. 31.

⁶³ García Garnica, M. C., *El Régimen Jurídico del Leasing Financiero Inmobiliario en España*, Navarra: Aranzadi, 2001. pp. 45-46

⁶⁴ Para el profesor Uría el leasing operativo o *renting*, a diferencia del leasing propiamente dicho (leasing financiero), viene a ser sustancialmente un negocio normal de arrendamiento, en el que la sociedad de *renting* corre el riesgo de la inversión al adquirir determinados bienes por iniciativa propia (no a solicitud del usuario como ocurre en el leasing financiero) que luego cede a empresarios por cortos periodos de tiempo. Uría, R., *Lecciones de derecho mercantil*, Madrid: Civitas, 2011, p. 217; en igual sentido Cfr. Fernandez Fernandez, M.^a C., El leasing frente al pacto comisorio: su vulneración por la modificación que la Ley 1/2000 ha introducido en la Ley de ventas de bienes muebles a plazos, en *revista de derecho mercantil*, N° 239, 2001, p. 207.

además servicios de asistencia técnica al usuario. En este tipo de leasing, el arrendador financiero viene a ser el mismo proveedor del bien, quien cede el uso del mismo al arrendatario, es por ello que se dice que esta modalidad de leasing no se diferencia de un arrendamiento ordinario. Asimismo, se caracteriza por tener corta duración.⁶⁵

Respecto al leasing financiero se puede decir que, en un primer momento, surgen agentes mediadores de leasing, que actuaban a modo de *brokers* entre un proveedor y un usuario⁶⁶. Un caso ejemplar es el caso del Sr. Boothe, director de una fábrica de productos alimenticios, quien utilizó este mecanismo para cumplir un pedido de la armada norteamericana. Boothe no contaba con equipamiento ni capital suficiente para hacer frente al requerimiento, es por ello, que decidió pedirle a otra sociedad que adquiriese el equipamiento y lo pusiera a disposición de él, a cambio de una contraprestación periódica. El éxito de esta experiencia lo llevo a construir junto con otros socios la *United States Leasing Corporation*, primera sociedad de leasing en Estados Unidos⁶⁷. Así pues, el mérito que se le atribuye a Boothe es el de haber sido capaz de ensamblar distintas operaciones comerciales en una sola, actuando como intermediario entre quienes intervenían normalmente en aquellas⁶⁸.

Posteriormente, el leasing es visto por los Bancos y otras entidades similares como una operación interesante, y deciden

⁶⁵ Oviedo, J. M., *El "leasing" ante el derecho español*, Madrid: Editorial de derecho financiero, 1972, p. 17; García Garnica, M. C., op. cit., pp. 38-39.

⁶⁶ *Ibíd.*, p. 19. ⁶⁶ Para el profesor Uría el leasing operativo o renting, a diferencia del leasing propiamente dicho (leasing financiero), viene a ser sustancialmente un negocio normal de arrendamiento, ya que la sociedad de renting corre el riesgo de la inversión al adquirir determinados bienes por iniciativa propia (no a solicitud del usuario como ocurre en el leasing financiero) que luego cede a empresarios por cortos periodos de tiempo (a diferencia del leasing financiero que se da a mediano o largo plazo). Uría, R., *Lecciones de derecho mercantil*, Madrid: Civitas, 2011, p. 217

⁶⁷ García Garnica, M. C., *El Régimen Jurídico del Leasing Financiero Inmobiliario en España*, Navarra: Aranzadi, 2001, pp. 37-38.; Oviedo, J. M., *El "leasing" ante el derecho español*, Madrid: Editorial de derecho financiero, 1972. p. 18; Malumián, N. Diplotti, A. & Gutierrez, P., *Leasing. Análisis Legal, Fiscal y Contable*, Buenos Aires: La ley, 2000. p. 5

⁶⁸ Oviedo, J.M., op. cit. p. 18

crear por ellos mismos sociedades de leasing⁶⁹. Así pues, el leasing financiero, se consolida como una operación desarrollada principalmente por establecimientos financieros.

En el leasing financiero a diferencia del operativo, el arrendador financiero no es el proveedor o fabricante del bien, sino que actúa como intermediario entre el fabricante o proveedor y el usuario o arrendatario. Asimismo, la adquisición se realiza por encargo del usuario, dado que el arrendador financiero debe adquirir el bien de acuerdo con las instrucciones que el usuario disponga; asimismo, la duración del contrato es de mediano a largo plazo, y el riesgo de la inversión la asume el usuario⁷⁰.

Teniendo en cuenta el éxito que supuso esta nueva fórmula de contratación, a comienzos de los años sesenta, el leasing financiero se extiende a Europa⁷¹, siendo Inglaterra, Bélgica y Francia los primeros países que lo desarrollaron⁷².

1.2.2. El leasing en el Perú

En nuestro ordenamiento jurídico el leasing fue introducido normativamente por primera vez bajo la denominación de “arrendamiento financiero” en el artículo 2 del Decreto Ley N° 22738, del 23 de octubre de 1979, por el cual se amplió el ámbito de actuación de las empresas financieras para operar con este tipo de contratos.

⁶⁹ Ibídem., p.19

⁷⁰ Uría, R., *Lecciones de derecho mercantil*, Madrid: Civitas, 2011, p. 216; En igual sentido Broseta Pont señala que el leasing financiero como operación se da a medio o largo plazo, y la sociedad de leasing actúa como intermediario financiero, adquiriendo de un fabricante el bien siguiendo las instrucciones del financiado, para cedérselo a este una vez adquirido. Broseta Pont, M., *Manual de Derecho mercantil*, Madrid: Tecnos, 2008, p. 279

⁷¹ García Garnica, M. C., *El Régimen Jurídico del Leasing Financiero Inmobiliario en España*, Navarra: Aranzadi, 2001, p. 25

⁷² Inglaterra fue el primer país europeo que constituyó sociedades de leasing: *Elco y Mercantile Credit Company Limited*. Asimismo, Francia fue el primer país que doto de estatuto propio a las sociedades de leasing con la ley de 2 de julio de 1966 y su reglamento de 28 de setiembre de 1967. Oviedo, J. M., *El “leasing” ante el derecho español*, Madrid: Editorial de derecho financiero, 1972, p. 21

Este dispositivo modificó las normas contenidas en el Decreto Ley 18957, del 17 de setiembre de 1971, que regulaba la actividad de las empresas financieras, facultando, al mismo tiempo, a estas instituciones a adquirir inmuebles, maquinarias, equipos y vehículos destinados a este tipo de operaciones.

Poco tiempo después se dictó el Decreto Legislativo 212, del 12 de junio de 1981, estableciendo que además de las entidades financieras, podrían operar con este mecanismo contractual cualquier empresa debidamente autorizada por la Superintendencia de Banca y Seguros.

Posteriormente, se dicta el Decreto Legislativo 299 (en adelante LAF), del 29 de julio de 1984, con la finalidad de reactivar el aparato productivo y la economía nacional, derogando el Decreto Legislativo 212 y sus normas reglamentarias y complementarias.

Como puede apreciarse, de la evolución normativa del leasing en el Perú, dicha figura nace como un mecanismo contractual para otorgar financiamiento a las empresas para adquirir bienes e insertarlos en su actividad productiva, y para que de esta forma se promueva la economía y el crecimiento económico del país.

1.2.3. La operación de leasing y el contrato de leasing

El concepto de operación es más amplio que el contrato, ya que la primera consiste en una serie concatenada de actos jurídicos dentro de los cuales se encuentra el contrato propiamente dicho⁷³.

⁷³ Garcia Sole, F., Problemática actual del leasing inmobiliario, en *Jornadas sobre productos financieros actuales*, Madrid: Universidad Complutense, 1994, p. 40; para el profesor Uría, la operación de leasing es tripartita, ya que participan tres sujetos: el empresario, usuario o arrendatario que precisa determinados bienes para su actividad (generalmente de equipo, plantas o instalaciones industriales), el fabricante o vendedor de los bienes en cuestión, y la sociedad de arrendamiento financiero o arrendadora (una entidad o establecimiento financiero de crédito) que intermedia en la operación prestando la financiación necesaria al empresario. Cfr. Uría, R., *Lecciones de derecho mercantil*, Madrid: Civitas, 2011, p. 216; De la Cuesta Rute, J.

Los actos que constituyen la operación de leasing financiero podrían resumirse en los siguientes⁷⁴:

- a) El arrendatario solicita al arrendador que adquiera un bien determinado a un proveedor designado por el arrendatario.
- b) En caso de que el arrendador acepte la propuesta, se formaliza el contrato de adquisición en un contrato de compraventa (con el proveedor) en los términos fijados por el arrendatario.
- c) Seguidamente o con simultaneidad a la celebración del contrato de compraventa, se celebra el contrato de arrendamiento financiero propiamente dicho entre el arrendador y arrendatario, con una opción de compraventa a favor de este último.
- d) Finalizado el contrato de arrendamiento financiero, y de haber ejercitado el arrendatario la opción de compra, se formaliza un contrato de compraventa entre el arrendador y arrendatario; de lo contrario se devuelve el bien al arrendador.

La operación de leasing financiero es trilateral ya que se conforma por tres sujetos: el arrendador financiero, que financia la adquisición del bien; y el arrendatario, que va a utilizar el bien; y el proveedor, el que suministra el bien objeto de leasing⁷⁵. Es así que la operación de leasing estaría conformada por dos relaciones contractuales una de compraventa entre el arrendador financiero y el proveedor, y la de leasing propiamente dicha entre el arrendador

M., El contrato de Leasing o arrendamiento financiero: 40 años después, en E-Prints Complutense, 2010, p. 10

⁷⁴ García Sole, F., op cit. p. 40; Para Martín Oviedo el proceso de leasing se puede distinguir en cinco etapas que a su vez se agrupan en tres tipos de operaciones: a) operación preparatoria: en la que el usuario efectúa la propuesta a la sociedad de leasing, b) operación complementaria: en la que la sociedad de leasing adquiere el bien del proveedor, c) operaciones esenciales: acuerdo entre el usuario y la sociedad de leasing, arriendo del bien, y la triple opción del usuario. Cfr. Oviedo, J. M., *El "leasing" ante el derecho español*, Madrid: Editorial de derecho financiero, 1972. pp. 26-28.

⁷⁵ Sánchez Calero, F., Líneas esenciales para una regulación del contrato de arrendamiento financiero, en *Jornadas sobre productos financieros actuales*, Madrid: Universidad Complutense, 1994, p. 20.

y el arrendatario⁷⁶. Ambos contratos bilaterales, tienen una evidente conexión subjetiva: el arrendador financiero, es por ello que se dice que en la operación de leasing existen dos contratos conexos⁷⁷, en el que la compraventa vendría a ser un contrato instrumental, en la medida que sirve para la verdadera finalidad, que es la de la financiación del bien querido por el arrendatario⁷⁸.

El artículo 1 de la LAF define al contrato de leasing en los siguientes términos:

“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”.

Para la doctrina, el contrato de leasing es aquel por el que una parte (arrendador financiero) cede a otra (usuario) el uso de un bien a cambio del abono de cuotas periódicas, siendo este bien previamente adquirido a un tercero (proveedor) por expresa indicación y de acuerdo con las instrucciones recibidas del futuro usuario⁷⁹.

De lo previamente señalado se pueden extraer las siguientes notas características del contrato de leasing:

⁷⁶ Es así que se dice que la operación de leasing está conformada por dos contratos (compraventa y arrendamiento financiero) en la que el arrendador financiero viene a ser el nexo subjetivo entre ambos contratos. Gonzales Castilla, F., *Leasing Financiero Mobiliario*, Madrid: Civitas, 2002, p. 57.

⁷⁷ Gonzales Castilla, F., *Leasing Financiero Mobiliario*, Madrid: Civitas, 2002, p. 65

⁷⁸ *Ibíd*em, p. 66

⁷⁹ Sánchez Calero, F., Líneas esenciales para una regulación del contrato de arrendamiento financiero, en *Jornadas sobre productos financieros actuales*, Madrid: Universidad Complutense, 1994, p. 20; Uría, R., *Lecciones de derecho mercantil*, Madrid: Civitas, 2011, p. 216-217; Para Broseta Pont el contrato de leasing reviste naturaleza bilateral, y se pacta entre la sociedad de leasing y el usuario, en virtud del mismo la sociedad de leasing adquiere el bien de un tercero (proveedor o fabricante) siguiendo las instrucciones del financiado, para cedérselo a éste una vez adquirido. Cfr. Broseta Pont, M., *Manual de Derecho mercantil*, Madrid: Tecnos, 2008, p. 279.

- Es bilateral ya que intervienen dos partes (arrendador y arrendatario)⁸⁰.
- Adquisición *ad causam* del bien⁸¹, es decir, siguiendo las indicaciones del arrendatario, que especifica el bien como el proveedor del mismo.
- Puede recaer sobre bienes muebles o inmuebles.
- La contraprestación consiste en cuotas periódicas, que serán calculadas en base a la amortización de la totalidad o la mayor parte del costo del bien⁸². Al respecto decir que dicha contraprestación no es equiparable al de una renta como sucedería en un típico contrato de arrendamiento ya que no se calcula en base a un derecho de uso, sino más bien en el costo que implica la compra del bien que se dispone y otros gastos operativos propios del leasing.
- El contrato incluye una opción de compra a favor del arrendatario.

1.2.4. Naturaleza del contrato de leasing

El contrato de leasing dista de ser un simple contrato de arrendamiento⁸³ no solo respecto a su contenido obligacional, sino porque su función social trasciende la simple cesión en uso de un bien. Así pues, mientras que un típico contrato de arrendamiento el

⁸⁰ Sanchez Calero, F., óp. cit., p. 20-21.

⁸¹ García Sole, F., Problemática actual del leasing inmobiliario, en *Jornadas sobre productos financieros actuales*, Madrid: Universidad Complutense, 1994, p. 37.

⁸² Sanchez Calero, F. & Sanches-Calero Guilarte, J., *Instituciones de Derecho Mercantil*, Madrid: Thomson-Aranzadi, 2010, p. 290.

⁸³ Uría, R., *Lecciones de derecho mercantil*, Madrid: Civitas, 2011, p. 217; Broseta Pont, M., *Manual de Derecho mercantil*, Madrid: Tecnos, 2008, p. 279; Sanchez Calero, F. & Sanchez-Calero Guilarte, J., *Instituciones de Derecho Mercantil*, Madrid: Thomson-Aranzadi, 2010, p. 291; En este punto Díez Picazo precisa que en el contrato de arrendamiento financiero el cedente del uso del bien carece de interés en la cosa y la causa del contrato más que ceder el uso es financiar la operación de adquisición por el usuario. Cfr. Díez Picazo, L., *Fundamentos del Derecho civil patrimonial IV*, Madrid: Civitas, 2010, p. 341; Para Cristina Fernández el leasing no es un arrendamiento ya que la función económica o causa del arrendamiento difiere del leasing. Cfr. Fernandez Fernandez, M.^a C., El leasing frente al pacto comisorio: su vulneración por la modificación que la Ley 1/2000 ha introducido en la Ley de ventas de bienes muebles a plazos, en *revista de derecho mercantil*, N° 239, 2001, p. 208.

arrendador asume en principio obligaciones como el de conservar en buen estado el bien para el fin del arrendamiento, así como obligaciones de mantenimiento y reparaciones necesarias sobre el bien arrendado, en el arrendamiento financiero el arrendador en principio no tiene ninguna de estas obligaciones, sino que normalmente están a cargo del arrendatario. Asimismo, el contrato de arrendamiento financiero se caracteriza por ser irrevocable, mientras que el arrendamiento ordinario no lo es necesariamente. Por último, decir que el contrato de arrendamiento financiero se inserta en una operación más compleja que es la de leasing, a la que se aplican ciertos beneficios tributarios, y que además, no cualquier sujeto puede operar con dichos contratos sino únicamente los que cuentan con la autorización requerida.

Tampoco puede equipararse a un contrato de compraventa a plazos⁸⁴ ya que no se da una transferencia de propiedad del bien, sino del derecho de posesión sobre el mismo, siendo la transferencia de propiedad algo eventual siempre y cuando el arrendatario ejercite la opción de compra a su favor.

Para definir la verdadera naturaleza de este contrato, no solo se debe tener en cuenta el elemento estructural del contrato, sino que se debe precisar cuál es su verdadera finalidad o función social⁸⁵.

El contrato de leasing se origina de una necesidad concreta, la cual es adquirir un bien productivo. La persona que busca adquirir este tipo de bienes de equipo o de capital se contacta con una

⁸⁴ Uría, R., *Lecciones de derecho mercantil*, Madrid: Civitas, 2011, p. 217; en el mismo sentido se manifiesta Broseta Pont Cfr. Broseta Pont, M., *Manual de Derecho mercantil*, Madrid: Tecnos, 2008, p. 279; Díez Picazo refiere que el arrendamiento financiero se distingue de la venta a plazos en la medida que la reserva de dominio no la ejerce el vendedor del bien, sino el financiador, y además porque los contratos de arrendamiento financiero, en la medida que son contratos de financiamiento, tienen como destinatario no consumidores, sino empresarios industriales o mercantiles. Cfr. Díez Picazo, L., *Fundamentos del Derecho civil patrimonial IV*, Madrid: Civitas, 2010, p. 341.

⁸⁵ Para Díez Picazo, lo que define y lo que delimita los tipos contractuales o los tipos negociales es la función que realizan, la finalidad que desempeñan dentro de la vida social. Cfr. Díez Picazo, L., El concepto de causa en el negocio jurídico, en *Ensayos Jurídicos*, Madrid: Civitas, 2011, p. 1815.

sociedad especializada en estos contratos (que pueden ser bancos, financieras o cualquiera otra sociedad que cuente con autorización por parte de la SBS) y le solicita que adquiera el bien determinado, y de un proveedor atendiendo a las especificaciones que el usuario le señale⁸⁶. En este sentido el leasing se configura como un contrato de naturaleza financiera⁸⁷, en la medida a través de este tipo de contrato se financia el uso y posible adquisición del bien⁸⁸.

Habiendo definido que se trata de un contrato de naturaleza financiera, existe la hipótesis que sostiene que el contrato de leasing es una especie de contrato de préstamo crediticio⁸⁹ ya que tanto en el leasing como en el préstamo de dinero una de las partes (prestamista, arrendador financiero) pone a disposición de la otra (prestataria, arrendatario) un valor patrimonial abstracto (crédito) para que la otra parte disfrute de él, bien comprando lo que se desea directamente, o adquiriendo un bien determinado por intermedio del arrendador financiero, y para que sea restituida al final la cantidad prestada mediante el pago de cuotas periódicas⁹⁰. Asimismo, las cuotas periódicas que le corresponde pagar al arrendatario se calculan en base a la amortización del costo de adquisición del bien más intereses y gastos operativos⁹¹. Es por ello que el contrato es irrevocable⁹² precisamente porque es de interés del arrendador financiero recuperar el capital invertido. Es así que, al finalizar el contrato solo queda un valor residual del bien, que no tendrá mayor relevancia para el arrendador ya que el capital invertido ya se recuperó.

⁸⁶ En ese sentido se entiende lo que señala Gonzales Castilla que la característica común en el leasing es que el usuario es quien toma la iniciativa de la inversión, ya que es el cliente quien luego de escoger el bien para satisfacer su necesidad y a su proveedor, acude a una entidad financiera para celebrar el contrato de leasing. Cfr. Gonzales Castilla, F., *Leasing Financiero Mobiliario*, Madrid: Civitas, 2002, p. 32.

⁸⁷ Broseta Pont en Broseta Pont, M., *Manual de Derecho mercantil*, Madrid: Tecnos, 2008, p.280; Gonzales Castilla, F., óp. cit., p. 166; Uría, R., *Lecciones de derecho mercantil*, Madrid: Civitas, 2011, pp. 217-218.

⁸⁸ Gonzales Castilla, F., óp. cit., p. 170.

⁸⁹ Fernandez Fernandez, M.^a C., El leasing frente al pacto comisario: su vulneración por la modificación que la Ley 1/2000 ha introducido en la Ley de ventas de bienes muebles a plazos, en *revista de derecho mercantil*, N° 239, 2001, p. 209.

⁹⁰ *Ibidem*. p. 211.

⁹¹ Gonzales Castilla, F., óp. cit., p. 105-106, 171.

⁹² Oviedo, J. M., *El "leasing" ante el derecho español*, Madrid: Editorial de derecho financiero, 1972. p. 26.

Para el profesor Garrigues, hay contratos cuyo objeto inmediato no es el crédito, pero cuya finalidad remota si lo es, obteniéndose el crédito en este caso mediante la celebración de otros negocios. Por otro lado, hay otros contratos en los que el crédito es el fin próximo que las partes persiguen (negocios de crédito en sentido estricto)⁹³.

En ese sentido, el contrato de leasing es un contrato con causa crediticia (sin llegar a ser un Préstamo propiamente dicho), ya que si bien su objeto inmediato no es el crédito (si no el bien financiado) su finalidad remota si lo es. En ese sentido se puede concluir diciendo que el leasing se configura como un contrato “*sui generis*” de causa crediticia y financiera⁹⁴.

⁹³ Garrigues, J., *Contratos bancarios*, Madrid: Imprenta Aguirre, 1975, p. 37

⁹⁴ Para el profesor Uría, la función del contrato no es tanto ceder el uso del bien, sino más bien el de financiar la posibilidad de explotarlo o disfrutarlo. Cfr. Uría, R., *Lecciones de derecho mercantil*, Madrid: Civitas, 2011, p. 217. Richard Marshall señala que mientras que en un arrendamiento lo que se provee es el bien y se espera recuperarlo al término del contrato, en el arrendamiento financiero lo que provee el arrendador financiero es el uso del dinero: “A finance lessor supplies the use of money instead of a product”. Richard Marshall Abrams, *The Diminishing Difference between Selling and Leasing Tangible Personal Property*, 24 *Vill. L. Rev.* 706 (1979) p. 707. Available at: <http://digitalcommons.law.villanova.edu/vlr/vol24/iss4/3> ; Para Gonzales Castilla, lo que la sociedad de leasing concede es un crédito, por lo tanto, la propiedad del bien tiene una función de garantía. Gonzales Castilla, F., *Leasing Financiero Mobiliario*, Madrid: Civitas, 2002, p. 175; Gonzales Castilla, F., *Leasing Financiero Mobiliario*, Madrid: Civitas, 2002, p. 171; Para Cuesta Rute, el contrato de leasing y el de préstamo se asemejan ya que tienen la misma causa, sin embargo, no se pueden considerar como equivalentes. De la Cuesta Rute, J. M., *El contrato de Leasing o arrendamiento financiero: 40 años después*, en *E-Prints Complutense*, 2010, p. 13; Reverte Navarro, A., *El contrato de leasing*, publicaciones de la Universidad de Murcia Vol. XXV, 1968, p. 66, 68, 79, 81; Cohnen, S., *El contrato de leasing. Aspectos de su calificación jurídica*, en *revista jurídica de la Universidad Autónoma de Madrid*, N°3, 2000, p. 121; Garcia Pita y Lastres, J. L., *Arrendamientos de Buques y Derecho Marítimo (con especial referencia al derecho de formularios)*, Valencia: Tirant lo Blanch, 2006, p. 163; para Malumian, Diplotti & Gutierrez el contrato de leasing tiene por objeto financiar el acceso a un bien y no la mera transferencia de la tenencia, por lo que los cánones constituyen para el dador derechos crediticios provenientes de una operación de financiación distintos a la renta percibida de un contrato de locación. Cfr. Malumián, N., Diplotti, A. & Gutierrez, P. (2000), *Leasing. Analisis Legal, Fiscal y Contable*, Buenos Aires, Argentina: La Ley, p. 42.

En el Perú el leasing financiero aún sigue concibiéndose erróneamente como un contrato de naturaleza arrendaticia ya sea por los términos que se manejan en la LAF, como por serle aplicable supletoriamente el régimen común del arrendamiento. Sin embargo, como ya hemos precisado, el leasing trasciende a lo que se entiende por arrendamiento por lo que requiere de un régimen jurídico especial propio y autónomo, a fin de que no se confunda con otro tipo de contratos típicos.

1.2.5. La adquisición de la propiedad en el leasing

Dado que el presente trabajo trata sobre la responsabilidad del propietario, conviene aclarar en qué forma el arrendador financiero es propietario del bien objeto de leasing.

En el contrato de leasing, normalmente no existe *traditio* física de la posesión entre el arrendador financiero y el arrendatario, sino que la entrega del bien la realiza directamente el proveedor al arrendatario. Surge la interrogante sobre la forma en la que el arrendador llega a ser propietario si no adquiere físicamente la posesión del bien.

La transferencia de propiedad entre proveedor y arrendador, y entre arrendador y arrendatario en caso se ejecute la opción de compra, es ficta, es decir, simulada. Incluso se dice que la propiedad solo se puede concebir como una propiedad fiduciaria o en garantía de una deuda por el capital invertido en la adquisición del bien⁹⁵.

Por otro lado, resulta particular que siendo el arrendador el propietario del bien, no garantice la entrega del bien, ni responda de los vicios que pudiera tener, estableciéndose legalmente que el arrendatario ejercite las acciones pertinentes directamente contra el proveedor. Así pues, se afirma que mediante el leasing se pretende conectar el contrato de compraventa del bien objeto de leasing, y el contrato de cesión de uso a título oneroso, poniendo en relación al

⁹⁵ De la Cuesta Rute, J. M., El contrato de Leasing o arrendamiento financiero: 40 años después, en E-Prints Complutense, 2010, p. 13

proveedor, con el arrendatario, justificando los efectos que se producen entre ambos sin que exista negocio que los vincule⁹⁶. En ese sentido se puede comprender que el arrendador financiero no responde más que por los riesgos netamente financieros, y no de otro tipo.

Teniendo en cuenta lo previamente señalado se deduce que el arrendador financiero no pasa de ser un mero propietario formal, quien se desentiende de cualquier otro tipo de responsabilidad ya sea contractual o extracontractual por expresa disposición legal⁹⁷, y que además adquiere la propiedad a través de una *traditio* ficta y no física como el arrendatario.

1.2.6. El leasing vehicular

El leasing financiero vehicular, es un tipo de leasing mobiliario, en el que participan dos sujetos: una empresa que financia la adquisición de un vehículo (arrendador financiero), y una empresa que adquiere el vehículo en uso (arrendatario); asimismo, de conformidad con el art. 5 de la LAF, el arrendador tiene que adquirir un vehículo según las especificaciones que señale el arrendatario. Dichas especificaciones se refieren no solo respecto del vehículo sino también del proveedor o fabricante del mismo.

Posteriormente, el vehículo se transfiere en uso al tomador para que lo inserte en su actividad comercial, a cambio del pago de cuotas periódicas que serán calculadas en base al capital invertido en la adquisición del bien, interés y gastos operativos⁹⁸.

⁹⁶ Sanchez Calero, F. & Sanches-Calero Guilarte, J., *Instituciones de Derecho Mercantil*, Madrid: Thomson-Aranzadi, 2010, p. 185

⁹⁷ Así pues, por expresa disposición legal se entiende que el legislador ha dispuesto a través del art. 5 (*in fine*) que el arrendador no responde por los vicios y daños de los bienes correspondiendo a la arrendataria el ejercicio de las acciones contra el proveedor, y de igual modo en su art. 6 (*in fine*) que la arrendataria es responsable del daño que pueda causar el bien, desde que lo recibe de la locadora.

⁹⁸ Sanchez Calero, F. & Sanches-Calero Guilarte, J., *Instituciones de Derecho Mercantil*, Madrid: Thomson-Aranzadi, 2010, p. 290.

Asimismo, durante la vigencia del contrato este es irrevocable, y la propiedad del vehículo la mantiene el arrendador financiero a modo de garantía⁹⁹.

Al vencimiento del contrato el tomador tiene dos opciones:

- a) Puede adquirir el vehículo ejecutando la opción de compra que tiene a su favor pagando el valor residual previamente pactado en el contrato; o
- b) Devolver el vehículo.

1.3. La responsabilidad extracontractual en los accidentes de tránsito

1.3.1. Definición jurídica de accidente de tránsito

La Ley General de Tránsito y Transporte Terrestre, ley 27181 (en adelante LGTTT), no define exactamente lo que es un accidente de tránsito. Sin embargo, el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito lo define de la siguiente manera:

“Accidente: Evento que cause daño a personas o cosas, que se produce como consecuencia directa de la circulación de vehículos”.

Asimismo, el Reglamento Nacional de Responsabilidad civil y seguros obligatorios por accidentes de tránsito aprobado por Decreto Supremo N° 024-2002-MTC define accidente de tránsito en los siguientes términos:

“Accidente de Tránsito. - Evento súbito, imprevisto y (incluyendo incendio y acto terrorista) en el que participa un vehículo automotor en marcha o en reposo en la vía de uso público, causando daño a personas, sean ocupantes o terceros no ocupantes de vehículo automotor, que pueda ser determinado de una manera cierta”.

⁹⁹ Fernandez Fernandez, M.^a C., El leasing frente al pacto comisorio: su vulneración por la modificación que la Ley 1/2000 ha introducido en la Ley de ventas de bienes muebles a plazos, en revista de derecho mercantil N° 239, 2001, p. 207; Gonzales Castilla, F., *Leasing Financiero Mobiliario*, Madrid: Civitas, 2002, p. 171, 175.

Según el Diccionario de la Real Academia Española, el accidente viene a ser un suceso eventual o acción de que resulta daño involuntario para las personas o a las cosas.

Tradicionalmente los accidentes han sido considerados generalmente como un mero caso fortuito¹⁰⁰ o, como se dice en el sistema anglosajón, *Act of God*¹⁰¹ o acto de Dios, por lo que debían ser soportados por la propia víctima. En la actualidad, los accidentes han pasado a ser hechos que, independientemente de la voluntad del que los causa, vienen a ser considerados relevantes para las reglas de responsabilidad civil, en la medida que pueden servir como presupuesto para atribuir una obligación indemnizatoria.

Es por ello que actualmente los accidentes de tránsito vienen a ser en efecto un daño que puede suponer un perjuicio a la víctima, ya sea patrimonial o extramatrimonial.

Por otro lado, se tiene que precisar que el accidente de tránsito asimismo es un riesgo típico de la actividad de transporte o conducción de un vehículo automotor, por lo que cabe en principio la aplicación del régimen de responsabilidad por riesgo dispuesto en el art. 1970 del CC a quien realiza dicha actividad.

1.3.2. El vehículo como bien riesgoso y la conducción como actividad riesgosa

El vehículo además de ser un bien de naturaleza mueble, es una cosa *sui generis*¹⁰², en tanto que para ser considerado como tal debe adecuarse a lo que disponen las normas administrativas que rigen la materia de circulación y transporte. Asimismo, se caracteriza por tener dirección independiente mediante propulsión

¹⁰⁰ Trazegnies Granda, F., La Responsabilidad Extracontractual en la Historia del Derecho Peruano, *Themis N° 50 Revista de Derecho*, p. 473.

¹⁰¹ Díez Picazo refiere que se habla de Acto de Dios, cuando se sufre un daño que no resulta inmediatamente imputable, y no queda más que resignarse y soportar uno mismo la carga económica del daño. Cfr. Díez Picazo, L., *Ensayos Jurídicos*, Madrid: Civitas, 2011, p. 2844.

¹⁰² Gómez Matos, M., *El registro de Bienes Muebles*, Navarra: Aranzadi, 2005, p. 342

autónoma, a través de la energía liberada por la explosión de un combustible líquido o gaseoso, y ser apto para la circulación terrestre¹⁰³.

Existe la idea de que el vehículo es una cosa en sí misma peligrosa. Esta idea ha llevado a pensar que existe una responsabilidad por el hecho de las cosas riesgosas regulado en el art. 1970 del CC. Sin embargo, esta interpretación es equivocada ya que las cosas no son jamás en sí mismas riesgosas ni peligrosas¹⁰⁴. Lo que se juzga siempre son actos humanos, y no hechos de cosas¹⁰⁵. En ese sentido, la responsabilidad objetiva por riesgo se deriva de actividades, y no de cosas riesgosas¹⁰⁶.

En el mismo sentido lo ha manifestado nuestro Tribunal Constitucional cuando precisa que “*la noción de riesgo creado alude a la idea de que todos los bienes que se **utilizan** en la vida moderna para la satisfacción de las necesidades suponen un riesgo común u ordinario; empero también hay **actividades** que suponen un riesgo adicional, como es el caso de los vehículos automotores (...)*”¹⁰⁷. Con ello se puede verificar que el riesgo no deriva del bien, sino de su uso, por lo tanto, la fuente del riesgo es la actividad que se ejerce con el uso del bien.

Asimismo, el TUO del reglamento nacional de tránsito precisa en su art. 271 que “*la persona que conduzca un vehículo en forma de hacer peligrar la seguridad de los demás, infringiendo*

¹⁰³ Ibídem, p. 342

¹⁰⁴ Así se señala que hasta la cosa más inocua puede convertirse en peligrosa atendiendo a las circunstancias específicas. Cfr. Fernández Cruz, G. & Leysser, L., La reedificación conceptual de la responsabilidad extracontractual objetiva, en *la Revista de la Facultad de Derecho de la Pontificia Universidad Católica del Perú*, N° 58, Lima, 2006, pp. 35, 37.

¹⁰⁵ En ese sentido se señala que “*para el ordenamiento jurídico es irrelevante para efectos de responsabilidad, la pura y simple derivación del daño de la cosa. Lo que realmente cuenta es la participación humana en el desarrollo del proceso dañoso derivado de la cosa*”. De Cupis, A., *El daño*, trad. Martínez Sarrión A., Barcelona: Bosch, 1975, p. 129-132

¹⁰⁶ Trimarchi, P., *Rischio e responsabilità oggettiva*, Giuffrè, 1961, pp. 215-216 cp. Fernández Cruz, G. & Leysser, L., La reedificación conceptual de la responsabilidad extracontractual objetiva, en *la Revista de la Facultad de Derecho de la Pontificia Universidad Católica del Perú*, N° 58, Lima, 2006, p. 36

¹⁰⁷ Pleno Jurisdiccional 0001-2005-PI/TC (la negrita es propia).

las reglas de tránsito, será responsable de los perjuicios que de ello provengan". Es por ello que se entiende que la actividad generadora de riesgo es la conducción, y quien resultaría responsable sería el que desarrolla dicha actividad y obtiene un beneficio de la misma.

Un caso parecido es el previsto en la ley general de residuos sólidos en su art. 22 se define primero que "*son residuos sólidos peligrosos aquellos que por sus características o manejo al que son o van a ser sometidos representan un riesgo significativo para la salud o medio ambiente*", y posteriormente en su art. 23.1. se dispone que el que causa un daño durante el **manejo** de residuos sólidos peligrosos está obligado a repararlo, de conformidad con el art. 1970 del CC. Así pues, en estos casos la responsabilidad por riesgo no se fundamenta en una cosa riesgosa o peligrosa, sino en el uso o actividad que se realiza con el mismo, es decir, que el riesgo o peligro se deriva de un uso o actividad, y por ello la responsabilidad recae en quien la desarrolla.

1.3.3. El propietario del vehículo automotor

El vehículo automotor es una cosa mueble por naturaleza¹⁰⁸, es por ello que la transferencia del derecho de propiedad del mismo está sometida al régimen general del Código Civil, contenido en el artículo 947 que dispone que "*La transferencia de propiedad de una cosa mueble determinada se efectúa con la tradición a su acreedor, salvo disposición legal diferente*".

En el caso del leasing, como se ha dicho, el arrendador financiero celebra un contrato de compraventa con el proveedor del bien objeto de leasing, sin embargo, éste contrato no transmite por sí mismo la propiedad, sino que para que esto ocurra resulta necesaria la entrega del bien al arrendador financiero.

Podemos verificar que el art. 34.1 de la LGTTT dispone que "*la transferencia de propiedad y otros actos modificatorios*

¹⁰⁸ Gómez Matos, M., *El registro de Bienes Muebles*, Navarra: Aranzadi, 2005, p. 342

referidos a los vehículos automotores se formaliza mediante su inscripción en el Registro de Propiedad Vehicular”.

A partir de lo señalado en la LGTTT cabe la duda si la inscripción en el registro de propiedad del vehículo automotor tiene carácter constitutivo, por lo que si se realiza una compraventa de un vehículo sin la correspondiente inscripción registral el enajenante seguiría siendo el titular registral y por lo tanto dueño del vehículo. Bajo esta interpretación, la simple transferencia del bien no transferiría el derecho de propiedad, sino que haría falta cumplir con la formalidad establecida en dicha ley, por lo que se consideraría propietario del vehículo a la persona que figura el registro público vehicular independientemente de que tenga o no la posesión del mismo.

Sin embargo, nuestro tribunal registral, mediante Resolución 863-2008-SUNAT-TR-L, se ha pronunciado en el sentido de que la transferencia de propiedad vehicular se efectúa con la tradición del bien, es decir, que aplica el art. 947 del CC. Por lo tanto, el registro no es constitutivo de derechos, sino meramente declarativo.

En el caso del leasing, no existe tradición entre el proveedor y arrendador, sino que normalmente el proveedor efectúa la entrega del vehículo directamente al arrendatario. Sin embargo, como se aclaró previamente el arrendador adquiere la propiedad mediante una *traditio ficta*, es decir, presunta.

1.3.4. El propietario no conductor como responsable solidario en los accidentes de tránsito y su responsabilidad civil frente a terceros

El art. 29 de la LGTTT dispone que la víctima podrá reclamar tanto al conductor del vehículo, el propietario y, de ser el caso, el prestador del servicio de transporte terrestre, y a la aseguradora también en el caso de que el vehículo este asegurado.

La jurisprudencia por su parte señala que el actor solo deberá probar el accidente, la relación de causalidad y la existencia del daño, mientras que al demandado le corresponderá acreditar la

culpa de la víctima o de un tercero por el que no debe responder o el caso fortuito para poder eximirse de responsabilidad¹⁰⁹.

El régimen de solidaridad en la materia de responsabilidad civil extracontractual está regulado en el art. 1983 del CC. el cual señala que si varios son responsables del daño responderán solidariamente.

Para la aplicación de este régimen es importante determinar si es posible o no una individualización del comportamiento del causante del daño. Si es posible individualizar los comportamientos y separarlos, nos encontraremos ante una hipótesis de concurrencia de imputaciones y la responsabilidad deberá distribuirse entre cada una de las personas a quienes sean imputables dichas causas. En estos casos habrá fragmentación de la obligación.

Por otro lado, la doctrina que se trata de una solidaridad impropia si no es posible llevar a cabo dicha individualización, es por ello, que el hecho dañoso se considera como una acción conjunta formada por la cooperación de varios comportamientos, por lo que será ella la causa única del daño producido y existirá solidaridad entre los actores de tal acción. De esta forma, en estos casos la responsabilidad solidaria se predica del grupo en el que no se puede lograr aquella individualización.

En materia de accidentes de tránsito no estamos ante una solidaridad impropia ya que cabe una individualización de los comportamientos del conductor, del propietario no conductor y del prestador de servicios de transportes.

El conductor, como persona natural, siempre será el autor directo del accidente por lo que será responsable por hecho propio. Por otro lado, el propietario no conductor, que podrá ser una persona jurídica o persona natural, solo podrá ser responsable por hecho ajeno, lo cual implica que su conducta tiene una naturaleza distinta que la del conductor. Por lo tanto, estamos ante un caso de

¹⁰⁹ Art. 1972.- En los casos del art. 1970, el autor no está obligado a la reparación cuando el daño fue consecuencia de caso fortuito o fuerza mayor, de hecho, determinante de tercero o de la imprudencia de quien padece el daño.

obligación fragmentada, que hace necesario imputar responsabilidad de cada sujeto que interviene en el curso causal, y no una imputación como grupo indeterminado.

Es así que no se puede decir que, si el conductor es responsable, también es responsable el propietario no conductor y el prestador de servicios de transporte, ya que a cada sujeto se le debe aplicar un juicio de imputación de responsabilidad.

En resoluciones de la Corte Suprema previas a la dación del Código Civil de 1984 puede advertirse que en la inmensa mayoría de los casos se trataba de un propietario que a su vez era empleador de quien conducía el vehículo¹¹⁰. En consecuencia, lo que estaba determinado la responsabilidad, era el artículo 1144 del CC. de 1936¹¹¹ que reglamentaba la responsabilidad vicaria del principal por los actos de su servidor. Asimismo, la doctrina jurisprudencial previa al Código Civil de 1984 se ha mostrado directamente contraria a la responsabilidad objetiva del propietario¹¹².

La responsabilidad del propietario se ha intentado justificar en la doctrina del riesgo, sin embargo, el propietario no necesariamente será el conductor del vehículo, sino que podrá serlo un tercero (arrendador, un empleador, o un padre de familia). Es así que la responsabilidad por riesgo se aplica a quien desarrolla la actividad especialmente riesgosa, por lo que corresponde aplicarse exclusivamente al conductor, y solo podrá aplicarse dicha responsabilidad por riesgo a una persona jurídica en la medida que sea la titular de la actividad especialmente riesgosa (como sucede en los casos del transportista que viene a ser el titular de la actividad riesgosa de transporte y que se beneficia directamente del servicio de transporte).

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

¹¹⁰ Trazegnies, F., *La responsabilidad extracontractual*, Lima: Ara, 2016, p. 484

¹¹¹ Art. 1444 del CC. de 1936: “*Todo el que tenga a otros bajo sus órdenes, responde por el daño que éste irroque*”.

¹¹² Trazegnies, F., óp. cit., p. 486

atribuya responsabilidad civil,¹¹³ sino que más bien se entiende que el conductor será el principal responsable, y el propietario solo responderá subsidiariamente¹¹⁴ en la medida que entre ambos exista una relación que justifique que sea responsable, ya sea porque es su empleador, padre con el deber de custodia, o tutor¹¹⁵.

Desde la perspectiva del análisis económico del derecho y de la difusión social del daño, se argumenta que el propietario es responsable porque en términos generales está en mejor aptitud de contratar un seguro¹¹⁶. Es así que solo hecho de ser formalmente propietario no lo hace responsable, ya que no se juzga meros hechos, sino conductas. Este punto de vista ha tenido como consecuencia que se hable de un supuesto deber de asegurabilidad.

Respecto a la asegurabilidad como criterio para imputar responsabilidad, Díez Picazo señala que por sí solo éste es insuficiente, ya que haría falta tomar en consideración si es o no usual dentro del ámbito de la actividad del presunto responsable contratar seguros, así como su accesibilidad, es decir, si resulta extraordinariamente oneroso o no contratarlos, y además la complejidad en disolver el precio de la prima en los costos de la actividad profesional y, en consecuencia, en los precios¹¹⁷. De esta forma teniendo en cuenta que el arrendatario es quien se beneficia directamente del uso del vehículo objeto de leasing es quien debe asumir los costos de aseguramiento del mismo¹¹⁸. Sin embargo, no se puede sostener una supuesta responsabilidad por aseguramiento en la medida que los únicos factores de imputación de responsabilidad civil reconocidos legalmente son los de culpa y el riesgo.

¹¹³ STS de 30 de diciembre 1992 (RJ 1992,10565) cp. Reglero Campos, F., Tratado de Responsabilidad Civil, Madrid: Aranzadi, 2002, p. 745.

¹¹⁴ Reglero Campos, F., Tratado de Responsabilidad Civil, Madrid: Aranzadi, 2002, p. 743.

¹¹⁵ A propósito de la regulación en España, en la que se distinguen los supuestos en los que el propietario será responsable por accidentes vehiculares. Reglero Campos, F., *óp. cit.*, p. 741.

¹¹⁶ Trazegnies, la responsabilidad extracontractual, Lima: Ara, 2016, p. 488.

¹¹⁷ Díez Picazo, L. & Ponce de León, L. (1999), *Derecho de daños*, Madrid: Civitas, p. 193-194.

¹¹⁸ En aplicación de lo dispuesto en el art. 23 del reglamento de la LAF.

A todo esto ¿cuál es el verdadero fundamento que justifica la responsabilidad del propietario no conductor? Consideramos que dicho fundamento se basa en un deber de mantener el vehículo en adecuadas condiciones de uso y seguridad. Si bien en la mayoría de los casos dicho deber recae el propietario del vehículo, existen supuestos en los cuales dicho deber recae no sobre su propietario formal, sino sobre quien ostenta un control permanente y eficaz sobre el vehículo¹¹⁹. Así pues la doctrina señala que uno de estos casos es el leasing, en el cual el deber del mantenimiento del vehículo no yace en el arrendador financiero (quien no tiene interés en el uso del vehículo sino en recuperar su capital invertido más el interés por dicha inversión), sino más bien en el arrendatario en la medida en que es quien lo inserta en su actividad comercial y lo administra, es por ello que se dice que es éste quien ostenta el control permanente y eficaz sobre el vehículo y no su propietario formal, y en ese sentido es el arrendatario quien asume una posición de garante respecto de los daños a terceros que se deriven del uso del vehículo.

¹¹⁹ Así lo sostiene Reglero Campos cuando señala que en ciertos casos los sujetos responsables no son los que ostentan el título de propiedad, sino quienes ejerzan un control directo y efectivo del vehículo, denominado “*detentador del vehículo*”. Entre estos casos están los de leasing, en los cuales quien ostenta el control efectivo vendría a tenerlo únicamente el arrendatario, por lo que es éste (y no su propietario formal) quien asume la responsabilidad civil por daños frente a terceros. Reglero Campos, F. (2007), *Accidentes de Circulación: responsabilidad civil y seguro*, Madrid: Aranzadi, p. 270; Comparte dicha opinión Badillo Arias. Cfr. Badillo Arias, J. A. (2015), *La conceptualización del hecho de la circulación en la responsabilidad civil automovilística y seguro*, tesis doctoral, en Universidad Carlos III (Madrid), p. 158; En igual sentido opina Lubomira Kubica. Cfr. Lubomira Kubica, M., *Riesgo y Responsabilidad objetiva*, tesis doctoral, Universitat de Girona, 2015, p. 525 (consultado el 14 de junio de 2017 en <http://hdl.handle.net/10803/328430>)

CAPÍTULO 2

ANÁLISIS DE LA JURISPRUDENCIA NACIONAL SOBRE CASOS DE RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL DEL PROPIETARIO EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO CAUSADOS POR UN VEHÍCULO EN EL MARCO DE UN CONTRATO DE LEASING

2.1. Primer caso: Cas. 3622-00-Lima (Anexo 1)

En el presente caso, MAPFRE Perú Vida Compañía de Seguros (en adelante MAPFRE) interpone recurso de casación contra la resolución de fecha 28 de abril del 2000 emitida por la Sala de Procesos Abreviados y de Conocimiento de la Corte Superior de Justicia de Lima, por la cual se declara falta de legitimidad para obrar del demandado Crédito Leasing en el proceso de responsabilidad extracontractual por accidente de tránsito causado con el vehículo de su propiedad objeto de una operación de leasing. Dicha falta de legitimidad para obrar se fundamenta en lo dispuesto en el segundo párrafo del art. 6 de la LAF.

MAPFRE fundamenta su recurso en una supuesta interpretación errónea del art. 6 de la LAF, y sostiene que debe aplicarse el art. 1970 del CC., debiendo imputarle responsabilidad civil a Crédito Leasing por ser propietaria del vehículo causante del daño; y que, habiendo cubierto la parte que le correspondería pagar a Crédito Leasing a los deudos de la

víctima, exige que Crédito Leasing le reintegre (en vía de subrogación) dicho monto.

La Corte Suprema en su considerando tercero precisa que la legitimidad pasiva del propietario del vehículo causante de un daño se justifica en dos ideas básicas:

1. La circulación de un vehículo como actividad peligrosa, y
2. el deber de soportar la responsabilidad a quien pone en circulación un vehículo, en aplicación de la responsabilidad por riesgo contenida en el art. 1970 del CC.

Por otro lado, en su considerando quinto se precisa que la norma contenida en el segundo párrafo del art. 6 de la LAF, “*está destinada a regular el contrato de leasing y las relaciones (entiéndase derechos y obligaciones) que se dan entre las partes que lo celebran y no a regular los supuestos de responsabilidad extracontractual ni a limitar o determinar quién resulta responsable o quién debe resarcir un evento dañoso frente a terceros ajenos a tal acto, lo que se encuentra fuera de su marco y no constituye su finalidad*”.

Finalmente, en su considerando sexto se hace referencia (como una justificación adicional a lo expuesto anteriormente) a cierta tendencia moderna de favorecer las indemnizaciones a las víctimas, garantizando la misma con la existencia de más responsables la que “(...) *deberá estar justificada*”¹²⁰.

2.1.1. La excepción de falta de legitimidad para obrar pasiva del arrendador financiero

En la doctrina se distinguen dos tipos de legitimidad: la “*ad procesum*” o procesal, y la “*ad causam*” o para obrar¹²¹. La primera se refiere a la capacidad para ser parte procesal, necesaria para realizar actos procesales válidos y con eficacia jurídica; mientras

¹²⁰ La negrita es propia.

¹²¹ Gimeno Sendra, V., ¿Puede un juez inadmitir de oficio una demanda por falta de legitimación de las partes?, en revista *Derecho & Sociedad*, N° 38, 2012, p. 117; Viale Salazar, F., Legitimidad para obrar, en *Revista de la Facultad de Derecho de la PUCP*, N° 48, 1994, p. 42 y 43.

que la segunda está referida a la relación jurídico material entre la pretensión y una de las partes procesales, es decir la cualidad para ser titular del derecho subjetivo u obligación jurídico material respecto de la pretensión que se discute en el proceso. Así pues, se dice que la cuestión de la legitimidad para obrar no constituye propiamente un presupuesto procesal, sino que más bien viene a ser un elemento subjetivo que fundamenta la pretensión¹²².

Asimismo, si bien existen excepciones que se refieren a cuestiones meramente formales (p.e. excepción de oscuridad o ambigüedad en el modo de proponer la demanda¹²³), existen otras excepciones como la de falta de legitimidad *ad causam* o para obrar en la que es necesario un análisis sobre la cualidad material de una de las partes procesales respecto de la pretensión. Así pues, la cuestión en el presente caso es si el demandando Crédito Leasing tiene la cualidad material para asumir la obligación de indemnizar el daño producido, lo cual no es otra cosa que una cuestión más sustancial que meramente formal; sin embargo, se considera que no se ha realizado un debido análisis sobre dicha cuestión.

En primer lugar, si bien se hace referencia a la conducción como una actividad especialmente riesgosa, no se aclara si Crédito Leasing es la que desarrolla en efecto dicha actividad o de qué forma “*pone en circulación el vehículo*” según la terminología utilizada.

Por otro lado, no se analiza qué tipo de sujeto es Crédito Leasing, ni que actividad realiza. No se toma en consideración la operación de leasing que la precede y si puede ser relevante para identificar quién es el que tiene la posición de garante¹²⁴ respecto a

¹²² Gimeno Sendra, V., op. cit., p. 118

¹²³ Inc. 4 del art. 446 del Código Procesal Civil Peruano.

¹²⁴ La posición de garante es un concepto estrictamente normativo desarrollado por Jacobs en su teoría de la imputación objetiva. Este concepto se basa en delimitar ámbitos de competencia (competencia por organización y la competencia institucional), por lo que un sujeto tiene posición de garante en la medida que es competente por ostentar determinados deberes de cuidado respecto a determinados riesgos. Cfr. Pinedo Sandoval, C. (2013), *Imputación Objetiva. Introducción a sus conceptos elementales*, Lima: Palestra, p. 72; Para Díez Picazo, la situación de garante también viene determinada por deberes de control de una fuente de peligro especialmente en aquellos casos en que ésta ha sido creada por una propia acción u

los daños que se puedan derivar de la utilización del bien objeto de leasing.

El único dato objetivo que se utiliza para establecer dicha legitimidad es el hecho de ser propietario del vehículo. Sin embargo, ¿es justificable que se atribuya la calidad de legitimado pasivo en base al mero hecho de la propiedad formal, sin tener en cuenta quien tiene el control efectivo del vehículo? Así pues, para la doctrina y jurisprudencia comparada, existen ciertos casos, como los de leasing, en los cuales quien tiene legitimidad para obrar pasiva no es tanto su propietario formal sino el que ejerce un control directo y efectivo sobre el vehículo¹²⁵.

Se sabe que quien tiene el control del vehículo es el conductor, en la medida que se mueve bajo sus órdenes, y es por ello que es éste quien asume en principio la responsabilidad por la

omisión. Cfr. Diez Picazo, L. & Ponce de León, L. (1999), *Derecho de daños*, Madrid: Civitas, p. 289; Para Caballero Gea, es el conductor quien tiene el deber objetivo de cuidado, el cual se evidencia en el cumplimiento de dos principios básicos: el de conducción controlada o dirigida y el de seguridad. Cfr. Caballero Gea, J. A. (2007), *Las Responsabilidades Penal, Civil y de las Administraciones Públicas dimanantes del accidente de circulación*, Madrid: Dykinson, p.37

¹²⁵ Respecto a este punto, para Reglero Campos resulta relevante considerar que en ciertos casos los sujetos responsables no son los que ostentan el título de propiedad, sino quienes ejerzan un control directo y efectivo del vehículo, denominado “*detentador del vehículo*”. Entre estos casos están los de leasing, en los cuales quien ostenta el control efectivo vendría a tenerlo únicamente el arrendatario, por lo es éste (y no su propietario formal) quien asume la responsabilidad civil por daños frente a terceros. Reglero Campos, F. (2007), *Accidentes de Circulación: responsabilidad civil y seguro*, Madrid: Aranzadi, p. 270; Para Santos Briz, unos de los principios en materia de responsabilidad por accidentes de tránsito es que la responsabilidad afecta al tenedor o poseedor del vehículo, lo cual no necesariamente coincidirá con su propietario formal, por lo que dicha idea requiere desarrollarse con variantes. Santos Briz, J. (1996), *Responsabilidad civil en los accidentes de Circulación*, Madrid: La Ley, p. 42; En igual sentido opina Lubomira Kubica. Cfr. Lubomira Kubica, M., *Riesgo y Responsabilidad objetiva*, tesis doctoral, Universitat de Girona, 2015, p. 525 (consultado el 14 de junio de 2017 en <http://hdl.handle.net/10803/328430>); comparte también esta tesis Badillo Arias. Cfr. Badillo Arias, J. A. (2015), *La conceptualización del hecho de la circulación en la responsabilidad civil automovilística y seguro*, tesis doctoral, en Universidad Carlos III (Madrid), p. 158, https://e-archivo.uc3m.es/bitstream/handle/10016/21597/Jose_Bardillo_tesis.pdf?sequence=1&isAllowed=y (consultada el 31 de mayo del 2017).

actividad de conducción que realiza¹²⁶. Sin embargo, no se puede decir que un propietario no conductor siempre tiene un control sobre el vehículo.

En otros ordenamientos¹²⁷ no se identifica al sujeto responsable necesariamente con el hecho de ser propietario, sino con el que tiene la guarda o el control idóneo sobre el vehículo. En Francia, se hace referencia al “guardián¹²⁸” que viene a ser el que tiene la “guarda” sobre una cosa, y por ello tiene un deber de cuidado respecto de aquella. El propietario en principio tiene la guarda de la cosa si es que la utiliza; *contrario sensu*, si éste ha entregado la cosa y ha conferido a otro el uso de la misma en base a un justo título, ya no tiene la guarda. Es por ello que quien usa la cosa en base a un justo título es quien tiene la guarda: guarda material porque es quien tiene de hecho la posesión y la disposición de la cosa, y por consiguiente la obligación de vigilarla, y guarda jurídica porque se ejerce en base a un justo título¹²⁹. De esta forma quien tiene la tenencia del vehículo es su guardián, y por ello tiene un deber de cuidado sobre el mismo¹³⁰, y no necesariamente su propietario formal.

En Alemania, la ley en materia de accidentes vehiculares, así como la jurisprudencia nacional¹³¹, establece que el legitimado

¹²⁶ Alpa, G. (2006), *Nuevo Tratado de Responsabilidad Civil*, traducido por Leysser Luggi, L. H., Lima: Jurista editores, p. 891

¹²⁷ Reglero Campos, F. (2007), op. cit., p. 270

¹²⁸ Díez Picazo, L. & Ponce de León, L. (1999), *Derecho de daños*, Madrid: Civitas, p. 109

¹²⁹ Kiefer Marchand, X. (1945), *De la responsabilidad proveniente de un hecho de las cosas inanimadas según el derecho francés*, en *Revista de la Facultad de Derecho de la PUCP*, N° 2, p. 32 y 33

¹³⁰ La responsabilidad por el hecho de las cosas se introdujo en el primer párrafo del art. 1384 del Código Civil Francés de 1804 que señala “*Se es responsable no solo de los daños que son causados por culpa, sino también de aquellos causados por la culpa de las personas de las que se debe responder, o de las cosas que están bajo su guarda*” (*On est responsable non- seulement du dommage que l’on cause par son propre fait, mais encoré de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre, ou des choses que l’on a sous sa garde*).

¹³¹ En un caso de leasing vehicular la jurisprudencia de Alemania fallo a favor del arrendador financiero por considerar que el titular o *Halter* del vehículo era su arrendatario por ser este último quien tenía el control sobre el mismo (BGH v.

pasivamente en materia de responsabilidad por accidentes de tránsito es el *Halter* o tenedor del vehículo que es quien lo usa y posee un cierto poder de disposición para el uso que este presupone¹³². Así pues, se considera que, si bien el *halter* de un vehículo en la mayoría de los casos se tratara del propietario, en una cesión de uso larga, puede serlo el arrendatario o usufructuario, que asume los gastos de mantenimiento del vehículo, mientras que, en el alquiler de corta duración, el arrendador es el único que es considerado *Halter*. De esta forma, la duración de la cesión puede ser relevante en la medida que cuando la duración es larga y permanente ello indica que el cedente pierde control sobre el vehículo¹³³.

En Italia, también se distinguen ciertos supuestos en los que la responsabilidad no lo tendría el propietario sino el usufructuario o el adquirente con reserva de dominio, bajo el mismo fundamento de que son estos últimos los que ostentan el control eficaz.

En Argentina, el art. 1113 del CC. regula la obligación del que ha causado un daño que causaren los que están bajo su dependencia, o por las cosas de que se sirve, o que tiene a su cuidado. Por su parte, el art. 17 de la ley 25248 señala que “la responsabilidad objetiva emergente del art. 1113 del Código Civil recae exclusivamente sobre el tomador o guardián de las cosas dadas en leasing”. Así pues, la actual ley de leasing establece una limitación a la responsabilidad objetiva que emerge del art. 1113 del CC. argentino, haciendo que esta recaiga exclusivamente sobre el tomador del leasing o guardián de las cosas dadas en leasing¹³⁴.

22.03.1983- VI ZR 108/81) <http://www.verkehrsexikon.de/Texte/Leasing15.php> (consultado el 21 de junio del 2017).

¹³² De esta forma se entiende que el tenedor del vehículo es aquella persona que, sin ser propietaria del vehículo, dispone de él en virtud de un título que le legitima para su uso, disfrute y explotación. El concepto de *Halter* se equipará al de “*detentador*” desarrollado por Reglero Campos. Barceló Doménech, J., La reparación de los daños derivados del préstamo de vehículos, en *Anales de la Universidad de Alicante*, N° 8, 1993, p. 268

¹³³ *Ibídem*, p. 279

¹³⁴ Malumián, N., Diplotti, A. & Gutierrez, P. (2000), *Leasing. Analisis Legal, Fiscal y Contable*, Buenos Aires, Argentina: La Ley, p.79

En Colombia, la jurisprudencia nacional se ha pronunciado en el sentido de que el que responde por los daños ocasionados a terceros por los daños de las cosas no necesariamente tiene como fundamento el mero hecho de ser propietario, sino más bien el que tuvo un poder efectivo e independiente de dirección, gobierno o control sobre el bien, esto es quien tuvo la guarda del bien, al igual que en Francia¹³⁵. Así pues, la sentencia del 22 de abril de 2002, la Corte Suprema de Colombia en base a la teoría de la guarda de la actividad y acogiendo los argumentos del juzgador *ad quem*, no casó la sentencia, sosteniendo que en virtud del contrato de leasing automotor, la guarda de la actividad así como el control efectivo y material del mismo se trasladaban al arrendatario y que pese a ser la sociedad propietaria del vehículo, esta no la ejercía, siendo el argumento fundamental para exonerarla de cualquier responsabilidad.

En Estados Unidos, el Código de los Estados Unidos (*United States Code*) también señala en su título 49 sección 30106 “seguro y responsabilidad en los alquileres o arrendamientos de vehículos a motor” señala en su inciso a) lo siguiente:

- “a) *“En general. - El propietario de un vehículo de motor que alquila o arrienda a una persona (o un afiliado del dueño) no podrá ser responsable bajo la ley de ningún estado o subdivisión política del mismo, por el hecho de haber sido propietario del vehículo (o un afiliado del dueño), por los daños a personas o bienes que resulta o se deriva del uso, operación, o posesión del vehículo durante el periodo del alquiler o arrendamiento, sí:*
- 1. El propietario (o un afiliado del propietario) se dedica al negocio de alquiler o arrendamiento de vehículos a motor.*
 - 2. No hay negligencia o acto criminal por parte del propietario (o un afiliado al propietario).”¹³⁶.*

Incluso en Chile (donde se admite una responsabilidad objetiva del propietario al igual que en Perú) mediante una reforma

¹³⁵ Así lo ha manifestado la Corte Suprema de justicia de Colombia en sentencia de fecha 1 de 1977, se señala de manera explícita lo siguiente: “*El responsable de las cosas inanimadas, es su guardián o sea quien tiene sobre ellas el poder de mando dirección y control independientes. Y no es cierto que el carácter de propietario implique necesaria e ineludiblemente el de guardia (...)*”.

¹³⁶ Recuperado de <https://www.law.cornell.edu/uscode/text/49/30106> (consultado el 21 de junio de 2017)

introducida por la ley N° 20.068 se admite una excepción por la cual la responsabilidad civil del propietario del vehículo será de cargo del arrendatario del mismo 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 accidente¹³⁷. En todo caso el afectado podrá ejercer sus derechos sobre el vehículo arrendado. Asimismo, en el histórico de dicha ley expresamente se establece que dicha disposición está referida a los casos de leasing, y que en lo que se refiere a la seguridad del tránsito, interesa que las infracciones y las responsabilidades civiles recaigan sobre quienes operan el vehículo¹³⁸.

En base a lo anteriormente señalado, se puede decir que si bien el propietario es quien en principio tiene el deber de soportar los daños por presumirse que es este quien tiene un deber de cuidado (deber de mantener el vehículo en adecuadas condiciones de uso y seguridad) fundado en el hecho de la posesión y control efectivo sobre el vehículo, esta presunción es *iuris tantum* en la medida que la tenencia del bien puede trasladarse a un tercero fundado en un justo título, lo que dotaría a éste último la cualidad de legitimado pasivo para asumir la responsabilidad que se pueda derivar del uso del bien, por ser aquel el que ostenta el control idóneo sobre el mismo.

En este punto resulta interesante analizar el art. 1979 del CC. que prevé la responsabilidad por daño causado por animal, el mismo que señala que asumirán la responsabilidad el *dueño del*

¹³⁷ Inciso final del art. 174 incorporado por la ley 20.068 que introduce diversas modificaciones a la ley 18.290, en materia de tránsito. Recuperado de: <https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=244868> (consultado el 21 de junio de 2017). Dicha disposición se ha aplicado ya en la jurisprudencia en el caso Puerto Montt del 14 de agosto de 2014 Rol N° 425-2014 Civil, en la que se imputa la responsabilidad al arrendatario en el marco de un contrato de arrendamiento con opción de compra inscrito con anterioridad al accidente de tránsito. <http://www.jurischile.com/2014/08/responsabilidad-civil-por-accidente-de.html> (consultado el 21 de junio de 2017)

¹³⁸ A propósito de la exposición de motivos o histórico de la ley 20.068 que introduce diversas modificaciones a la ley 18.290, en materia de tránsito. Recuperado de: www.bcn.cl/historiadela ley/nc/historia-de-la-ley/6240 (consultado el 21 de junio de 2017)

animal o aquel que lo tiene a su cuidado (...). Así pues, la ley establece dos sujetos legitimados para obrar pasivos: a) al dueño o propietario, o b) a quien lo tiene a su cuidado, es decir, a quien tiene la tenencia del mismo o bajo su guarda (utilizando la terminología francesa). De esta forma, podemos verificar que no es el mero hecho de ser propietario lo que fundamenta la responsabilidad, sino quien tiene la tenencia y por ello el control efectivo sobre el bien.

Es así que en los casos de accidentes de tránsito podría decirse que el propietario tiene una legitimidad pasiva presunta que puede contradecirse en la medida que pruebe de manera fehaciente que no tiene la tenencia o el control efectivo sobre el bien porque a través de un justo título ha transferido la misma a un tercero.

Es por esta razón que, en el presente caso, el contrato de leasing en efecto sirve como medio probatorio idóneo para exonerarse de responsabilidad, ya que en virtud del mismo se transfiere la tenencia del bien al arrendatario quien sería aquel que lo tiene a su cuidado. Por otro lado, la disposición contenida en el art. 6 de la LAF justifica legalmente el deber de cuidado del arrendatario por ser este último quien tiene la tenencia sobre el vehículo, y por ello asume la responsabilidad del uso que se derive del mismo.

2.1.2. Del análisis de los presupuestos para imputar la responsabilidad por riesgo

Para atribuir responsabilidad civil a una persona distinta de la víctima, el juez debe verificar que se cumplan cuatro presupuestos: el hecho generador del daño, el daño, el nexo de causalidad, y la culpabilidad o el riesgo¹³⁹. Por otro lado, para la aplicación de la responsabilidad por riesgo se deben tener en cuenta los siguientes

¹³⁹ Según refiere Santos Briz, el Tribunal Supremo en múltiples sentencias los considera como elementos fundamentales de la responsabilidad civil. Asimismo, señala como uno de los principios en materia de responsabilidad por accidentes de tránsito la concurrencia de dichos requisitos generales de la responsabilidad. Santos Briz, J. (1996), *Responsabilidad civil en los accidentes de Circulación*, Madrid: La Ley, p. 20

criterios: 1) la doctrina del riesgo debe recaer sobre la persona que crea dicho riesgo a través de una actividad especialmente riesgosa; asimismo dicha persona debe estar en capacidad de controlar la misma a fin de minimizar dicho riesgo; 2) el daño que se derive de dicha actividad debe ser típico del riesgo que implica y que se origina de la misma.

El presente caso consideramos que no se ha realizado un correcto análisis de dichos presupuestos que justifique la aplicación del régimen de responsabilidad por riesgo a Crédito Leasing por el accidente de tránsito.

Respecto al presupuesto del hecho generador del daño, la doctrina señala que éste debe ser el hecho de una persona natural, y solo excepcionalmente se puede hablar del hecho propio de una persona jurídica¹⁴⁰.

Crédito Leasing no es una persona natural, sino es una persona jurídica de derecho mercantil, es decir, una empresa, cuyo objeto social es la actividad financiera, *ergo* para que se pueda hablar de una responsabilidad por hecho propio de ésta tendría que derivarse de la conducta realizada por alguna persona que ostente la cualidad de órganos de la misma¹⁴¹. Por otro lado, para que se configure como hecho ajeno debería derivarse de la conducta de algún auxiliar o dependiente de dicha empresa¹⁴².

De tal forma que, si bien en el presente caso se aclara que la conducta que generó el daño es la actividad de conducción, calificándola como una actividad especialmente riesgosa, no resulta muy claro el modo (por hecho propio o hecho ajeno) en que se le atribuye dicha actividad a Crédito Leasing, teniendo en cuenta que

¹⁴⁰ En la doctrina española, se señala una responsabilidad de las personas jurídicas solo se concibe a través del esquema de la responsabilidad por hecho ajeno o por hecho de otro. Díez Picazo, L. & Ponce de León, L. (1999), *Derecho de daños*, Madrid: Civitas, p. 161; Díez Picazo, L., *Sistema de Derecho Civil*, Madrid: Tecnos, 10^{ma} ed., Vol. II T. 2, p. 334; La responsabilidad excepcional de las personas jurídicas también se deriva de la máxima “societas delinquere non potest”. Cfr. Alpa, G. (2006), *Nuevo Tratado de Responsabilidad Civil*, traducido por Leysser Luggi, L. H., Lima: Jurista editores, p. 276

¹⁴¹ Díez Picazo, L., op. cit, p. 334; Alpa, G. (2006), op. cit, p. 277

¹⁴² Díez Picazo, L., op. cit, p. 334; Alpa, G. (2006), op. cit, p. 277

la actividad que ésta realiza no es propiamente la de conducción sino más bien la de financiamiento la cual no es una actividad *per se* anormalmente riesgosa.

Respecto al nexo de causalidad entre la conducta de Crédito Leasing y el accidente de tránsito no se hace referencia a ningún medio probatorio que la justifique, sino que más bien se presume señalando simplemente que es aquel quien introduce la actividad especialmente riesgosa, lo que nos parece evidentemente arbitrario teniendo en cuenta que no existe análisis previo en donde se analice de qué forma se introduce la actividad riesgosa. Por otro lado, nos parece erróneo decir que es Crédito Leasing es quien introduce la actividad riesgosa desde que es el arrendatario de la operación de leasing el que busca, a través de Crédito Leasing, adquirir el vehículo para utilizarlo, en ese sentido, sería éste último quien introduce el riesgo y por ello quien debería asumir la responsabilidad.

Asimismo, cabe señalar que el proceso de atribución de responsabilidad no puede fundamentarse únicamente en el resultado del examen de causalidad física del hecho, sino que a su vez resulta imprescindible la aplicación de criterios de imputación objetiva los cuales permiten determinar las causas jurídicamente relevantes vinculadas al daño, a quienes se les imputara la responsabilidad¹⁴³. Así pues, se puede excluir de la responsabilidad en virtud de los siguientes criterios de imputación objetiva:

- a) **Prohibición de regreso:** Según este criterio consiste en que no debe imputarse objetivamente el daño a quien puso en marcha un curso causal que dio como resultado el daño cuando en este interviene sobrevenidamente la conducta dolosa o imprudente de un tercero, por más que hubiera sido condición *sine qua non* del daño. Asimismo, se deben incluir solo aquellos casos en que la conducta dañosa del tercero se haya visto decisivamente favorecida por el autor mediato y aquellos otros casos en que el autor mediato infringiera una norma cuya finalidad consistiera en prevenir o evitar la indefensión del tercero.

¹⁴³ Diez Picazo, L., *Sistema de Derecho Civil*, Madrid: Tecnos, 10^{ma} ed., Vol. II T. 2, p. 335-336

En el caso de leasing, el arrendador financiero no podría ser imputado objetivamente por el daño causado por el uso del bien ya que, si bien podría considerarse como una condición *sine qua non* del resultado en la medida que se encuentra en el curso causal del daño, entre la actuación del arrendador financiero, que es quien financia la adquisición del bien, y el daño se encuentra la actuación del arrendatario. Así como la responsabilidad no se puede extender al proveedor del vehículo, tampoco sería lógico extenderlo al arrendador financiero, por cuanto que en nada favorecen al resultado, sino que el arrendatario viene a ser el competente en cuanto al uso que se le da al bien objeto de leasing por ser quien mantiene el control y dirección de mismo de forma permanente e independiente.

- b) **Riesgo general de la vida:** Según este criterio si el curso causal que conduce a un resultado lesivo, ha sido puesto en marcha por un autor mediato, pero en él, posteriormente, han intervenido acciones de terceros que resultan modos de actualización del riesgo habitualmente ligado a la existencia natural del dañado o a los que se desencadenan en la existencia humana en la forma de socialización y civilización correspondiente, no se deben imputar a los daños al autor mediato.

Así pues se puede decir que si bien el arrendador financiero se encuentra inmerso en el curso causal previo al accidente, entre ambos se encuentra la actuación de un tercero que viene a ser el arrendatario quien vendría a actuar como garante¹⁴⁴ no solo del conductor del vehículo, sino que también del arrendador financiero, por cuanto que es la arrendataria

¹⁴⁴ Jackobs señala, en cuanto al proceso de imputación objetiva, que no todos responden de la misma consecuencia lesiva que estén en condiciones de evitar. Solo está obligado quien es titular de una posición de garantía. Por esto en el ámbito de la omisión, los límites de los roles funcionan como límites de responsabilidad y quien se mantiene dentro de los límites de su rol, no responde de un curso lesivo conducente a un daño, aun en el caso de que hubiese podido perfectamente evitarlo. Cfr. Díez Picazo, L. & Ponce de León, L. (1999), *Derecho de daños*, Madrid: Civitas, p. 346

quien predispone la actividad riesgosa de la conducción ligada a la existencia natural del accidente, y por ello se configura en garante respecto de los daños que deriven de la actividad de conducción por el uso del vehículo.

Así pues, en ese sentido, el riesgo del arrendador financiero se podría considerar como un riesgo general de la vida, como un típico servicio de financiamiento, distinto al de la actividad de conducción.

- c) **El incremento del riesgo o de la conducta alternativa correcta:** Según este criterio no puede imputarse a una determinada conducta un concreto evento dañoso, si, suprimida idealmente aquella conducta, el evento dañoso en su configuración totalmente concreta se hubiera producido también con seguridad o probabilidad rayana en la certeza, y si la conducta no ha incrementado el riesgo de que se produzca el evento dañoso.

Así pues, en base a este criterio se podría decir que, si se suprime la conducta del arrendador financiero, el evento dañoso se podría haber producido también ya que el leasing no es el único mecanismo de financiación por el cual una persona puede adquirir un bien de capital, por lo tanto, no quiere decir que la actividad de financiación viene a ser determinante para que se produzca un accidente, ni mucho menos incrementa el riesgo de que se produzca aquel.

Respecto al factor de atribución se utiliza como factor de atribución al riesgo para extender la responsabilidad por el accidente a Crédito Leasing. Para determinar si el criterio del riesgo ha sido correctamente aplicado debemos analizar si se ha imputado la responsabilidad a la persona que creo dicho riesgo a través de una actividad especialmente riesgosa, y además si el daño que se deriva de dicha actividad es típico del riesgo que implica y que se origina de la misma.

El accidente de tránsito es un riesgo típico de la actividad de conducción (actividad intrínsecamente riesgosa¹⁴⁵), es por ello que el sujeto que responde objetivamente por dicho riesgo será el conductor del vehículo, salvo que pruebe que los daños fueron debidos únicamente a la negligencia de la víctima o a fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo. Por otro lado, el propietario del vehículo distinto del conductor podrá ser responsable en la medida que ostente una determinada posición de garante respecto de los hechos del conductor que la justifique. De esta forma el propietario no conductor podrá responder de manera subsidiaria o vicaria. Como ya se ha dicho el fundamento de la posición de garante que recae sobre el propietario se justifica en el deber de mantener el vehículo en adecuadas condiciones de uso y seguridad, pero no se puede justificar solamente en el mero hecho de ser propietario¹⁴⁶.

En el presente caso se señala que Crédito Leasing sería sujeto responsable en base al criterio del riesgo sin haber analizado previamente qué tipo de actividad realiza o si ejerce el control eficiente del vehículo, presumiendo en base al simple hecho de su status de propietaria formal que es causante del accidente de tránsito.

Se sabe que en el marco de una operación de leasing financiero vehicular el arrendador financiero actúa siempre a

¹⁴⁵ Roca i Trias, E., El riesgo como criterio de imputación subjetiva del daño en la jurisprudencia del Tribunal Supremo, en la *Revista para el Análisis del Derecho (Indret)*, N° 4, 2009, p. 10

¹⁴⁶ En el Derecho Español, el principal sujeto responsable es el conductor del vehículo, es decir, el que lo posee y utiliza; el propietario también podrá ser responsable pero no directa ni objetivamente sino de forma subjetiva y subsidiaria, siempre y cuando mantenga una relación con el conductor que la justifique. De todas formas, el hecho de ser propietario formal en sí mismo no es un factor para atribuir responsabilidad, sino más bien el hecho de tener el control del vehículo. Respecto a este último argumento se cita la STS de 30 de setiembre de 1992 en la que se resuelve la no responsabilidad del propietario del vehículo por no ejercer un control efectivo sobre el bien, a pesar de que dicho propietario era una empresa. Cfr. Reglero Campos, L. F., *Tratado de Responsabilidad Civil*, Navarra: Aranzadi, 2002, p. 741-744; En el mismo sentido, Santos Briz señala que la responsabilidad derivada del uso de vehículos de motor afecta al tenedor o poseedor del vehículo. Cfr. Santos Briz, J. (1976), *Derecho de daños*, Madrid: Revista de Derecho Privado, p. 331

solicitud del arrendatario, financiando a este último la adquisición de un vehículo para que lo posea e inserte en su actividad comercial. En este sentido, quien está en capacidad de desarrollar la actividad de conducción con el vehículo objeto de leasing viene a ser el arrendatario ya que es quien lo controla e inserta en su actividad productiva, utilizándolo en su nombre y por cuenta propia (y no del arrendador financiero). Así pues, si nos preguntamos quién es el que inserta la actividad especialmente riesgosa podríamos decir que es el arrendatario quien por su propio interés solicita a un agente de financiamiento adquirir un activo para insertarlo en su propia actividad. ¿Quién es el que voluntariamente decide adquirir un vehículo, quién es el que lo utiliza e inserta en su actividad, quién es el que obtiene un beneficio de su uso? Es el arrendatario, es por esto que debe asumir la responsabilidad objetivamente por los daños que se deriven de su uso.

Por otro lado, el arrendador financiero desarrolla una actividad exclusivamente financiera, actuando como intermediador financiero entre el proveedor del vehículo y el arrendatario. Así pues, Crédito Leasing al ser arrendador financiero no dispone del control sobre el vehículo durante la vigencia del contrato, y además tampoco es el titular de la actividad riesgosa que se deriva del uso del mismo, por lo que no sería razonable que asuma la responsabilidad por un riesgo que no se deriva de su actividad¹⁴⁷.

El sujeto que percibe el beneficio o lucro de la actividad de conducción es el arrendatario ya que es quien explota el vehículo en su actividad productiva; el arrendador financiero lo que percibe

¹⁴⁷ Para Díez Picazo, es indudable que cuando se hace referencia al elemento del riesgo, éste debe tratarse de uno que haya creado especialmente la persona a quien la responsabilidad quiera imputarse, y no se aplica a riesgos indirectos que puedan surgir de su actividad. Díez Picazo, L. & Ponce de León, L. (1999), *Derecho de daños*, Madrid: Civitas, p. 116; Para la aplicación de la doctrina del riesgo a un sujeto que es una empresa o un empresario, se presume que deben tener aptitud para valorar la situación de riesgo, y para proceder a su corrección, ya que el riesgo se origina en una actividad que se entiende sometida a su poder de dirección y control. Es por ello que con titularidad de la actividad se refiere a la titularidad empresarial, y la empresa es concebida como una unidad de riesgos. Álvarez Lata, N., *Riesgo empresarial y responsabilidad civil*, Madrid: Reus, 2014, p. 32; Santos Briz, J. (1976), *Derecho de daños*, Madrid: Revista de Derecho Privado, p. 312-313

es una contraprestación periódica por el servicio de intermediación financiera, con el fin de recuperar progresivamente el capital invertido en la operación de leasing. Asimismo como se ha dicho previamente, el monto periódico como contraprestación que adquiere el arrendador financiero no es un porcentaje de lo que gana el arrendatario, ni se calcula en base a un derecho de uso, sino que parte del costo total del activo objeto de financiación más intereses y gastos operativos, es por ello que el arrendado financiero no se beneficia del uso del activo o de la actividad que realiza el arrendatario, sino más bien de su propia actividad de financiamiento que involucra invertir capital y obtener de ella un interés. Así pues, aplicando el principio de que quien se beneficia del riesgo ha de soportar la responsabilidad por los daños que se deriven del mismo quien debe asumir el riesgo es el arrendatario ya que es quien se beneficia directamente del uso del activo¹⁴⁸.

Asimismo, cabe precisar que los arrendadores financieros no pueden realizar una actividad diferente que la financiera debido a que la ley se lo impide. Así pues, la ley General del Sistema Financiero y del Sistema de Seguros y Orgánica de la Superintendencia de Banca y Seguros establece taxativamente en su art. 221 las operaciones y servicios que podrán realizar las empresas financieras y bancarias¹⁴⁹, entre las cuales figura en su numeral 35 la facultad para operar a través de contratos de arrendamiento financiero. Dichas empresas no pueden realizar funciones fuera de las establecidas en dicha ley, bajo el fundamento de que son sociedades intervenidas y supervisadas por la SBS.

Si bien la LAF, de conformidad con su art. 2, amplía la facultad para operar mediante contratos de arrendamiento financiero a cualquier otra empresa que cuente con autorización de la SBS, éstas también están obligadas a realizar actividades exclusivamente financieras ya que de acuerdo a lo señalado en el art. 1 del RLAf las empresas domiciliadas en el país distintas de

¹⁴⁸ *Ibíd.*, p. 312

¹⁴⁹ Según la definición contenida en el anexo Glosario de la Ley General del Sistema Financiero y del Sistema de Seguros y Orgánica de la Superintendencia de Banca y Seguros señala que se entenderá por empresa “las empresas del sistema financiero y de seguros autorizadas a operar en el país y sus subsidiarias, con exclusión de aquellas que presten servicios complementarios.

las empresas bancarias y financieras que soliciten autorización para efectuar operaciones de arrendamiento financiero deberán constituirse como sociedades anónimas, y además deberán remitir una solicitud a la SBS, la cual deberá estar acompañada de la documentación que se señala en su art. 2, entre la cual se incluye una minuta de constitución social que deberá contener el estatuto de la empresa cuyo objeto exclusivo será efectuar operaciones de arrendamiento financiero, pudiendo desarrollar todas aquellas actividades vinculadas al objeto social que permitan los dispositivos legales vigentes.

Por los argumentos antes señalados se puede concluir que las empresas que se dedican a operar con contratos de leasing en el Perú no pueden realizar actividades que no estén vinculadas a dichas operaciones de financiamiento. Es por esto que no se podría decir que las arrendadoras financieras que financian la adquisición de vehículos a través de contratos de leasing desarrollan actividades que generen riesgos típicos de la actividad de conducción como son los accidentes de tránsito.

2.1.3. Incorrecta interpretación del art. 6 de la LAF a la luz de la normativa internacional sobre leasing

Bajo el criterio de la Corte Suprema el segundo párrafo del art. 6 de la LAF tendría naturaleza de norma de responsabilidad contractual, y no extracontractual.

Sin embargo, según el Pleno Jurisdiccional 0001-2005-PI/TC, en el segundo párrafo de su fundamento N° 17 se dispone que: *“Cuando el daño es consecuencia del **incumplimiento de una obligación voluntaria**, se habla en términos doctrinarios de responsabilidad civil contractual, y dentro de la terminología del Código Civil Peruano de responsabilidad derivada de la inejecución de obligaciones. Por el contrario, cuando el daño se produce sin que exista ninguna relación jurídica previa entre las partes, o incluso existiendo ella, el daño es consecuencia, no del incumplimiento de una obligación voluntaria, sino simplemente del deber jurídico genérico de no causar daño a otro, nos encontramos*

*en el ámbito de la denominada responsabilidad civil extracontractual (...)*¹⁵⁰

En ese sentido, la responsabilidad contractual al tener como presupuesto el incumplimiento de una obligación contractual¹⁵¹, se puede verificar que la responsabilidad a la que hace referencia el art. 6 de la LAF no se deriva del incumplimiento de una obligación, sino de la regla del *alterum non laedere* ya que se refiere a un daño genérico que se pueda causar con el uso del bien; es por ello que se puede decir que dicho artículo no prevé una responsabilidad contractual sino más bien extracontractual.

Dicha norma establece que el arrendatario será el competente para asumir la responsabilidad por los daños que se deriven de la utilización del bien desde el momento en que lo reciba de la arrendadora. Así pues, el arrendatario tendría legitimación pasiva en el proceso por daños a terceros que se deriven del uso del bien objeto de leasing, en la medida que es éste quien tiene el control efectivo y permanente sobre el bien, por lo que está en mejor aptitud para prever y evitar los posibles daños que se produzcan.

Si revisamos la normativa sobre leasing internacional, la convención de Unidroit sobre arrendamiento financiero, celebrado en Ottawa el 28 de mayo de 1988, y la ley modelo de la Unidroit, adoptada en roma el 12 de noviembre del 2008, prevén normas sobre la responsabilidad por los daños que se deriven del uso del bien objeto de leasing, estableciendo que es el arrendatario el único sujeto competente para asumir dicha responsabilidad.

Así pues, en el art. 8 b) de la convención de Ottawa dispone lo siguiente: *“El arrendador no será, en su calidad de arrendador, responsable ante terceras personas por la muerte, lesiones personales o daños patrimoniales causados por el equipo”*. Por su parte, la Ley modelo de Leasing en su art. 9 señala que *“En todo contrato de leasing financiero, el arrendador, cuando actúa en*

¹⁵⁰ Pleno Jurisdiccional 0001-2005-PI/TC publicado en el peruano el 20 de julio del 2006 (la negrita es propia).

¹⁵¹ Díez Picazo, L. *Estudios de la Jurisprudencia Civil*, vol I, Madrid, 1973 cp. Díez Picazo, L. & Ponce de León, L. (1999), *Derecho de daños*, Madrid, España: Civitas p. 253.

calidad de arrendador y como propietario, dentro de los límites de la operación documentada en el contrato de suministro y en el contrato de leasing, no será responsable ante el arrendatario, ni ante terceros por la muerte, lesiones personales o daños a la propiedad causados por el activo o con motivo del uso de dicho activo”.

De esta forma, podemos corroborar que la normativa internacional sobre el leasing delimita la aplicación de la responsabilidad extracontractual al arrendatario, por ser este último quien tiene el control efectivo sobre el bien. A pesar de que el Perú no está adherido al convenio de Unidroit sobre arrendamiento financiero, dicha normativa resulta una verdadera fuente de derecho, en el sentido de que puede servir como herramienta de interpretación de la normativa de leasing en estos casos.

De esta forma podemos decir que el art. 6 prevé una norma de naturaleza extracontractual, la cual es aplicable al caso concreto. Es por ello que, teniendo en cuenta la especialidad de la normativa del leasing financiero, se debe aplicar de modo preferente. Asimismo, al art. 6 tiene la finalidad la de precisar quién es el legitimado pasivamente para responder por los daños frente a terceros, siendo el arrendatario como el único legitimado pasivo para asumir la responsabilidad por los daños que se deriven de la utilización del bien objeto de leasing.

2.2. Segundo caso: Cas. 2388-2003-Lima. (Anexo 2)

Este caso tiene como antecedentes la demanda por los daños y perjuicios sufridos con ocasión del accidente de tránsito que se produjo el 24 de octubre de 1996, en circunstancias que la demandante se trasladaba como pasajera de un vehículo taxi, el cual colisionó con el vehículo de propiedad del Banco Banex objeto de un leasing vehicular.

Tanto la primera instancia como la segunda concluyeron que existía responsabilidad solidaria derivada del accidente de tránsito entre el conductor (hijo de los arrendatarios financieros en el contrato de leasing vehicular) y el Banco Banex, así como de los litisconsortes

necesarios pasivos (arrendatarios del leasing vehicular) por el daño emergente y el daño moral sufrido por la víctima demandante.

Así pues, se establece que la responsabilidad del Banco Banex deriva de la aplicación de los artículos 1970, 1981 y 1983 (primera parte) del Código Civil, en razón de ser propietaria del vehículo que causo el daño.

El Banco Banex alega, tanto en su escrito de contestación de la demanda como en el de apelación, que no le correspondería responsabilidad alguna en los hechos, en base al segundo párrafo del art. 6 la LAF, por lo que la arrendataria es (exclusivamente) responsable del daño que pueda causar el bien desde el momento que lo recibe de la locadora; encontrándose el vehículo arrendado causante del daño en poder de los arrendatarios en el momento que se produjeron los hechos denunciados, la responsabilidad derivada del daño únicamente les corresponde a aquellos, quedando la entidad financiera exenta de responsabilidad.

La posición de la corte suprema se fundamenta en lo establecido en la Cas. 3622-00-Lima (caso anteriormente analizado) aclarando que la norma contenida en el art. 6 de la LAF está destinada a regular el contrato de leasing y las relaciones (entiéndase derechos y obligaciones) que se dan entre las partes que lo celebran, y no a regular los supuestos de responsabilidad extracontractual ni a limitar o determinar quién resulta responsable o quién debe resarcir un evento dañoso frente a terceros ajenos a tal acto, lo que se encuentra fuera de su marco y no constituye su finalidad; y que el propietario del vehículo causante de un daño se encuentra legitimado pasivamente en tanto que la circulación de un vehículo automotor es considerada como una actividad riesgosa, y por eso quien pone en circulación un vehículo asume la responsabilidad objetiva por el daño que pudiera causar, en atención a lo dispuesto en el artículo 1970 del Código Civil.

Así pues, la Corte concluye (al igual que en el primer caso) que el Banco es responsable en virtud de las normas del Código Civil (artículos 1970 y 1983, 1981), tal como estableció y resolvió el Juez de primera instancia, y lo confirmó la sala revisora. Por lo que se declaró infundado el recurso de casación interpuesto por el Banco Banex.

2.2.1. Crítica a la posición de la Corte Suprema en el presente caso

Las críticas hechas en el primer caso analizado se pueden extender en este caso, en el sentido de que tampoco se verifica un correcto análisis de los presupuestos para imputar la responsabilidad por riesgo al Banco Banex.

Como se dijo previamente, no se puede imputar responsabilidad por riesgo al Banco Banex ya que los arrendadores financieros no desarrollan la actividad de transporte o conducción, sino que desarrollan exclusivamente una actividad financiera. Asimismo, el Banco Banex no se beneficia de la actividad de conducción, sino de su actividad de intermediación financiera.

Además de ello, resulta cuestionable que se diga que en el presente caso, el Banco Banex resulta responsable no solo en virtud del riesgo generado, sino que además se pretenda imputar responsabilidad en base al art. 1981 del CC. (argumento plasmado en el considerando segundo y octavo¹⁵²), el cual está referido a la responsabilidad vicaria del empleador por los actos de sus dependientes, por lo que teniendo en cuenta que entre el arrendador financiero y el arrendatario no media una es relación de subordinación o dependencia, ya que ambos son sujetos independientes, y están en igualdad de condiciones, no sería aplicable el citado artículo.

En todo caso es el arrendatario quien en su condición de empleador podría cederle a uno de sus dependientes el uso del vehículo adquirido por leasing; en este caso se podría imputar responsabilidad vicaria al arrendatario-empleador. Sin embargo,

¹⁵² Así pues se señala explícitamente: “Segundo: (...) Particularmente, se ha establecido que la responsabilidad del Banco Banex deriva de la aplicación de los artículos mil novecientos setenta, mil novecientos ochentiuuno y mil novecientos ochentitres (primera parte) del Código Civil, en razón de ser propietaria del vehículo que causo el daño; (...)” y en su considerando Octavo: “Octavo: (...) siendo que la responsabilidad civil extracontractual del codemandado Banco Banex se regula por las normas del Código Civil (artículos mil novecientos setenta y mil novecientos ochentitres, entre otros), tal como lo ha establecido y resuelto el Juez de Primera Instancia, y lo ha confirmado la sala revisora; (...)”

dicha responsabilidad en ningún caso se podría alegar respecto del arrendador financiero.

2.2.2. El juicio de imputación de responsabilidad y la pluralidad de responsables como condiciones previas para la aplicación del régimen de responsabilidad solidaria

El régimen de solidaridad en materia de responsabilidad extracontractual se aplica de conformidad con el art. 1983, siempre y cuando exista una pluralidad de responsables. Esto quiere decir que la solidaridad no es un factor de atribución como el riesgo o como la culpa, sino que para que se aplique un régimen de solidaridad es necesario que de manera previa se haya efectuado un juicio de imputación por el cual se atribuya la responsabilidad por el daño causado a más de una persona.

Lo dispuesto en el art. 29 de la LGTTT respecto a que el conductor, propietario, y de ser el caso, prestador de servicios de transporte, sean solidariamente responsables no se debe entender en el sentido de atribuir automáticamente responsabilidad por el accidente causado, sin antes haber probado el nexo causal entre el presunto responsable y el daño.

Sin embargo, nuestra jurisprudencia lo ha entendido de forma errónea al imputar responsabilidades a propietarios no conductores de vehículos fundamentando dicha atribución en el hecho de que la ley los nombra responsables solidarios, lo cual es arbitrario, al no efectuar un adecuado juicio de imputación de responsabilidad.

Como se ha dicho, a pesar de que a través de la aplicación de la responsabilidad por riesgo se pueda presumir la culpa del conductor, esta aplicación cuasi-objetiva de la responsabilidad no se puede extender al propietario no conductor, sino que esta viene a ser una responsabilidad subsidiaria.

La doctrina alude a una solidaridad impropia, la cual se aplica cuando no es posible deslindar responsabilidades. Sin embargo, nos parece bastante cuestionable que se pueda decir que entre el

arrendador financiero que es una persona jurídica, y el conductor que causo el accidente no se puedan distinguir e individualizar las conductas de cada uno y en base a ellas establecer la conducta que en efecto fue determinante en la producción del daño.

2.2.3. El recurrente error de considerar la condición de propietario como elemento relevante para imputar responsabilidad por riesgo

Respecto a la responsabilidad del propietario no conductor, como ya se ha dicho en su momento, esta no se deriva del hecho de ser propietario, ya que el derecho no juzga hechos sino conductas¹⁵³.

Dicha responsabilidad en un primer momento se encontraba relacionada con la denominada “responsabilidad por el hecho de las cosas”, que tiene origen en la doctrina francesa. Según este régimen la responsabilidad se deriva del daño producido por las cosas que uno tiene bajo su guarda. De esta forma, si bien el propietario es el que tiene por lo general la guarda o custodia de una cosa, no lo será en todos los casos. Así pues, quien mantiene la guarda sobre la cosa es quien está en mejor aptitud de controlarla.

Posteriormente la doctrina del riesgo empezó a influir en el régimen de responsabilidad por el hecho de las cosas, de tal forma que hizo que se generalice el criterio del riesgo a todas las cosas inanimadas que sean susceptibles de que de ellas se derive algún peligro.¹⁵⁴

¹⁵³ Para Reglero Campos, no puede hacerse recaer responsabilidad sobre el propietario formal del vehículo cuando no tiene control sobre el mismo, sino que es ejercido por otra persona en virtud de un título que implica una posesión permanente del mismo, como la tiene el arrendatario en una operación de leasing. Reglero Campos, F. (2007), *Accidentes de Circulación: responsabilidad civil y seguro*, Madrid: Aranzadi, p. 272.

¹⁵⁴ Díez-Picazo, L. (2000), *Culpa y riesgo en la responsabilidad civil extracontractual*, Anuario de la Facultad de Derecho de la Universidad Autónoma de Madrid, N°4, p. 154.

A partir del caso *jand'heure*¹⁵⁵ la teoría del riesgo se aplica a la responsabilidad derivada de accidentes de automóvil. En dicho caso, la corte de casación francesa sostuvo que al ser el vehículo una cosa susceptible de causar un daño, el artículo 1384 del Código Civil Francés vincula la responsabilidad al que tiene la guarda o el control de la cosa y no necesariamente a su propietario¹⁵⁶. Si bien esta sentencia puede ser objeto de críticas en el sentido de que no se puede atribuir responsabilidad por el mero hecho del riesgo del vehículo¹⁵⁷ o por el hecho de la cosa, si nos parece correcto el argumento de que la responsabilidad vincula a quien tiene la guarda o control de la cosa, que no será en todos los casos su propietario; en ese sentido en el caso de accidentes de tránsito a quien se imputa responsabilidad es a quien tiene el dominio y control sobre el vehículo, y éste no será en todos los casos su propietario.

Por otro lado, la propiedad sobre la cosa no constituye un presupuesto para imputar la responsabilidad por riesgo, sino que más bien se imputara sobre la persona que crea dicho riesgo a través de una actividad especialmente riesgosa y además dicha persona debe estar en capacidad de controlar la misma a fin de minimizar dicho riesgo. Como se ha dicho el fundamento jurídico para imputar la responsabilidad no yace en el mero hecho de ser propietario, sino en el deber de mantener el vehículo en adecuadas condiciones de uso y seguridad.

2.3. Tercer caso: Cas. N° 3141-2006-Callao. (Anexo 3)

En el presente caso Latino Leasing S.A. en liquidación interpone recurso de casación contra a sentencia de segunda instancia, expedida por la Primera Sala Civil de la Corte Superior de Justicia del Callao, el 17 de enero del 2006, bajo los argumentos de interpretación errónea del art. 4

¹⁵⁵ Diez Picazo, L., *Derecho de daños*, Madrid: Civitas, 1999, p. 110.

¹⁵⁶ Cass. Ch Reunies, 13 February 1930, en donde se señala “*que la chose et susceptible de causer le dommage l'article 1384 rattachant la responsabilité à la garde de la chose, non à la chose elle-même*”.

¹⁵⁷ Ya que en realidad cualquier cosa, dependiendo el uso que se le dé, es riesgosa, en ese sentido ninguna cosa es *per se* riesgosa, sino que el riesgo tiene su fuente en el uso que se le da, es decir, se deriva de una conducta humana.

de la LAF y la inaplicación del art. 6 de la LAF y 23 del D.S. N° 559-84-EFC.

La Corte Suprema sostiene que el propietario del vehículo se encuentra legitimado pasivamente en el proceso de indemnización ya que la actividad de conducción es considerada como actividad riesgosa de conformidad con el art. 1970 del CC. Asimismo, precisa que el art. 4 de la LAF al disponer que la arrendadora financiera mantendrá la propiedad del vehículo justifica que asuma la responsabilidad. Por otro lado, indica que el art. 6 de la LAF no resulta aplicable para exonerar de responsabilidad de la demandada Latino Leasing S.A. por cuanto que es aplicable únicamente a las relaciones que se dan entre las partes que celebran el contrato de leasing. Así pues, concluye señalando que la no aplicación de las normas especiales del leasing no impide que se impute responsabilidad ya que esta tiene su fuente en la ley y no en el contrato.

Posteriormente se emite un voto discordante de los vocales supremos Sánchez-Palacios Paiva, Santos Peña, y Mansilla Novella, en el cual se señalan los siguientes considerandos: que de acuerdo con el art. 1970 y la doctrina que lo informa, y como se ha venido estableciendo en reiterados pronunciamientos jurisprudenciales, la sola propiedad de las cosas determina lo que se denomina responsabilidad objetiva, por los daños que estas puedan causar. Luego en su considerando sexto se sostiene que se identifican dos normas opuestas: por un lado, la regla Civil que establece la responsabilidad objetiva del propietario del bien; y por otro lado la norma que establece que cuando media un contrato de arrendamiento financiero la responsabilidad recae en el arrendatario del bien. Una norma de carácter general y otra especial, *ius singulares*. De acuerdo a los principios de aplicación de la ley, en este caso se debe preferir la **norma especial**, esto es lo dispuesto en el artículo 6 del Decreto Legislativo número 299. Por ello, se concluye que es fundada la denuncia de inaplicación del art. 6 de la LAF, de acuerdo al cual cuando media el arrendamiento financiero es responsable la arrendataria. Es por ello fundado el recurso de casación interpuesto por Latino Leasing S.A.

2.3.1. Incorrecta interpretación del art. 1970 del CC

En el presente caso la Corte sostiene que el art. 1970 del CC. fundamenta un régimen de responsabilidad por el hecho de ser

propietario, lo cual a todas luces es erróneo, no solo porque dicho artículo no hace en ningún momento referencia a la condición de propietario, sino por cuanto el mismo artículo exige que se cumpla la prueba del nexo causal y no solo el mero hecho de ser propietario.

El art. 1970 se ha entendido en el sentido de que admite un régimen general de responsabilidad por el hecho de las cosas, pero de acuerdo con la doctrina de la responsabilidad por el hecho de las cosas a pesar de que es una responsabilidad objetiva no se trata de una responsabilidad sin ciertos criterios a tener en cuenta como el presupuesto del control idóneo sobre la cosa que causa el daño, y no una teoría de la responsabilidad por el hecho de ser propietario. Por otro lado, no se puede equiparar la doctrina del riesgo que se identifica más bien con una actividad especialmente riesgosa de la responsabilidad por el hecho de las cosas.

No se responde por el hecho del riesgo de una cosa, ya que en realidad una cosa no es riesgosa en sí misma, sino en la medida que se utiliza. Así pues, la aplicación del criterio del riesgo implica relacionar una actividad con un riesgo determinado, especial, y cualificado.

Asimismo, no cualquier actividad riesgosa supone la aplicación del régimen de responsabilidad por riesgo, sino aquellas que supongan un riesgo anormal y que por el desarrollo de aquella se perciba un beneficio o lucro.

Es por estas razones que la forma en que se interpreta el art. 1970 cuando se dice que admite un régimen de responsabilidad por el mero hecho de ser propietario, nos parece a todas luces erróneo.

2.3.2. Sobre la aplicación del principio de especialidad en el presente caso: art. 1970 del CC. vs art. 6 de la LAF

Resulta interesante el pronunciamiento independiente de los magistrados Sánchez-Palacios Paiva, Santos Peña, y Mansilla Novella, quienes identifican la existencia de una antinomia, es

decir, de un conflicto normativo entre el art. 1970 del CC. y el segundo párrafo del art. 6 de la LAF.

Siguiendo a nuestro Tribunal Constitucional, la antinomia se produce cuando se da un “*conflicto normativo, es decir, la acreditación de situaciones en las que dos o más normas que tienen similar objeto prescriben soluciones incompatibles entre sí de forma tal que el cumplimiento o aplicación de una de ellas implica la violación de la otra, ya que la aplicación simultánea de ambas normas resulta imposible*”¹⁵⁸. Así pues, para resolver los conflictos normativos existen principios generales del derecho que sirven para dilucidar que norma merece ser aplicada a cada caso concreto. Entre estos principios está el principio de especialidad.

El principio de especialidad normativa (*lex specialis derogat legi generali*) está referido al contenido de la norma ya que supone aplicar de manera preferente un régimen especial en vez del régimen general teniendo en cuenta las clases especiales de personas, cosas y relaciones¹⁵⁹. De esta forma, en virtud a este principio se privilegia la aplicación de la normativa de leasing, por su carácter especial, respecto del régimen general establecido en el art. 1970 del CC.

Si bien no estamos en contra de privilegiar la aplicación de la normativa de leasing respecto a la general contenida en el CC., consideramos que más que una antinomia lo que existe es una incorrecta interpretación del art. 1970, y que parte del hecho de creer que se está ante un régimen general del propietario y la extensión indiscriminada del régimen de responsabilidad por riesgo con el fin de asegurar una indemnización a las víctimas, que sumado a la evidente falta de claridad respecto a la actividad que realizan los arrendadores financieros y su incapacidad para controlar el vehículo objeto de leasing es otro de los problemas que no solo evidencian una incorrecta aplicación del criterio del riesgo a estos casos, sino que además generan inseguridad jurídica ya que

¹⁵⁸ Sentencia del Pleno Jurisdiccional del Tribunal Constitucional Exp. N° 047-2004-AI/TC del 24 de abril de 2006

¹⁵⁹ Tardío Pato, J. A., El principio de especialidad normativa (*lex specialis*) y sus aplicaciones jurisprudenciales, en *Revista de administración pública*, N° 162, 2003, p. 191.

como se ha dicho el riesgo lo puede generar cualquier actividad, por lo que si no se tiene claro los límites que suponen la aplicación de dicha régimen se corre el riesgo de que en base a este criterio se impute responsabilidad a cualquier actividad que se desarrolla por más normal e inocua que sea.

Es por estas razones que, si bien consideramos correcto que las normas aplicables al arrendamiento financiero tienen carácter especial, y por ello se aplican preferentemente respecto a normas generales, por otro lado, consideramos que la aplicación del criterio de especialidad no resuelve el problema de la deficiente interpretación y aplicación de las normas de responsabilidad civil extracontractual.

2.4. Cuarto caso: Cas. N°1188-2011-Lima. (Anexo 4)

El presente caso tiene como antecedente la demanda de indemnización por daños y perjuicios por accidente de tránsito contra la empresa de Transportes Sol Peruano S.A.C. y Volvo Finance Perú S.A. (después Empresa Financiera TFC S.A.).

La parte demandante argumenta que el accidente sufrido contra su menor hija data del 19 de marzo del 2004 ocurrió a razón de un despiste y volcadura del vehículo de propiedad de Volvo Finance Perú S.A., el mismo que era utilizado para realizar servicios de transporte interprovincial de pasajeros de la empresa de Transportes Sol Peruano S.A.C., el cual trajo como consecuencia lesiones graves en sus ocupantes, entre los que estaba, la hija de los demandantes, quien sufrió fractura expuesta de húmero derecho y destrucción de piel.

Así pues, se atribuye dicho accidente a la actitud negligente e imprudente del chofer quien conducía el vehículo con desatención sobre su eje de circulación.

La Financiera TFC S.A. (antes Volvo Finance Perú S.A.) contesta la demanda solicitando que se le absuelva de responsabilidad en razón de que no forma parte de la relación material en atención del contrato de leasing suscrito con la empresa de Transportes Sol Peruano S.A.

La sentencia de primera instancia declara fundada en parte la demanda ordenando que la demandada Empresa de Transportes Sol Peruano S.A.C. pague a los demandantes, quienes proceden en representación de su menor hija la suma de cuatrocientos mil soles por concepto de indemnización por daños y perjuicios, al sostener que está acreditado el nexo causal entre el hecho dañoso y el daño producido en la hija de los demandantes, además se precisa que la negligencia del chofer constituye factor determinante del accidente por lo que se aplica el artículo 1969 del CC; asimismo, debido a que el chofer era dependiente de la empresa de Transportes Sol Peruano S.A.C. se aplica la responsabilidad vicaria contenida en el art. 1981 del CC. Respecto a la financiera TCF se le exonera de responsabilidad en base al art. 6 de la LAF.

La sentencia de primera instancia es apelada por los demandantes, y en segunda instancia se revoca en cuanto declara infundada para la empresa financiera TCF, reformándola declara la responsabilidad solidaria de esta y de la empresa de transportes precisando que *“(…)el problema no radica en la interpretación del artículo 6 de la LAF sino en su aplicación: considerando que la indemnización está basada en el daño ocasionado a una niña originado en un accidente de tránsito, la responsabilidad está regulada en el artículo 29 de la LGTTT en atención al principio de especialidad por lo que corresponde aplicar la aludida ley, con exclusión de cualquier otra norma que presente alguna antinomia con su contenido. (...) al haber admitido Volvo Finance Perú Sociedad Anónima (ahora Financiera TCF Sociedad Anónima) ser propietaria del vehículo, en aplicación del artículo 29¹⁶⁰ de la norma antes aludida¹⁶¹, resulta ser responsable solidario con la Empresa de Transportes Sol Peruano Sociedad Anónima Cerrada.”*

La Corte Suprema en su considerando sexto señala lo siguiente: *“Que, si bien el artículo 6 del Decreto Legislativo 299, establece que la arrendataria es responsable del daño que pueda causar el bien, desde el momento que lo recibe de la locadora, empero, no se puede soslayar la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre número 27181, en su artículo 29 que señala textualmente: “La responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito causados por vehículos automotores es*

¹⁶⁰ Debe ser 29 y no 290 como señala la sentencia.

¹⁶¹ La norma antes aludida es la LGTTT

objetiva, de conformidad con lo establecido en el Código Civil. El conductor, el propietario del vehículo y, de ser el caso, el prestador del servicio de transporte terrestre son solidariamente responsables por los daños y perjuicios causados”.

Asimismo, en el considerando sétimo aplica el principio de especialidad precisando que *“el Principio de Especialidad, supone “que la disposición especial prima sobre la general”, es decir, si dos normas con rango de Ley confluyen y establecen disposiciones contrarias, una referente a un aspecto general y otra al aspecto más especial y restringido, primará la “especial”; pues ante la concurrencia aparente de normas sobre una materia, tendrá la norma especial, validez sobre la general”.*

Así pues, en base al principio de especialidad y en aplicación del art. 29 de la LGTTT la Corte Suprema concluye que la Financiera TFC S.A. es solidaria responsable por ser propietaria del vehículo que causo el daño, declarando infundado el recurso de casación interpuesto por la Financiera.

Haciendo una comparación en la posición seguida por nuestra jurisprudencia en los primeros casos analizados, y el presente caso, puede notarse un giro en la interpretación del segundo párrafo del art. 6 de la LAF.

Mientras que en los primeros casos analizados el argumento de la Corte Suprema para no admitir la exoneración del arrendador financiero es que la norma prevista en el segundo párrafo del art. 6 de la LAF no resulta aplicable frente a terceros ajenos al contrato de leasing, en el presente caso, se modifica señalando que ya no se trata de un problema de interpretación del art. 6 *in fine* sino de aplicación, es decir implícitamente admite como válida la interpretación que realizan las instancias previas del art. 6 como norma que regula la responsabilidad extracontractual por los daños producidos por bienes dados en leasing. Posteriormente se señala que existe una antinomia entre el art. 6 de la LAF y el art. 29 de la LGTTT, por lo que en aplicación del principio de especialidad prevalece la aplicación de la segunda norma citada.

2.4.1. Sobre la aplicación del principio de especialidad: art. 6 de la LAF vs art. 29 de la LGTTT

En el presente caso, la Corte Suprema argumenta que en el presente caso se ha dado una antinomia, pero ahora respecto a lo establecido en el segundo párrafo del art. 6 con lo dispuesto en el art. 29 de la LGTTT.

Habiendo aclarado anteriormente en que consiste el principio de especialidad, podemos verificar en primer lugar que tanto el régimen jurídico aplicable al leasing como al tránsito y transporte terrestre son regímenes especiales. Asimismo, cabe decir que, si bien ambas normas se encuentran en ámbitos distintos, lo que tienen en común ambas normas es que tienen la naturaleza de normas propias de responsabilidad extracontractual, así lo admite (tácitamente) nuestra Corte Suprema cuando señala que no se trata de un problema de interpretación sino de aplicación. Una vez aclarado este punto, surge la interrogante sobre si en efecto se da una antinomia o no.

Como se ha dicho previamente, en materia de responsabilidad extracontractual nuestro sistema jurídico prevé dos principios (la responsabilidad subjetiva o por culpa y la responsabilidad por riesgo). Se puede decir que la primera es más general que la segunda, en la medida que para que para que se aplique la responsabilidad por riesgo se deben dar ciertos presupuestos especiales tales como una actividad que genere un riesgo especial, superior al estándar medio, y que ello exige una diligencia superior a la normal por parte de quien ejerce dicha actividad, asimismo, que quien desarrolla dicha actividad y que se beneficie de la misma debe ser quien soporte dicha responsabilidad¹⁶².

El art. 29 de la LGTTT establece expresamente que la responsabilidad objetiva se aplicará en los casos de accidentes de tránsito de conformidad con el art. 1970 Código Civil, por lo que se deduce que viene a ser una norma de remisión, en el sentido de que

¹⁶² En ese sentido Santo Briz señala que no se puede hablar de una responsabilidad general de del riesgo o de exposición al peligro que pueda igualarse al tradicional principio de la responsabilidad por culpa. Santos Briz, J. (1996), *Responsabilidad civil en los accidentes de Circulación*, Madrid: La Ley, p. 33

remite al art. 1970 los casos de accidentes de tránsito. Por otro lado, el art. 6 de la LAF precisa que, en los casos de daños ocasionados por bienes dados en leasing, la responsabilidad extracontractual recae en el arrendatario. La pregunta que surge es si esta última norma es complementaria a lo dispuesto en el CC., o supone una contradicción a dicho régimen general.

Es así que el art. 6 de la LAF cuando señala que la responsabilidad extracontractual recae en el arrendatario, lo que viene a establecer es quien tiene la posición de garante en los casos de daños frente a terceros, y se fundamenta en la idea de que es el arrendatario quien que posee el control efectivo del bien, y que por lo tanto, es éste el único que tiene la capacidad de prever y evitar cualquier daño que se pueda producir de su utilización, y por ello legitimado para responder civilmente por dichos daños. Es por ello que lo que se viene a establecer es quien tiene la competencia para asumir la responsabilidad ya sea por culpa o por riesgo por los daños derivados de la utilización del bien objeto de leasing.

El arrendador financiero no responde ya que es incapaz absoluto de poder prever y evitar cualquier daño que pueda ocurrir de la utilización del bien ya que no dispone del control del bien, mientras dure el contrato de leasing, y además por el argumento de que no es quien ejercer la actividad riesgosa que genera el daño producido mediante dicho bien.

En ese sentido el art. 6 de la LAF no vendría a contradecir ni el régimen de responsabilidad por culpa ni el de responsabilidad objetiva, sino que vendría a precisar o complementar lo establecido en dichos regímenes, en la medida que sirve para establecer quién es el que asume la posición de garante para asumir la responsabilidad en los casos de responsabilidad por daños derivados de la utilización de bienes objeto de leasing.

Es por lo previamente señalado que nos parece equivoco que se admita la existencia de una antinomia entre el art. 6 de la LAF y el art. 29 de la LGTTT, sino que lo que en realidad existe es una incorrecta interpretación de las normas de responsabilidad civil.

2.5. Quinto caso: Cas. 2025-2013-Lima. (Anexo 5)

Este caso tiene como antecedente que con fecha 16 de octubre del 2009, la empresa de Transportes Transler E.I.R.L. interpone demanda de indemnización por daños y perjuicios, contra el BBVA Banco Continental.

Así pues señala como fundamentos de hecho que el primero de junio del 2009 el remolcador y el semi remolque de su propiedad fueron afectados por un incendio de grandes proporciones ocurrido a la altura del kilómetro 50.3 de la Carretera Panamericana Norte (Serpentín de Pasamayo), como consecuencia de la caída al asfalto, derramamiento y posterior incendio de doscientos bidones plásticos que contenían alcohol etílico rectificado de noventa y seis grados, que eran transportados por el vehículo de propiedad del BBVA Banco Continental.

Producto del incendio, los vehículos de propiedad de la demandante fueron alcanzados por las llamas, incendiándose en su totalidad, así como la carga que transportaban. Dicho hecho que afecto su propiedad, se produjo como consecuencia que la carga que transportaba el vehículo de propiedad del Banco, **no fue debidamente asegurada para su transporte**. El vehículo causante del siniestro fue un bien entregado por el Banco a la empresa de Transportes Tenorio Empresa Individual de Responsabilidad Limitada, en arrendamiento financiero.

El Banco contesta la demanda interpuesta, negándola y contradiciéndola en todos sus extremos indicando que el art. 6 de la LAF prescribe que la arrendataria es responsable del daño que pueda causar el bien, desde el momento que lo recibe de la locadora. Asimismo señala que en el numeral 13.2 de la cláusula décimo tercera del Contrato de Arrendamiento Financiero de fecha veinte de diciembre de dos mil siete, suscrito con la empresa de Transportes Tenorio E.I.R.L. se estableció la exclusiva responsabilidad de la arrendataria frente a los daños que cause o pudiera causar al utilizar el bien, estableciéndose que es la arrendataria quien asumirá el pago de las cantidades que sean reclamadas por terceros como consecuencia de los daños causados en su persona o en sus bienes. Concluye señalando que no debió ser demandado ya que no tiene responsabilidad alguna del uso de un bien otorgado en arrendamiento financiero.

La sentencia de primera instancia declara fundada en parte la demanda, ordenando que el BBVA Banco Continental y la empresa de Transportes Tenorio E.I.R.L. paguen de forma solidaria a la demandante, la suma de doscientos cuarenta y cinco mil ochocientos veinticuatro nuevos soles con treinta y siete céntimos, y siete mil doscientos ocho nuevos soles con noventa y seis céntimos, por conceptos de daño emergente y lucro cesante, más intereses legales, bajo los fundamentos siguientes:

- a) El factor de atribución para el caso de la responsabilidad de riesgo y objetiva que norma el art. 1970 del C.C., no es la culpa ni el dolo, sino el riesgo que se introduce a la sociedad a consecuencia de la utilización de un instrumento o un quehacer riesgoso o peligroso, significando en sí mismo un peligro adicional al simple riesgo de la vida cotidiana, dado el avance de la tecnología.
- b) Con los informes emitidos por la PNP, se acredita que la producción del daño a los vehículos de propiedad de la demandante y la carga que transportaba, fue ocasionada como consecuencia de la caída a la calzada de doscientos bidones que contenían alcohol etílico, debido a las condiciones de inseguridad del vehículo transportador de la carga considerada como material peligroso.
- c) Al ser el Banco demandado el propietario del vehículo que causó el siniestro, resulta objetivamente responsable del daño, debido a que, con la entrega en arrendamiento de un vehículo de carga pesada, estaba permitiendo que se despliegue una actividad clasificada como riesgosa con su puesta en circulación en las vías públicas. Tal accionar se encuentra previsto en el artículo 29 de la LGTTT que prevé que la responsabilidad civil derivada del accidente de tránsito causado por el uso de un vehículo es objetiva, de conformidad con lo establecido en el Código Civil, el conductor, el propietario del vehículo, y de ser el caso; el prestador del servicio de transporte terrestre es solidariamente responsables por los daños y perjuicios causados.
- d) Conforme al certificado de Gravámenes y Carga del Registro de la Propiedad Vehicular el vehículo causante del siniestro se encontraba registrado a nombre del Banco demandado, el cual fue entregado en

arrendamiento financiero a favor de la empresa de Transportes Tenorio E.I.R.L.

- e) Estando a lo expuesto, son responsables del hecho dañoso ocasionado, tanto el BBVA Continental por ser el propietario del vehículo, como la empresa Transportes Tenorio E.I.R.L. por ser la arrendataria de dicho vehículo.

En segunda instancia, se confirma la apelada que declaro fundada en parte la demanda interpuesta solo respecto a la empresa de Transportes Tenorio E.I.R.L., e improcedente la demanda respecto del BBVA Banco Continental, bajo los siguientes fundamentos:

- a) Mediante contrato de arrendamiento de fecha 20 de diciembre del 2007, el BBVA Banco Continental dio en leasing a la empresa de Transportes Tenorio E.I.R.L. el vehículo causante del siniestro.
- b) De la cláusula décimo primera se acordó que, a la firma del contrato, la arrendataria se obliga con el Banco a entregar y mantener una póliza de seguro contra todo riesgo, por el daño que pueda causar el uso del bien, emitida por una compañía de seguros a satisfacción del Banco, debidamente endosado a su favor, la referida póliza y elementos deberán contener los términos y condiciones a satisfacción del Banco.
- c) En la cláusula décimo tercera del referido contrato, en el ítem 13.2, se estipulo que la arrendataria sin perjuicios de lo estipulado en la cláusula quinta asume la obligación de responder por los daños y perjuicios que se cause con el bien objeto del contrato, mientras este se encuentre bajo su potestad y riesgo; el Banco queda facultado para repetir de la arrendataria las sumas que por ese concepto hubiera abonado en virtud del mandato judicial, sin reserva ni limitación alguna.
- d) El art. 6 de la LAF define que la arrendataria es responsable del daño que pueda causar el bien, desde el momento que lo recibe de la locadora; **dicho artículo en realidad regula la responsabilidad extracontractual frente a terceros en el contrato de leasing**, debiendo entenderse que quien debe responder por los daños a terceros es la empresa usuaria desde el momento en que toma

posesión del bien otorgado en leasing pues atendiendo a la naturaleza jurídica de este tipo de contratos, lo contrario implicaría desincentivar su aplicación en nuestro sistema.

- e) El Banco no resulta responsable por el daño ocasionado a la demandante, sino que el juicio de responsabilidad debe efectuarse solo respecto de la empresa de Transportes Tenorio E.I.R.L., debiendo declararse improcedente la demanda respecto de la entidad bancaria.

Finalmente, la Corte Suprema de Justicia señala que no corresponde aplicar lo previsto en el segundo párrafo del art. 6 de la LAF ya que los hechos probados en autos, esto es, la pérdida de los vehículos de propiedad de la accionante, así como la carga que transportan, generan responsabilidad extracontractual frente a terceros que no han suscrito el contrato de arrendamiento financiero (leasing); más aún, si bajo el principio de especialidad de la norma, prima lo dispuesto en el art. 29 de la LGTTT. Siendo así, se concluye que ambas personas jurídicas son responsables solidariamente del daño ocasionado.

2.5.1. La entrega en arrendamiento como fundamento para imputar la responsabilidad

La primera instancia sostiene que la entrega en arrendamiento es la base para imputar la responsabilidad al arrendador financiero. Así pues, señala que, con la entrega en arrendamiento de un vehículo de carga pesada, estaba permitiendo que se despliegue una actividad clasificada como riesgosa con su puesta en circulación en las vías públicas.

La entrega en arrendamiento financiero no es una actividad de por sí riesgosa y es permitida en virtud de la LAF que faculta a las empresas autorizadas a financiar la adquisición de bienes de capital a los interesados en insertarlos en su actividad comercial. Quien introduce el riesgo en la sociedad es quien ejecuta la actividad por interés propio, esto es, el que utiliza el vehículo.

El legislador con el art. 6 *in fine* de la LAF ha querido introducir una exoneración de la responsabilidad frente a terceros

(tal como sostiene la segunda instancia que resuelve el presente caso) respecto del arrendador financiero por cuanto que no es éste quien tiene interés en que el arrendatario desarrolle una actividad riesgosa, sino que su actividad es la de financiar y en virtud a ello adquiere un bien de capital que el mismo arrendatario le solicita. En efecto dicho artículo significa que quien tiene el deber de mantener el vehículo en adecuadas condiciones de uso y seguridad no es el arrendador financiero, sino más bien el arrendatario, y por ello tiene el deber de asumir la responsabilidad por el uso que le da al bien adquirido por interés propio.

2.5.2. El presupuesto de que la víctima no sea empresa para la aplicación de la responsabilidad por riesgo

Aparte de los presupuestos de la actividad especialmente riesgosa, y el lucro o beneficio generado por dicha actividad, la doctrina señala que la víctima no debe ser una empresa¹⁶³.

Así pues, se argumenta que la objetivación de responsabilidad se desvirtúa en el caso de que la víctima se encontrara en la misma posición jurídica y económica del autor del daño¹⁶⁴. En el mismo sentido el Tribunal Supremo Español en los casos de accidentes vehiculares producidos por el choque de dos vehículos sostiene que en estos casos no se aplica la doctrina del riesgo ni la presunción de culpa en el autor del daño.

En el presente caso la víctima además de ser una empresa también se dedica a su vez a la actividad de transporte y obtiene un

¹⁶³ Álvarez Lata, N. (2014), *Riesgo empresarial y responsabilidad civil*, Madrid: Reus, p. 57; en igual sentido Lubomira Kubica señala que si la actividad peligrosa está ejercida en la misma medida por ambos, demandante y demandado, no opera el principio de la inversión de la carga de la prueba, ni mucho menos de la responsabilidad objetiva al encontrarse ambos conductores en la misma situación y ser ambos los que generan el mismo riesgo para la circulación. Cfr. Lubomira Kubica, M., *El riesgo y la responsabilidad objetiva*, tesis doctoral de la universidad de Girona, 2015, p. 87-88. (consultado el 14 de junio de 2017 en <http://hdl.handle.net/10803/328430>).

¹⁶⁴ Esto se desprende de que la finalidad de la norma es proteger a la víctima frente a los riesgos tecnológicos de los que algunos se benefician, no entre quienes en posiciones jurídicas semejantes se benefician de la misma actividad riesgosa.

lucro de la misma. Es por esta razón que en la medida que ambas conocen los riesgos a los que se exponen, deben asumir parte de la responsabilidad por los daños que se producen. Teniendo en cuenta ello, y al encontrarse la víctima al mismo nivel que el autor del daño, no debería ser aplicable el régimen de responsabilidad por riesgo sino el general por culpa.

2.5.3. La aplicación de la responsabilidad por culpa y no por riesgo cuando se determina la verdadera causa del accidente

En el presente caso se ha probado fehacientemente mediante los informes emitidos por la PNP que la causa del accidente fue el derramamiento y posterior incendio de doscientos bidones plásticos que contenían alcohol etílico rectificado de noventa y seis grados que transportaba el arrendatario en uso del vehículo.

En ese sentido no estamos ante un accidente propio de la actividad de conducción, sino que es extraño al mismo, toda vez que la causa del daño ha sido un incendio, producido precisamente por la alta volatilidad de la mercancía que al no ser debidamente asegurada se cayó del vehículo que la transportaba. En ese sentido el daño ha tenido su origen en la mercancía que por su alta volatilidad produjo el incendio.

Es por esta razón que quien tiene un deber de cuidado respecto de la mercancía que se incendio es Transportes Tenorio E.I.R.L. quien omitió el deber de cuidado de asegurar los bienes que transportaba.

La doctrina señala que la responsabilidad por riesgo se aplica de modo excepcional¹⁶⁵ y solo sería aplicable en los casos en los que es muy difícil determinar la causa que determino el daño.

Habiendo aclarado cual fue la causa determinante del accidente nos parece arbitrario que se pretenda atribuir

¹⁶⁵ Díez Picazo, L. & Ponce de León, L. (1999), *Derecho de daños*, Madrid: Civitas, p. 37.

responsabilidad al Banco BBVA quien no tiene ningún deber de cuidado respecto de la mercancía volátil que se transportaba.

2.5.4. De la vulneración al principio de igualdad

El principio de igualdad se puede dirigir respecto a quien crea la ley, o respecto a quien la aplica. Así pues, la doctrina señala que el principio de igualdad exige que no se establezcan desigualdades injustificadas en los criterios que utiliza el legislador como el juez para atribuir derechos y deberes, ya sea modo genérico o en su aplicación al caso concreto¹⁶⁶.

Si tomamos el criterio de la Corte Suprema y aplicamos el principio de especialidad prevaleciendo lo que dispone el art. 29 de la LGTTT frente a lo dispuesto por el segundo párrafo del art. 6 de la LAF, dicho criterio solo se aplicaría en los casos de accidentes de tránsito, y ¿en los casos distintos a accidentes de tránsito? ¿Se aplicaría lo dispuesto por la LAF exonerando al arrendador financiero?

Como se ha visto en la mayoría de casos analizados, uno de los fundamentos que ha utilizado la Corte para atribuir de la responsabilidad al arrendador financiero ha sido precisamente el hecho de ser propietario. Así pues, fuera del ámbito de la LGTTT, en aplicación del criterio utilizado por la Corte tendría que aplicarse lo dispuesto en la LAF por el principio de especialidad, y como consecuencia se exoneraría al arrendador financiero.

Como se ha sostenido en el desarrollo del presente trabajo, el hecho de ser propietario no justifica una atribución de responsabilidad ya que el fundamento de la responsabilidad no yace en la propiedad, sino en quien tiene un deber de cuidado respecto de determinados riesgos, es este el fundamento jurídico que sustenta la responsabilidad.

¹⁶⁶ Rodrigues Canotilho, M. (2016), *El principio de igualdad en el derecho constitucional europeo*, Granada: Universidad de Granada, p. 32. [<http://hdl.handle.net/10481/41149>].

Asimismo, se demuestra como nuestra Corte Suprema varía en sus fundamentos para atribuir responsabilidad de un modo arbitrario con el fin de garantizar la indemnización de la víctima a toda costa, pero sin una justificación suficientemente válida.

Como dice señala Pantaleón, “*indemnizar no borra el daño del mundo, sino simplemente lo cambia de bolsillo*”¹⁶⁷, es por ello que hay que tener una buena razón o fundamento jurídico suficientemente válido, como la culpabilidad del autor del daño o el criterio del riesgo para aquellas actividades especialmente riesgosas. De este modo, el procedimiento de imputación de responsabilidad no solo debe reducirse al mero hecho del daño, ni a la mera causalidad, sino que se deben verificar los presupuestos para cada tipo de responsabilidad ya sea subjetiva u objetiva, y aplicar criterios de imputación objetiva adecuados, así como tener en consideración las circunstancias del caso.

El rol de Robín Hood de la Corte Suprema al aplicar criterios como el riesgo sin justificar de forma adecuada su aplicación basando la responsabilidad en un hecho como la propiedad con el fin de hacer una supuesta labor social, y sin evaluar las consecuencias de ello resulta muy criticable no solo por la arbitrariedad en la aplicación de las normas, sino también por la inseguridad jurídica a la que da lugar.

Teniendo en cuenta lo previamente señalado consideramos que los criterios que utiliza la Corte Suprema vulnera el principio de igualdad en la aplicación de la ley ya que tiene como consecuencia que se atribuyan responsabilidad al arrendador financiero solo para los casos de accidentes de tránsito y en el universo restante de casos se le tendría que exonerar de responsabilidad lo cual no es en ningún sentido coherente.

¹⁶⁷ Pantaleón, F. (2000), Cómo repensar la responsabilidad civil extracontractual (también de las Administraciones públicas), en *Anuario de la Facultad de Derecho de la Universidad Autónoma de Madrid*, N°4, p. 174.

CAPITULO 3

POSICIÓN PERSONAL, RECOMENDACIONES Y PROPUESTAS DE CAMBIO

3.1. Principios que rigen la responsabilidad civil por el uso de vehículos automotores

Es imprescindible que se entiendan los principios que se aplican en esta materia a fin de que funcionen como directrices tanto en la interpretación y aplicación de las normas sobre responsabilidad civil frente a terceros. En ese sentido la doctrina comparada ha establecido los siguientes principios¹⁶⁸:

a) La existencia de los requisitos o presupuestos de la responsabilidad civil en general: acción u omisión, daño, y nexo de causalidad

Como se ha dicho anteriormente, el hecho de que la responsabilidad se derive de un accidente vehicular no justifica que se omita el análisis de los presupuestos que justifiquen la atribución de la responsabilidad a una persona distinta de la víctima. Es por ello que, si bien cabe una presunción de la culpabilidad agravada en la persona del conductor, ello no quiere decir que se omita el análisis de los demás presupuestos de acción u omisión, daño y sobre todo el nexo de causalidad.

¹⁶⁸ Santos Briz, *Derecho de daños*, Madrid: Revista de Derecho Privado, p. 234.

b) La responsabilidad afecta al tenedor o poseedor del vehículo

Este principio se deriva del deber objetivo de cuidado y de la conducción controlada o de conducción dirigida exigible respecto de quien ostenta la posesión del vehículo. En ese sentido, la responsabilidad no halla su fundamento tanto al hecho de ser conductor o ser propietario, sino en la medida que se ejerce un control efectivo del vehículo.

De tal forma que quien tiene dicho control en primer lugar es el conductor del vehículo (que es quien lo posee inmediatamente), que a su vez puede coincidir con la persona de su propietario, o no.

c) La responsabilidad debe derivar del uso o explotación del vehículo

En concordancia con la teoría de la responsabilidad por riesgo, la responsabilidad del conductor y de ser el caso, del propietario no conductor o de su detentador¹⁶⁹, se deriva del uso doméstico del vehículo o de la explotación del mismo con fines empresariales, en la medida que se entiende que dichas actividades son especialmente riesgosas, y que quien se beneficia de la misma debe soportar la responsabilidad por daños que genere.

d) La responsabilidad abarca todos los riesgos procedentes de aquella utilización o explotación, con la única excepción de los producidos por fuerza mayor o por un suceso inevitable no fundando en la calidad del vehículo ni en un fallo de su funcionamiento

En ese sentido la responsabilidad por el riesgo en la conducción se aplica a aquellos daños que resultan de riesgos típicos de aquella actividad. Sin embargo, quedan fuera del ámbito de aplicación aquellos riesgos que no sean riesgos típicos de la actividad de conducción, y aquellos que siendo típicos no se fundamentan en la

¹⁶⁹ Para Guijarro Contreras la palabra detentador (*détenteur*) ha sido interpretada por la jurisprudencia como aquella persona que utiliza el vehículo en su provecho, o que saca provecho del vehículo, o que se sirve de él a sus expensas, en su propio interés; sea o no el propietario. Cfr. Guijarro Contreras, G., Responsabilidad civil automovilista, en *Anuario de derecho civil*, Vol. 16, N° 3, 1963, p. 650.

calidad del vehículo o en una falla de funcionamiento se consideran casos de fuerza mayor o caso fortuito.

e) Principio de seguridad del tráfico y de confianza en el mismo

El principio de seguridad se refiere al deber del conductor de adoptar las medidas necesarias que garanticen seguridad en la conducción, respetando las normas de tránsito y adoptando las maniobras necesarias para evitar que se produzca un accidente.

Asimismo, el principio de confianza consiste en que todo participante en la conducción que conduce de conformidad con las normas sobre la materia, tiene derecho de esperar de los demás un comportamiento similar, y siempre en condiciones normales. Sin embargo, esto no quiere decir que no existan situaciones especiales, en las cuales se le exija al conductor la adopción de ciertas medidas de cuidado extraordinarias para contrarrestar el peligro potencial (p.e. conducir en la oscuridad exige un mayor nivel de atención).

3.2. Las supuestas ventajas de una responsabilidad objetiva, y su crítica

Se dice que la responsabilidad objetiva nació con el fin de simplificar los procesos y reducir los costos procesales. Sin embargo, la realidad demuestra otra cosa. Al facilitar la carga de la prueba a las víctimas, esto ha hecho que se eleven las denuncias por accidentes, y con ello se eleven los costos y carga procesal¹⁷⁰. Por otro lado, otra de las consecuencias ha sido que los jueces realicen un análisis más deficiente de los presupuestos que justifican la responsabilidad civil, imputando responsabilidades sin un adecuado análisis en cada caso en particular¹⁷¹.

¹⁷⁰ En el mismo sentido opina Lubomira Kubica. Cfr. Lubomira Kubica, M., *Riesgo y Responsabilidad objetiva*, tesis doctoral, Universitat de Girona, 2015, p. 129, (consultado el 14 de junio de 2017 en <http://hdl.handle.net/10803/328430>).

¹⁷¹ En el mismo sentido Gómez Pomar el cual señala que la ventaja procesal que se predica de la responsabilidad objetiva es más teórica que real. Cfr. Gómez Pomar, F., Carga de la prueba y responsabilidad objetiva, en *Revista para el análisis del derecho (Indret)*, N°1, 2001, p. 3.

Por último, teniendo en cuenta el dilatado tiempo que duran los procesos en el Perú, resulta cuestionable que la institución de responsabilidad civil pueda servir como un instrumento que pueda satisfacer las necesidades de las víctimas de un accidente de un modo inmediato.

El modelo del riesgo nos haría vivir en un mundo en que a cada paso nos aparecerían acreedores reclamando una indemnización; de esta forma si se nos impusiera la obligación de compensar todos los daños que causamos la vida sería una pesadilla pues no se puede imaginar una sociedad en la que debamos responder de todos los daños que sean consecuencia de nuestras acciones u omisiones.

Es imprescindible entender que el sistema de responsabilidad no ha sido creado para permitir que la víctima en todos los casos siempre cobre, sino únicamente en los casos en los que, previo proceso de imputación, se determine la responsabilidad por el daño causado.

3.3. El criterio del riesgo y del principio del *cuius commoda, eius incommoda*

El criterio del riesgo o el de *cuius commoda, eius incommoda* no puede ser el único criterio para atribuir responsabilidad a una persona, ya que es tan amplio como el criterio de causalidad basado en la teoría de la *conditio sine qua non*¹⁷².

¹⁷² En una sentencia citada por Roca & Trías del Tribunal Supremo (STS 1ª del 16 de octubre de 2007) demuestra como el Tribunal Supremo ha ido restringiendo de forma clara y de manera progresiva la aplicación del riesgo como factor de atribución de responsabilidad hasta el punto de proclamar de forma reiterada que no puede basarse una indemnización en este simple criterio. Así pues, en dicha sentencia se dice lo siguiente: “Este tribunal ya tiene declarado que los denominados principios de solidaridad social y “*cuius, eius incommoda*” a que se refiere el motivo no son idóneos por si solos para fundar una responsabilidad subjetiva, ni quasi-objetiva. Por lo que respecta a la responsabilidad por riesgo, obviamente la creación del mismo se traduce en una acentuación del nivel de diligencia exigible por parte de **quien lo crea y lo controla, o debe controlar**, pero el riesgo no es un concepto unitario, sino graduable, que puede presentarse con diversa entidad, y ello es relevante para la ponderación del nivel de diligencia requerido, que en todo caso ha de ser el proporcionado a la importancia del riesgo concreto, y en atención a las circunstancias de la actividad, personas, tiempo y lugar”. (la negrita es propia). Cfr. Roca & Trias, E. El riesgo como

Por ejemplo, en el caso de un accidente de tránsito, si nos preguntamos quién es el que crea el riesgo, podemos decir que en primer lugar es el conductor, también puede atribuírsele a su empleador al cederle un vehículo para que lo utilice para realizar sus funciones, asimismo podríamos decir que lo crea el proveedor o fabricante de vehículos ya que los pone a disposición y facilita a los consumidores la adquisición de los mismos, y en última instancia también podríamos decir que la misma sociedad crea el riesgo al admitirla como una actividad lícita¹⁷³. A la misma conclusión podríamos llegar si utilizamos el criterio de que “quien se beneficia de la actividad asume la responsabilidad”¹⁷⁴.

Es por ello que estos principios deben interpretarse lo más restrictivamente posible. En ese sentido, quien asume la responsabilidad por el riesgo es quien ejerce directamente una actividad especialmente riesgosa, y se beneficia directamente de la misma, excluyendo los riesgos atípicos y a quienes se beneficien indirectamente de la misma.

3.4. Exclusión del ámbito de aplicación de la responsabilidad por riesgo a los arrendadores financieros

En los casos de accidentes producidos por vehículos dados en leasing no resulta aplicable la teoría del riesgo para imputar responsabilidad al arrendador financiero sino únicamente a la arrendataria ya que es quien detenta el vehículo, y por ello tiene el control idóneo sobre el mismo. La arrendataria (que en la mayoría de los casos será una empresa), se le podrá atribuir responsabilidad por riesgo,

criterio de imputación subjetiva del daño en la jurisprudencia del Tribunal Supremo, en *revista para el análisis del derecho (Indret)*, N° 4, 2009, p. 13, 15.

¹⁷³ Por ejemplo, en España existe el consorcio de compensación de seguros que indemniza a las víctimas cuando el seguro obligatorio es insuficiente; dicho consorcio se financia a través de aportaciones obligatorias de todos los ciudadanos. A través de este ejemplo se puede ver como toda la sociedad asume responsabilidad en la medida que colabora en garantizar una indemnización a la víctima por los accidentes de tránsito.

¹⁷⁴ En el mismo sentido sostiene Trazegnies quien señala que no solo los conductores de automóviles se benefician sino también la sociedad en su conjunto por las ventajas que representan los automóviles. Trazegnies Granda, F., *La responsabilidad extracontractual*, Lima: Ara, p. 58.

en la medida que es quien detenta el vehículo de forma permanente por lo que tiene el control efectivo sobre el mismo. Asimismo, la arrendataria tiene la capacidad para disponer el mismo a uno de sus dependientes para que lo utilice en el ejercicio de las funciones propias de la empresa. De ese modo la arrendataria viene a tener la condición de explotador del vehículo en la medida que lo utiliza en su actividad empresarial obteniendo un beneficio directo del mismo.

No se puede perder de vista que la actividad de conducción, como actividad especialmente riesgosa, es una conducta *per se* activa, es por ello que quien está habilitado para desarrollarla, es decir, el conductor, es el autor directo del daño¹⁷⁵ por lo tanto responde por hecho propio. Así mismo, se debe tener en cuenta que el conductor no es un sujeto común y corriente, sino un usuario experto, por lo tanto, se le exigirá una diligencia superior a la media normal.

Por otro lado, la responsabilidad del propietario no conductor no se deriva de una actuación, sino más bien por omisión. Jackobs señala que, en el ámbito de la omisión, no todos responden de la misma consecuencia lesiva que estén en condiciones de evitar, sino que solo está obligado a responder quien es titular de una posición de garantía¹⁷⁶. Así pues, el propietario no conductor o, de ser el caso, el detentador del vehículo es responsable por los daños derivados de la actividad del conductor (por hecho ajeno) en la medida que asume una posición de garante de la misma, siempre y cuando se den los presupuestos que justifiquen su aplicación, es decir, que exista una relación de dependencia o que se tenga un deber de custodia o de guarda sobre la cosa.

¹⁷⁵ Para Reglero Campos, quien controla e introduce en el ámbito social un instrumento de riesgo no es sino el conductor del vehículo. La responsabilidad objetiva no se fundamenta en un juicio de reproche sino en el control y utilización de medios e instrumentos de riesgos. Reglero Campos, F., *Tratado de Responsabilidad Civil*, Navarra: Aranzadi, p. 750; Pantaleón también coincide señalando que la responsabilidad extracontractual en materia de accidentes de tránsito es en principio del conductor y de su propietario o controlador. Cfr. Pantaleón, F. (2000), *Cómo repensar la responsabilidad civil extracontractual (también de las Administraciones públicas)*, en *Anuario de la Facultad de Derecho de la Universidad Autónoma de Madrid*, N°4, p. 180.

¹⁷⁶ Cp. Díez Picazo, L. & Ponce de León, L. (1999), *Derecho de daños*, Madrid: Civitas, p. 342.

La doctrina señala que en una cesión de larga duración (como es típico de los arrendamientos financieros) la capacidad de control de la cosa se pierde¹⁷⁷. Así pues, el arrendador financiero pierde dicho control al transferirlo al arrendatario, siendo este último el que asume una posición de garante por ostentar la posesión del vehículo de modo permanente y por un periodo prolongado.

Asimismo, de ser el caso que el arrendatario ceda a uno de sus dependientes el uso del vehículo, se le podría imputar responsabilidad por hechos ajenos si se produce un accidente, en aplicación de la responsabilidad del empresario por los hechos de sus dependientes.

Se debe tener en claro que entre el arrendador y el arrendatario no existe una relación de dependencia que fundamente la responsabilidad del primero; asimismo, la mera autorización del uso de un vehículo no es equiparable al control, dirección, sometimiento a la organización, etc. que implica el concepto de dependencia¹⁷⁸.

Si partimos del examen causal fáctico de un accidente de tránsito podríamos decir que el causante es el conductor del vehículo¹⁷⁹. Sin embargo, para establecer el nexo de causalidad respecto del propietario no conductor implica un análisis más profundo. La responsabilidad por el hecho del tercero puede tener como fundamento la relación de dependencia¹⁸⁰ que exista entre aquel y el conductor, pero el mero hecho de ser propietario no es suficiente para justificar dicha atribución de responsabilidad sin matices y teniendo en cuenta las circunstancias del caso.

Puede ser que el propietario del vehículo se le atribuya una presunción de culpabilidad por el accidente causado, pero dicha

¹⁷⁷ Barceló Doménech, J., La reparación de los daños derivados del préstamo de vehículos, en *Anales de la Universidad de Alicante*, N° 8, 1993, p. 272.

¹⁷⁸ Barceló Doménech, J., La reparación de los daños derivados del préstamo de vehículos, en *Anales de la Universidad de Alicante*, N° 8, 1993, p. 268.

¹⁷⁹ En aplicación de la responsabilidad por riesgo para imputar objetivamente responsabilidad ha de probarse la relación de causalidad entre la conducta del agente y el daño. Cfr. Álvarez Lata, N. (2014), *Riesgo empresarial y responsabilidad civil*, Madrid: Reus, p. 85.

¹⁸⁰ Para Barcelo Doménech el fundamento de la responsabilidad por el hecho ajeno se encuentra en el “sometimiento de una persona a la vigilancia, dirección o control de otra”. Cfr. Barceló Doménech, J., *óp. cit.*, p. 273-274.

presunción tendría que ser *iuris tantum*, ya que existen casos en los cuales un sujeto a pesar de ser el propietario formal del vehículo (por encontrarse inscrito como tal en el registro), no se tiene control sobre el bien ya sea porque se ha enajenado y aun no se efectúa la modificación en el registro público, o se ha transferido en uso a otra persona por un periodo prolongado que hace que dicho control desaparezca; en dichos casos quien tendría el deber de custodia sobre el bien es aquel que lo poseía de manera cierta.

Además del examen de causalidad fáctica, se puede excluir la responsabilidad del arrendador financiero en base a los siguientes criterios (propios de la imputación objetiva):

- a) **Prohibición de regreso:** Como habíamos visto anteriormente, según este criterio consiste en que no debe imputarse objetivamente el daño a quien puso en marcha un curso causal que dio como resultado el daño cuando en este interviene sobrevenidamente la conducta dolosa o imprudente de un tercero, por más que hubiera sido condición *sine qua non* del daño. Asimismo, se deben incluir solo aquellos casos en que la conducta dañosa del tercero se haya visto decisivamente favorecida por el autor mediato y aquellos otros casos en que el autor mediato infringiera una norma cuya finalidad consistiera en prevenir o evitar la indefensión del tercero.

En el caso de leasing, el arrendador financiero no podría ser imputado objetivamente por el daño causado por el uso del bien ya que, si bien podría considerarse como una condición *sine qua non* del resultado en la medida que se encuentra en el curso causal del daño, entre la actuación del arrendador financiero, que es quien financia la adquisición del bien, y el daño se encuentra la actuación del arrendatario. Así como la responsabilidad no se puede extender al proveedor del vehículo, tampoco sería lógico extenderlo al arrendador financiero, por cuanto que en nada favorecen al resultado, sino que el arrendatario viene a ser el competente en cuanto al uso que se le da al bien objeto de leasing por ser quien mantiene el control y dirección de mismo de forma permanente e independiente.

- b) **Riesgo general de la vida:** Según este criterio si el curso causal que conduce a un resultado lesivo, ha sido puesto en marcha por un autor mediato, pero en él, posteriormente, han intervenido acciones de

terceros que resultan **modos de actualización del riesgo habitualmente ligado a la existencia natural del daño** o a los que se desencadenan en la existencia humana en la forma de socialización y civilización correspondiente, no se deben imputar a los daños al autor mediato.

Así pues se puede decir que si bien el arrendador financiero se encuentra inmerso en el curso causal previo al accidente, entre ambos se encuentra la actuación de un tercero que viene a ser el arrendatario quien vendría a actuar como garante¹⁸¹ no solo del conductor del vehículo, sino que también del arrendador financiero, por cuanto que es la arrendataria quien predispone la actividad riesgosa de la conducción ligada a la existencia natural del accidente, y por ello se configura en garante respecto de los daños que deriven de la actividad de conducción por el uso del vehículo.

Así pues, en ese sentido, el riesgo del arrendador financiero se podría considerar como un riesgo general de la vida, como un típico servicio de financiamiento, distinto al de la actividad de conducción.

- c) **El incremento del riesgo o de la conducta alternativa correcta:** Según este criterio no puede imputarse a una determinada conducta un concreto evento dañoso, si, suprimida idealmente aquella conducta, el evento dañoso en su configuración totalmente concreta se hubiera producido también con seguridad o probabilidad rayana en la certeza, y si la conducta no ha incrementado el riesgo de que se produzca el evento dañoso.

Así pues, en base a este criterio se podría decir que, si se suprime la conducta del arrendador financiero, el evento dañoso se podría haber producido también ya que el leasing no es el único mecanismo de financiación por el cual una persona puede adquirir

¹⁸¹ Jackobs señala, en cuanto al proceso de imputación objetiva, que no todos responden de la misma consecuencia lesiva que estén en condiciones de evitar. Solo está obligado quien es titular de una posición de garantía. Por esto en el ámbito de la omisión, los límites de los roles funcionan como límites de responsabilidad y quien se mantiene dentro de los límites de su rol, no responde de un curso lesivo conducente a un daño, aun en el caso de que hubiese podido perfectamente evitarlo. Cfr. Diez Picazo, L. & Ponce de León, L. (1999), *Derecho de daños*, Madrid: Civitas, p. 346.

un bien de capital, por lo tanto, no quiere decir que la actividad de financiación viene a ser determinante para que se produzca un accidente, ni mucho menos incrementa el riesgo de que se produzca aquel.

3.5. La actividad anormalmente riesgosa y la actividad de conducción

A pesar de que la conducción se dice que es una actividad anormalmente riesgosa, existe cierta doctrina que concuerda en que en realidad dicha actividad no sería en realidad tal, en la medida que su uso se ha vuelto de uso cotidiano¹⁸².

En los Principios de derecho europeo de la responsabilidad civil, se define a las actividades anormalmente riesgosas como aquellas que cumplen dos requisitos:

- a) Que cree un riesgo previsible y significativo de daño incluso aunque se emplee todo el cuidado debido en su ejercicio¹⁸³; y,
- b) No sea una actividad que sea objeto de uso común.

De igual forma se definen en la sección 20 del *Restatement (third) of Torts*, el cual es un tratado emitido por el Instituto de Derecho Americano (American Law Institute¹⁸⁴), en el que se resumen los principios generales del derecho de daños estadounidense.

¹⁸² Así lo expresa Pantaleón señalando que el uso de automóviles se ha convertido en un riesgo común porque la inmensa mayoría de españoles cuentan con uno en la actualidad. Asimismo, afirma que la responsabilidad civil extracontractual del conductor (o el propietario o “controlador”) del automóvil no es un buen instrumento de asistencia social. Cfr. Pantaleón, F. (2000), *Cómo repensar la responsabilidad civil extracontractual (también de las Administraciones públicas)*, en *Anuario de la Facultad de Derecho de la Universidad Autónoma de Madrid*, N°4, p. 180.

¹⁸³ Lubomira Kubica, M., *El riesgo y la responsabilidad objetiva*, tesis doctoral de la universidad de Girona, 2015, p. 75 (consultado el 14 de junio de 2017 en <http://hdl.handle.net/10803/328430>).

¹⁸⁴ Organización de jueces, académicos y profesionales legales, fundado en 1923.

Si tenemos en cuenta dichas condiciones, nos parece cuestionable que la actividad de conducción pueda ser calificada como anormalmente riesgosa, por las siguientes razones:

- a) No se puede decir que si se emplea todo el cuidado debido se esté creando un riesgo previsible y significativo de daño, ya que en la mayoría de casos de accidentes estos se causan por una falta de diligencia, porque no se respetan ciertas normas de tránsito del propio conductor, o incluso por la misma imprudencia de las víctimas.
- b) Por otro lado, como se ha dicho previamente, la actividad de conducción no parece ser una que no sea de uso común, en la medida que la mayoría de ciudadanos cuentan con un vehículo en la actualidad.

De esta forma una actividad se considerará de uso común si una parte significativa de la sociedad se acopla en él, como por ejemplo la conducción. La razón de ello es que no hay necesidad de responsabilidad objetiva en el que muchas personas imponen un riesgo, por lo que en virtud al principio de reciprocidad todos disfrutan de los beneficios y por ello deben compartir los riesgos de dicha actividad. Por otro lado, si una actividad es peligrosamente inusual, las personas que participan en ella imponen un riesgo a los demás que no se benefician de la misma, de ahí la necesidad de la responsabilidad objetiva.

Por otro lado, en los mismos principios de derecho europeo de la responsabilidad civil en su art. 4:201 (1) se señala que se aplica una inversión de la carga de la prueba en virtud de la gravedad del peligro que implica la actividad. Asimismo, se precisa en el art. 4:201 (2) que la gravedad del peligro está determinada de acuerdo con la gravedad del daño, así como la alta probabilidad de que ocurra.

Teniendo en cuenta lo previamente dicho, parece que la actividad de conducción en virtud a los principios de derecho europeo podría considerarse como un tipo de responsabilidad por culpa con inversión de la carga de la prueba.

Por ultimo decir que la responsabilidad por riesgo aplicable a la actividad de conducción no puede ser considerada como una responsabilidad puramente objetiva¹⁸⁵, sino cuasiobjetiva y sin eliminar absolutamente el elemento culpabilístico en su imputación.

3.6. La noción de culpa objetiva en el ámbito de conducción

La noción de la culpa o negligencia no ha desaparecido, si no que ha ido evolucionando de tal forma que actualmente se entiende como un estándar objetivo de conducta exigible. Dicho estándar es el de una persona media razonable que se halle en las mismas circunstancias.

Dicho estándar puede variar en base al rol que tenga una persona determinada; es por ello que una persona puede tener un nivel de diligencia exigible superior en la medida que ostente ciertos deberes especiales de cuidado, o tenga una posición de garante especial respecto de determinados riesgos.

En ese sentido la culpa se refiere a un cierto nivel de diligencia exigible, siendo un nivel de diligencia medio para la mayoría de los casos, y uno superior siempre que concurran ciertas condiciones especiales para ello.

En los principios de derecho europeo de la responsabilidad civil, se prevé una noción objetiva de culpa, así mismo se dan algunos criterios para determinarla de acuerdo con las circunstancias:

- a) La naturaleza y valor del interés protegido de que se trate
- b) La peligrosidad de la actividad
- c) La pericia exigible a la persona que lleva a cabo la actividad
- d) La previsibilidad *ex ante* del daño y la relación de proximidad o de especial confianza entre las personas implicadas
- e) La disponibilidad y coste de las medidas de precaución y de los métodos alternativos

¹⁸⁵ La cual implica una presunción *iuris et de iure* de culpabilidad. Cfr. Trazegnies, F., *La responsabilidad extracontractual*, Lima: Ara, p. 54

La actividad de conducción que desarrolla el conductor es una de aquellas que exigen una diligencia superior a la media exigible respecto del que la domina o controla, es decir, del conductor. Así pues, se dice que la responsabilidad en estos casos, no excluye del todo el elemento de la culpabilidad toda vez que el conductor puede alegar que la culpa del accidente recae en el demandante, es por ello que en estos casos el juez tendrá que evaluar la diligencia de la víctima y si su conducta fue determinante en el accidente o si solo contribuyo en parte junto con la del conductor. Así pues, no estamos ante una responsabilidad objetiva pura, en la que solo con la prueba del daño se atribuye sin más la responsabilidad, sino ante una responsabilidad cuasi-objetiva que admite causales de exoneración al igual que la responsabilidad por culpa.

3.7. Crítica a la responsabilidad por el hecho de las cosas riesgosas prevista en el art. 1970

Como se ha dicho previamente, la doctrina de la responsabilidad por el hecho de las cosas se importa de Francia. En Francia se regula además de la responsabilidad por el hecho propio y por el hecho de ajeno, la responsabilidad por las cosas inanimadas de las que se tenía la custodia o la guarda.

Como hace referencia la doctrina, ni el antiguo derecho francés ni en el derecho romano se pensó en establecer una teoría general de la responsabilidad a causa de las cosas inanimadas. Sin embargo, en Francia se regulo dicha responsabilidad, con el fin de aligerar la carga de la prueba de aquel que sufre un daño a causa de los accidentes de causados por las maquinas. De tal forma que se presumía la responsabilidad de quien tenía la guarda sobre la cosa, es decir, quien tenía la custodia sobre la misma¹⁸⁶, y por ello el control y la capacidad para prevenir cualquier daño que se derive de la cosa.

¹⁸⁶ En Francia esta responsabilidad se atribuía a quien tenía la guarda por omisión, es decir, en la medida que se falta a un deber de cuidado del sujeto que tiene el deber de custodia sobre el mismo Cfr. De Cupis, A., *El daño: teoría general de la responsabilidad civil*, traducción de la 2a ed. italiana y estudio preliminar por Ángel Martínez Sarrión, notario de Barcelona, Barcelona: Bosch, 1975, p. 130.

Sin embargo, decir que una cosa es inherentemente riesgosa no es más que una falacia¹⁸⁷. Como bien ha señalado la doctrina nacional como internacional, es incoherente regular una responsabilidad por el hecho de las cosas riesgosas, ya que las cosas no son en sí mismas riesgosas, sino que el riesgo siempre se atribuye no a la cosa misma, sino a uso que se da respecto de ella. En ese sentido no existen cosas riesgosas en sí mismas, si no que el riesgo se deriva de su uso.

La responsabilidad por el hecho de las cosas en realidad no se configura como una responsabilidad por un comportamiento activo, sino más bien por un comportamiento pasivo, esto es, en la medida que uno ha omitido un deber de guarda o cuidado respecto de una cosa, en la medida que se posee.

La doctrina señala que en los casos en los que el daño se deriva de una conducta por omisión¹⁸⁸, en la imputación objetiva entran en juego tanto el juicio de previsibilidad como el de exigibilidad¹⁸⁹, por lo tanto, se le exige un deber de cuidado en la medida que están en aptitud de prever y evitar los daños, y quien tiene dicha capacidad es quien tiene un cierto control sobre la cosa.

Al introducir en el sistema jurídico el art. 1970 estableciendo que “*Aquel que mediante un bien riesgoso o peligroso (...) causa un daño a otro, está obligado a repararlo*”, surge la duda si se ha querido introducir una cláusula general de la responsabilidad por el hecho de las cosas, así como en Francia o Italia. Asimismo, surge la duda sobre a quién se quiso referir el legislador con la palabra “*Aquel*”.

¹⁸⁷ El profesor Pantaleón en la misma línea refiere que una responsabilidad objetiva por el hecho de las cosas o de las cosas animadas y una responsabilidad objetiva por productos deben ser rechazadas por cuanto que es obvio que la posesión de algo o de un animal y la producción de bienes no pueden considerarse actividades que creen un riesgo previsible y por encima de lo normal de daño incluso cuando se ponga todo el cuidado debido en su administración. Cfr. Pantaleon, F., *Principles of European Tort Law: Basis of Liability and Defences. A critical view “from outside”*, en Revista para el análisis del derecho (Indret), p. 8.

¹⁸⁸ En ese sentido aun este de responsabilidad no se habla de una responsabilidad por el hecho o puramente causalista, sino que se trata de una responsabilidad imputada a la conducta de un sujeto por omisión a un deber de cuidado.

¹⁸⁹ Reglero Campos, F. (2002), *Tratado de responsabilidad civil*, Navarra: Aranzadi, p. 294.

En Francia, se atribuye la responsabilidad por el hecho de las cosas a quien tiene la guarda quien no necesariamente será su propietario, sino aquel que tiene un deber de custodia sobre el bien. En Italia de la misma forma se regula en su art. 2051 la responsabilidad por el daño causado por la cosa que se tiene en custodia.

Por lo tanto, podemos verificar que la responsabilidad se basa en la omisión de un deber de custodia sobre la cosa, y no tanto en el hecho de una cosa, o en el mero hecho de ser propietario. Dicho deber de custodia lo tiene en principio quien lo posee. Es por ello que el que no posee de manera real no puede exigírsele un deber de custodia por lo que no debería asumir la responsabilidad.

Si la responsabilidad se atribuye en la medida que se tenga un deber de custodia, podemos decir que cuando el art. 1970 dice “*Aquel (...)*” se está refiriendo a quien tiene la custodia, esto es a su poseedor real, que es quien tiene el control sobre el mismo, y por ello un deber de cuidado sobre el bien.

Por otro lado, en estos casos no se puede decir que no exista un nexo de causalidad, sino que por el contrario éste existe pero que no se fundamenta en un comportamiento activo, sino en un comportamiento pasivo, en tanto que implica una omisión a un deber.

Así pues, el propietario puede exonerarse de la responsabilidad si prueba de manera indubitable que otra persona tenía la guarda o custodia de la cosa en el momento en que se causó el daño.

A pesar de que nuestro ordenamiento ha pretendido regular una responsabilidad por el hecho de las cosas, debemos tener en cuenta que en los principios de derecho europeo de la responsabilidad civil no se ha incluido una responsabilidad por el hecho de una cosa, sino únicamente la responsabilidad por hecho propio o por hecho ajeno. Por otro lado, la doctrina más autorizada sugiere que dicha responsabilidad merece ser abrogada¹⁹⁰.

¹⁹⁰ Pantaleon, F., Principles of European Tort Law: Basis of Liability and Defences. A critical view “from outside”, en *Revista para el análisis del derecho (Indret)*, p. 7.

3.8. Sobre la noción de guardián acuñada en el derecho francés y halter en el derecho alemán

La doctrina de la responsabilidad por el hecho de las cosas fue la bandera de los que propugnaban la responsabilidad objetiva o sin culpa. Así pues, dicha responsabilidad era una del tipo objetivo el cual recaía sobre quien tenía la guarda sobre la cosa de la que se derivó el daño. Así pues, a pesar de que se trataba de una responsabilidad sin culpa, se hacía soportar la responsabilidad a quien tenía el control sobre la cosa.

Así pues, quien ostentaba la guarda sobre una cosa es quien tiene un poder de mando sobre una cosa que en la mayoría de los casos se trataba de su propietario, aunque no necesariamente. El propietario se podía liberar de la responsabilidad si podía probar que había transferido dicho poder de mando a un tercero. El poder de mando tiene las características de ser independiente, y además implica un poder de uso, de control y de dirección sobre la cosa¹⁹¹.

De esta forma la noción de guarda no solo era aplicable a los casos de daños causados por animales sino de cualquier cosa mueble inanimada. Así pues, en el caso de accidentes vehiculares, el que asumía la responsabilidad no era necesariamente su propietario, sino el que tenía la guarda sobre el vehículo. Es por esto que el fundamento de esta responsabilidad es el siguiente: quien tiene el control sobre la cosa debe proceder de modo que esta no causara el daño, de lo contrario asume la responsabilidad.

En el caso de los vehículos, es verdad que el propietario en la mayoría de los casos tiene cierto control sobre el mismo ya que están en aptitud de revisar periódicamente sus frenos, su dirección, usar llantas en buen estado, contratar choferes expertos; sin embargo, este control se puede perder en la medida que se transfiera la administración del vehículo a otra persona por un periodo de tiempo prolongado y permanente.

¹⁹¹ Mazeaud, H. & L. & Tunc, A., *Tratado teórico y práctico de la responsabilidad civil*, trad. de la 5ª ed. francesa de Luis Alcalá Zamora y Castillo, Buenos Aires: EJE, 1962, t. 2, vol. I, pp. 148, 158-159.

El concepto de “*guardian*” lo han adoptado países como Colombia y Argentina, y admiten que en los casos de leasing el arrendador financiero pueda demostrar que ha transferido la guarda sobre el bien al arrendatario liberándose de esa forma de la responsabilidad.

En el Derecho alemán al igual que en el derecho francés se aplica una responsabilidad objetiva imputando la responsabilidad a la figura del *halter*, que es similar a la figura del guardián francés. Así pues, el *halter* en la mayoría de los casos será el propietario del vehículo, aunque en una cesión larga podrá ser su tenedor. Así pues, el fundamento de la responsabilidad también tiene como presupuesto ostentar cierto control idóneo sobre la cosa.

3.9. La prueba liberatoria del propietario en los casos de accidentes de tránsito

De conformidad con nuestro código civil la responsabilidad por riesgo admite causales de exoneración de responsabilidad, entre ellos está el caso fortuito o fuerza mayor. Es por ello que en el caso de que se alegue caso fortuito o fuerza mayor, el juez debe aplicar un juicio de evitabilidad o inevitabilidad en el resultado.

El juicio de evitabilidad o inevitabilidad del resultado, y la posibilidad o imposibilidad de impedir las consecuencias del evento dañoso, ha de ponerse en relación con la diligencia que se exige en función de la actividad desarrollada y las circunstancias concurrentes del caso concreto¹⁹².

Es por ello que el arrendador financiero, en la medida puede individualizar su actividad financiera de la del arrendatario, teniendo en cuenta que su actividad se encuentra restringida a la financiera, y por no ostentar el control efectivo del vehículo durante la vigencia del contrato de leasing, puede alegar fuerza mayor respecto a los accidentes vehiculares causados por el vehículo objeto de leasing, ya que aunque el

¹⁹² Caballero Gea, J. A., *Las Responsabilidades Penal, Civil y de las Administraciones Públicas dimanantes del accidente de circulación*, Madrid: Dykinson, p.181.

arrendador financiero hubiera podido prever el accidente, es incapaz de evitarlo por no contar con el control ni la dirección del vehículo.

En Estados Unidos, algunos estados admiten que en el marco de un contrato de arrendamiento se puedan liberar de la responsabilidad, como por ejemplo en el código de tránsito de Minnesota y en el código de tránsito de Iowa, se dispone que el arrendatario, en el caso de alquiler de vehículos a largo plazo (seis meses o más para el caso de Minnesota, e igual o mayor a doce meses para el caso de Iowa), será considerado como propietario para fines de la responsabilidad civil extracontractual. Asimismo, el Código de Estados Unidos ha ido más allá disponiendo en su título 49 sección 30106 que el propietario de un vehículo de motor que se alquila o arrienda a una persona no podrá ser responsable bajo la ley de ningún estado o subdivisión política del mismo, por el hecho de haber sido propietario del vehículo, por los daños a personas o bienes que resulta o se deriva del uso, operación, o posesión del vehículo durante el periodo del alquiler o arrendamiento (cfr. p. 31). Por último Chile también admite una exoneración de la responsabilidad del propietario en los casos de arrendamiento a largo plazo con opción de compra e irrevocables siempre que hayan sido registrados de manera previa al accidente de tránsito.

En la ley de aeronáutica civil en la que se distingue en su título VI la figura del “explotador de la aeronave”, el cual se define en su art. 71 como la persona que utiliza legítimamente por cuenta propia, aun sin fines de lucro, conservando su conducción técnica y la dirección de la tripulación.

En su art. 72.1 se precisa que el propietario de la aeronave se presume el explotador de la nave para efectos de la responsabilidad (civil o administrativa), salvo cuando transfiere esa condición por contrato debidamente inscrito en el Registro Público de Aeronaves. Así pues, dicha inscripción libera al propietario de las responsabilidades inherentes al explotador. Dicha disposición tiene su fundamento en que quien no tiene control ni la dirección sobre el bien porque lo transfiere en base a un justo título no debería en principio asumir la responsabilidad por los daños que se deriven del mismo.

De igual forma, el art. 24.4. de la LGTTT también contiene una causal de exoneración de responsabilidad administrativa, en el que se

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

Asimismo, como habíamos señalado en el Capítulo II numeral 1 inciso a) muchas legislaciones y jurisprudencia comparada admiten exonerar al propietario no conductor en el caso de arrendamientos con opción de compra (leasing) por no contar con el control efectivo sobre el vehículo.

Así pues, se puede decir que una causal de exoneración de responsabilidad que se puede alegar válidamente es haber transferido la conducción técnica y la dirección, ya sea de un vehículo o aeronave, siempre que pueda ser probado por su propietario de manera indubitable. Dicha causal de exoneración de responsabilidad tiene su justificación en el hecho de que quien no cuenta con capacidad de conducción técnica y dirección, no está en capacidad para evitar los daños que se puedan derivar del uso de la cosa, y por ello exonerarlo de responsabilidad civil o, de ser el caso, administrativa.

3.10. El contrato de leasing como prueba que acredita la transferencia del deber de guarda o custodia respecto vehículo causante del accidente

En los casos de accidentes de tránsito se presume la culpabilidad del conductor, del propietario y de ser el caso, del prestador de servicios de transporte, sin embargo, esta presunción no es *iure et de iure*, sino *iuris tantum*, ya que cabe prueba para demostrar que la culpa la tenía otra persona (la propia víctima o un tercero), o la inexistencia de culpa por deberse a un caso fortuito o fuerza mayor.

Para que el conductor pueda eximirse de la responsabilidad en los casos de accidentes de tránsito debe acreditar que el daño fue debido a factores imprevisibles de cuya incidencia el resultado devenga inevitable, al no existir medida preventiva alguna que pudiera adoptarse ante un supuesto semejante; o por culpa exclusiva de la víctima. Así pues, se le

exige al conductor una prueba más rigurosa a fin de exonerarse de la responsabilidad.

Sin embargo, consideramos que el tratamiento para el propietario no conductor no debería ser el mismo, en la medida que su responsabilidad es indirecta, por lo que las causales de exoneración de responsabilidad no deberían ser tan estrictas como para el caso del conductor, debido a que al no realizar la actividad especialmente riesgosa no se le puede exigir un nivel de diligencia superior al estándar medio al igual que al conductor. Al propietario no conductor se le podrá imputar responsabilidad por hecho ajeno el cual tiene como presupuesto una relación de dependencia del conductor respecto del propietario; y si se busca aplicar la responsabilidad por el hecho de las cosas, la misma tiene como presupuesto la custodia o guarda.

Cuando se adquiere un vehículo por leasing, el arrendatario no solo adquiere un vehículo, sino que adquiere un deber de custodia sobre el mismo, y en esa medida es responsable por los daños que se deriven del mismo. Dicho deber de custodia se fundamenta en el hecho de que el vehículo está dentro de la esfera de organización y control del arrendatario, es por ello que en la medida que tiene cierto control sobre el bien puede prever y evitar los daños que se puedan causar a terceros.

El banco por otro lado, no ostenta control alguno sobre el vehículo, ya que no lo posee ni está dentro de su esfera de control, es por ello que no se puede exigir un deber de custodia sobre una cosa de la cual no se tiene control alguno. Por otro lado, ya hemos dicho que la actividad especialmente riesgosa no la crea el banco, sino el que adquiere el bien y lo utiliza, esto es, el arrendatario.

De esta forma, se puede decir que el contrato de leasing puede servir como un medio de prueba para acreditar que el deber de custodia sobre el vehículo la tiene en arrendatario quien asume una posición de garante respecto de los daños causados a terceros con el uso del vehículo.

Sin perjuicio de lo precisado anteriormente, consideramos que al igual como lo ha regulado Chile, es necesario que se dé una publicidad del contrato de leasing inscribiéndolo en el registro vehicular desde que se inicia su vigencia a fin de que pueda garantizar a la víctima conocer quien en efecto tuvo bajo su control el uso del vehículo de forma

permanente y continua. Cabe señalar que la publicidad a efectos de exonerar de responsabilidad se ha aplicado en la ley la ley de aeronáutica civil que en su art. 72.1 se precisa que el propietario de la aeronave se presume el explotador de la nave para efectos de la responsabilidad (civil o administrativa), salvo cuando transfiere esa condición por contrato debidamente inscrito en el Registro Público de Aeronaves.

3.11. Correcta interpretación del art. 6 de la LAF

La LAF se promulgo el 26 de julio de 1984 cuando estaba vigente el código civil de 1936 (el código civil de 1984 se promulgo unos meses después, en noviembre de 1984). De este modo, la responsabilidad objetiva no estaba aún prevista por nuestro código, sin embargo, ya estaba en aplicación la causal de exoneración de responsabilidad del arrendador financiero dispuesto en el LAF.

Cuando entro en vigencia el código civil de 1984 y su art. 1970, empiezan los problemas. ¿Qué interpretación le damos al art. 6 de la LAF?

Como se vio en el segundo capítulo al analizar los casos en los que cuestiona sobre la aplicación de este artículo a los casos de accidentes de tránsito, la jurisprudencia en un primer momento argumenta que el segundo párrafo del art. 6 se reduce al ámbito contractual (*cf. supra* p. 39). Dicho argumento ya hemos dicho que es erróneo por cuanto que, según la doctrina y jurisprudencia nacional y comparada, los presupuestos de responsabilidad contractual y extracontractual se distinguen en cuanto a que la primera se deriva de una obligación contractual, mientras que la segunda se deriva del incumplimiento del deber genérico de no causar daño a otro, esto es, del principio *alterum non laedere*. Por ello cuando el art. 6 *in fine* señala que el arrendatario es responsable del daño que pueda causar el bien, desde el momento que lo recibe de la locadora, podríamos preguntarnos ¿dicha responsabilidad parte del incumplimiento de una obligación contractual? Evidentemente que no. El daño al que se refiere es un daño que se puede derivar del uso del mismo, por lo tanto, siendo poco probable que sea un daño que sea causado al arrendador financiero (persona jurídica financiera), cuanto que más bien se refiere a daños frente a terceros. Es por ello que creemos firmemente que la jurisprudencia comete un error por cuanto no tiene

bien clara la distinción entre responsabilidad contractual y responsabilidad extracontractual.

Posteriormente en los siguientes casos analizados nuestra jurisprudencia dice que ya no se trata de un problema de interpretación. ¿De qué problema estamos hablando entonces? La jurisprudencia dice que es un problema de aplicación. De esta forma se establece otro criterio: aplicar el principio de especialidad. Dicho principio se aplica señalando que el art. 29 de la LGTTT es la norma especial, mientras que la ley de arrendamiento financiero es la general. Podríamos preguntarnos qué hace tan más especial la LGTTT de la LAF. ¿A caso no son ambas normas especiales? Por lo visto la jurisprudencia cambia un criterio por otro, lo que nos da la impresión de que no tiene los conceptos claros.

Con el último criterio establecido por nuestra jurisprudencia, el cual evidentemente se aparta del primero que señalamos por cuanto que, al no tratarse ahora de un problema de interpretación, se quiere decir que el art. 6 *in fine* en efecto tenía naturaleza de norma de responsabilidad extracontractual. Entonces eso significa que cuando estamos en un ámbito ajeno a los accidentes de tránsito sí se aplicaría el art. 6 *in fine* exonerando al arrendador financiero de responsabilidad, y cuando estemos ante el ámbito de accidentes vehiculares no. ¿No significa esto una evidente desigualdad en la aplicación de la ley? Es decir, cuando se cause daño con un vehículo el propietario responde, pero cuando se causa un daño con un avión o un buque el propietario no responde.

Tomando en cuenta el criterio de la jurisprudencia y la legislación comparada, así como las normas internacionales de leasing, creemos que el art. 6 de la LAF no significa otra cosa que es el arrendatario quien asume la responsabilidad y quien debería responder como si fuera el propietario del bien. La intención del legislador no ha sido la de que regule una situación contractual, sino más que sirva como una causal de exoneración de responsabilidad del arrendador financiero. Si fuera de otra forma ¿de qué manera se promueve la economía? ¿Sometiendo al que financia y que asume todo el riesgo financiero con una responsabilidad por daños de los que no tiene forma de controlar ni mucho menos evitar? Pensamos que la jurisprudencia ha interpretado el art. 6 *in fine* de forma arbitraria con el único fin de salvaguardar indemnizaciones de terceros de forma injustificada.

3.12. Otros casos en los que el propietario pierde el control sobre el vehículo

El caso del adquirente con pacto de reserva de dominio, es un caso similar al leasing, en la medida que el adquirente ostenta la posesión del bien, aunque la propiedad se mantiene en el vendedor del vehículo. En estos casos no podríamos atribuir la responsabilidad al propietario por el mero hecho de conservar la propiedad, ya que no ostenta el control sobre el vehículo, por cuanto que se lo ha cedido al adquirente del mismo.

También en los casos en que el propietario deposita el vehículo en un taller para repararlo y faculta al dueño del taller para conducirlo. En estos casos podemos decir que el propietario pierde el control sobre el vehículo. Así pues, es habitual que el dueño del taller o cualquier empleado suyo, con el fin de comprobar que el vehículo está reparado, circule por las vías públicas. Por lo que en los casos en que se produzcan daños a terceros no parece razonable que sea el propietario el que asuma la responsabilidad por el mero hecho de serlo¹⁹³.

Otro caso se da cuando una empresa adquiere automóviles para cederlos a sus empleados para el uso doméstico de ellos mismos. En el caso de que se cedan para un uso mixto, la empresa sería responsable si el accidente se dio con motivo del uso del vehículo para fines propios de la empresa, quedando excluidos aquellos accidentes causados por fines domésticos del empleado¹⁹⁴.

Otro caso, es cuando el propietario del vehículo comete una infracción de tránsito y es llevado por la grúa municipal al depósito. En estos casos puede ser que dicho vehículo puede causar daños a terceros durante el traslado o en cualquier otro lugar, por lo que no parece razonable que asuma la responsabilidad el propietario del mismo por el

¹⁹³ Badillo Arias, J. A. (2015), *La conceptualización del hecho de la circulación en la responsabilidad civil automovilística y seguro*, tesis doctoral, en Universidad Carlos III (Madrid), p. 158, https://e-archivo.uc3m.es/bitstream/handle/10016/21597/Jose_Bardillo_tesis.pdf?sequence=1&isAllowed=y (consultada el 31 de mayo del 2017).

¹⁹⁴ Reglero Campos, F. (2007), *Accidentes de Circulación: responsabilidad civil y seguro*, Madrid: Aranzadi, p. 273.

solo hecho de serlo, en la medida que pierde el control sobre el vehículo.¹⁹⁵

3.13. Propuestas de cambios normativos

Se pueden proponer como cambios normativos al Código Civil los siguientes a fin de aplicar con mayor coherencia la doctrina del riesgo.

El art. 1970 se podría modificar en el siguiente sentido:

“Aquel que mediante una actividad especialmente riesgosa causa un daño a otro está obligado a indemnizarlo”.

El art. 1972 también se podría modificar en el sentido de que las causales de exoneración de responsabilidad no son exclusivamente de la responsabilidad por riesgo sino también para la responsabilidad por culpa:

“En los casos del artículo 1969 y 1970, el presunto responsable del daño no estará obligado a la reparación cuando el daño fue consecuencia de caso fortuito o fuerza mayor, de hecho, determinante de tercero o de la imprudencia de quien padece el daño.”

Por otro lado, en materia de accidentes de tránsito la ley debe precisar que, si bien la responsabilidad por riesgo se imputara únicamente al conductor, respecto al propietario podrá presumirse su culpabilidad, pero no creemos que deba ser una presunción *iuris et de iure*, sino más bien *iuris tantum* dándole la posibilidad de acreditar que la guarda o custodia sobre el bien ha sido transferida a otro en base a un justo título. Así pues, debería quedar de la siguiente forma:

*“El conductor de vehículos automotor es culpable, en virtud del riesgo creado por la conducción de estos, de los daños producidos. El conductor, el propietario del vehículo y, de ser el caso, el prestador del servicio de transporte terrestre son solidariamente responsables por los danos y perjuicios causados.
El propietario que acredite de manera indubitable que lo ha enajenado, o lo cedió en virtud de un contrato de arrendamiento con opción de compra*

¹⁹⁵ Badillo Arias, J. A. (2015), *óp. cit.*, p. 159.

irrevocable, se libera de la responsabilidad, asumiendo la responsabilidad en este caso su comprador o el arrendatario.”

Asimismo, el segundo párrafo del art. 6 de la LAF se puede modificar de la siguiente forma:

“(…) La arrendataria es responsable del daño que pueda causar a terceros en uso del bien desde el momento que lo recibe de la locadora. Asimismo, le corresponde asegurar obligatoriamente los bienes materia de arrendamiento financiero contra riesgos de responsabilidad civil frente a terceros.”

Las razones que sustentan estas modificaciones son las siguientes:

1. El Derecho de daños al establecer dos reglas de responsabilidad debe ser coherente respecto a quien se le imputaran los daños. Es por ello que se debe precisar el ámbito de aplicación de cada régimen de responsabilidad, y no atribuir responsabilidades de forma arbitraria, sin tener presente los presupuestos y criterios de imputación tanto objetivos como subjetivos. En ese sentido la responsabilidad por riesgo relaciona a una actividad con un riesgo anormal, imputándole responsabilidad al que realiza dicha actividad y se beneficia de aquella, por lo tanto, no es por el simple hecho del riesgo o por el “riesgo de las cosas” el fundamento de la responsabilidad sino por la actividad que genera dicho riesgo anormal.
2. En el caso de accidentes de tránsito se le imputará responsabilidad por riesgo al titular de la actividad de conducción que será el conductor del vehículo. El propietario no conductor será responsable por hecho ajeno siempre que se pruebe una relación de dependencia existente entre éste y el conductor; y en aplicación de la doctrina del hecho de las cosas, se podrá presumir *iuris tantum* su culpabilidad dejando la posibilidad de poder probar de manera indubitable que enajeno el vehículo o que transfirió la guarda del mismo a un tercero.
3. Respecto a las causales de exoneración de responsabilidad se debe tener en cuenta que se aplican tanto a la responsabilidad por culpa como a la responsabilidad por riesgo. La responsabilidad por riesgo

implica una presunción de culpa agravada¹⁹⁶, es por esta razón que las causas de exoneración sean más difíciles de probar en la medida que se exige una diligencia superior a la normal. Sin embargo, esta misma rigidez en las causales de exoneración no se puede extender a quienes no desarrollan la actividad especialmente riesgosa, como lo podría ser un propietario no conductor, que responderían más bien en virtud de un régimen vicario o subsidiario de responsabilidad.

4. La posición de garante que asume un propietario no conductor no existirá en todos los casos: especialmente en el caso del leasing, el arrendador financiero no tiene control sobre el vehículo porque el mismo se ha insertado en una esfera de organización distinta, es por ello que el arrendatario que es quien detenta de forma legítima y permanente el bien es quien está en mejor aptitud de controlarlo y dirigirlo, por lo que es aquel quien debe asumir la responsabilidad por los daños que se deriven a terceros por su uso.
5. Dichas modificaciones normativas tienen como base además la normativa internacional sobre leasing y legislación comparada, así como los principios europeos de responsabilidad civil.
6. En el ámbito internacional el convenio europeo de Estrasburgo de 1973 elaborado por el Consejo de Europa denominado “Convenio Europeo sobre la responsabilidad civil por daños causados por vehículos a motor”, hace responsable de los daños causados por el vehículo a su detentador que lo denomina “*keeper*” (en su versión en inglés), que se define como la persona que mantiene el control sobre el vehículo, que no necesariamente es su propietario¹⁹⁷. Así pues, la presente propuesta de modificación tiene como base dicho convenio previamente mencionado¹⁹⁸.

¹⁹⁶ Para Santos Briz, se trata de una responsabilidad por culpa agravada. Santos Briz, F., *Derecho de daños*, p. 330.

¹⁹⁷ A propósito del citado convenio se puede verificar en el siguiente enlace: <http://www.coe.int/en/web/conventions/full-list/-/conventions/rms/0900001680076170>.

¹⁹⁸ Dicho convenio ha sido suscrito por Alemania el 14 de mayo de 1973.

3.14. La responsabilidad civil y la función social del SOAT

Como sabemos, en el ámbito de transporte el seguro obligatorio (SOAT) y su fondo de compensación cumplen una función social en la medida que tiene como fin proteger los intereses de la víctima al garantizar que pueda tener una atención médica inmediata, con el fin de que no se produzcan otros daños irreparables¹⁹⁹.

¿Quién debe asumir la obligación de asegurar el vehículo? En principio creemos que quien debe asumirla es quien está habilitado para ejercer la actividad de conducción. Así pues, quien utiliza el vehículo es en principio quien debe asumir el costo de la prima del SOAT. En la mayoría de casos esta obligación recaerá sobre el propietario del vehículo, sin embargo, esto existirán casos en las que dicha obligación recaerá en quien lo posea. Así pues, en virtud del art. 23 del Reglamento de la LAF corresponde a la arrendataria asegurar obligatoriamente a los bienes materia de arrendamiento financiero contra riesgos de responsabilidad civil frente a terceros, en aplicación del art. 6 de la LAF.

A pesar de que existe la obligación de contratar un seguro contra accidentes vehiculares (SOAT), esto no quiere decir que quien no cumpla con dicha obligación sea responsable civil de pleno derecho por los daños causados por un accidente de tránsito, porque para ello hace falta de un juicio de imputación plasmada en una sentencia judicial; en todo caso el incumplimiento de dicha obligación legal tendrá como consecuencia una sanción de carácter administrativo. No existe como criterio de atribución de responsabilidad la asegurabilidad, sino únicamente la culpa y el riesgo.

Puede que sea uno de los objetivos de la política velar por el interés de las víctimas de accidentes de tránsito, pero no se puede imputar responsabilidades bajo criterios arbitrarios como el de asegurabilidad²⁰⁰,

¹⁹⁹ Como señala Alonso Soto, la figura del seguro evoluciono para ocupar una función social ya que no solo se limitaba a proteger los intereses del asegurado, sino también a los de la víctima o tercero perjudicado. Alonso Soto, R., Responsabilidad y Seguro, en *Anuario de la Facultad de Derecho de la Universidad Autónoma de Madrid*, N° 4, 2000, p. 199.

²⁰⁰ Para Pantaleón el que realiza una actividad tiene tanta capacidad de asegurarse como lo tiene la víctima que sufre el daño, por lo que afirma que la llamada responsabilidad por asegurabilidad es tan irracional como la responsabilidad por

o del *potentior persona* o sujeto más solvente²⁰¹ con el fin de que la víctima obtenga a toda costa una indemnización.

Así pues, un argumento para imputar la responsabilidad *ex ante* a los arrendadores financieros es que de esta forma se garantiza de una mejor manera la indemnización de la víctima ya que en la mayoría de los casos los conductores no son solventes, y que en todo caso el arrendador financiero puede en vía de regreso reclamar al conductor. Pero siguiendo esta lógica ¿no es igual de injusto dejar a la financiera que reclame a alguien que ya sabemos que no va a poder cubrir el costo del mismo? Creemos que es igual de injusto, toda vez que no es quien realiza la actividad especialmente riesgosa, y mucho menos percibe un beneficio directo de la misma; por otro lado, el hecho de que sea o no sea insolvente el conductor es un riesgo que debe asumir la víctima y no por ello se debe imputar responsabilidad a otro (inocente) con el único fin de que la víctima cobre la indemnización. El sistema de responsabilidad civil no puede ser visto como un sistema que solo funciona cuando la víctima cobre, ya que en muchos casos es la propia víctima quien debe asumir el daño por ser quien asumió un riesgo no controlable por el conductor, por ejemplo, cuando se cruza la pista sin hacer uso de los puentes peatonales que han sido diseñados precisamente para dicho fin.

En España se ha creado el Consorcio de compensación de seguros el cual es una entidad pública empresarial, con personalidad jurídica propia y plena capacidad de obrar, dotada de patrimonio propio, y distinto al del Estado, y sujeta en su actividad al ordenamiento jurídico privado. Este organismo ha sido la respuesta que el estado español ha desarrollado para salvar los intereses de las víctimas cuando se producen siniestros que no están cubiertos por el seguro privado, o el conductor fuera insolvente. Dicho organismo obtiene ingresos de sus primas, sus recargos y el producto de sus inversiones. Entre sus activos cuenta con un importante patrimonio inmobiliario, integrado en su mayor parte por edificios de Madrid y de Barcelona destinados al uso de oficinas. La estrategia inversora de dicha entidad es la adquisición de inmuebles de la máxima calidad y representatividad en zonas de primer orden, y su

mera causalidad. Pantaleón, F. (2000), Cómo repensar la responsabilidad civil extracontractual (también de las Administraciones públicas), en *Anuario de la Facultad de Derecho de la Universidad Autónoma de Madrid*, N°4, p. 176

²⁰¹ A propósito, decir que no existe una denominada “responsabilidad por fortuna”.

arrendamiento a grandes clientes institucionales públicos y privados. De esta forma la víctima se encuentra debidamente asegurada.

Por otro lado, quien conduce el vehículo no será necesariamente el que adquirió el vehículo en leasing, sino que lo normal es que lo adquiera una persona jurídica²⁰² que busca insertarlo en su actividad comercial, por lo tanto, de ocurrir un accidente, la víctima se encontrará triplemente garantizada: por el seguro obligatorio de accidentes, por arrendatario, y el conductor.

Utilizar la figura de la responsabilidad civil como un instrumento de ingeniería social para otorgar indemnizaciones²⁰³ sin tener en cuenta criterios objetivos razonables tiene como principal efecto el de la inseguridad jurídica²⁰⁴. Ya que siguiendo esta tendencia se podrían indemnizar daños por su solo resultado sin tener en cuenta más elementos para su atribución²⁰⁵.

²⁰² Si bien el decreto legislativo 299 dispone que cualquier persona (natural o jurídica) pueda ser arrendatario, el anterior decreto legislativo 212 (derogado) disponía en su art. 3 que solo las personas jurídicas podían adquirir bienes objeto de arrendamiento financiero. Sin embargo existen razones de índole tributaria que hace que no resulte tan conveniente adquirir bienes bajo esta modalidad de financiamiento para una persona natural ya que las cuotas que se pagan por leasing están gravadas con el IGV mientras que si uno adquiere un activo a través de un crédito vehicular dichas cuotas no están gravadas, es por ello que le conviene a una empresa (persona jurídica) adquirir bienes bajo este régimen de financiamiento debido a que los gastos por IGV que tenga que pagar por concepto del leasing podrá deducirlos como gastos tributarios a fin de reducir el monto a pagar por IGV.

²⁰³ Sobre la diferencia entre la responsabilidad civil extracontractual de los instrumentos de seguridad social. vid. *supra* p. 5; A propósito, Pantaleón señala que la responsabilidad civil extracontractual no es un buen instrumento de asistencia social. Cfr. Pantaleón, F. (2000), óp. cit., p. 180.

²⁰⁴ Para Pantaleón la responsabilidad civil extracontractual no es un buen instrumento de asistencia social. Así pues, el citado autor considera fundamental para un correcto entendimiento de la responsabilidad extracontractual diferenciarla radicalmente de los sistemas de seguridad social, siendo estos últimos aquellos que no tiene por objetivo indemnizar el daño, sino más bien ayudar a los que quedan en situación de necesidad por efecto de determinados tipos de eventos lesivos, o que merecen de una especial reacción de solidaridad con las víctimas. Cfr. *Ibidem*, p. 180-181

²⁰⁵ Pantaleón señala que la responsabilidad civil extracontractual es una institución elemental del derecho civil con una humilde finalidad de realizar justicia conmutativa entre dañante y perjudicado, ya sea dejando el daño a cargo del segundo, o poniéndolo a cargo del primero mediante la obligación de indemnizar.

Se sabe que la mayoría de automóviles circulan sin un SOAT vigente, por lo que se puede acreditar que a pesar de que existe un deber de contratar dicho seguro, no se cumple con fiscalizar correctamente, por lo que la administración pública no efectúa un adecuado control ni ofrece una garantía a los ciudadanos quebrantándose el principio de confianza que debe prevalecer en toda sociedad. Así pues, también podría atribuírsele a la Administración Pública en parte cierta responsabilidad.

Que la víctima sufra un accidente de tránsito es un riesgo que se corre, y en el mundo moderno es usual, sin embargo, no pueden dejarse de lado el análisis de los presupuestos y los principios que rigen la institución de responsabilidad civil con el fin de indemnizar a la víctima a como dé lugar, y menos sin tener en cuenta que los deberes de cuidado en muchos casos no solo dependen del conductor sino también de la víctima. Así pues, la institución de responsabilidad civil tiene por objeto dar una justa reparación, lo cual implica que una análisis de los presupuestos para definir de manera correcta la misma, y no abandonar los mismos lo cual degrada y en efecto supone una crisis a dicha institución que poco a poco abandona el principio de la culpa, o el principio de que la víctima debe probar dicha culpabilidad, así como el abandono del análisis de la causalidad e imputación objetiva, cada día más al punto de atribuir responsabilidades por el mero hecho del riesgo lo cual nos parece que es erróneo. El riesgo de una actividad puede implicar un aumento de la diligencia promedio, lo cual en ciertos casos puede trasladarse al autor del daño una presunción de culpabilidad, sin embargo ello no obsta para que se pueda defender alegando que en realidad fue diligente y que más bien fue competencia de la víctima, o que no se cumplen los presupuestos para una responsabilidad vicaria en el caso de la responsabilidad por el hecho ajeno; todo ello demanda un análisis por parte del juez y quien debe cumplir su rol de administrar justicia y no ser solo la boca muerta de la ley.

Así pues, concluye señalando que es esto lo que significa la función indemnizatoria propia de la responsabilidad civil y que de ninguna manera se puede decir que sólo cumpla su función cuando el perjudicado es indemnizado. Cfr. *Ibidem*, p. 190.

Asimismo, el elevado número de accidentes en los últimos años²⁰⁶ hace que se vuelva un problema de interés público que requiere de serias reformas, pero de ninguna forma se pueden utilizar figuras jurídicas como la responsabilidad civil y utilizarlas con el fin de subsanar dichos problemas. De esta forma se puede decir que el número de muertes puede disminuir si se efectúa una intensa aplicación de las normas administrativas y penales con el fin de obligar a que los conductores manejen lo más diligentemente posible²⁰⁷.

²⁰⁶ Como se puede ver en los índices de accidentes de tránsito publicados por el INEI. Ver en <https://www.inei.gob.pe/estadisticas/indice-tematico/traffic-accidents/>; también se puede verificar en un informe elaborado por la Asociación automotriz del Perú. Ver en <http://aap.org.pe/descarga/ea2016/RIMAC-Enrique-Agois.pdf>

²⁰⁷ Trazegnies Granda, F., *La responsabilidad extracontractual*, Lima: Ara, p. 57

CONCLUSIONES

Primera

La responsabilidad extracontractual es un instrumento que tiene como fin resarcir un daño causado cuando existe una razón suficientemente válida para atribuirle la responsabilidad y con ella el deber de indemnizar a la víctima. Es por esta razón que creemos que el principio de que “*cada uno debe soportar sus propios daños, a no ser que existan razones jurídicas para atribuirlos a otro sujeto*” no debe ser desestimado ni olvidado. En ese sentido, para que exista un deber de indemnizar el juez debe efectuar un juicio de imputación con el fin de determinar al sujeto o sujetos responsables del daño causado. Dicho juicio de imputación de ninguna forma puede significar la ausencia de análisis de los presupuestos necesarios que sustentan la responsabilidad civil.

Segunda

El criterio del “riesgo” y el principio de “*cuius commoda, eius incommoda*” como criterios objetivos para atribuir responsabilidad no deben ser los únicos a tener en cuenta al imputar responsabilidad civil porque la ambigüedad de los mismos puede dar lugar a interpretaciones arbitrarias y en muchos casos tan amplias como la pura casualidad física. Es importante que dichos criterios sean matizados tomando en consideración otros de especial importancia como lo es el de adecuación, riesgos generales de la vida, entre otros.

Tercera

El mero hecho de ser propietario no justifica por sí mismo tener que cargar con el deber de indemnizar, ya que el derecho no juzga hechos sino conductas, es por ello que el fundamento jurídico se halla no el hecho de ser propietario, sino en una acción u omisión que tenga como resultado un daño. Es por ello que el fundamento de la responsabilidad del propietario se tiene que sustentar no solo el hecho de ser propietario sino en el deber de cuidado que justifique que cargue con la responsabilidad por los daños a terceros.

Cuarta

En el marco de una operación de leasing, quien adquiere el activo por su propia voluntad asume un deber de guarda o custodia que fundamenta una posición de garante frente a los daños que se puedan derivar de la cosa objeto del contrato. Así pues, el propietario de la cosa objeto de leasing puede liberarse de la responsabilidad en la medida que acredite que en el momento en que ocurrió el accidente no contaba con el control y la dirección efectiva y permanente del vehículo por haberla transferido a un tercero en virtud del contrato de leasing. Sin perjuicio de ello, consideramos que es necesario que se de cierta publicidad a partir de la vigencia del referido contrato a fin de que se pueda garantizar a la víctima conocer quien en efecto tuvo el control del vehículo de forma permanente y continua durante el periodo que duro el leasing, siendo este último el que asume el riesgo por la actividad que desarrolla y por ello legitimado pasivamente para responder por los daños que se deriven del uso del vehículo.

Quinta

El criterio del riesgo no puede generalizarse, sino que viene a constituir un criterio de imputación excepcional en la medida en que nos encontremos frente a un daño producto de una actividad especialmente riesgosa, esto es, aquella que produce un riesgo por encima del estándar medio. De esta forma se debe imputar la responsabilidad por riesgo a quien está habilitado para desarrollarla, por ejemplo, en el caso de la actividad de conducción al conductor, o el titular de dicha actividad en el caso del transportista.

Sexta

No se puede perder de vista que la tendencia hacia el favorecimiento de la víctima tuvo como principal fundamento la dificultad para los perjudicados (primero en el ámbito laboral) de poder probar la culpabilidad del autor del daño y además con el fin de salvaguardar ciertos bienes jurídicos de especial importancia como lo son la vida y la integridad física de las personas, sin embargo ello no quiere decir que se adopte un sistema en el que la víctima siempre cobre por los daños sufridos, ya que tampoco es la solución. La imputación de responsabilidad no puede en ningún caso significar un abandono absoluto al análisis de los presupuestos que lo justifican o un abandono absoluto del elemento de la culpa como criterio de atribución de responsabilidad.

Séptima

Necesidad de crear un organismo equivalente al Consorcio de Compensación de Seguros con el fin de prever los supuestos en los que el conductor no haya contratado un seguro contra accidentes, y a la vez sea insolvente, y en los casos en los que la aseguradora haya quebrado o este en un proceso de liquidación; de esta forma no se perjudicara la inmediatez en la atención a las víctimas de accidentes de tránsito, sin perjuicio que posteriormente se inicie un proceso de responsabilidad civil a cargo de dicho organismo público con el fin de recuperar las cantidades otorgadas a las víctimas, el cual debería en el cual se deberían tener en cuenta los principios y presupuestos que sustentan la responsabilidad civil, y el análisis correspondiente de los mismos.

BIBLIOGRAFÍA

ALBALADEJO, M., *Compendio de Derecho Civil*, Madrid: Edisofer, 2010

ALONSO SOTO, R., Responsabilidad y Seguro, en *Anuario de la Facultad de Derecho de la Universidad Autónoma de Madrid*, N° 4, 2000.

ALPA, G., *Nuevo Tratado de la Responsabilidad Civil Busto Lago*, traducido por Leysser L. León, Lima: Jurista editores

ÁLVAREZ LATA, N., *Riesgo empresarial y responsabilidad civil*, Madrid: Reus, 2014

BADILLO ARIAS, J. A. (2015), “*La conceptualización del hecho de la circulación en la responsabilidad civil automovilística y seguro*”, tesis doctoral.

BARCELÓ DOMÉNECH, J., La reparación de los daños derivados del préstamo de vehículos, en *Anales de la Universidad de Alicante*, N° 8, 1993.

BROSETA PONT, M. (2008), *Manual de Derecho mercantil*, Madrid: Tecnos.

- BUSTO LAGO, J. M., *La antijuridicidad del daño resarcible en la responsabilidad civil extracontractual*, tesis doctoral, universidad da Coruña, 1995
- CABALLERO GEA, J. A. (2007), *Las responsabilidades Penal, Civil y de las Administraciones Públicas dimanantes del accidente de circulación*, Madrid: Dykinson.
- COHNEN, S., El contrato de leasing. Aspectos de su calificación jurídica, en *revista jurídica de la Universidad Autónoma de Madrid*, N°3, 2000.
- DE CUEVILLAS MATOZZI, I. (2000), *La relación de causalidad en la órbita del Derecho de Daños*, Valencia: Tirant lo Blanch.
- DE CUPIS, A., *El daño: teoría general de la responsabilidad civil*, traducción de la 2a ed. italiana y estudio preliminar por Ángel Martínez Sarrión, notario de Barcelona, Barcelona: Bosch, 1975
- DE LA CUESTA RUTE, J. M., El contrato de Leasing o arrendamiento financiero: 40 años después, en E-Prints Complutense, 2010. (<http://docplayer.es/1137789-El-contrato-de-leasing-o-arrendamiento-financiero-40-anos-despues.html> consultada el 16 de julio de 2017)
- DÍEZ PICAZO, L. (2011), *Ensayos Jurídicos*, Madrid: Civitas.
- DÍEZ PICAZO, L., *Sistema de Derecho Civil*, Madrid: Tecnos, 10^{ma} ed., Vol. II T. 2
- DÍEZ PICAZO, L. & PONCE DE LEÓN, L. (1999), *Derecho de daños*, Madrid, España: Civitas
- DIEZ-PICAZO, L. (2000), Culpa y riesgo en la responsabilidad civil extracontractual, en *Anuario de la Facultad de Derecho de la Universidad Autónoma de Madrid*, N°4
- DIEZ PICAZO, L., *Fundamentos del Derecho civil patrimonial IV*, Madrid: Civitas, 2010.

- FERNÁNDEZ CRUZ, G. & LEYSER, L., La reedificación conceptual de la responsabilidad extracontractual objetiva, en la *Revista de la Facultad de Derecho de la Pontificia Universidad Católica del Perú*, N° 58, Lima, 2006.
- FERNANDEZ FERNANDEZ, M.^A C., El leasing frente al pacto comisorio: su vulneración por la modificación que la Ley 1/2000 ha introducido en la Ley de ventas de bienes muebles a plazos, en *revista española de derecho mercantil*, N° 239, 2001.
- GARCÍA GARNICA, M. C. (2001), *El Régimen Jurídico del Leasing Financiero Inmobiliario en España*, Navarra: Aranzadi.
- GARCÍA SOLE, F., Problemática actual del leasing inmobiliario, en *Jornadas sobre productos financieros actuales*, Madrid: Universidad Complutense, 1994.
- GARCIA PITA Y LASTRES, J. L., *Arrendamientos de Buques y Derecho Marítimo (con especial referencia al derecho de formularios)*, Valencia: Tirant lo Blanch, 2006.
- GARRIGUES, J., *Contratos bancarios*, Madrid: Imprenta Aguirre, 1975.
- GIMENO SENDRA, V., ¿Puede un juez inadmitir de oficio una demanda por falta de legitimación de las partes?, en revista *Derecho & Sociedad*, N° 38, 2012.
- GÓMEZ MATOS, M., *El registro de Bienes Muebles*, Navarra: Aranzadi, 2005.
- GÓMEZ POMAR, F., Carga de la prueba y responsabilidad objetiva, en *Revista para el análisis del derecho (Indret)*, N°1, 2001, p. 3.
- GONZALES CASTILLA, F., *Leasing Financiero Mobiliario*, Madrid: Civitas, 2002.
- GUIJARRO CONTRERAS, G., Responsabilidad civil automovilista, en *Anuario de derecho civil*, Vol. 16, N° 3, 1963

- HART, H., *El concepto de derecho*, traducción de Genaro R. Carrió, Buenos Aires, Abeledo-perrot, 1990
- KIEFER MARCHAND, X. (1945), *De la responsabilidad proveniente de un hecho de las cosas inanimadas según el derecho francés*, en *Revista de la Facultad de Derecho de la PUCP*, N° 2.
- LÓPEZ PELÁEZ, P., Comentario a la Sentencia del Tribunal Supremo de 21 de junio de 2001: La responsabilidad civil extracontractual "Las actividades de riesgo", en *Boletín de la Facultad de Derecho de la UNED*, N°19, 2002.
- LUBOMIRA KUBICA, M., *Riesgo y Responsabilidad objetiva*, tesis doctoral, Universitat de Girona, 2015 (consultado el 14 de junio de 2017 en <http://hdl.handle.net/10803/328430>)
- MALUMIÁN, N. DIPLOTTI, A. & GUTIERREZ, P., *Leasing. Análisis Legal, Fiscal y Contable*, Buenos Aires: La ley, 2000.
- MARTIN CASALS, M., Una primera aproximación a los principios de derecho europeo de la responsabilidad civil, en *revista para el análisis del Derecho (InDret)*, Barcelona, 2005
- OVIEDO, J. M., *El "leasing" ante el derecho español*, Madrid: Editorial de derecho financiero, 1972.
- PAUL RICŒUR, Le concept de responsabilité, Essai d'analyse sémiotique, *Esprit*, novembre 1994
- PANTALEÓN PRIETO, F., Causalidad e imputación objetiva: criterios de imputación, en *Asociación de profesores de derecho civil, Centenario del Código Civil*, Madrid, Editorial Centro de Estudios Ramón Areces, 1990, tomo I.
- PANTALEÓN PRIETO, F., Cómo repensar la responsabilidad civil extracontractual (también de las Administraciones públicas), en *Anuario de la Facultad de Derecho de la Universidad Autónoma de Madrid*, N° 4, 2000.
- PINEDO SANDOVAL, C. (2013), *Imputación Objetiva. Introducción a sus conceptos elementales*, Lima: Palestra.

- REGLERO CAMPOS, L. F. (2002), *Tratado de Responsabilidad Civil*, Navarra: Aranzadi.
- REGLERO CAMPOS, F. (2007), *Accidentes de Circulación: responsabilidad civil y seguro*, Madrid: Aranzadi.
- REVERTE NAVARRO, A., *El contrato de leasing*, en publicaciones de la Universidad de Murcia Vol. XXV, 1968.
- RICHARD MARSHALL ABRAMS, The Diminishing Difference between Selling and Leasing Tangible Personal Property, 24 Vill. L. Rev. 706 (1979) p. 707. Available at: <http://digitalcommons.law.villanova.edu/vlr/vol24/iss4/3> , consultada el 30 de marzo de 2017
- ROCA I TRÍAS, E., El riesgo como criterio de imputación subjetiva del daño en la jurisprudencia del Tribunal Supremo, en la *Revista para el Análisis del Derecho (Indret)*, N° 4, 2009.
- RODRIGUES CANOTILHO, M. (2016), *El principio de igualdad en el derecho constitucional europeo*, Granada: Universidad de Granada [<http://hdl.handle.net/10481/41149> , consultada el 30 de marzo de 2017]
- SALVADOR CODERCH, P. & FERNANDEZ CRENDE, A., Causalidad y responsabilidad, en *revista para el análisis del derecho (Indret)*, N° 1, 2006.
- SALVADOR CODERCH, P., GAROUPA, N., & GOMEZ LIGÜERRE, C. I., El círculo de responsables: La evanescente distinción entre responsabilidad por culpa y objetiva, en *Revista para el Análisis del Derecho (Indret)*, N°4, 2005.
- SANCHEZ CALERO, F., Líneas esenciales para una regulación del contrato de arrendamiento financiero, en *Jornadas sobre productos financieros actuales*, Madrid: Universidad Complutense, 1994.

- SANCHEZ CALERO, F. & SANCHEZ-CALERO GUILARTE, J. (2010), *Instituciones de Derecho Mercantil*, Madrid: Thomson-Aranzadi.
- SANTOS BRIZ, J. (1976), *Derecho de daños*, Madrid: Revista de Derecho Privado.
- SANTOS BRIZ, J. (1996), *Responsabilidad civil en los accidentes de Circulación*, Madrid: La Ley.
- TARDÍO PATO, J. A., El principio de especialidad normativa (*lex specialis*) y sus aplicaciones jurisprudenciales, en *Revista de administración pública*, N° 162, 2003, p. 191.
- TRAZEGNIES GRANDA, F., *La responsabilidad extracontractual*, Lima: Ara
- TRAZEGNIES GRANDA, F., La Responsabilidad Extracontractual en la Historia del Derecho Peruano, en *Themis N° 50 Revista de Derecho*.
- URÍA, R., *Lecciones de derecho mercantil*, Madrid: Civitas, 2011.
- VIALE SALAZAR, F., Legitimidad para obrar, en *Revista de la Facultad de Derecho de la PUCP*, N° 48, 1994

ANEXOS

ANEXO 01 Cas. 3622-00-Lima

Cas. 3622-00-Lima (recuperado de [http://galvezconsultores.com/pdf-jurisp/Resp.Civil%20\(leasing\).pdf](http://galvezconsultores.com/pdf-jurisp/Resp.Civil%20(leasing).pdf))
Lima, 21 de marzo del 2001.

La Sala Civil Transitoria de la Corte Suprema de Justicia de la República; vista la causa N° 3622-2000, en Audiencia Pública de la fecha, y producida la votación con arreglo a Ley, emite la siguiente sentencia:

MATERIA DEL RECURSO:

Se trata del Recurso de Casación interpuesto por MAPFRE Perú Vida Compañía de Seguros contra la resolución de vista de fojas 156 expedida por la Sala de Procesos Abreviados y de Conocimiento de la Corte Superior de Justicia de Lima, el primero de agosto del 2000, que confirmando en un extremo y revocando en otro la apelada de fojas 120, de fecha 28 de abril del citado año, declara fundada la excepción de falta de legitimidad para obrar del demandado Crédito Leasing.

FUNDAMENTOS DEL RECURSO:

Por resolución de este Supremo Tribunal de fecha 15 de enero del 2001, se ha declarado la procedencia del recurso por las causales del inc. 1° y 2° del Art. 386 del C.P.C., esto es por la interpretación errónea del Art. 6 del Decreto Legislativo 299, pues se alega que si bien dicho dispositivo establece la responsabilidad de la arrendataria del contrato de leasing en caso de un daño que pueda causar el bien, no exime de la misma a la arrendadora, siendo que de conformidad con el artículo 1970 del Código Civil responde el propietario del bien causante del daño, en tanto se busca garantizar de una mejor manera al tercero por cualquier daño que pudiera ocasionar el bien arrendado; y por la que establece la responsabilidad objetiva, debiendo inclusive asumir tal obligación el propietario del bien; y que habiendo pagado su parte el aporte de las pólizas a los deudos de la víctima, en vía de subrogación pretenden se les reintegre dichos desembolsos, conforme al Art. 1260 inc. 1° del Código Sustantivo.

CONSIDERANDO:

Primero. - Que, la excepción es un medio de defensa mediante el cual se cuestiona la relación jurídica procesal o la posibilidad de expedirse un

fallo sobre el fondo, por la omisión o defecto de un presupuesto procesal o de una condición de la acción respectivamente.

Segundo.- Que, la excepción de falta de legitimidad para obrar establecida en el inc. 6° del Art. 446 del C.P.C., plantea la imposibilidad de que exista un pronunciamiento válido sobre el fondo por no haber conciencia entre las partes que conforman la relación sustantiva y las que integran la relación jurídico procesal, esto es: a) que, el demandante no sea titular de la acción que se está intentando, o en todo caso no sea el único; o b) que la pretensión intentada contra el demandado sea completamente ajena a éste, o que no fuera el único a ser emplazado.

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

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

Quinto.- Que, si bien el Art. 6 del Decreto Legislativo 299 establece la responsabilidad de la arrendataria en el contrato de leasing de los daños que pueda causar el bien objeto del mismo, tal norma está destinada a regular el contrato de leasing y las relaciones (entiéndase derechos y obligaciones) que se dan entre las partes que lo celebran y no a regular los supuestos de responsabilidad extracontractual ni a limitar o determinar quién resulta responsable o quien debe resarcir un evento dañoso frente a terceros ajenos a tal acto, lo que se encuentra fuera de su marco y no constituye su finalidad.

Sexto.- Que, abona a favor de lo expuesto la tendencia moderna responsabilidad extracontractual la que tiene como fin primordial la reparación a la víctima por el daño sufrido con el efectivo resarcimiento, el que se haya garantizado de una mejor manera con la existencia de más responsables, la que necesariamente siempre deberá estar justificada; por estos fundamentos; estando a las consideraciones expuestas, declararon

FUNDADO el Recurso de Casación interpuesto a fojas 167; **NULA** la sentencia de vista de fojas 156; y actuando en sede de instancia **REVOCARON** la apelada y **REFORMÁNDOLA** declararon infundada la excepción de falta de legitimidad para obrar de la demandada Crédito

Leasing, debiendo continuar el proceso conforme a su estado; **DISPUSIERON** que la presente resolución sea publicada en el Diario Oficial El Peruano; en los seguidos por MAPFRE Perú Vida Compañía de Seguros con GESSA Ingenieros Sociedad Anónima y otros, sobre Obligación de Dar Suma de Dinero; y los devolvieron.

SS. IBERICO, ECHEVARRIA, SEMINARIO, CELIS, TORRES.

ANEXO 02 Cas. N° 2388-2003 Lima

SALA CIVIL CAS. N° 2388-2003 LIMA. (recuperado de <http://documents.tips/documents/casacion-2388-2003.html>)

SUMILLA RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL POR DAÑO OCASIONADO CON EL BIEN DADO EN LEASING El artículo sexto de la Ley de Arrendamiento Financiero, sobre la responsabilidad por daños causados con el bien dado en leasing, rige a las relaciones internas que se establecen entre las partes que suscriben dicho contrato, en materia de responsabilidad civil. Por lo tanto, la norma citada no resulta aplicable cuando nos encontramos ante hechos probados que generan responsabilidad extracontractual frente a terceros que no han intervenido en el contrato de leasing, sin perjuicio de que el propietario del vehículo, en virtud del citado artículo, pueda repetir lo pagado contra aquel que está llamado a asumir responsabilidad contractual, es decir, el arrendatario.

Lima, trece de julio de dos mil cuatro.- LA SALA CIVIL TRANSITORIA DE LA CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE LA REPÚBLICA; vista la causa número dos mil trescientos ochentiocho - dos mil tres, en Audiencia Pública de la fecha, y producida la votación con arreglo a ley, emite la siguiente sentencia;

MATERIA DEL RECURSO: Se trata del recurso de casación interpuesto por Banco Banex en Liquidación mediante escrito de fojas seiscientos setenticinco, contra la sentencia de vista emitida por la Primera Sala Civil de la Corte Superior de Justicia de Lima, de fojas seiscientos cincuentinueve, su fecha siete de marzo del dos mil tres, que confirma la sentencia apelada de fojas quinientos cincuenticuatro, que declara fundada en parte la demanda interpuesta, y ordena el pago de una indemnización; revocándola en cuanto ordena que el denunciado civil Víctor Raúl Cotito Villegas pague por concepto de indemnización a favor de la actora la suma total de doce mil dólares americanos o su equivalente en moneda nacional al tipo de cambio del día y lugar de pago, y asimismo que Ricardo Vásquez Gonzáles solidariamente con el Banco Banex y/o los litisconsortes necesarios Alfredo Vásquez Flores y Braulia Gonzales Pigma paguen a favor de la actora por todo concepto indemnizatorio la suma total de treinticinco mil dólares americanos o su equivalente en moneda nacional al tipo de cambio del día y lugar de pago; reformándola ordenaron que estos paguen a la actora por todo concepto de indemnización la suma de cien mil nuevos soles en forma

solidaria, más intereses legales computados desde el día que se produjo el daño;

FUNDAMENTOS DEL RECURSO: Que, el recurso de casación fue declarado procedente por resolución del treintinueve de octubre de dos mil tres, por la causal prevista en el inciso segundo del artículo trescientos ochentiseis del Código Procesal Civil, en virtud de lo cual el recurrente denuncia la inaplicación del artículo sexto parte final del Decreto Legislativo doscientos noventa y nueve, Ley de Arrendamiento Financiero, pues alega que tratándose de un caso en que el vehículo causante del daño constituye un bien que ha sido objeto de un contrato de arrendamiento financiero, la Sala Superior debió aplicar la norma denunciada para resolver la litis, la cual establece que es el arrendatario quien responde por los daños y perjuicios que cause el bien o bienes a partir del momento en que los recibió; en consecuencia, tratándose de un bien entregado en arrendamiento financiero, por mandato legal, la responsabilidad por los daños que ocasione dicho bien se traslada del propietario arrendador al arrendatario. En autos ha quedado establecido que el Banco recurrente celebró con fecha once de mayo de mil novecientos noventa y cinco un contrato de arrendamiento financiero con los litisconsortes necesarios pasivos Alfredo Vásquez Flores y Braulia Gonzáles Pigma (arrendatarios) respecto del vehículo que participó en el accidente de tránsito que ocasionó los daños que son materia del proceso de indemnización. Señala finalmente que la inaplicación del citado artículo constituyó uno de los fundamentos en los que sustentó su recurso de apelación, pero el Superior no se pronunció expresamente sobre el mismo;

CONSIDERANDO: Primero: Que, aparece de autos que doña Martha Ana María Guillermina Diez Canseco Bustamante demanda la indemnización por los daños y perjuicios sufridos con ocasión del accidente de tránsito que se produjo el veinticuatro de octubre de mil novecientos noventa y seis, en circunstancias que se trasladaba como pasajera del vehículo (taxi) de placa de rodaje DO - mil ciento veintisiete, conducido por Víctor Raid Cotito Villegas, quien colisionó en la intersección de las Calles diez y doce de la Urbanización La Calera de la Merced del Distrito de Surquillo, con el vehículo de placa de rodaje IQ-cinco mil ciento noventa y siete conducido por Ricardo Armando Vásquez Gonzáles, cuyo propietario es el Banco Banex, quien a su vez lo dio en arrendamiento financiero a los señores Alfredo Vásquez Flores y Braulia Gonzáles Pigma (padres de Ricardo Armando Vásquez Gonzáles). Segundo: Que, las instancias de mérito concluyen que existe

responsabilidad solidaria derivada del accidente de tránsito entre los demandados Ricardo Armando Vásquez Gonzáles y Banco Banex (hoy Banco Banex en Liquidación), así como de los litisconsortes necesarios pasivos Víctor Raid Cotito Villegas, Alfredo Vásquez Flores y Braulia Gonzáles Pigma por el daño emergente (físico) y el daño moral (psicológico) sufrido por la víctima demandante. Particularmente, se ha establecido que la responsabilidad del Banco Banex deriva de la aplicación de los artículos mil novecientos setenta, mil novecientos ochentiuno y mil novecientos ochentitrés (primera parte) del Código Civil, en razón de ser propietaria del vehículo que causó el daño; Tercero: Que, tanto en su escrito de contestación de fojas ochentisiete, como en su escrito de apelación de fojas quinientos setentiocho, y así también con motivo del presente recurso de casación, el Banco Banex, hoy en liquidación, refiere que en estricta aplicación del artículo sexto in fine del Decreto Legislativo doscientos noventinueve -inaplicada por las instancias de mérito -, no le correspondería responsabilidad alguna en los hechos, pues como lo señala expresamente el aludido dispositivo, la arrendataria es responsable del daño que pueda causar el bien desde el momento que lo recibe de la locadora (arrendadora); y encontrándose el vehículo arrendado causante del daño en poder de los arrendatarios en el momento que se produjeron los hechos denunciados, la responsabilidad derivada del daño únicamente les corresponde a aquellos, quedando la entidad financiera exenta de responsabilidad Cuarto: Que, la causal de inaplicación de una norma material se configura cuando: a). el Juez, por medio de una valoración conjunta y razonada de las pruebas, establece como probado ciertos hechos alegados por las partes y relevantes del litigio, b). que estos hechos guardan relación de identidad con de terminados supuestos fácticos de una norma jurídica material y c). que no obstante esta relación de identidad (pertinencia de la norma) el Juez no aplica esta norma sino otra distinta, resolviendo el conflicto de intereses de manera contraria a los valores y fines del derecho y, particularmente, lesionando el valor de justicia; Quinto: Que, la sentencia de primera instancia, cuyos fundamentos reproduce la de vista, ha establecido como probado que el vehículo de placa de rodaje IQ-cinco mil ciento noventisiete, conducido por Ricardo Armando Vásquez Gonzáles, es de propiedad del Banco Banex, conforme aparece de la tarjeta de propiedad que se consigna en el Atestado Policial Número ciento cuatro - SIAT de fojas doscientos veintidós a doscientos treinticuatro; asimismo, se señala que con fecha once de mayo de mil novecientos no-venticinco, la citada entidad, conjuntamente con los señores Alfredo Vásquez Flores y Braulia

Gonzáles Pigma, celebraron un Contrato de Arrendamiento Financiero que obra de fojas cinco a quince, en virtud del cual estos últimos como arrendatarios asumieron la obligación de responder por los daños que causen con el bien objeto del contrato mientras este se encuentre bajo su posesión y riesgo, conforme se advierte de la cláusula décimo quinta inciso primero del referido instrumento, habiéndose contratado por intermedio del Banco la póliza número setenticuatro mil ciento sesenta y seis con Popular y Porvenir Compañía de seguros, con una cobertura por responsabilidad civil hasta un máximo de veinte mil dólares americanos, según aparece de, fojas ciento ocho a ciento trece; Sexto: Que, respecto de la responsabilidad derivada de los bienes dados en arrendamiento financiero, el último párrafo del artículo sexto del Decreto 232 Legislativo doscientos noventinueve establece que la arrendataria es responsable del daño que pudiera causar el bien desde el momento que lo recibe de la locadora. Por su parte el artículo veintitrés del Decreto Supremo quinientos cincuentinueve - ochenticuatro - EFC dispone que para el efecto a que se refiere el segundo (y último) párrafo del artículo sexto de la Ley de Arrendamiento Financiero, corresponde a la arrendataria asegurar obligatoriamente a los bienes materia de arrendamiento financiero contra los riesgos de responsabilidad civil frente a terceros; en consecuencia, habiéndose dado cumplimiento a este último supuesto, y considerando que el vehículo que intervino en el accidente de tránsito que motiva la presente acción constituye un bien dado en arrendamiento financiero, según lo expuesto en el considerando anterior, corresponde determinar si resulta pertinente la aplicación de la norma denunciada, esto es, el artículo sexto del Decreto Legislativo doscientos noventinueve, para efectos de resolver el conflicto de intereses; Sétimo: Que, esta Sala Suprema, en la Casación número tres mil seiscientos veintidós - dos mil (LIMA) ha emitido ejecutoria de fecha veintiuno de marzo del dos mil uno, interpretando los alcances de la norma acotada, señalando que si bien aquella “...establece la responsabilidad de la arrendataria en el contrato de leasing de los daños que pudiera causar el bien objeto del mismo, tal norma está destinada a regular el contrato de leasing y las relaciones (entiéndase derechos y obligaciones) que se dan entre las partes que lo celebran, y no a regular los supuestos de responsabilidad extracontractual ni a limitar o determinar quién resulta responsable o quién debe resarcir un evento dañoso frente a terceros ajenos a tal acto, lo que se encuentra fuera de su marco y no constituye su finalidad... “; agrega además que el propietario del vehículo causante de un daño se encuentra legitimado pasivamente en

tanto que la circulación de un vehículo automotor es considerado como una actividad riesgosa, y por eso quien pone en circulación un vehículo asume la responsabilidad objetiva por el daño que pudiera causar, en atención a lo dispuesto en el artículo mil novecientos setenta del Código Civil; Octavo: Que, de lo expuesto en el considerando precedente se arriba a las siguientes conclusiones: a). el artículo sexto parte final de la Ley de Arrendamiento Financiero rige a las relaciones internas que se establece entre las partes que suscriben el contrato de arrendamiento financiero, b). en consecuencia, sus alcances corresponden a la esfera de las relaciones contractuales y, en materia de responsabilidad civil, únicamente a la responsabilidad contractual, c). por tanto, la norma citada no resulta aplicable cuando nos encontramos ante hechos probados que generan responsabilidad extracontractual frente a terceros que no han intervenido en el contrato de leasing, sin perjuicio de que el propietario del vehículo, en virtud del citado artículo sexto, y a lo expresamente pactado en el contrato respectivo, pueda repetir lo pagado contra aquél que está llamado a asumir la responsabilidad contractual, es decir, el arrendatario; siendo que la responsabilidad civil extracontractual del 233 codemandado Banco Banex se regula por las normas del Código Civil (artículos mil novecientos setenta y mil novecientos ochentitres, entre otros), tal como lo ha establecido y resuelto el Juez de Primera Instancia, y lo ha confirmado la Sala revisora; Noveno: Que, en consecuencia, la norma denunciada no resulta pertinente para resolver la litis; por tanto, al no verificarse, la causal de inaplicación de una norma de derecho material, debe procederse conforme a lo dispuesto en el artículo trescientos noventisiete del Código Procesal Civil; por cuyos fundamentos Declararon: INFUNDADO el recurso de casación interpuesto por Banco Banex en Liquidación mediante escrito de fojas seiscientos setenticinco; en consecuencia, NO CASARON la sentencia de vista de fojas seiscientos cincuentinueve, su fecha siete de marzo del dos mil tres; CONDENARON a la recurrente al pago de una multa ascendente a dos Unidades de Referencia Procesal; DISPUSIERON la publicación de la presente resolución en el Diario Oficial El Peruano; en los seguidos por Martha Ana María Guillermina Diez Canseco Bustamante contra Ricardo Armando Vásquez González y Otros sobre indemnización de daños y perjuicios; y los devolvieron.

S.S. ECHEVARRÍA ADRIANZÉN TICONA POSTIGO LAZARTE
HUACO RODRÍGUEZ ESQUECHE EGUSQUIZA ROCA

ANEXO 03 Cas. N° 3141-2006-Callao

Cas. N° 3141-2006-Callao (recuperado de <http://www.jurisperu.com/boletin/698ri.htm>)

Sumilla: "... el propietario del vehículo causante de un daño (aunque sea una empresa de Leasing por un bien dado en arrendamiento financiero) se encuentra legitimado pasivamente en un proceso de indemnización, lo que se justifica en tanto que la circulación de un vehículo automotor es considerado como una actividad riesgosa, en atención a lo dispuesto en el artículo 1970 del Código Civil..."

"...la inaplicación de las normas especiales del contrato de arrendamiento financiero no enerva la decisión en un proceso de indemnización derivado de un accidente de tránsito, porque la fuente de las obligaciones en la responsabilidad extracontractual es la ley y no el contrato..."

"...recurso de casación interpuesto por la litisconsorte pasiva, Latino Leasing Sociedad Anónima en Liquidación, contra la sentencia de vista, que confirma la apelada, que declara fundada en parte la demanda, y ordena a la recurrente que abone a favor del actor la suma de veinticinco mil quinientos nuevos soles en concepto de indemnización, más intereses desde la fecha que se produjo el daño..."

CAS. N° 3141-2006-CALLAO.

Lima, doce de octubre del dos mil siete.-

LA SALA CIVIL PERMANENTE DE LA CORTE SUPREMA DE JUSTICIA; en discordia; con los acompañados; vista la causa número, en el día de la fecha y producida la votación con arreglo a Ley, emite la presente sentencia.

1. MATERIA DEL RECURSO: Se trata del recurso de casación interpuesto por la litisconsorte pasiva, Latino Leasing Sociedad Anónima en Liquidación, contra la sentencia de vista de fojas ochocientos doce, su fecha diecisiete de enero del dos mil seis, expedida por la Primera Sala Civil de la Corte Superior de Justicia del Callao, que confirma la apelada de fojas seiscientos setenta y nueve, de fecha veintisiete de diciembre del

dos mil cuatro, que declara fundada en parte la demanda, y ordena a la recurrente que abone a favor del actor la suma de veinticinco mil quinientos nuevos soles en concepto de indemnización, más intereses desde la fecha que se produjo el daño; con lo demás que contiene.

2. FUNDAMENTOS POR LOS CUALES SE HA DECLARADO PROCEDENTE EL RECURSO: Mediante resolución de fecha siete de septiembre último, se ha declarado procedente el recurso de casación por las causales contenidas en los incisos 1° y 2° del artículo 386 del Código Procesal Civil, según estos fundamentos: a) La interpretación errónea del artículo 4 del Decreto Legislativo número 299, Ley de Arrendamiento Financiero, porque si bien era dueña del vehículo que ocasionó el accidente de tránsito, ello no basta para establecer la responsabilidad objetiva en virtud que no existe un nexo de causalidad que le obligue, según el texto de la precitada norma legal; agrega además que el contrato de arrendamiento financiero se rige por su legislación especial. b) La inaplicación del artículo 6 in fine de la Ley de Arrendamiento Financiero, de acuerdo al cual la arrendataria es responsable del daño que pueda ocasionar el bien, desde el momento que lo recibe de la locadora; también invoca la inaplicación del artículo 23 del Decreto Supremo número 559-84-EFC, que para el efecto de lo establecido por la norma antes citada, establece la obligación de la arrendataria de asegurar los bienes materia de arrendamiento contra riesgos de responsabilidad civil frente a terceros y la inaplicación del artículo 1677 del Código Civil, por cuanto este precepto precisa que el contrato de arrendamiento financiero se rige por su legislación especial, como son el Decreto Legislativo número 299 y el Decreto Supremo número 559-84-EFC.

3. CONSIDERANDO:

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

Segundo: En tal sentido, no se corrobora la interpretación errónea del artículo 4 del Decreto Legislativo número 299, Ley de Arrendamiento Financiero, porque en su parte final claramente se precisa que la locadora mantendrá la propiedad del bien hasta la fecha en que surta efecto la opción de compra ejercida por la arrendataria por el valor pactado. Las

instancias de mérito han establecido que al momento del accidente de tránsito no se había verificado la opción de compra.

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

Cuarto: En suma, la inaplicación de las normas especiales del contrato de arrendamiento financiero no enerva la decisión en un proceso de indemnización derivado de un accidente de tránsito, porque la fuente de las obligaciones en la responsabilidad extracontractual es la ley y no el contrato.

4. **DECISION:** a) Por estas consideraciones y en aplicación del artículo 397 del Código Procesal Civil: Declararon **INFUNDADO** el recurso de casación interpuesto por Latino Leasing Sociedad Anónima en Liquidación, en consecuencia, **NO CASAR** la sentencia de vista de fojas ochocientos doce su fecha diecisiete de enero del dos mil seis. En los seguidos por don Jesús Silverio Huillca Costillo sobre indemnización. b) **CONDENARON** a la parte recurrente al pago de la multa de dos Unidades de Referencia Procesal, así (como de las costas y costos originados en la tramitación del recurso. c) **DISPUSIERON** la publicación de la presente resolución en el Diario Oficial El Peruano; bajo responsabilidad; y los devolvieron:

5.
SS. CARRION LUGO, CAROAJULCA BUSTAMANTE, MIRANDA CANALES, VALERIANO BAQUEDANO

LOS FUNDAMENTOS DEL VOTO DE LOS SEÑORES VOCALES SUPREMOS SÁNCHEZ-PALACIOS PAIVA, SANTOS PEÑA Y MANSILLA NOVELLA SON COMO SIGUE: y

CONSIDERANDO: Primero: Que las sentencias de mérito han establecido como juicio de hecho: Que el demandante sufrió un daño como consecuencia de la volcadura de un camión perteneciente a la empresa Denver Mining & Construction Sociedad Anónima Cerrada (Séptimo motivo de la apelada y tercero de la de vista); que a la fecha del accidente existía una relación laboral entre el demandante y Denver Mining & Construction Sociedad Anónima Cerrada, (décimo motivo de la apelada); que el vehículo era objeto de un contrato de arrendamiento financiero celebrado entre Denver Mining & Construction, como compradora y locadora, y Latino Leasing Sociedad Anónima, como vendedora y arrendadora del bien (décimo motivo de la apelada y cuarto de la de vista). **Segundo:** Que de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 1970 del Código Civil y la doctrina que lo informa, y como ya se ha establecido en reiterados pronunciamientos jurisdiccionales, la sola propiedad de cosas riesgosas determina lo que se denomina responsabilidad objetiva, por los daños que estas puedan causar. **Tercero:** Que el contrato de arrendamiento financiero, como resulta de las disposiciones del Decreto Legislativo número 299, es un contrato mercantil, mediante el cual una empresa, autorizada por la Superintendencia de Banca y Seguros, adquiere un determinado bien a solicitud de su cliente (artículo 5), y luego se lo entrega para su uso por un plazo determinado, mediante el pago de cuotas periódicas, con opción de compra la que podrá ser ejercida en cualquier momento (artículo 7). Se llama locador a la empresa y arrendatario al cliente usuario. **Cuarto:** De acuerdo a lo dispuesto en los artículos 5 y 6 del Decreto Legislativo antes citado, es derecho irrenunciable de la arrendataria señalar las especificaciones de los bienes materia del contrato, la locadora no responde por los defectos de los bienes, los bienes deben estar asegurados contra riesgos susceptibles y afectarlos, y la arrendataria es responsable del daño que pueda causar el bien, desde el momento en que lo recibe. **Quinto:** Se trata en consecuencia de un contrato mercantil de características especiales, mediante el cual la empresa financiera adquiere un bien para su cliente, y luego se lo entrega, contra una contraprestación mensual por un tiempo determinado, cuyo importe no es otra cosa que el pago del precio del bien con el incremento de la financiación, y es generalmente cuando se paga la última cuota que el arrendatario comunica su voluntad de hacer suyo el bien. Esto trae una

serie de consecuencias en el manejo financiero, en la atribución de activos y de los gastos deducibles contable y tributariamente, como la misma norma regula. Así el artículo 18 establece que los bienes objeto de arrendamiento financiero se consideran activos fijos y se deprecian durante el plazo del contrato, las cuotas de arrendamiento, los gastos de reparación, mantenimiento y seguros se consideran como deducibles para la arrendataria. **Sexto:** Se identifican entonces dos normas opuestas: por un lado, la regla Civil que establece la responsabilidad objetiva del propietario del bien; y por otro lado la norma que establece que cuando media un contrato de arrendamiento financiero la responsabilidad recae en el arrendatario del bien. Una norma de carácter general y otra especial, ius singulares. De acuerdo a los principios de aplicación de la ley, en este caso se debe preferir la norma especial, esto es lo dispuesto en el artículo 4 del Decreto Legislativo número 299. **Séptimo:** En consecuencia, es fundada la denuncia de interpretación errónea del artículo 4 del Decreto Legislativo número 299, y fundada la denuncia de inaplicación del artículo 6 de la misma norma legal, de acuerdo al cual, cuando media un contrato de arrendamiento financiero, la arrendataria es la responsable del daño que causo el bien que recibe. **Octavo:** De acuerdo a las consideraciones precedentes, la responsabilidad por el daño causado al actor es de la arrendataria del vehículo Denver Minig & Construction Sociedad Anónima Cerrada, la que fue excluida de responsabilidad en la sentencia de primera instancia, por tener relación contractual con el actor, extremo de la sentencia que no fue apelado, ya que el actor a fojas setecientos ochenta se adhirió a la apelación sólo en cuanto al monto, y cuando el proceso se encontraba en la Corte Superior. Por estas consideraciones, y en aplicación del artículo 396 inciso 1° del Código Procesal Civil: nuestro voto es porque se declare **FUNDADO** el recurso de casación interpuesto por la litisconsorte pasiva, Latino Leasing Sociedad Anónima en Liquidación, en consecuencia **CASAR** la sentencia de vista de fojas ochocientos doce su fecha diecisiete de enero del dos mil seis, que confirmando la apelada declara fundada en parte la demanda y ordena que Latino Leasing Sociedad Anónima abone al actor la suma de veinticinco mil quinientos nuevos soles por todo concepto de indemnización de daños y perjuicios, más intereses, y actuando en sede de instancia, se **REVOQUE** la apelada de fojas seiscientos setenta y nueve su fecha veintisiete de diciembre del dos mil cuatro y reformándola se declare **INFUNDADA** la demanda. En los seguidos por don Jesús Silverio Huilla Costillo con la Empresa Denver Mining

Construction y otros sobre indemnización. Lima, diecisiete de octubre del
dos mil seis.-

SS. SANCHEZ-PALACIOS PAIVA, SANTOS PEÑA, MANSILLA
NOVELLA C-165014-15

ANEXO 04 Cas. N°1188-2011-Lima

Corte Suprema de Justicia de la República
Sala Civil Transitoria

CASACIÓN 1188-2011
LIMA
INDEMNIZACIÓN POR DAÑOS Y PERJUICIOS

Lima, veintisiete de enero
del año dos mil doce.

LA SALA CIVIL TRANSITORIA DE LA CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE LA REPÚBLICA; vista la causa número mil ciento ochenta y ocho del año dos mil once, en la fecha y producida la votación correspondiente de acuerdo a ley, emite la siguiente sentencia: **MATERIA DEL RECURSO:** Se trata en el presente caso del recurso de casación interpuesto por la demandada Empresa Financiera TFC Sociedad Anónima contra la sentencia de vista contenida en la resolución número doce, obrante a fojas cuatrocientos cincuenta del expediente principal, su fecha uno de diciembre del año dos mil diez, emitida por la Primera Sala Civil de la Corte Superior de Justicia de Lima que *confirma* la resolución número tres de fecha treinta y uno de enero del año dos mil ocho obrante a fojas setenta y tres del cuaderno de excepciones que declara *infundadas* las excepciones de falta de legitimidad para obrar pasiva y prescripción extintiva, deducidas por la codemandada Financiera TFC Sociedad Anónima (antes Volvo Finance Perú Sociedad Anónima); y *confirma* la resolución número catorce su fecha ocho de septiembre del año dos mil nueve, en cuanto fija el monto de la reparación civil en la suma de cuatrocientos mil nuevos soles; la *revocaron* en cuanto declara *infundada* la demanda contra Volvo Finance Perú Sociedad Anónima (ahora Financiera TFC Sociedad Anónima); **FUNDAMENTOS POR LOS CUALES SE HA DECLARADO PROCEDENTE EL RECURSO:** La Sala mediante resolución de fecha uno de junio del año dos mil once, ha estimado procedente el recurso de casación por la causal de la infracción normativa del artículo 6 del Decreto Legislativo número 299, señalando que los artículos 1970 del Código Civil y 2 del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito, serían aplicables al presente caso, en tanto no existiera una norma especial; sin embargo, al estar frente a un arrendamiento financiero - cuya regulación es diferente - donde la recurrente tiene la calidad de locadora del vehículo con el que se causó daño, se le excluye de toda responsabilidad, a razón de la libertad contractual que le asiste, conforme así lo estipula el artículo 1971

inciso a) del Código Civil. **CONSIDERANDO: PRIMERO.-** Que, los demandantes pretenden la indemnización por daños y perjuicios por accidente de tránsito ocasionados a su menor hija Anavel Maritza Lucas Cahuaza, en el monto de setecientos cincuenta mil nuevos soles, cuantificando el daño personal y daño moral en trescientos setenta y cinco mil nuevos soles respectivamente. La demanda va dirigida contra la Empresa de Transportes Sol Peruano Sociedad Anónima Cerrada y Volvo Finance Perú Sociedad Anónima (después Financiera TFC Sociedad Anónima) a efectos de que éstos solidariamente cumplan con la obligación pretendida. Argumenta que el accidente sufrido contra su menor hija data del diecinueve de marzo del año dos mil cuatro, a razón de un despiste y volcadura del vehículo de propiedad de Volvo Finance Perú Sociedad Anónima, conducido por Silberio Roque Contreras, el mismo que realizaba servicio de transporte interprovincial de pasajeros de la Empresa de Transportes Sol Peruano Sociedad Anónima Cerrada, el cual trajo como consecuencia lesiones graves en sus ocupantes, entre los que estaba, su menor hija quien sufrió fractura expuesta de húmero derecho y destrucción de piel; se atribuye dicho accidente a la actitud negligente e imprudente del chofer quien conducía el vehículo con desatención sobre su eje de circulación. Por su parte, la empresa emplazada, Financiera TFC Sociedad Anónima deduce excepciones de falta de legitimidad para obrar pasiva y de prescripción extintiva, las mismas que fueron declaradas *infundadas* por resolución número tres de fecha treinta y uno de enero del año dos mil ocho, la que fue apelada y en alzada, por resolución de vista de fojas cuatrocientos cincuenta del expediente principal su fecha uno de diciembre del año dos mil diez se *confirmó* la apelada que resolvió las excepciones. A fojas doscientos cuarenta y cinco del expediente principal obra la absolución de la demandada por parte de la empresa Financiera TFC Sociedad Anónima solicitando que la demanda se declare infundada en razón de que no forma parte de la relación material en atención al contrato de leasing suscrito con la Empresa de Transportes Sol Peruano Sociedad Anónima Cerrada. El proceso siguió conforme a su naturaleza, y con resolución de fecha ocho de septiembre del año dos mil nueve, se dictó

Corte Suprema de Justicia de la República
Sala Civil Transitoria

CASACIÓN 1188-2011
LIMA

INDEMNIZACIÓN POR DAÑOS Y PERJUICIOS



sentencia en primera instancia declarando *fundada en parte* la demanda, ordenando a la demandada Empresa de Transportes Sol Peruano Sociedad Anónima Cerrada pague a los demandantes Belmira Cahuaza Torres y Camelo Lucas Escalante, quienes proceden en representación de su menor hija Anavel Maritza Lucas Cahuaza, la suma de cuatrocientos mil nuevos soles por concepto de indemnización por daños y perjuicios, al sostener que: **i)** Está acreditado el nexo causal entre el hecho dañoso y el daño producido en la hija de los demandantes, consecuencia del despiste y volcadura del bus que presta servicios de transportes para la Empresa de Transportes Sol Peruano Sociedad Anónima Cerrada (negligencia del chofer - factor determinante del accidente, conforme al atestado policial), estando bajo el supuesto previsto en el artículo 1969 del Código Civil; **ii)** Estando a que el conductor prestaba servicios para la empresa de transportes, se encuadra dentro de lo que es la responsabilidad vicaria señalada en el artículo 1981 del Código Civil; **iii)** Se evidencia que no sólo el daño corporal sino también las alteraciones psicológicas que probablemente padezca la menor, que redundarán en la disminución de su autoestima y alteración de personalidad, se establece un *quantum* en el monto de cuatrocientos mil nuevos soles por los conceptos peticionados; y, **iv)** Respecto de la situación de Financiera TFC Sociedad Anónima debe tenerse en cuenta lo previsto en el artículo 6 del Decreto Legislativo número 299, en virtud a la existencia de un Contrato de Leasing, corresponde exclusivamente a la empresa de transportes asumir el daño causado por el vehículo. La sentencia de vista, que *confirma* la apelada sólo en el extremo del monto indemnizatorio y *revoca* en cuanto declara *infundada* para la empresa Financiera TFC; y, *reformándola* declararon la responsabilidad solidaria de ésta y de la empresa de transportes, señala que el problema, no radica en la interpretación del artículo 6 del Decreto Legislativo número 299 sino en su aplicación; y considerando que la indemnización está basada en el daño ocasionado a una niña originado en un accidente de tránsito, la responsabilidad está regulada por el artículo 29 de la Ley número 27181 - Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre - en atención al Principio de Especialidad, por lo

que corresponde aplicar la aludida ley, con exclusión de cualquier otra norma que presente alguna antinomia con su contenido, la que si bien no fue invocada en la demanda, se debe aplicar el *iura novit curia*; por tanto, al haber admitido Volvo Finance Perú Sociedad Anónima (ahora Financiera TFC Sociedad Anónima) ser propietario del vehículo, en aplicación del artículo 290 de la norma antes aludida, resulta ser responsable solidario con la Empresa de Transportes Sol Peruano Sociedad Anónima Cerrada. **SEGUNDO.**-Que, la causal de infracción normativa se puede inferir de lo expresado por la doctrina a decir de Monroy Cabra: "se entiende por causal (de casación) el motivo que establece la ley para la procedencia del recurso..."¹ 1 Según De Pina.- "El recurso de casación ha de fundarse en motivos previamente señalados en la ley. Puede interponerse por infracción de ley o por quebrantamiento de forma. Los motivos de casación por infracción de ley se refieren a la violación en el fallo de leyes que debieran aplicarse al caso, a la falta de congruencia de la resolución judicial con las pretensiones deducidas por las partes, a la falta de competencia etc.; los motivos de la casación por quebrantamiento de forma afectan (...) a infracciones en el procedimiento"² En ese sentido Escobar Forno señala.- "Es cierto que todas las causales supone una violación de ley, pero esta violación puede darse en la forma o en el fondo"³. **TERCERO.**- Que, estando a la infracción denunciada, tenemos que en el presente caso corresponde dilucidar si la codemandada Financiera TFC Sociedad Anónima en su calidad de Arrendador Financiero, resulta responsable solidario con la Empresa de Transportes Sol Peruano Sociedad Anónima Cerrada por los daños ocasionados con el vehículo de su propiedad previamente arrendado bajo la modalidad de Leasing. **CUARTO.**- Que, conforme lo establece el artículo 1 del Decreto Legislativo número 2999, el Arrendamiento Financiero es un contrato mercantil que tiene por objeto la locación de bienes muebles o

¹ Monroy Cabra, Marco Gerardo, principios de derecho procesal civil, Segunda edición, Editorial Temis Librería, Bogotá Colombia, 1979, p.359.

² De Pina Rafael, Principios de derecho procesal civil, Ediciones Jurídicas Hispano Americanas, México D.F., 1940, p.222.

³ Escobar Forno Iván, Introducción al proceso, Editorial Temis, Bogotá, Colombia, 1990, p.241.

inmuebles para una empresa locadora para el uso por la arrendataria, mediante el pago de cuotas periódicas y con opción a favor de la arrendataria de comprar dichos bienes por un valor pactado. **QUINTO.**- Que, el artículo 4 del Decreto Legislativo número 299 señala 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, esto significa que el dueño o propietario de los bienes, es el locador o arrendador. **SEXTO.**- Que, si bien el artículo 6 del Decreto Legislativo número 299, establece que la arrendataria es responsable del daño que pueda causar el bien, desde el momento que lo recibe de la locadora, empero, no se puede soslayar la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre número 27181, en su artículo 29 que señala textualmente: *"La responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito causados por vehículos automotores es objetiva, de conformidad con lo establecido en el Código Civil. El conductor, el propietario del vehículo y, de ser el caso, el prestador del servicio de transporte terrestre son solidariamente responsables por los daños y perjuicios causados"*. **SÉTIMO.**- Que, el Principio de Especialidad, supone "que la disposición especial prima sobre la general", es decir, si dos normas con rango de Ley confluyen y establecen disposiciones contrarias, una referente a un aspecto general y otra al aspecto más especial y restringido, **primará** la "especial"; pues ante la concurrencia aparente de normas sobre una materia, tendrá la norma especial, validez sobre la general. **OCTAVO.**- Que, es bajo este contexto que se analizará el agravio planteado por el recurrente. De autos se tiene que el daño ocasionado a la menor hija de los accionantes, ha sido como consecuencia del despiste y volcadura del vehículo de propiedad de Volvo Finance Perú Sociedad Anónima (después Financiera TFC Sociedad Anónima) la misma que estuviera haciendo servicio de transportes a la Empresa de transportes Sol Peruano Sociedad Anónima Cerrada; y aún cuando medie un Contrato de Leasing otorgado por Financiera TFC Sociedad Anónima a favor de la Empresa de Transportes Sol Peruano Sociedad Anónima Cerrada, no enerva su responsabilidad en los daños ocasionados, tomando en consideración el llamado Principio de Especialidad, por

el que prima la ley especial, en este caso el artículo 29 de la Ley número 27181, en el que de manera clara, precisa y textual señala que tanto el conductor, propietario del vehículo y el prestador del servicio de transportes son solidariamente responsables por los daños y perjuicios ocasionados; y siendo que el Contrato de Leasing o Arrendamiento Financiero es una de "opción de compra", el arrendatario puede devolver el bien o renovar el contrato o en el mejor de los casos comprarlo; en tanto ello no suceda, el bien inmueble (en este caso vehículo de transporte que ocasionó el daño) será de propiedad del arrendador; tal como sucede en el caso *sub júdice* por tanto la responsabilidad solidaria a Financiera TFC Sociedad Anónima se encuentra sustentada conforme a Ley; concluyéndose que la recurrida no ha infringido normatividad alguna, por lo que los agravios denunciados no pueden prosperar, deviniendo el recurso en infundado. Por tales consideraciones declararon: **INFUNDADO** el recurso de casación interpuesto por Financiera TFC Sociedad Anónima (antes Volvo Finance Perú Sociedad Anónima) de fojas cuatrocientos sesenta y nueve; en consecuencia **NO CASARON** la sentencia de vista obrante a fojas cuatrocientos cincuenta, su fecha uno de diciembre del año dos mil diez, emitida por la Primera Sala Civil de la Corte Superior de Justicia de Lima; **DISPUSIERON** la publicación de la presente resolución en el Diario Oficial "El Peruano", bajo responsabilidad; en los seguidos por Belmira Cahuaza Torres y otro, en representación de su menor hija Anavel Maritza Lucas Cahuaza contra la Empresa de Transportes Sol Peruano Sociedad Anónima Cerrada y otro, sobre Indemnización por Daños y Perjuicios; y los devolvieron. Ponente Señor Ponce De Mier, Juez Supremo.-

S.S.

TICONA POSTIGO

ARANDA RODRÍGUEZ

PONCE DE MIER

VALCÁRCEL SALDAÑA

MIRANDA MOLINA

Jgi/Fdc

SE PUBLICO CONFORME A LEY

6

Dra. MERY OSORIO VALLADARES
Secretaria de la Sala Civil Transitoria
de la Corte Suprema

ABR 2012

ANEXO 05 Cas. 2025-2013-Lima

CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE LA REPÚBLICA
SALA CIVIL TRANSITORIA

CASACIÓN 2025-2013

LIMA

INDEMNIZACIÓN POR DAÑOS Y PERJUICIOS

SUMILLA: Habiéndose determinado que el artículo 29 de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre número 27181 es aplicable al presente caso; se concluye que tanto el BBVA Banco Continental, en su calidad de propietario del vehículo causante del siniestro y la empresa de Transportes Tenorio Empresa Individual de Responsabilidad Limitada, como arrendataria de dicho vehículo, son responsables solidarios por los daños ocasionados a los vehículos de propiedad de la actora, así como a la carga que transportaba.

Lima, dos de junio
de dos mil catorce.-

LA SALA CIVIL TRANSITORIA DE LA CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE LA REPÚBLICA: Vista la causa número dos mil veinticinco – dos mil trece, en audiencia pública de la fecha y producida la votación con arreglo a la ley, emite la siguiente sentencia. -----

MATERIA DEL RECURSO DE CASACIÓN: Se trata del recurso de casación de folios novecientos cuarenta y siete interpuesto por la empresa de Transportes Transler Empresa Individual de Responsabilidad Limitada, contra la sentencia de vista de folios novecientos uno expedida con fecha nueve de octubre de dos mil doce, en el extremo que confirma la apelada que declaró fundada en parte la demanda, solo respecto a la empresa de Transportes Tenorio Empresa Individual de Responsabilidad Limitada, a fin de que pague a la demandante la suma de ochenta y un mil trescientos noventa y ocho dólares americanos con ochenta centavos (US\$81,398.80), y siete mil doscientos ocho nuevos soles con noventa y seis céntimos (S/7,208.96), por conceptos de daño emergente y lucro cesante, respectivamente; e improcedente la demanda respecto del BBVA Banco Continental. -----

FUNDAMENTOS POR LOS CUALES SE DECLARÓ PROCEDENTE EL RECURSO: El recurso de casación fue declarado procedente mediante Resolución de fecha ocho de agosto de dos mil trece, **por la causal de infracción normativa**

1

CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE LA REPÚBLICA
SALA CIVIL TRANSITORIA

CASACIÓN 2025-2013
LIMA

INDEMNIZACIÓN POR DAÑOS Y PERJUICIOS

(material), prevista en el artículo 386 modificado por la Ley número 29364, respecto a la cual se denuncia que se han infringido los siguientes dispositivos legales: **A) Aplicación indebida del segundo párrafo del artículo 6 del Decreto Legislativo número 299 – Ley del Contrato de Leasing:** Sostiene la impugnante que dicho dispositivo determina la responsabilidad civil contractual entre los celebrantes del leasing, por ser ésta su finalidad (regula el contrato de *leasing*), siendo absurdo concluir que dicha regulación alcanza también a terceros ajenos al negocio jurídico de los contratantes; en ese sentido, al pretender extender las regulaciones pactadas en un contrato de *leasing* a situaciones de responsabilidad civil extracontractual frente a terceros ajenos al contrato, aplicando los alcances del segundo párrafo del artículo 6 del Decreto Legislativo número 299 a estos últimos, implicaría dejar al arbitrio de los contratantes del leasing la regulación del derecho de acción de los afectados por un suceso dañoso en el que interviene el bien otorgado en arrendamiento financiero, lo que constituye un abierto y evidente abuso de derecho que se encuentra proscrito en nuestro ordenamiento jurídico, conforme al artículo II del Título Preliminar del Código Civil; **B) Inaplicación de los artículos 1970 del Código Civil, 29 de la Ley número 27181 – Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y 2 del Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidente de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo número 024-2002-MTC:** Refiere que la responsabilidad extracontractual objetiva del propietario del vehículo frente a terceros ajenos al contrato de *leasing* en casos de siniestros de tránsito, se encuentra expresamente determinada en el artículo 1970 del Código Civil, artículo 29 de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre número 27181 y en el artículo 2 del Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidente de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo número 024-2002-MTC, normas que debieron ser aplicadas para resolver el presente conflicto de intereses, por tratarse de un caso de responsabilidad civil extracontractual objetiva. Sostiene también, que si bien es cierto ningún empleado del BBVA Banco Continental conducía el vehículo otorgado en *leasing* causante del

2

CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE LA REPÚBLICA
SALA CIVIL TRANSITORIA

CASACIÓN 2025-2013

LIMA

INDEMNIZACIÓN POR DAÑOS Y PERJUICIOS

sinistro, al momento de producidos los sucesos dañosos, también lo es que al ser el BBVA Banco Continental el propietario del vehículo resultaba objetivamente responsable del daño, debido a que con la entrega en arrendamiento de un vehículo de carga pesada para su circulación en las vías públicas, estaba autorizando el despliegue de una actividad riesgosa, lo que permitió que con el transporte inadecuado de la carga, su caída al asfalto y posterior incendio se dañen bienes de la recurrente. Finalmente señala que el artículo 29 de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre número 27181 establece que: *"la responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito causado por vehículos automotores es objetiva, de conformidad con lo establecido en el Código Civil. El conductor, el propietario del vehículo y de ser el caso, el prestador del servicio de transporte terrestre, son solidariamente responsables por los daños y perjuicios causados"*; disposición legal clara, específica e ineludible que pese a su evidente vinculación con el objeto materia del presente proceso, no ha sido aplicada para resolver la presente causa. Igual criterio recoge el artículo 2 del Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito. **ANTECEDENTES:** Con fecha dieciséis de octubre de dos mil nueve, la empresa de Transportes Transler Empresa Individual de Responsabilidad Limitada interpone demanda de indemnización por daños y perjuicios, con la finalidad de que el BBVA Banco Continental le pague la suma de noventa y cuatro mil ochocientos treinta y siete dólares americanos con cincuenta y cinco centavos (US\$94,837.55) y doscientos noventa y tres mil seiscientos dieciocho nuevos soles con treinta y seis céntimos (S/.293,618.36), por conceptos de daño emergente, lucro cesante e intereses legales, respectivamente. Como fundamentos de hecho señala que: **a)** Con fecha uno de junio de dos mil nueve, el remolcador de placa de rodaje YG-9836 y el semi remolque de placa de rodaje ZI-4954, de su propiedad, fueron afectados por un incendio de grandes proporciones ocurrido a la altura del kilómetro 50.3 de la Carretera Panamericana Norte (Serpentín de Pasamayo), como consecuencia de la caída al asfalto, derramamiento y posterior incendio de doscientos bidones de plásticos que

3

CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE LA REPÚBLICA
SALA CIVIL TRANSITORIA

CASACIÓN 2025-2013
LIMA

INDEMNIZACIÓN POR DAÑOS Y PERJUICIOS

contenían alcohol etílico rectificado de noventa y seis grados, que eran transportados por el vehículo de placa de rodaje YI-7882, de propiedad del BBVA Banco Continental; **b)** Producto del incendio, los citados vehículos fueron alcanzados por las llamas, incendiándose en su totalidad, así como la carga que transportaban, conformada por 31.25 toneladas de maíz amarillo duro a granel, de procedencia Argentina; **c)** El hecho dañoso que afectó a su propiedad, se produjo como consecuencia que la carga que transportaba el vehículo de propiedad del Banco, no fue debidamente asegurada para su transporte; **d)** Los daños causados, han sido detallados y descritos en el Acta de Constatación Notarial de fecha diecisiete de setiembre de dos mil nueve; **e)** El vehículo causante del siniestro, fue un bien entregado por el Banco a la empresa de Transportes Tenorio Empresa Individual de Responsabilidad Limitada, en arrendamiento financiero (leasing), conforme se acredita con el certificado de gravámenes expedido por el Registro de Propiedad Vehicular. Por escrito de fojas cuatrocientos ocho, el BBVA Banco Continental contesta la demanda interpuesta, negándola y contradiciéndola en todos sus extremos, indicando que: **a)** El artículo 6 de la Ley de Arrendamiento Financiero (*Leasing*) prescribe que la arrendataria es responsable del daño que pueda causar el bien, desde el momento que lo recibe de la locadora; **b)** En el numeral 13.2 de la cláusula décimo tercera del Contrato de Arrendamiento Financiero de fecha veinte de diciembre de dos mil siete, suscrito con la empresa de Transportes Tenorio Empresa Individual de Responsabilidad Limitada se estableció la exclusiva responsabilidad de la arrendataria frente a los daños que cause o pudiera causar al utilizar el bien, estableciéndose que es la arrendataria quien asumirá el pago de las cantidades que sean reclamadas por terceros como consecuencia de los daños causados en su persona o en sus bienes; **c)** No debió ser demandado, ya que no tiene responsabilidad alguna del uso de un bien otorgado en arrendamiento financiero. Mediante resolución de fecha veinticuatro de junio de dos mil diez, se incorpora al proceso como litisconsorte necesario pasivo a la empresa de Transportes Tenorio Empresa Individual de Responsabilidad Limitada, siendo declarada rebelde por resolución de fecha veintiséis de julio de

4

**CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE LA REPÚBLICA
SALA CIVIL TRANSITORIA**

CASACIÓN 2025-2013

LIMA

INDEMNIZACIÓN POR DAÑOS Y PERJUICIOS

dos mil diez. Mediante sentencia de fecha treinta de setiembre de dos mil once se declara fundada en parte la demanda, en consecuencia, se ordena que el BBVA Banco Continental y la empresa de Transportes Tenorio Empresa Individual de Responsabilidad Limitada paguen de forma solidaria a la demandante, la suma de doscientos cuarenta y cinco mil ochocientos veinticuatro nuevos soles con treinta y siete céntimos (S/.245,824.37), y siete mil doscientos ocho nuevos soles con noventa y seis céntimos (S/7,208.96), por conceptos de daño emergente y lucro cesante, más intereses legales, bajo los fundamentos siguientes: **a)** El factor de atribución para el caso de la responsabilidad de riesgo y objetiva que norma el artículo 1970 del Código Civil, no es la culpa ni el dolo, sino el riesgo que se introduce a la sociedad a consecuencia de la utilización de un instrumento o un quehacer riesgoso o peligroso, significando en si mismo un peligro adicional al simple riesgo de la vida cotidiana, dado el avance de la tecnología; **b)** Con los informes emitidos por la Policía Nacional del Perú, se acredita que la producción del daño a los vehículos de propiedad de la demandante y la carga que transportaba, fue ocasionado como consecuencia de la caída a la calzada de doscientos bidones que contenían alcohol etílico, debido a las condiciones de inseguridad del vehículo transportador de la carga considerada como material peligroso; **c)** Al ser el Banco demandado el propietario del vehículo que causó el siniestro, resulta objetivamente responsable del daño, debido a que con la entrega en arrendamiento de un vehículo de carga pesada, estaba permitiendo que se despliegue una actividad clasificada como riesgosa con su puesta en circulación en las vías públicas; tal accionar, se encuentra previsto en el artículo 29 de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, que prevé que la responsabilidad civil derivada del accidente de tránsito causado por el uso de un vehículo es objetiva, de conformidad con lo establecido en el Código Civil; el conductor, el propietario del vehículo y de ser el caso el prestador del servicio de transporte terrestre son solidariamente responsables por los daños y perjuicios causados; **d)** Conforme al Certificado de Gravámenes y Carga del Registro de la Propiedad Vehicular de fecha catorce de julio de dos mil nueve, el vehículo causante del siniestro se

5

CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE LA REPÚBLICA
SALA CIVIL TRANSITORIA

CASACIÓN 2025-2013

LIMA

INDEMNIZACIÓN POR DAÑOS Y PERJUICIOS

encuentra registrado a nombre del Banco demandado, el cual fue entregado en arrendamiento financiero a favor de la empresa de Transportes Tenorio Empresa Individual de Responsabilidad Limitada mediante escritura pública de fecha veinte de diciembre de dos mil siete; e) Estando a lo expuesto, serán responsables del hecho dañoso ocasionado, tanto el BBVA Banco Continental por ser el propietario del vehículo, como la empresa de Transporte Tenorio Empresa Individual de Responsabilidad Limitada por ser la arrendataria de dicho vehículo. Apelada la sentencia de primer grado por la empresa de Transportes Tenorio Empresa Individual de Responsabilidad Limitada y el BBVA Banco Continental, se expide la sentencia de vista de fecha nueve de octubre de dos mil doce, en el extremo que **confirma** la apelada que declaró fundada en parte la demanda interpuesta solo respecto a la empresa de Transportes Tenorio Empresa Individual de Responsabilidad Limitada, a fin de que pague a la demandante la suma de ochenta y un mil trescientos noventa y ocho dólares americanos con ochenta centavos (US\$81,398.80) y siete mil doscientos ocho nuevos soles con noventa y seis céntimos (S/.7,208.96), por conceptos de daño emergente y lucro cesante, respectivamente; e improcedente la demanda respecto del BBVA Banco Continental, bajo el fundamento de que: **a)** Mediante Contrato de Arrendamiento de fecha veinte de diciembre de dos mil siete, el BBVA Banco Continental dio en leasing a la empresa de Transportes Tenorio Empresa Individual de Responsabilidad Limitada el vehículo causante del siniestro; **b)** De la cláusula décimo primera se acordó que a la firma del contrato, la arrendataria se obliga con el Banco a entregar y mantener una póliza de seguro contra todo riesgo, por el daño que pueda causar el uso del bien, emitida por una compañía de seguros a satisfacción del Banco, debidamente endosado a su favor; la referida póliza y elementos deberán contener los términos y condiciones a satisfacción del Banco; **c)** En la cláusula décimo tercera del referido contrato, en el *ítem* 13.2, se estipuló que la arrendataria sin perjuicios de lo estipulado en la cláusula quinta asume la obligación de responder por los daños y perjuicio que se cause con el bien objeto del contrato, mientras éste se encuentre bajo su potestad y riesgo; el Banco queda

6

**CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE LA REPÚBLICA
SALA CIVIL TRANSITORIA**

CASACIÓN 2025-2013

LIMA

INDEMNIZACIÓN POR DAÑOS Y PERJUICIOS

facultado para repetir de la arrendataria las sumas que por ese concepto hubiera abonado en virtud del mandato judicial, sin reserva ni limitación alguna; **d)** El artículo 6 del Decreto Legislativo número 299, define que la arrendataria es responsable del daño que pueda causar el bien, desde el momento que lo recibe de la locadora; dicho artículo en realidad regula la responsabilidad extracontractual frente a terceros en el contrato de *leasing*, debiendo entenderse que quien debe responder por los daños a terceros es la empresa usuaria desde el momento en que toma posesión del bien otorgado en leasing pues atendiendo a la naturaleza jurídica de este tipo de contratos, lo contrario implicaría desincentivar su aplicación en nuestro sistema; **e)** El Banco no resulta responsable por el daño ocasionado a la demandante, sino que el juicio de responsabilidad debe efectuarse solo respecto de la empresa de Transportes Tenorio Empresa Individual de Responsabilidad Limitada, debiendo declararse improcedente la demanda respecto de la entidad bancaria.-----

CONSIDERANDO: -----

PRIMERO.- Estando a lo expuesto, resulta de autos determinar si el BBVA Banco Continental en su calidad de arrendador financiero, resulta responsable solidario con la empresa de Transportes Tenorio Empresa Individual de Responsabilidad Limitada, por los daños ocasionados con el vehículo de su propiedad arrendado mediante contrato de *leasing*. -----

SEGUNDO.- Analizando las denuncias contenidas en los fundamentos del recurso (acápites **A** y **B**), cabe precisar que el Decreto Legislativo número 299 – Ley de Arrendamiento Financiero, en su artículo 1 define que: *el arrendamiento financiero es 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*. Por su parte, el artículo 4, establece que: *los bienes materia de arrendamiento financiero deberán ser plenamente identificados. La locadora mantendrá la propiedad de dichos bienes hasta la fecha en que surta*

7

CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE LA REPÚBLICA
SALA CIVIL TRANSITORIA

CASACIÓN 2025-2013

LIMA

INDEMNIZACIÓN POR DAÑOS Y PERJUICIOS

efecto la opción de compra ejercida por la arrendataria por el valor pactado. Finalmente, el artículo 6 parte *in fine* prevé que: *la arrendataria es responsable del daño que pueda causar el bien, desde el momento que lo recibe de la locadora.*----

TERCERO.- De otro lado, la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre número 27181, en su artículo 29 establece que: *la responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito causados por vehículos automotores es objetiva, de conformidad con lo establecido en el Código Civil. El conductor, el propietario del vehículo y de ser el caso, el prestador del servicio de transporte terrestre son solidariamente responsables por los daños y perjuicios causados.* -----

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

QUINTO.- Siendo así, atendiendo los hechos ocurridos el uno de junio de dos mil nueve como consecuencia del desprendimiento de los bidones de alcohol etílico de noventa y seis grados que transportaba el vehículo causante del siniestro de propiedad del BBVA Banco Continental que otorgó en arrendamiento financiero en su modalidad de Leasing a favor de la empresa de Transportes Tenorio Empresa Individual de Responsabilidad Limitada; se concluye que ambas personas jurídicas

8

**CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE LA REPÚBLICA
SALA CIVIL TRANSITORIA**

CASACIÓN 2025-2013

LIMA

INDEMNIZACIÓN POR DAÑOS Y PERJUICIOS

son responsables solidariamente del daño ocasionado en perjuicio de los bienes de propiedad del demandante, por ser el primero propietario del vehículo y la segunda por ser la arrendataria de dicho vehículo, conforme se ve del contrato de arrendamiento y del certificado de gravámenes y carga expedida por los Registros Públicos, respectivamente, que obran en autos. -----

Por tales fundamentos y en aplicación del artículo 396 del Código Procesal Civil modificado por la Ley número 29364, declararon: **FUNDADO** el recurso de casación de folios novecientos cuarenta y siete interpuesto por la empresa de Transportes Transler Empresa Individual de Responsabilidad Limitada; **CASARON** la sentencia de vista de fojas novecientos uno expedida con fecha nueve de octubre de dos mil doce, por la Tercera Sala Civil de la Corte Superior de Justicia de Lima, en consecuencia **nula** la misma; y actuando en sede de instancia: **confirmaron** la sentencia apelada de fecha treinta de setiembre de dos mil once, obrante a folios setecientos veintiocho; **DISPUSIERON** la publicación de la presente resolución en el Diario Oficial "El Peruano", bajo responsabilidad; en los seguidos por la empresa de Transportes Transler Empresa Individual de Responsabilidad Limitada con el BBVA Banco Continental y otra, sobre Indemnización por Daños y Perjuicios; y los devolvieron. Ponente Señora del Carpio Rodríguez, Jueza Suprema -
S.S.

TICONA POSTIGO

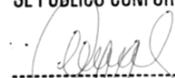
VALCÁRCEL SALDAÑA

DEL CARPIO RODRÍGUEZ

MIRANDA MOLINA

CUNYA CELI

SE PUBLICO CONFORME A LEY ⁹



Dna. Luz Angoro Callaña Cosío
Secretaria (e).
Sala Civil Transitoria
CORTE SUPREMA

8 JUL 201