



ESCUELA UNIVERSITARIA DE POSGRADO

LA RESPONSABILIDAD CIVIL DEL ARRENDADOR FINANCIERO POR DAÑOS
COMETIDOS A TERCEROS POR EL ARRENDATARIO FINANCIERO DERIVADOS
DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO: LEY GENERAL DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO
TERRESTRE VS. LEY DE ARRENDAMIENTO FINANCIERO

Línea de investigación:

Procesos Jurídicos y Resolución de Conflictos

Tesis para optar el grado académico de Maestro en Derecho Civil y
Comercial

Autor (a):

Sempértegui Polo, Luis Alberto

Asesor (a):

Cabrejo Ormachea, Napoleón
(ORCID: 0000-0001-5095-4556)

Jurado:

Aramayo Cordero, Uriel Alfonso

Quevedo Pereyra, Gastón Jorge

Orellana Vicuña, Rosmery Marielena

Lima - Perú

2021

Referencia:

Sempértegui Polo, L. (2021). La responsabilidad civil del arrendador financiero por daños cometidos a terceros por el arrendatario financiero derivados de accidentes de tránsito: ley general de transporte y tránsito terrestre vs. ley de arrendamiento financiero. [Tesis de posgrado, Universidad Nacional Federico Villarreal]. Repositorio Institucional UNFV. <http://repositorio.unfv.edu.pe/handle/UNFV/5231>



Reconocimiento - No comercial - Sin obra derivada (CC BY-NC-ND)

El autor sólo permite que se pueda descargar esta obra y compartirla con otras personas, siempre que se reconozca su autoría, pero no se puede generar obras derivadas ni se puede utilizar comercialmente.

<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>



Universidad Nacional
Federico Villarreal

Vicerrectorado de
INVESTIGACIÓN

ESCUELA UNIVERSITARIA DE POSGRADO

LA RESPONSABILIDAD CIVIL DEL ARRENDADOR FINANCIERO POR DAÑOS
COMETIDOS A TERCEROS POR EL ARRENDATARIO FINANCIERO DERIVADOS
DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO: LEY GENERAL DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO
TERRESTRE VS. LEY DE ARRENDAMIENTO FINANCIERO

Línea de investigación:

Procesos Jurídicos y Resolución de Conflictos

Tesis para optar el grado académico de
Maestro en Derecho Civil y Comercial

Autor:

Sempértegui Polo, Luis Alberto

Asesor:

Cabrejo Ormachea, Napoleón

Jurado:

Aramayo Cordero, Uriel Alfonso

Quevedo Pereyra, Gastón Jorge

Orellana Vicuña, Rosmery Marielena

Lima – Perú

2021

ÍNDICE

ÍNDICE	II
ÍNDICE DE TABLAS.....	V
ÍNDICE DE FIGURAS.....	VII
RESUMEN.....	IX
ABSTRACT	X
I. INTRODUCCIÓN.....	1
1.1 Planteamiento del problema:	3
1.2 Descripción del problema:.....	3
1.3 Formulación del Problema:.....	6
1.3.1 Problema Principal:	7
1.3.2 Problemas Específicos:.....	7
1.4 Antecedentes:.....	7
1.4.1 Antecedentes Nacionales:.....	8
1.4.2 Antecedentes Internacionales:	17
1.5 Justificación de la investigación:.....	29
1.6 Limitaciones de la investigación:	29
1.6.1 Limitación espacial:.....	29
1.6.2 Limitación temporal:	30
1.7 Objetivos:	30

1.7.1	Objetivo general:	30
1.7.2	Objetivos específicos:	30
1.7.3	Hipótesis:	31
II.	Marco Teórico	33
2.1.	Marco conceptual:	33
2.2.	Bases Teóricas:	37
III.	MÉTODO.....	93
3.1.	Tipo de investigación:	93
3.2.	Población y muestra:.....	95
3.3.	Operacionalización de variables:	96
3.4.	Instrumentos:.....	98
3.5.	Procedimiento para la recolección de datos:	98
3.6.	Análisis de datos:.....	99
3.7.	Consideraciones éticas:	102
IV.	RESULTADOS.....	103
4.1.	Análisis Descriptivo:	103
4.2.	Análisis Inferencial.....	115
V.	DISCUSIÓN DE RESULTADOS	121
VI.	CONCLUSIONES	123

VII. RECOMENDACIONES.....	124
VIII. REFERENCIAS	125
IX. ANEXOS	128
Anexo A. Matriz de Consistencia.....	128
Anexo B. Cuestionarios de la Encuesta	129
AnexoC. Tabla de la prueba de validación (Prueba binominal o V de Aiken).....	133
Anexo D. Copia de la data procesada	134

Índice de Tablas

Tabla 1 <i>Operacionalización de la variable: Antinomia normativa por leasing automotriz</i>	96
Tabla 2 <i>Operacionalización de la variable: Responsabilidad civil extracontractual por leasing automotriz</i>	97
Tabla 3. <i>Resumen de procesamiento de datos</i>	100
Tabla 4. <i>Estadística de Fiabilidad KR-20</i>	100
Tabla 5. <i>Resumen de procesamiento de casos</i>	101
Tabla 6. <i>Estadística de Fiabilidad KR-20</i>	102
Tabla 7 <i>Si el Decreto Legislativo 299 que regula el leasing contradice el reglamento de tránsito respecto a la responsabilidad civil</i>	103
Tabla 8 <i>Los contratos de leasing automotriz son extracontractuales</i>	105
Tabla 9 <i>Si se deben realizar auditorías periódicas para que las locadoras y las arrendatarias cumplan con la responsabilidad civil</i>	106
Tabla 10 <i>Si es necesario que las locadoras cumplan la responsabilidad civil en sus contratos</i>	107
Tabla 11 <i>Si existe contradicción entre un contrato de leasing y la responsabilidad civil de la arrendataria y la locadora</i>	108
Tabla 12 <i>Si la arrendataria cumple con el Reglamento de Tránsito y se protege con un seguro, cuando se produce un accidente de tránsito</i>	109
Tabla 13 <i>Si el Reglamento General de Tránsito establece claramente la responsabilidad civil del propietario del automóvil y está en concordancia con el decreto legislativo 299</i>	110

Tabla 14 <i>Si lo dispuesto en el artículo 6 del Decreto Legislativo 299, que exonera de responsabilidad civil a la empresa de leasing automotriz, vulnera la normatividad sobre responsabilidad extracontractual regulada en el CC vigente</i>	111
Tabla 15 <i>Si considera usted que el arrendatario del bien del leasing es la parte contractual obligada a cubrir el exceso de la póliza de seguro, en caso la misma sea insuficiente para cubrir el daño ocasionado.....</i>	112
Tabla 16 <i>Si el tracto sucesivo permite que las obligaciones de las partes se cumplan irregularmente.....</i>	113
Tabla 17 <i>Si está obligada la locadora a cubrir los gastos por accidente de tránsito de la arrendataria</i>	114
Tabla 18 <i>Prueba de Kolmogorov-Smirnov - Normalidad</i>	115
Tabla 19 <i>Prueba de Correlación de Pearson.....</i>	116
Tabla 20 <i>Prueba de Kolmogorov-Smirnov - Normalidad</i>	117
Tabla 21 <i>Prueba de Correlación de Pearson.....</i>	118
Tabla 22 <i>Prueba de Kolmogorov-Smirnov - Normalidad.....</i>	119
Tabla 23 <i>Prueba de Correlación de Pearson.....</i>	120

Índice de Figuras

Figura 1 <i>Diseño de investigación</i>	94
Figura 2 <i>Si el Decreto Legislativo 299 que regula el leasing contradice el reglamento de tránsito respecto a la responsabilidad civil</i>	104
Figura 3 <i>Los contratos de leasing automotriz son extracontractuales</i>	105
Figura 4 <i>Si se deben realizar auditorías para que las locadoras y las arrendatarias cumplan con la responsabilidad civil</i>	106
Figura 5 <i>Si es necesario que las locadoras cumplan la responsabilidad civil de sus contratos</i>	107
Figura 6 <i>Si existe contradicción entre un contrato leasing y la responsabilidad civil de la arrendataria y la locadora</i>	108
Figura 7 <i>Si la arrendataria cumple con el Reglamento de Tránsito y se protege con un seguro, cuando se produce un accidente de tránsito</i>	109
Figura 8 <i>Si el Reglamento General de Tránsito establece claramente la responsabilidad civil del propietario del automóvil y está en concordancia con el decreto legislativo 299</i>	110
Figura 9 <i>Si lo dispuesto en el artículo 6 del Decreto Legislativo 299, que exonera la responsabilidad civil a la empresa de leasing automotriz, vulnera la normatividad sobre responsabilidad extracontractual regulada en el CC vigente</i>	111
Figura 10 <i>Si considera usted que el arrendatario del bien del leasing es la parte contractual obligada a cubrir el exceso de la póliza de seguro, en caso la misma sea insuficiente para cubrir el daño ocasionado</i>	112

Figura 11 <i>Si el tracto sucesivo permite que las obligaciones de las partes se cumplan irregularmente</i>	113
Figura 12 <i>Si está obligada la locadora a cubrir los gastos por accidente de tránsito de la arrendataria</i>	114

Resumen

La presente investigación tiene como título “*La responsabilidad civil del arrendador financiero por daños cometidos a terceros por el arrendatario financiero derivados de accidentes de tránsito: Ley general de transporte y tránsito terrestre vs. Ley de arrendamiento financiero*”, investigación que tiene como problema general la contradicción normativa existente entre el reglamento general de tránsito y el Decreto Legislativo N° 299 por la responsabilidad civil extracontractual solidaria del propietario del automóvil con un leasing en caso la póliza no cubra todos los daños, siendo así se ha desarrollado la presente investigación a través del método cuantitativo, con tipo específico, básica, y diseño no experimental-transversal del tipo correlacional, la técnica usada fue la encuesta e instrumento aplicado el cuestionario, lo cual ha tenido como resultado la correlación significativa entre la Antinomia Normativa y la Responsabilidad Civil Extracontractual Solidaria del Leasing Automotriz en el 5° Juzgado Civil de Lima Norte, 2018-2019, concluyendo que se prueba la hipótesis alterna, por tanto, ambas variables se correlacionan positivamente altas y de forma alta una en la otra.

Palabras clave: Responsabilidad Civil, Responsabilidad Civil Extracontractual, Contrato de Leasing, antinomia normativa.

Abstract

The title of this research is *"The civil liability of the financial lessor for damages committed to third parties by the financial lessee derived from traffic accidents: general law of transportation and land traffic vs. financial lease law"*, an investigation that has as a general problem that deals with the normative contradiction between the general traffic regulations and the Legislative Decree N° 299 for the joint and several extra-contractual civil liability of the owner of the car with a leasing in case the policy does not cover all the damages, being this way the present investigation has been developed through the quantitative methodological, with a specific, basic type, and non-experimental-transversal design of the correlational type, the technique used was the survey and instrument applied the questionnaire, which has resulted in the significant correlation between the Normative Antinomy and the Solidarity Extra-contractual Civil Liability of Automotive Leasing in the 5th Civil Court of Lima Norte, 2018-2019, concluding that the alternative hypothesis is tested, therefore, both variables are positively correlated tall and tall in each other.

Keywords: Civil Liability, Extra-contractual Civil Liability, Leasing Contract, normative antinomy.

I. Introducción

La presente tesis estudia *La responsabilidad civil del arrendador financiero por daños cometidos a terceros por el arrendatario financiero derivados de accidentes de tránsito: Ley general de transporte y tránsito terrestre vs. Ley de arrendamiento financiero*, con la intención de encontrar una solución acorde al derecho, respecto al problema que se origina sobre quien es el obligado a reparar el daño producido a terceros, asumiendo que existe una sentida contrariedad entre lo dispuesto en el artículo 6° del Decreto Legislativo N° 299, referido a que es el arrendatario del bien quien asume la responsabilidad del daño, y lo regulado en el Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, Reglamento General de Tránsito, que ha dejado plenamente establecido que el conductor del vehículo causante del daño es responsable conjuntamente con el propietario del mismo, que en este caso sería la empresa *leasing*.

Para dilucidar el tema propuesto, enfocaremos la investigación desde diversos puntos de vista, que comprenden el ámbito normativo, doctrinario y jurisprudencial, ello con el objeto de determinar si la incompatibilidad legislativa decretada por el Decreto Legislativo N° 299 y el Decreto Supremo N° 016-2009-MTC genera desprotección a la persona que padece el daño ocasionado por el bien sujeto a *leasing*. En el presente trabajo analizaremos la contradicción normativa existente y la problemática que genera, la misma que incluso se ve reflejada en sendos pronunciamientos de la Corte Suprema de Justicia, proponiendo como alternativa de solución que frente a todo daño ocasionado por el manejo de un vehículo *leasing*, será el arrendatario del mismo quien deba asumir la responsabilidad cubriendo el resarcimiento a la víctima, a pesar de que aún no es propietario del bien.

En atención al tema que se propone, la presente investigación tiene como objetivos generales demostrar que la víctima del daño ocasionado por un bien mueble sujeto a *leasing automotriz* no se encuentra desprotegida civilmente por la contradicción entre la legislación de leasing y tránsito vehicular; asimismo, se busca verificar y demostrar que la empresa de *leasing* no es pasible de ser imputada con responsabilidad civil, en caso el vehículo dado en leasing se haya visto involucrado en un accidente de tránsito con consecuencias dañosas a terceros. Como objetivos específicos se ha considerado: a) Estudiar los aspectos del arrendamiento financiero respecto de los cuales existen vacíos legislativos y proponer las correspondientes soluciones; b) Examinar los aspectos del arrendamiento financiero que han sido regulados por la ley de manera deficiente y/o contradictorio que traen como consecuencia el surgimiento de diversos problemas y proponer soluciones; y, c) Determinar que es el arrendatario del bien del *leasing* la parte contractual obligada a reparar el daño ocasionado. Como hipótesis principal se ha planteado la siguiente: *El arrendatario de leasing es responsable civilmente para cubrir el daño ocasionado a tercero como consecuencia de un accidente de tránsito que involucre al bien leasing.*

Se analizará el origen, evolución, realidad problemática actual, legislación nacional y extranjera sobre el contrato de arrendamiento financiero o también conocido como *leasing* y se propondrán alternativas de solución respecto a esclarecer a quien de las partes contractuales del contrato de *leasing* corresponde asumir la reparación del daño que se ocasione a terceros, por accidente de tránsito. En cuanto a la metodología de la investigación, esta será una investigación es explicativa con enfoque cuantitativo.

1.1 Planteamiento del problema:

El *leasing* es un contrato atípico en nuestro país, donde incluso mantiene su denominación de “contrato moderno” a pesar de que su origen no es reciente; sin embargo, pese a no contar con un marco jurídico propio, su aplicación se ha masificado a distintos ámbitos comerciales, destacando principalmente su paso del comercio al mundo financiero. En puridad, el *leasing* es un contrato de suma importancia y representa, no sólo en nuestro país, sino en la mayoría de países donde resulta aplicable un gran impulso económico que permite a las empresas acceder a recursos, que por sus propios medios económicos no hubieran podido conseguir o al menos no en un breve período de tiempo.

El crecimiento y dinámica de la economía peruana, en la última década, ha conllevado a que las empresas de los diferentes sectores productivos, tengan como meta, expandir sus operaciones debido al incremento de la demanda en el mercado nacional y extranjero, por los bienes y servicios que ofrecen. Para solventar los gastos de producción que requieren, las firmas recurren a los diversos productos crediticios que brindan las empresas de la banca múltiple y demás entidades del sistema financiero, como es el caso del denominado contrato de arrendamiento financiero o conocido también como contrato de *leasing*.

1.2 Descripción del problema:

Ahora bien, de acuerdo al artículo 1° del Decreto Legislativo N° 299, el arrendamiento financiero o *leasing* es un contrato mercantil que tiene como finalidad la locación de bienes muebles o inmuebles por una empresa locadora para el uso de una parte arrendataria, mediante un pago de cuotas periódicas y con opción a favor de la arrendataria de comprar dichos bienes por un valor pactado al inicio del contrato. Doctrinariamente son muchas las ventajas que se le reconocen a esta modalidad contractual, siendo la principal que el derecho de uso de los bienes puede pagarse con el beneficio extraído de su utilización, siempre que el objeto del contrato sean equipos suficientemente rentables que así lo permitan. A esta ventaja se le conoce como principio “*pay as your earn*”. Además de ello, también se le reconoce su capacidad de financiamiento total, pues el *leasing* permite obviar los pagos a cuenta o cuota inicial, que son de rigor en la compra de equipos por mensualidades, sobre todo cuando el propio equipo se utiliza como garantía por el vendedor, gravándolo con prenda sin desplazamiento a su favor, aunque a veces se piden garantías colaterales.

Por lo expuesto, esta modalidad contractual se muestra beneficiosa para el desarrollo de las empresas locales, sobre todo de las pequeñas y microempresas, las que finalmente se ven potenciadas con el alquiler de equipos o bienes muebles, que por su presupuesto no podrían acceder; ello redundaría sin lugar a dudas en la economía de nuestro país. Sin embargo, la aplicación del *leasing* en nuestro país ha generado un intenso debate cuando se trata de la responsabilidad civil que asume la empresa de *leasing* en el accidente de tránsito que ocasiona un vehículo automotor. Doctrinariamente se estima que se debería imputar responsabilidad al *leasing*, aunque

legislativamente la norma que regula esta modalidad contractual exime de toda responsabilidad a la empresa de leasing.

Nos explicamos, mediante el contrato de leasing la empresa locadora arrienda bienes al usuario o arrendatario para que lo explote y en contraprestación recibe el pago de una mensualidad, siendo que el traspaso de la posesión del bien no implica el traslado de la propiedad, siendo que la locadora hasta el fin del contrato ostentará la calidad de propietaria. Si es un leasing automotriz, la propietaria del vehículo será la empresa locadora.

Con la idea clara que, en el leasing automotriz, la propietaria del bien vehicular es la empresa de leasing, debemos decir que nuestro Código Civil en su artículo 1970° imparte la responsabilidad civil a partir de la premisa que quien produce un daño está obligado a resarcirlo. Los alcances de esta norma son dados gracias al concepto de responsabilidad objetiva al establecer los tribunales que no parece discutible el postulado de que es responsable, quien, en el momento del daño, detentaba la propiedad del bien, o sea su dominio inmediato, y se encontraba, por tanto, en la posibilidad física y moral de impedirle dañar. Es decir, basta que una persona sea la propietaria del bien, en este caso del automóvil, para ser responsable del daño que cause la persona que lo manejaba, lo cual se encuentra reforzado por el artículo 1981° del Código Civil, que promueve la responsabilidad solidaria entre el propietario del bien y quien ocasionó directamente el daño. Esto quiere decir que el propietario es responsable, aunque no esté manejando el auto, junto con el conductor de la responsabilidad por los daños que se causen a un tercero en uso del bien arrendado.

De similar manera, la legislación especializada de Tránsito de Vehículos Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, ha dejado plenamente establecido que el conductor del vehículo causante del daño es responsable conjuntamente con el propietario del mismo. Sin embargo, el artículo 6° del Decreto Legislativo N° 299, refiere que la arrendataria es responsable del daño que pueda causar el bien, desde el momento que lo recibe de la locadora, eximiendo de toda responsabilidad a la propietaria del vehículo que en este caso vendría a ser la empresa leasing.

El razonamiento de lo dispuesto en el artículo 6° del cuerpo legal citado precedentemente, es simple, la empresa leasing, sólo es intermediaria entre el proveedor del bien y el usuario, no teniendo injerencia alguna en la compra del bien; asimismo, no mantiene relación contractual con el arrendatario, por lo que al no existir una relación de subordinación no puede controlar el accionar del arrendatario; siendo que su papel se limita al financiamiento, razón por la cual si bien mantiene la propiedad del bien dado en leasing, ello no implica que tenga que asumir responsabilidad por la afectación a terceros. Bajo esta perspectiva es el arrendatario el llamado legalmente para adquirir una póliza de seguro que cubra cualquier daño ocasionado a terceros por acción del bien dado en leasing. Lo descrito anteriormente constituye el impulso académico para la elaboración del presente trabajo donde precisamente nos ocuparemos en descifrar este vacío legal que resulta ser un punto controvertido en la práctica jurídica.

1.3 Formulación del Problema:

1.3.1 Problema Principal:

¿De qué manera se relacionan la Antinomia Normativa y la Responsabilidad Civil Extracontractual Solidaria del Contrato de Leasing Automotriz en el 5° Juzgado Civil de Lima Norte, 2018-2019?

1.3.2 Problemas Específicos:

¿De qué manera se relacionan el igual supuesto de hecho normativo y la antijuricidad de la Responsabilidad Civil Extracontractual Solidaria del Contrato de Leasing Automotriz en el 5° Juzgado Civil de Lima Norte, 2018-2019?

¿De qué manera se relacionan la distinta consecuencia normativa y el daño de la Responsabilidad Civil Extracontractual Solidaria del Contrato de Leasing Automotriz en el 5° Juzgado Civil de Lima Norte, 2018-2019?

1.4 Antecedentes:

Se ha realizado la verificación de la relación de estudios de investigación realizadas sobre el presente tema en la biblioteca de la Universidad Nacional Federico Villarreal, Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Universidad Particular de San Martín de Porres, Universidad Inca Garcilaso de la Vega, en las cuales no se encontraron trabajos a nivel de pre-grado, ni de nivel de posgrado sobre la materia.

1.4.1 Antecedentes Nacionales:

Gonzales (2018) que presentó su tesis titulada La modificatoria del artículo 6 del Decreto Legislativo N° 299 para modificar el leasing financiero en la legislación peruana, para optar el título profesional en la legislación peruana en la Universidad Señor de Sipán, Perú en el año 2018.

El Leasing Financiero es adoptada en la mayoría de legislaciones a nivel mundial para solucionar las necesidades de financiamiento a las pequeñas, medianas y grandes empresas, para que estas adquieran activos sin la necesidad de invertir capital. Sin embargo, surge problemas en cuanto a la Responsabilidad Civil frente a terceros en el marco de este contrato de financiamiento, siendo de menester modificar el artículo 6 del Decreto Legislativo N° 299 con el objetivo de salvaguardar la naturaleza del Leasing Financiero, consolidando el desarrollo del Leasing Financiero cuyo efecto sea acelerar el crecimiento económico del Perú. Para efectos de medir la magnitud del problema y la factibilidad de la propuesta, la presente investigación tiene como población las Entidades Financieras en la ciudad de Chiclayo, Empresas de Transporte Terrestre de personas en la ciudad de Chiclayo y abogados especialistas en derecho comercial en la Ciudad de Chiclayo, cuya muestra termino siendo: El personal de las Empresas de Transporte Terrestre de Personas autorizadas por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones en la ciudad de Chiclayo, personal de los Bancos en la ciudad de Chiclayo y abogados especialistas en Derecho Comercial de la ciudad de Chiclayo. En la misma línea de ideas, los resultados del tema de investigación reflejan la existencia de un problema real y los aspectos positivos que generó la propuesta de modificación del Leasing

Financiero en la Legislación Peruana. Cabe resaltar, que se utilizó el método no experimental, transversal, explorativo, descriptivo, explicativo y mixto en la presente investigación. En definitiva, la modificación del artículo 6 del Decreto Legislativo N° 299, salvaguardará la naturaleza del Leasing Financiero, apostando por mecanismos viables, idóneos y sin ambigüedades, resolviendo la problemática existente en cuanto a la Responsabilidad Civil frente a terceros en el marco del Leasing Financiero.

Ayesta y Meléndez (2018) que presentaron su tesis titulada Imputación de responsabilidad civil extracontractual a empresas financieras por accidentes de tránsito de vehículos materia de leasing, para optar el título de abogadas en la Universidad Nacional de Trujillo, en el año 2018.

La presente investigación tiene como objeto demostrar la exclusión de las empresas financieras de la responsabilidad civil extracontractual derivada de accidentes de tránsito, cuando el vehículo que lo ocasiona mantiene un contrato de leasing con dicha entidad financiera, esto en base a la aplicación del principio de especialidad y a la observancia de la naturaleza jurídica del contrato. Es decir que, en consideración con lo establecido en el artículo 6° del Decreto Legislativo N° 299 “Ley de Arrendamiento Financiero”, el cual señala que la arrendataria es responsable del daño que pueda causar el bien desde el momento que lo recibe de la locadora, se advierte la intención del legislador de establecer la responsabilidad extracontractual a la arrendataria o locataria, liberando a las empresas financieras de dicha responsabilidad a pesar de su condición de propietarias, aunado a que dicha norma especial se dio en atención a la naturaleza mercantil del contrato leasing,

como herramienta fundamental de financiamiento que otorga a las empresas la posibilidad de adquirir bienes para su uso inmediato cuando estas no tienen capacidad de auto endeudamiento, para promover el desarrollo y crecimiento de las empresas volviéndolas más competitivas. En ese sentido, la presente investigación resulta de gran relevancia toda vez que se desarrollarán los fundamentos indicados, estableciéndose un criterio uniforme y coherente con el principio de seguridad jurídica ante la ausencia de predictibilidad en la resolución de casos.

Chaparro (2017) que presentó su tesis titulada Arrendamiento Financiero y la Responsabilidad Extracontractual de los Bancos, para optar el grado de Magíster en Derecho Bancario con mención en Regulación Bancaria en la Pontificia Universidad Católica del Perú en el año 2017.

Durante las últimas décadas, en nuestro país, la actividad económica se ha ido incrementando haciendo que las empresas busquen y opten por nuevas alternativas de financiamiento para poder operar, esto requiere entre otros muchos aspectos el disponer de bienes muebles, entendiendo que la carencia de estos, paralizaría el desarrollo de muchas empresas, es así que surge la necesidad de contratar mediante una no tan conocida forma de financiamiento denominada Arrendamiento Financiero o Leasing, como una atractiva alternativa frente al crédito tradicional, donde una persona o cliente contrata con una entidad financiera para que le ceda en uso el bien requerido (previamente adquirido según indicaciones del arrendatario), para que la empresa arrendataria pueda hacer uso y beneficiarse del mismo. Para ir de la mano con esta nueva figura contractual se han dado diversas normas, siendo la de mayor relevancia para la presente investigación la Ley de Arrendamiento

Financiero (Decreto Legislativo 299), que entro en vigencia todavía en el año 1979, ley que regula todo lo referente al contrato materia de investigación, cabe señalar que en atención al principio de especialidad esta ley debiera ser aplicada para los casos de producirse daño alguno a terceros como un accidente de tránsito ocasionado con un vehículo objeto de arrendamiento financiero, porque mediante la referida ley se establece que de ocasionarse un daño el único responsable será el arrendatario del bien, y el banco pese a su calidad de propietario queda librado de responsabilidad alguna, esto que para la ley específica es claro, viene siendo aplicado de diferente manera a nivel judicial. Además del Decreto Legislativo N° 299 “Ley de Arrendamiento Financiero”, la presente afirmación tiene respaldo y ha sido considerada de esta manera por los legisladores en el Artículo 1677° del código civil de dicha norma sustantiva se desprende lo siguiente: “El contrato de arrendamiento financiero se rige por su legislación especial y, supletoriamente, por el presente título y los artículos 1419 a 1425, en cuanto sean aplicables”.

La justificación de la presente investigación se centra en demostrar que a pesar de tener una legislación especial que regula el arrendamiento financiero, el análisis de la jurisprudencia nos demuestra que no se aplicaría la ley especial, sino por el contrario, es así que demostramos que es necesario la modificación tanto de las normas civiles como la Ley General de transporte y Tránsito Terrestre (Ley N° 27181) y su Reglamento Nacional de Tránsito (Decreto Supremo N° 016-2009-MTC), para poder regular de manera adecuada la responsabilidad de los bancos. Por lo tanto y en atención a que hay ausencia de predictibilidad por parte de la corte suprema, nos planteamos la interrogante, ¿Se debe privilegiar la autonomía privada (contrato leasing) y la norma especial excluyendo al banco de todo tipo de

pretensión resarcitoria o incluirlo conforme lo hacen nuestros magistrados? Siendo así se hace necesaria la presente investigación, para demostrar que se viene haciendo responsable a las entidades financieras que brindan esta clase de financiamiento. La presente investigación, parte de ser teórica y se realiza análisis de casos, y vemos como otras legislaciones tratan la responsabilidad en el contrato de Arrendamiento Financiero, es así que optamos por dividirlo en cuatro secciones: La primera sección del trabajo de investigación está orientada a entender la naturaleza del contrato de arrendamiento financiero, para poder darle una connotación adecuada y lograr abordar de manera sólida el problema planteado enfatizando en una adecuada aplicación de las normas, dando un aporte de cómo debe ser su tratamiento en la regulación vigente. Mediante esta sección también haremos una distinción necesaria con el Arrendamiento civil, que permita entender la naturaleza económica del Arrendamiento Financiero, en la cual se basa su regulación especial. En la segunda sección se procede a analizar la responsabilidad civil extracontractual de los bancos por daños ocasionados a terceros con un bien mueble (vehículo) dado en arrendamiento financiero.

En la tercera sección se analiza la regulación del arrendamiento financiero ya que como se estudiará más adelante existe una suerte de deficiencia legal y una aparente contradicción, previsible en la Ley General de transporte y tránsito, esta última específicamente en su Artículo 29° donde se considera lo siguiente: “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 es solidariamente responsables por los daños y perjuicios causados”.

Peralta (2019) que presentó su tesis titulada Fundamentos para la responsabilidad civil de la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daño en accidentes de tránsito, para optar el título profesional de Abogado por la Universidad Nacional de Tumbes en el año 2019.

Esta investigación tuvo como objetivos analizar los fundamentos jurídicos para establecer la responsabilidad civil de la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito y, además, proponer su regulación idónea. El tipo de investigación fue básica, mientras que el diseño de investigación fue no experimental de tipo transversal con estudio propositivo-descriptivo. Dentro de los resultados más importantes para la investigación fue las entrevistas aportadas por los juristas Jhoel Chipana Catalán y Ever Medina Cabrejos, de las cuales el investigador se agenció para validar la propuesta de modificación legislativa para el tema objeto de estudio. Finalmente, como una de las conclusiones más importantes, se obtuvo que los fundamentos jurídicos para la responsabilidad civil de la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito, serían: el principio de especialidad y cronología, el principio de obligatoriedad contractual y relatividad contractual, la función satisfactoria y el principio de la reparación integral del daño, y la imputación de responsabilidad civil solidaria por garantía.

Landeras (2017) que presentó su tesis titulada Responsabilidad del arrendador financiero por accidentes vehiculares: aportes para una adecuada regulación en el Perú, para optar el grado académico de Maestro en Derecho Empresarial por la Universidad de Lima, en el año 2017.

El Leasing o arrendamiento financiero es una operación financiera, regulada en nuestro país por el Decreto Legislativo N° 299 y por su Reglamento aprobado por el D.S N° 559- 84-EFC. Nuestro Código Civil, en su artículo 1677° señala que el contrato de arrendamiento financiero se rige por su legislación especial y, supletoriamente, por las normas del contrato de arrendamiento, y los artículos 1419 a 1425 (artículos que se refieren a los contratos preparatorios), en cuanto sean aplicables. Si bien el Leasing contiene una serie de características que lo diferencian de otras figuras jurídicas, el artículo 1 del Decreto Legislativo N° 299 lo define como aquel: Contrato mercantil que tiene por objeto la locación de bienes muebles o inmuebles por 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. Como se puede apreciar, el Leasing constituye una herramienta fundamental para todo tipo de empresas, pues otorga la posibilidad de adquirir bienes de capital cuando estas no cuentan con el efectivo necesario para hacerlo o que disponiendo de tales recursos buscan destinarlos a otra finalidad susceptible de mejorar su rentabilidad. De la misma manera, el referido contrato reduce los costos del crédito al mantener la titularidad de los bienes a favor del Banco o empresa de Leasing; ello aunado a los importantes beneficios tributarios que conlleva optar por dicha fuente de financiamiento. Es importante

señalar que, de la revisión de los diversos reportes de la Asociación de Bancos del Perú (en adelante ASBANC), a junio de 2011, los montos de los contratos de arrendamiento financiero otorgados por entidades privadas del Sistema Financiero ascendían a US\$ 7,061 millones. A enero de 2014, el monto financiado con leasing por el sistema financiero alcanzó US\$ 8,234 millones de dólares americanos, lo que demuestra que el leasing a lo largo de los años ha experimentado un crecimiento exponencial, siendo el resultado de ello la creciente demanda de las empresas y el incremento de la oferta por parte de los bancos, financieras y entidades especializadas en arrendamiento financiero.

Resulta claro entonces que, un gran sector de la economía confía en esta fuente de financiamiento para adquirir bienes de capital, aumentando su capacidad instalada y permitiendo de esta manera la expansión de sus operaciones. Por otro lado, de las estadísticas obtenidas por ASBANC se puede apreciar que, a octubre de 2016, los activos fijos que requieren las empresas son, en primer lugar, las unidades de transporte terrestre con un 64.25%, en segundo lugar, la maquinaria y equipo industrial con un 20.90%, con un porcentaje mucho menor tenemos a los bienes inmuebles con un 5.15%; le sigue las maquinarias y equipos de oficina con un 4.45%; maquinaria y equipos de movimiento de tierra con un 1.52%; entre otros. Estas estadísticas demuestran que, los vehículos son los bienes a los cuales acceden más las empresas a través del leasing. Por tanto, resulta de suma importancia, contar con normas claras que permitan a las partes conocer de antemano las reglas de juego al decidir por una fuente de financiamiento como el leasing y de la misma manera garantizarles que no se verán perjudicadas al incrementarse los costos de

transacción, a lo largo de la vigencia del contrato. Sin embargo, a pesar de la regulación y características propias que tiene el contrato de Leasing, así como los beneficios que puede contener como fuente de financiamiento, nuestros jueces y tribunales atribuyen responsabilidad al Banco o empresa de Leasing por el sólo hecho de ser “formalmente propietaria del bien”, aplicándose la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, que establece la responsabilidad objetiva y solidaria del propietario del bien en desmedro de lo establecido en la propia Ley de Leasing y su Reglamento. Cabe resaltar que, el artículo 6 del Decreto Legislativo 299, precisa que: Los bienes materia de arrendamiento financiero deberán ser cubiertos mediante pólizas contra riesgos susceptibles de afectarlos o destruirlos. Es derecho irrenunciable de la locadora fijar las condiciones mínimas de dicho seguro. La arrendataria es responsable del daño que pueda causar el bien, desde el momento que lo recibe de la locadora. (Negritas y subrayado es nuestro) Por su parte, el Artículo 23 del Reglamento, señala que: “Para el efecto a que se refiere el segundo párrafo del artículo 6 de la Ley de arrendamiento financiero, corresponde a la arrendataria asegurar obligatoriamente a los bienes materia de arrendamiento financiero contra riesgos de responsabilidad civil frente a terceros”.

En virtud de lo expuesto, podemos señalar que existen dos normas opuestas. Por un lado, tenemos la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, que establece responsabilidad objetiva del propietario del bien; y por otro lado tenemos la norma especial que regula el leasing como mecanismo de financiamiento, y establece que la responsabilidad recae en el arrendatario del bien. En ese sentido, y en base a la problemática planteada, consideramos que el tema que se desarrollará a lo largo del

presente trabajo de investigación es relevante jurídica y económicamente. Si bien ha sido materia de análisis tanto en la tesis titulada “Arrendamiento Financiero y Responsabilidad Extracontractual de los Bancos” de Elizabeth Chaparro Quispe¹, así como en la tesis, “La Regulación de la Responsabilidad Solidaria del Arrendador Financiero en el contrato de Leasing” de Alida Jessica Araujo Moreno², nuestro enfoque va dirigido a determinar el fundamento por el cual se le imputa responsabilidad civil al propietario del bien, y ello a fin de deslindar todo tipo de responsabilidad del arrendador financiero. No nos centramos únicamente en estudiar la naturaleza jurídica del arrendamiento financiero, sino más bien vamos más allá, buscando el porqué, en base a la diversa doctrina existente, se le atribuye responsabilidad al propietario del bien sin haber participado del hecho que causó el daño.

1.4.2 Antecedentes Internacionales:

Villa (2016) que presentó su tesis titulada La Responsabilidad Civil Extracontractual y Solidaria de la sociedad de leasing en el escenario del contrato de leasing automotor, para optar el título de abogado en la Universidad de Nariño, Colombia en el año 2016.

El presente trabajo inicia con un estudio detallado del contrato de leasing financiero, analizando sus antecedentes normativos, elementos y características; para luego conceptualizar el denominado -contrato de leasing automotor, según sus

características, dinámica e impacto en la sociedad colombiana; en seguida, se abordará un segundo capítulo con relación a la responsabilidad civil extracontractual de la propietaria del automotor entregado en leasing en el régimen jurídico colombiano y en el derecho comparado, en el que se expondrá la postura actual de la Corte Suprema de Justicia y posteriormente su tratamiento en el derecho comparado. Seguidamente, en el tercer capítulo, se analizará en el régimen civil colombiano, las características y atributos del derecho de dominio, el derecho de daños y la institución de la responsabilidad civil, con base en su evolución nacional y el futuro de la misma frente a los principios que gobiernan el ejercicio de actividades peligrosas en la sociedad moderna, así como en los principios y valores axiológicos sobre los cuales se levanta nuestro Estado Social de Derecho. Posteriormente, se entra a analizar el resultado jurídico y práctico de la jurisprudencia patria, para finalmente concluir con una propuesta sobre la responsabilidad por actividades peligrosas cuando el automotor causante de daños provenga de un contrato de leasing automotor, y la justificación en términos de uniformidad, igualdad y coherencia del ordenamiento jurídico colombiano.

Inostroza (2017) que presentó su tesis titulada Estructura unitaria del leasing financiero y su influencia sobre los remedios del usuario por incumplimiento del proveedor para optar el grado de doctor en derecho en la Universidad Carlos III de Madrid, España en el año 2017.

Bajo la denominación —leasing‖ suele ampararse un conjunto muy heterogéneo de esquemas contractuales, lo que hace prácticamente imposible dar una noción que los

cobije a todos. Dentro de tales categorías este trabajo se centrará en el denominado —leasing financiero, que se caracteriza por la intervención de una empresa de leasing cuya función es intermediar entre quien necesita dar salida a sus productos en el mercado (proveedor) y quien los requiere para su proceso productivo (usuario). Dicha intermediación se traduce en que la empresa de leasing adquiere el bien del proveedor y permite su utilización por parte del usuario, recuperando de éste el precio que pagó al proveedor, el que se divide en un número determinado de cuotas, a las que se agrega la carga financiera y otros ítems. De esta manera se formalizan dos contratos: uno por medio del que la empresa de leasing adquiere el bien al proveedor, y otro por medio del que la empresa de leasing consiente al usuario la utilización del mismo bien a cambio de la restitución del precio de la forma antes expuesta. La operación así configurada tiene características muy especiales, entre las que destaca la función eminentemente financiera de la empresa de leasing, para cuya concreción busca que los problemas relativos al bien sean resueltos directamente entre proveedor y usuario. Este último será quien asuma los riesgos que dicen relación con el bien, mientras que la empresa de leasing sólo asume el riesgo de impago de las cuotas. Esta intervención de carácter financiero se consigue de distintas formas, dependiendo de si el ordenamiento respectivo regula o no la operación. En los países como España, donde en la actualidad el leasing financiero no es regulado sustantivamente, se introducen para este fin dos cláusulas típicas en los contratos de leasing: una por medio de la que la empresa de leasing se exonera de las obligaciones que se supone le corresponden como cedente del uso del bien al usuario, y otra por medio de la que subroga a éste en los derechos y acciones que como adquirente del bien le corresponden contra el proveedor, de manera que sea el

usuario quien ejercite directamente los remedios correspondientes. Por su parte, los ordenamientos que sí regulan positivamente la operación persiguen el mismo objetivo mediante normas equivalentes a las ya referidas cláusulas. De esta manera, habrá una norma por medio de la que se exonera a la empresa de leasing de las obligaciones que se supone le corresponden frente al usuario, y otra norma por medio de la que éste resulta legitimado para ejercitar directamente contra el proveedor los remedios del contrato de adquisición que éste último suscribió con la empresa de leasing. Como puede apreciarse, las soluciones se plantean sobre la base de la existencia de dos contratos: uno de adquisición y otro de financiación (denominado contrato de leasing propiamente dicho). Este esquema, al que en lo sucesivo denominaré —concepción bipartita, plantea una serie de problemas de carácter dogmático y práctico que serán analizados en el Capítulo II. Habida cuenta de dichos problemas, se propone en el Capítulo III analizar la operación desde una perspectiva que en España ha sido apenas insinuada, pero que ha sido seguida con algo más de decisión por un sector de la doctrina y la jurisprudencia italianas. Ella consiste en interpretar de manera conjunta e integradora los dos actos jurídicos que en la práctica se suscriben (contrato de adquisición y contrato de leasing propiamente dicho), de donde se puede desprender la existencia de una sola estructura económico-jurídica de prestaciones recíprocas que dan lugar a una sola relación contractual de carácter trilateral amparada bajo una causa única de financiación. De esta forma, no se considera la existencia de sólo dos relaciones jurídicas (proveedor-empresa de leasing y empresa de leasing-usuario), sino de tres, ya que a las anteriores se agrega el vínculo entre usuario y proveedor, que se propone calificar como una relación jurídica de naturaleza contractual de carácter atípico, pero asimilable por analogía a

la que existe entre un comprador y un vendedor. Este esquema contractual será denominado en lo sucesivo —concepción unitarial. La principal consecuencia de la concepción unitaria consiste en que la legitimación del usuario para dirigirse contra el proveedor no deriva de las cláusulas contractuales de exoneración/subrogación ni de normas que establezcan efectos análogos, sino de su calidad de contraparte contractual. La influencia de esta legitimación directa en los remedios que el usuario puede ejercitar por incumplimiento del proveedor será objeto de estudio en el Capítulo IV. Además de lo anterior, y a modo de introducción al estudio de la operación, se expondrán en el Capítulo I los aspectos generales del leasing financiero en España. Con el objeto de facilitar la comprensión de la figura, este análisis se hará en la forma en que tradicionalmente se ha hecho, es decir, bajo el esquema de la concepción bipartita. A fin de delimitar el objeto de estudio, se hace presente que el análisis se hará sobre la base del leasing financiero entre empresarios (excluyéndose, en consecuencia, aquel que involucra a consumidores), de carácter mobiliario (sin perjuicio de que gran parte del análisis es aplicable al leasing inmobiliario, se excluye el análisis de los problemas registrales y otros que son propios de las operaciones sobre bienes raíces), de carácter privado (se excluye, por tanto, el leasing utilizado en el sector público), nacional e internacional (haciendo la salvedad de que se excluye el análisis de los aspectos aduaneros, administrativos y fiscales que son propios de este último). En cuanto al contrato por medio del que la empresa de leasing adquiere el bien, se estudiará preferentemente el supuesto típico, es decir, aquel en que la empresa de leasing compra el bien al proveedor, sin perjuicio de hacer las necesarias referencias a otras formas de adquisición en su caso. De la muy variada problemática que ofrece el leasing financiero, el trabajo se centra en los

aspectos contractuales, excluyendo, por consiguiente, los aspectos fiscales, los contables, los concursales y los relativos a los derechos reales sobre el bien. Dentro de los problemas contractuales del leasing financiero, se ha tomado como problema de investigación la determinación de los remedios del usuario en caso de que el proveedor no cumpla las obligaciones que le corresponden como vendedor del bien. A partir de lo anterior se propone como hipótesis de trabajo que el leasing financiero tiene una estructura unitaria, y que dicha estructura permite resolver el problema de investigación de mejor manera que la concepción bipartita, por no presentar las deficiencias dogmáticas y prácticas de ésta, y responder mejor a los intereses de las partes y a los efectos que se busca conseguir con la operación. En cuanto a la metodología, se ha empleado la hermenéutica jurídica tradicional, con fuerte presencia del método inductivo en el Capítulo III, que permitirá construir una estructura unitaria, con causa única, a partir de los elementos presentes en los clausulados contractuales y de la forma en que la doctrina y la jurisprudencia han venido configurando los efectos propios del leasing financiero. Una vez configurado el esquema general, en el Capítulo IV se aplica un método deductivo, con la finalidad de aplicar la estructura unitaria a los remedios del usuario por incumplimiento del proveedor, y demostrar que la concepción unitaria responde mejor que la bipartita a las necesidades de las tres partes. Sin perjuicio de lo anterior, a lo largo de todo el trabajo se aplicará un análisis comparativo entre las soluciones a que se ha llegado en los ordenamientos que no regulan el leasing financiero (singularmente España e Italia), de aquellos que sí lo hacen. Para este efecto se tomarán como punto de comparación las reglamentaciones proporcionadas por el Uniform Commercial Code de Estados Unidos (por ser el ordenamiento donde nació la figura y que la ha

regulado de forma más exhaustiva) y por los instrumentos de Derecho Uniforme emanados de Unidroit (Convención sobre arrendamiento financiero internacional de 1988 y ley modelo de leasing de 2008). Sin perjuicio de lo anterior, se tomará también como base de análisis la reglamentación propuesta para la operación en el Anteproyecto de Código Mercantil español. Por último, se hace presente que en el desarrollo del trabajo se utilizará el sistema de citas tradicional, tanto en lo que respecta a las fuentes doctrinales y jurisprudenciales españolas y extranjeras. En este sentido merece la pena mencionar que respecto de las sentencias de Estados Unidos no se utilizará el sistema de citas del blue book, por no resultar familiar al lector español, sino que se singularizarán las sentencias por la denominación en que se les puede ubicar en las bases de datos de jurisprudencia (generalmente el nombre de las partes), el Tribunal y la fecha de la respectiva sentencia.

Bórquez (2015) que presentó una tesis titulada La Extensión de la responsabilidad en los contratos conexos: el caso de las cláusulas limitativas de responsabilidad, para optar el grado de licenciado en ciencias jurídicas y sociales en la Universidad Austral de Chile, Valdivia en el año 2015.

Hoy en día, la satisfacción de variadas necesidades o intereses ha aumentado la complejidad y la diversidad de los negocios, los cuales requieren para su concreción de la celebración de ciertos instrumentos que denominamos comúnmente como contratos. Debido a esto, los contratos ya no se consideran como una entidad aislada cuyos efectos se perciben sólo entre las partes que lo celebran, sino que también repercute en aquellos contratantes que no convienen directamente entre sí. Esto se

promueve debido al consumo y la satisfacción de diversas necesidades, que producen la vinculación fáctica de estas convenciones mediante una finalidad económica que se busca satisfacer. Derivada de esta vinculación, surge la denominada teoría de los contratos conexos o coligados. La teoría de los contratos conexos señala que se establece una vinculación cuando un sujeto contrata con otro, quien a su vez celebra otro contrato con un tercero, que es parte dentro de la relación. Las obligaciones contraídas entre las partes de estos diversos contratos son indispensables para cumplir el propósito supracontractual de índole económico. Los reparos a esta teoría son muchos, pero ello no ha impedido su formulación ni su vigencia en derecho comparado, tanto por parte de la jurisprudencia como de la doctrina y de la legislación. Por otra parte, en nuestro ordenamiento jurídico se han mostrado cautelosos en su abordaje, en vista de los pocos autores que se han referido al tema. Es por esto que al realizar un análisis fáctico de las relaciones que se forman entre los contratantes, se evidencian singulares efectos que alteran las nociones ampliamente consensuadas de la Teoría General del Contrato. Uno de estos efectos es la posibilidad que se le otorga a las partes extremas de ejercer una acción contractual en caso de incumplimiento de un sujeto ajeno al contrato, pero que se encuentra unido mediante un vínculo económico común. Esta teoría se caracteriza por trasladar el régimen de responsabilidad contractual al ámbito de los contratos conexos. Esta idea se fundamenta en que la unión de contratos que se percibe de facto también debe manifestarse en el ámbito jurídico, entendiéndose que el agravio que sufre una parte contratante debido al incumplimiento de un sujeto del cual no contrató, imposibilita el cumplimiento de la finalidad que buscan las partes en común. Asimismo, en virtud de la ley, las partes pueden modificar dicho régimen de

responsabilidad estipulando cláusulas limitativas de la misma. Es decir, se puede pactar una cláusula agravatoria, extintiva o limitativa que resulte beneficiosa para uno de los contratantes, pero que puede perjudicar a otro miembro que se encuentre dentro de dicha vinculación contractual. Constatado lo anterior, esta investigación busca determinar en qué casos un sujeto de un contrato coligado pueda accionar contra el deudor de su contraparte y verse afecto a estas cláusulas, de las cuales no estipuló. En otras palabras, en qué circunstancias es posible que el contratante incumplidor pueda excepcionarse oponiendo estas cláusulas contra el titular de la acción, quien no contrató directamente con él. Tanto así que la presente investigación considera que, en el caso que se aplicara hipotéticamente esta teoría, como regla general, el contratante se encontraría afecto a esta limitación, debido a que se encontraría dentro del régimen de responsabilidad contractual. La presente memoria busca contribuir a la discusión sobre este tema, relevante en la doctrina y jurisprudencia comparada, ofreciendo una mirada teórica sobre las distintas posiciones que se han pronunciado en relación a la problemática. Con el propósito de realizar esta investigación, en el primer capítulo se revisará lo dicho tanto por la doctrina chilena como comparada en relación a estos contratos, analizando desde la perspectiva del principio relativo de los contratos; para continuar con sus conceptos, características comunes, las teorías que la hicieron surgir, sus efectos, la diferenciación con otras figuras contractuales. En el capítulo siguiente, se expondrán las críticas que se le han formulado al respecto, las teorías que surgieron a la luz gracias a ellas. También en este acápite se verificará si las nuevas codificaciones posteriores al siglo XXI las contemplan. Posteriormente, en el tercer capítulo se hará referencia a las cláusulas limitativas de responsabilidad, exponiendo la clasificación

tradicional para proseguir con su vinculación con los contratos conexos, analizando cuáles son las posturas que se han planteado por parte de la doctrina y jurisprudencia comparada para su aplicabilidad. Finalmente, en otro capítulo, se abordará la problemática de la investigación, estudiando la posibilidad de que dichas cláusulas puedan afectar al contrato coligado en ejemplos concretos que se encuentren en nuestro ordenamiento.

Coronel (2015) que presentó su tesis titulada Adaptación del contrato de leasing al Derecho Argentino, para optar el grado de Abogacía en la Universidad Empresarial Siglo XXI, en Argentina en el año 2015.

El contrato de leasing abordado en este estudio se refiere al fenómeno de la locación, concebido como el arrendamiento o alquiler de un bien mueble o inmueble que una parte dadora concede a otra parte tomadora, mediante el pago de un canon en un lapso de tiempo determinado, con la opción de compra que esta última puede ejercer de acuerdo a lo preestablecido en el contrato, abonando el valor residual del bien. La presente investigación apuntó a describir el fenómeno bajo estudio, mediante la caracterización de los rasgos generales, lo que no implicó la comprobación de hipótesis, debido a que su finalidad fue describir la naturaleza del fenómeno a través de sus atributos. Yuni y Urbano (2013). Basado en este concepto se trató el contrato de leasing como un fenómeno general, identificando sus variables y la relación teórica existente entre ellas, describiendo su paulatina inserción en el derecho argentino, al principio su reemplazo por otras figuras contractuales, y luego cómo fue tomando forma su finalidad práctica aplicada a los negocios. Se destacaron las

características de una situación particular en un contexto determinado, como los conflictos que se pueden presentar para la aplicación de soluciones. A partir de la cuestión planteada se analizó la doctrina, la legislación vigente en comparación con la utilizada al inicio de la recepción del instituto en nuestro derecho, completando con la observación de fallos jurisprudenciales que fueron marcando los parámetros del recorrido de esta figura. El leasing como fenómeno jurídico fue estudiado siguiendo las pautas de distinguidos autores, a efectos de comprobar la veracidad de sus teorías y la concordancia con los hechos. También fue observado como fenómeno a partir de los datos que fueron construyendo progresivamente la institución, teniéndose en cuenta la significación otorgada por los agentes sociales a esta figura. Se analizaron documentos basados en fuentes primarias y secundarias. La observación y análisis de las mismas nos permitió volver al tiempo de recepción del leasing en nuestro derecho, comparándolo con la legislación internacional de donde proviene. De este modo se buscó facilitar la comprensión del empleo actual del fenómeno en cuestión, y reconstruirlo conceptualmente. Finalmente, en las conclusiones se observaron los puntos destacados de la temática, pretendiendo zanjar un panorama objetivo acerca de las prestaciones que ofrece el leasing en los negocios, teniéndose en cuenta la constante evolución que atraviesa la industria a nivel global, requiriendo de herramientas idóneas y seguras a la hora de contratar.

Guamán (2019) presentó su tesis titulada El leasing como procedimiento de contratación pública en Ecuador para optar el grado de maestro en derecho administrativo y contratación pública en la Universidad Andina Simón Bolívar, Ecuador en el año 2019.

El leasing cobra vida en la legislación ecuatoriana a partir de la promulgación del Decreto Supremo 3121 en el cual consta la Ley sobre Arrendamiento Mercantil, Leasing, publicado en el Registro Oficial 745, 5 de enero de 1979; es decir, hace más de 40 años. Esta investigación se centra en el análisis de la figura de leasing, especialmente del leasing público para insertarlo en la legislación ecuatoriana como un procedimiento especial de contratación pública en la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública (LOSNCPP), su funcionamiento, beneficios y cómo se podría aplicar en la contratación de bienes muebles e inmuebles para el Estado. En el primer capítulo se aborda todo el sustento conceptual de esta investigación, que incluye definición, características, tipos, funcionamiento y beneficios del leasing, con la finalidad de analizar la viabilidad de su aplicación y resaltar su importancia como una forma eficiente de contratación de arrendamiento de bienes con opción de compra para el Estado. En el segundo capítulo se explica acerca de la figura legal del leasing público como forma de contratación a ser establecida en la normativa ecuatoriana, para lo cual se analiza sus presupuestos normativos, elementos y requisitos, los sujetos intervinientes y sus efectos jurídicos. Asimismo, su posible uso en la contratación pública a fin de identificar sus aplicaciones y beneficios, hasta llegar a inscribirse como un procedimiento especial de contratación pública (no de régimen especial) para el arrendamiento y adquisición de bienes para el sector público. Finalmente, se realiza una propuesta práctica de implementación del leasing como un nuevo procedimiento especial de contratación pública, en la cual se concrete y aprecie el aporte de esta investigación. Es decir, establecer líneas claras de cómo el Estado puede contratar empleando el leasing de manera legal, sin caer en ambigüedades o vacíos que puedan poner en entredicho al leasing como

procedimiento especial reconocido por la LOSNCP. Además, beneficiarse en cuanto a operatividad, alternativas de financiamiento, combate a la obsolescencia, renovación y dinamismo en el arrendamiento de bienes de las instituciones del Estado.

1.5 Justificación de la investigación:

La presente investigación es de suma importancia para el ámbito jurídico en el área de la responsabilidad civil, pues tiene por objeto esclarecer y precisar los fundamentos del porqué la disposición legal contenida en el artículo 6° del Decreto Legislativo N° 299, si bien resulta contradictoria con las disposiciones contenidas en el Reglamento de Tránsito, no genera mayor desprotección a la víctima de accidente de tránsito ocasionado por accidente de tránsito, en la medida que será el arrendatario del bien, quien deberá asumir la responsabilidad civil por el daño causado.

Mediante la opinión vertida a manera de conclusión aportaremos una solución al problema suscitado en cuanto a la asunción de responsabilidad civil cuando se trata de un bien leasing, específicamente un automóvil que ha sido partícipe de un accidente de tránsito con consecuencias dañosas a terceros.

1.6 Limitaciones de la investigación:

1.6.1 Limitación espacial:

El presente trabajo es fundamentalmente una investigación doctrinaria y jurisprudencial, cuya delimitación espacial estará concentrada en el Perú (a nivel nacional). Para la

comprobación de la hipótesis se realizará un estudio de las implicancias e incidencias de lo dispuesto en el Decreto Legislativo N° 299, en el resarcimiento de daños, apoyándonos en una encuesta a los operadores del derecho cuya sede judicial se ubica en la ciudad de Lima en el Distrito Judicial de Lima Norte, en el 5° Juzgado Civil, que se encuentra en la sede central de la Corte Superior de Justicia de Lima Norte.

1.6.2 Limitación temporal:

El período que abarca la presente investigación comprenderá los años 2018 al 2019.

1.7 Objetivos:

1.7.1 Objetivo general:

Determinar de qué manera se relacionan la Antinomia Normativa y la Responsabilidad Civil Extracontractual Solidaria del Leasing Automotriz en el 5° Juzgado Civil de Lima Norte, 2018-2019.

1.7.2 Objetivos específicos:

Determinar de qué manera se relacionan el igual supuesto de hecho normativo y la antijuricidad de la Responsabilidad Civil Extracontractual Solidaria del Leasing Automotriz en el 5° Juzgado Civil de Lima Norte, 2018-2019.

Determinar de qué manera se relacionan la distinta consecuencia normativa y el daño de la Responsabilidad Civil Extracontractual Solidaria del Leasing Automotriz en el 5° Juzgado Civil de Lima Norte, 2018-2019.

1.7.3 Hipótesis:

Hipótesis general:

La Antinomia Normativa y la Responsabilidad Civil Extracontractual Solidaria del Leasing Automotriz en el 5° Juzgado Civil de Lima Norte, 2018-2019 se relacionan de manera significativa.

Hipótesis específicas:

El igual supuesto de hecho normativo y la antijuricidad de la Responsabilidad Civil Extracontractual Solidaria del Leasing Automotriz en el 5° Juzgado Civil de Lima Norte, 2018-2019 se relacionan de manera significativa.

La distinta consecuencia normativa y el daño de la Responsabilidad Civil Extracontractual Solidaria del Leasing Automotriz en el 5° Juzgado Civil de Lima Norte, 2018-2019 se relacionan de manera significativa.

Variables:

- **Variable independiente:**

- La Antinomia Normativa del Leasing automotriz

- **Variable dependiente:**

- La Responsabilidad Civil Extracontractual Solidaria Leasing automotriz

Dimensiones

Variable independiente:

- a. Igual supuesto de hecho normativo
- b. Distinta consecuencia normativa

Variable dependiente

- a. Antijuricidad de la RCE
- b. Daño de la RCE

II. Marco Teórico

2.1. Marco conceptual:

Leasing: el Arrendamiento Financiero o “Leasing” es una alternativa de financiamiento en el que una persona natural o jurídica (arrendatario) adquiere, por medio de un contrato con un locador (arrendador), uno o más activos fijos (nacionales o importados) tangibles e identificables de un proveedor (nacional o extranjero) para utilizarlos en su negocio o empresa; a cambio del pago de cuotas periódicas en un plazo determinado y con derecho de ejercer (a opción de compra al término del contrato).

Responsabilidad: bajo la idea expuesta previamente, debemos señalar que la palabra responsabilidad o específicamente “responsable” deviene del vocablo latino *responderé* que significa responder o “el que responde”, por ello, desde tiempos lejanos se ha relacionado el concepto de responsabilidad con la idea de “reparación”, la cual se refiere a que el responsable de un daño debe reparar el daño producido a otro mediante una partida monetaria, esto es el pago de indemnización por los perjuicios irrogados.

Responsabilidad contractual: supone la transgresión de un deber de conducta impuesto en un contrato.

Responsabilidad extracontractual o aquiliana: Responde, por el contrario, a la idea de la producción de un daño a otra persona por haber transgredido el genérico deber de abstenerse de un comportamiento lesivo de los demás.

Daño: La voz española daño proviene del latín “*demere*” que significa menguar, siendo entendido en el ámbito del derecho, como el detrimento o menoscabo a un interés jurídicamente tutelado por el ordenamiento jurídico. Bajo esa premisa, el daño es todo detrimento o lesión que una persona experimenta en el alma, cuerpo o bienes, quienquiera que sea el causante y cualquiera que la causa sea, aunque se lo infiera el propio lesionado o acontezca sin intervención alguna del hombre. Para nosotros, el daño en un sentido amplio es la lesión u ofensa de un bien jurídico cualquiera y respecto a la responsabilidad civil representa el menoscabo de valores económicos o patrimoniales.

Eximente: Causal que exime de una carga, culpa u obligación. Se aplica a la circunstancia que exime de la responsabilidad de una conducta dañosa.

Accidente de Tránsito: Un accidente de tránsito es un evento fortuito, en muchos casos no querido ni deseado, donde se ve involucrado un vehículo automotor cuyo impacto sobre una persona o bien trae consecuencias dañosas pasibles de ser reparadas. Suceso impremeditado, casual, no intencional y a la vez previsible, evitable, que se produce en una vía de circulación donde participan los elementos del tránsito, y por lo menos un vehículo debe estar en movimiento.

Indemnizar: Resarcir de un daño o perjuicio. Compensar, generalmente con dinero, a una persona por un daño o perjuicio que ha recibido ella misma o sus propiedades

Leasing automotriz: es aquel contrato en virtud del cual una sociedad de Leasing (arrendador), siguiendo las indicaciones y deseos de sus clientes (arrendatario) se compromete a poner a su disposición el o los vehículos automotores que éste ha elegido previamente, contra el pago de unas tasas de arrendamiento mutuamente convenidas, y fraccionadas a lo largo de un período de tiempo, durante el cual el contrato es irrevocable, siendo todos los riesgos y gastos de cuenta del arrendatario, quien, al finalizar dicho período, puede concertar un nuevo contrato de arrendamiento, comprar los vehículos por un valor residual preestablecido, o devolverlo al arrendador.

La Sociedad de Leasing: Son sociedades comerciales en cuyo objeto social está contemplada como actividad principal la celebración permanente de operaciones de Leasing, o arrendamiento financiero. Las empresas de arrendamiento financiero no domiciliadas en el país que deseen realizar operaciones de arrendamiento financiero en el mercado interno, deberán estar registradas en la Superintendencia de Banca y Seguros.

El Locatario: Es la persona bien sea natural o jurídica que recibe la tenencia del bien dado en arrendamiento, en contraprestación de un canon de arrendamiento en el término y plazo pactados en el contrato. El Decreto Legislativo N° 212 especificaba que el arrendatario necesariamente debería ser persona jurídica. El D. Leg. N° 299 derogó la norma en mención y no especifica la condición del arrendatario, por consiguiente, ésta puede ser persona natural o jurídica, es decir, cualquier tipo de empresa constituida de acuerdo a la Ley General de Sociedades, empresas individuales de responsabilidad limitada, empresas unipersonales, cooperativas, etc.

El Proveedor: El proveedor es considerado como el tercer componente del contrato de leasing, pues frecuentemente es quien tiene la iniciativa de los contactos iniciales entre las sociedades de leasing y sus clientes.

Contradicción normativa: Conflicto surgido entre normas del mismo o distinto rango que regulan de manera disímil un mismo supuesto de hecho. Para su aclaración se debe recurrir al principio de jerarquía de normas o en su caso al principio de la especialidad.

Jerarquía de normas: Según el principio de jerarquía normativa, que consagra la Constitución, las normas jurídicas se ordenan jerárquicamente, de forma tal que las de inferior rango no pueden contravenir a las superiores, bajo sanción de nulidad. Actúa entre la Constitución y las normas primarias (Ley o normas con fuerza de ley) y entre la Ley y las normas con fuerza de ley y las normas secundarias (Reglamentos). A su vez, las normas que poseen el mismo rango poseen la misma fuerza normativa y en caso de contradicción insalvable prevalece la posterior, ya que se entenderá que ha derogado a la anterior. La estructura jerarquizada tiene una forma piramidal, cuya cúspide es la Constitución, norma suprema que se impone a todas las demás. El respeto del principio de jerarquía es condición de validez de las normas jurídicas.

Principio de Especialidad: El Principio de Especialidad supone que la norma especial prevalece sobre la general (*lex specialis derogat generali*). De este modo, es entendido como entendido como "la preferencia aplicativa de la norma reguladora de

una especie de cierto género sobre la norma reguladora de tal género en su totalidad. El principio de Especialidad se presenta cuando la norma especial contiene o regula la materia de la norma general, más una nota o un elemento específico, es decir, la norma específica lógicamente predomina con relación a la norma general. En consecuencia, en este principio existe una concurrencia aparente de normas sobre una materia, teniendo la norma especial, validez sobre la general.

2.2. Bases Teóricas:

En la recopilación de fuentes de información sobre las variables de estudio, objeto de estudio, dimensiones y otros, se encontraron diferentes bases teóricas, las cuales pasarán a describirse de forma sucinta a continuación:

A) Antinomia Normativa:

La relación antinómica es cuando se cuestiona la compatibilidad de las normas, se debe recordar que no se requiere necesariamente de coincidencia nominal para poder distinguir que estamos ante un conflicto normativo de este tipo, cuando dos normas como por ejemplo: Está prohibida toda discriminación por sexo y tenemos la norma 2° que dice: que las mujeres no pueden tener un carnet de conducir, es evidente que la primera norma se contraponen con la segunda. (Iturrare, 1987).

Las antinomias son muy frecuentes en el ámbito jurídico debido a que se imputan consecuencias jurídicas incompatibles con las normas, que no se pueden observar

simultáneamente, el conjunto de normas que se denomina derecho positivo es la acción de producción de normativa que se dará sucesivamente respondiendo a los intereses heterogéneos. (Prieto, 2002)

El derecho entendido como un sistema, contiene conflictos normativos denominados antinomias o contradicción normativa, se puede entender por la misma que es cuando a un supuesto de hecho se le presentan dos o más normas que darán distintas consecuencias jurídicas distintas para un mismo caso. (Martínez, 2015).

La antinomia o conflicto normativo es la acreditación de situaciones en las que las normas similares generan para una misma situación distintos efectos, se da la aparición del síndrome de incompatibilidad. (García, 2015).

La antinomia debe ser entendida como la posición en donde se encuentran dos normas contrapuestas que no pueden ser correctas al mismo tiempo dentro de un sistema normativo. Por ello se debe eliminar una de las dos normas que origina situaciones jurídicas contradictorias con el sistema normativo. (Borjas, 2017).

La antinomia denota contradicción o contraposición entre dos leyes o normas que coexisten en un mismo ordenamiento jurídico, dicha antinomia existe a pesar de haber respetado las condiciones de validez, encontrando normas incompatibles para un mismo supuesto de hecho. (Bracamonte, 2015).

Se sugiere que la antinomia normativa surge cuando dos normas jurídicas se aplican a un mismo caso, pero entre sí, dan soluciones opuestas dentro de un ámbito válido como es el ordenamiento jurídico. (Plúas, 2014).

Si se manifiesta un supuesto de hecho y este posee dos normas en sentidos contrapuestos dentro de un mismo ordenamiento jurídico, estamos ante una antinomia normativa. (Plúas, 2014).

A pesar de que la presencia de conflictos y contradicciones en el ámbito del derecho parece una hipótesis muy plausible, a tenor de lo comentado hasta ahora, es muy frecuente la pretensión de minimizar e incluso de rechazar esta posibilidad, quizás en un intento (vano) de sostener a la lógica clásica como un instrumento de análisis válido. Así, no es raro encontrar en la doctrina jurídica una distinción entre conflictos o antinomias aparentes (*prima facie*) y conflictos reales. (Diez, 1994, p.398).

Al presentarse un conflicto normativo o antinomia, una de las soluciones se podría encontrar introduciendo una cláusula de excepción a fin de eliminar el conflicto o bien declarando la invalidez de una de las normas. (Moreso, 2002).

La expresión antinomia se compone de un prefijo anti, cuyo significado es contrario y nomos, un sustantivo que implica ley; al tener dos leyes contrapuestas se podría optar por solucionar el conflicto suprimiendo una frente a la otra, por supuesto esto se realiza prefiriendo una sobre la otra norma. (Bonilla, 2015).

B) Leasing Automotriz:

El leasing es un término empleado para denotar un fenómeno de tomar o de dar un bien en arrendamiento, proveniente del verbo *to leave*. (Buonocore, 1975). Leasing es un vocablo inglés pues, como ya hemos visto, su origen se sucedió en los Estados Unidos de Norteamérica, bajo la idea de dar algún bien en calidad de arrendamiento.

Se ha tratado de traducir el vocablo leasing es una sola palabra para facilitar su comprensión, pero ello no ha tenido éxito, en la medida que los países donde se aplica esta modalidad contractual lo interpretan de distinta manera, por lo que no existe una explicación unificada de la misma.

Se define como un contrato a través del cual se concede el uso y disfrute de un bien, este tipo de contrato solo se concede con la empresa que se pacta. (Arias, 1994).

El contrato de leasing, a través de este una sociedad a petición de su cliente cede determinados bienes a cambio de una contraprestación y con opción para arrendamiento, dichos bienes se conceden a título de alquiler, al terminar el plazo del contrato se podrán adherir nuevas condiciones o agregar otros bienes. (Rodríguez, 1979).

El leasing, es el contrato a través del cual se da en arrendamiento un bien cobrando una contraprestación a cambio del uso de los bienes muebles o inmuebles, contiene un plazo a través del cual se podrá utilizar el bien capital, dicho periodo pactado en el contrato es irrevocable, el precio que se recibirá es pactado con anterioridad en el contrato. (Vidal, 1977).

Teorías acerca del leasing

Son diversas las teorías que intentan explicar la naturaleza jurídica del contrato de *leasing*, las cuales citaremos a continuación:

Teoría del préstamo:

Algunos reconocidos autores, encuentran similitud entre el contrato de leasing con el contrato de préstamo, bajo el fundamento que las entidades financieras que ofertan crédito a sus usuarios, mediante el préstamo de dinero cuya contraprestación es el pago de intereses a su favor, del mismo modo, el préstamo de bienes se trasluce financieramente en el pago de un alquiler por el préstamo. En tal sentido, a partir de esta premisa, la teoría del préstamo, se inclina en sostener que el leasing es un contrato de préstamo, que no tiene una regulación propia al derivar de otro tipo de contratos como son el comodato y el mutuo.

Comodato o préstamo en uso:

Para nuestro Código Civil, el Comodato es conforme a lo dispuesto en el Artículo 1728, un contrato por el cual el comodante se obliga a entregar gratuitamente al comodatario un bien no consumible, para que lo use por cierto tiempo o para cierto fin y luego lo devuelva. Aunque el comodato y el leasing presentan elementos comunes, igualmente presentan diferencias que apartan de sobremanera la idea de poder ceñir al leasing con la teoría del préstamo.

Entre las diferencias más sentidas, podemos señalar que el leasing es un contrato eminentemente consensual, bilateral y oneroso; por el contrario, el contrato de comodato es de naturaleza real, unilateral (en cuanto a las obligaciones que surgen entre las partes) y gratuita.

Mutuo o préstamo de consumo:

Por su parte, el mutuo es un contrato al cual el Código Civil ha regulado conforme a su artículo 1648° como aquella obligación asumida por la que el mutuante se obliga a entregar al mutuuario una determinada cantidad de dinero o de bienes consumibles, a cambio de que se le devuelvan otros de la misma especie, calidad o cantidad.

Sin embargo, también se presentan diferencias entre el leasing y el mutuo, pues el primero se aplica a bienes de equipo y no fungibles, se traslada el uso y disfrute del bien y el locatario se obliga a devolver el mismo bien entregado en arrendamiento; mientras que, en el contrato de mutuo recae sobre bienes fungibles; es un contrato de enajenación y el beneficiario se obliga a devolver bienes diferentes, pero de la misma especie y calidad. Como es de verse, existen diferencias sustanciales entre el leasing con los contratos típicos de préstamo que regula nuestro ordenamiento jurídico, razón por la cual la teoría del préstamo es insuficiente para esclarecer la naturaleza jurídica del leasing.

Teoría del Depósito:

Nuestro Código Civil determina en su artículo 1814° que el depósito es un contrato por el cual el depositario se obliga a recibir un bien para custodiarlo y devolverlo cuando lo solicite el depositante. Ahora bien, como ya se ha visto, para muchos estudiosos de la materia que, el contrato de Leasing, es aquel en virtud del cual, la compañía de financiamiento comercial, en especial las especializadas Leasing, entregan los bienes de equipo en depósito al locatario.

Posición que tampoco es muy avalada por la mayoría de autores en la materia, ya que dentro del contrato de depósito encontramos en sus características más preponderantes, que el depositario se obliga a guardar la cosa y a restituirla cuando le sea solicitado por el depositante, mientras que en el contrato de leasing se entrega la tenencia del bien susceptible de producir renta, por un plazo determinado, vencido el cual, el locatario tiene tres opciones, restituir el bien; prorrogar el plazo inicialmente pactado; o hacer uso de la opción de compra presupuestada en el contrato. Todo esto sin olvidar que el contrato de depósito es un contrato real y unilateral a diferencia del Leasing que es bilateral y consensual.

Teoría de la sociedad:

Otro porcentaje de autores han replicado que el contrato de leasing y más explícitamente, lo acontecido en la primera etapa de su conformación, denominada de “colaboración” - vista en el capítulo anterior – donde el locatario examina las

condiciones del bien que requiere para su explotación y solicita al leasing su compra, lo asemejan al contrato de sociedad, tomando a la empresa de leasing como socio capitalista de la negociación y al locatario como socio industrial de la misma.

Figura que también carece de aceptación puesto que carece de los requisitos fundamentales para su conformación, sea el caso de la “*affectio societatis*” ya que en ningún momento se conforma una persona jurídica diferente a la de los contratantes, y tampoco la ganancia de la sociedad de leasing tiene la naturaleza de aleatoria, sino que se encuentra previamente estipulada en el contrato.

Teoría del Mandato:

Para esta teoría el *leasing* es un contrato que ha nacido de manera derivada, pues la entidad financiera crediticia adquiere el bien que el usuario o arrendatario le ha encomendado conseguir, para luego perfeccionar el contrato de *leasing* cuando finalmente el equipo es adquirido por la empresa y entregado el solicitante para su uso y explotación. En suma, esta teoría acoge la postura que el leasing surge a partir de un mandato, pues el usuario encomienda en su nombre y representación a la entidad financiera la compra de un equipo que posteriormente le será entregado en vía de arrendamiento. A continuación, analizaremos esta teoría, pues doctrinariamente ha sido ampliamente criticada por carecer de sustento.

Conforme al artículo 1790° del Código Civil, por el mandato el mandatario se obliga a realizar uno o más actos jurídicos, por cuenta y en interés del mandante.

Para algunos defensores de esta teoría, se considera que el leasing es un mandato derivado ya que la entidad crediticia adquiere el bien que le encarga comprar el usuario y el contrato de leasing se hace viable cuando el equipo es adquirido por la entidad. El usuario encomienda para que, en su nombre y representación, la entidad financiera compre un equipo en el que el mandante actuará en calidad de locador. Sin embargo, esta teoría es rechazada porque la empresa *leasing* realiza la compra de los bienes a su nombre y con sus recursos.; por lo que, no se estaría hablando de un mandato propiamente dicho. (Leyva, 1995, p.78).

Entonces, bajo ese contexto son muchos los autores que se han inclinado por la desestimación de esta teoría, ya que la empresa *leasing* realiza la compra no por mandato del usuario sino a nombre y cuenta exclusiva y propia. El *leasing* tiene como finalidad propia y específica el conseguir que la empresa adquiera bienes para su posterior explotación económica; sin embargo, la empresa que los adquiere por petición del usuario, lo hace para sí y con sus propios recursos, por lo que no se configura de ningún modo el supuesto contractual del mandato.

Teoría de la compraventa:

Se ha tratado de encontrar similitudes entre el contrato de *leasing* con el contrato de compraventa. Entre algunas de esas y que sirven de fundamento a esta teoría es que

la compraventa es un contrato por el cual el vendedor transfiere la propiedad de un bien a cambio del pago de una contraprestación convenida. Entonces, para algunos autores, el leasing resulta similar al contrato de compraventa, puesto que el hecho de transferir el uso y goce del bien al usuario, recibiendo a cambio el pago de una contraprestación, lo que en el caso del *leasing* sería una mensualidad como pago por arrendamiento de un bien, por el plazo previamente pactado, tan solo que, en el Leasing, la propiedad se ve transferida una vez se efectúe el pago de un último canon de arrendamiento denominado como opción de compra, o valor residual.

Opiniones que difieren con la propuesta elevada por algunos otros autores que sostienen que el Leasing es un contrato traslativo del uso y goce del bien, mientras que la compraventa es un contrato traslativo de dominio, ya que el locatario durante el término de duración del contrato tan solo es un tenedor del bien, mientras que, en el segundo, una vez celebrado, se trasfiere el dominio. Por consiguiente, proponen que el Leasing debe asemejarse mejor a un contrato de venta a plazos con reserva de dominio.

Sin embargo, estas opiniones doctrinarias a favor de la semejanza de leasing y compraventa se ven seriamente cuestionadas a partir de lo reseñado por el profesor Martí Rague quien señala lo siguiente “no nos debe hacer pensar que, siquiera cuando se produzca el ejercicio de la opción, el leasing se equipara a una venta a plazos. Y ello, básicamente porque no puede presumirse, ni mucho menos, que el usuario tuviera voluntad de comprar, al suscribir el contrato de leasing, esa

voluntad, de hecho, suele formarse con el decurso, y más normalmente, al concluir la operación de arriendo, a la luz de múltiples factores”.

Por otra parte es conveniente citar la relevancia jurídica de un bien dado en arrendamiento financiero de otro en venta a plazos, cuando se presenta el concurso de acreedores o liquidación obligatoria, puesto que tal y como lo veremos más adelante en la tercera parte de la presente obra, la Leasing nunca pierde la propiedad del bien entregado en arrendamiento y por lo tanto está facultada para solicitar la restitución de los mismos, mientras que en la venta a plazos con reserva de dominio, por estar el dominio de los bienes en cabeza del usuario, sí van a formar parte del haber social de la sociedad en liquidación.

Por otra parte, Jean María Leloup citado por Oviedo, señala que “la diferencia entre la venta a plazos y el leasing se produce según se dé o no la libertad al comprador para adquirir el bien.” En efecto, el usuario debe quedar en libertad de adquirir o no el bien en ejercicio de la opción de compra. Además, el precio de compra al final del periodo inicial, llamado también valor residual, debe ser lo suficientemente importante para que la adquisición del bien objeto de leasing, sea una decisión razonada, y no consecuencia necesaria de un precio irrisorio, pues esto haría presumir una venta disfrazada (Martín, 1972, p. 72).

Para aclarar en definitiva el tema, tenemos que tampoco es aceptable la teoría de la compraventa, puesto que existen diferencias sustanciales con el contrato de leasing. Así, una diferencia básica consiste en la intención de las partes ya que en la

compraventa consiste en obtener inmediatamente la titularidad del dominio sobre determinado bien e incorporarlo en el activo patrimonial del interesado; por el contrario, en el leasing se procura la explotación del bien por un período de tiempo determinado a cuyo vencimiento puede ser restituido o adquirido en propiedad. Entonces, se puede decir que, en el contrato de compraventa, el comprador tiene como finalidad adquirir lo antes posible la titularidad del bien, mientras que en el contrato de leasing, el usuario lo que persigue es la utilización de un bien ajeno por cierto tiempo y al vencer el plazo, éste puede restituir o adquirirlo a un precio residual por la depreciación misma del bien.

Existe otra diferencia, en la cual se encuentra que en la compraventa se debe pagar la totalidad del precio al perfeccionarse la operación, mientras que en el leasing se paga una cuota primera, prorrateándose el valor de la inversión en un número de cuotas más un valor residual, cuyo pago da lugar a la transferencia de dominio favor del cliente.

Además de ello, la compraventa tiene una función económica que es la transferencia de la propiedad y sus atributos sobre el bien objeto de ella; el leasing tiene dos funciones: la transferencia del uso y goce de un bien, y el poder de disposición del bien, pero la segunda función se cumple si se ejerce la opción de compra. Más aún, el leasing tiene como función económica la ventaja de financiamiento que éste otorga, porque el arrendatario tiene la oportunidad de adquirir un bien sin desembolsar de una sola vez la totalidad del valor del bien.

Teoría del arrendamiento:

El leasing y el arrendamiento tienen en común que en ambos existen mecanismos de puesta a disposición de bienes. Sin embargo, sus finalidades, funciones y efectos de una y otra figura resultan distintas (Bronco, 1994, p.114).

El contrato de leasing tiene las mismas características generales de un contrato de arrendamiento que son las siguientes: bilateral, consensual, oneroso y principal. El arrendamiento es un contrato de administración por el cual el arrendador se obliga a ceder el uso de un determinado bien, comprometiéndose además a hacerlo en condiciones tales que permitan su goce conforme a las exigencias del arrendatario. Entonces, la diferencia principal que se enmarca dentro de estas dos figuras contractuales es que el arrendamiento es básicamente un contrato de administración; mientras que el leasing es un contrato de financiación, lo cual lo hace completamente diferente de principio a fin (Bonco, 1994, p.114), ya que la única intención en el arrendamiento es el uso del bien; y en el contrato de leasing además de usar el bien se tiene la opción de adquirirlo posteriormente.

Respecto a la duración y plazo del arrendamiento frente al contrato de leasing tenemos que la duración y el precio del leasing dependen de razones económicas, financieras y fiscales, como es la amortización técnica del bien contratado, la recuperación de la inversión realizada y la rentabilidad del capital facilitado. Por el contrario, en el arrendamiento su duración y precio depende del uso del bien, pudiendo ser el contrato de tiempo definido, indefinido o prorrogable varias veces y

el costo fijado libremente en atención al criterio del arrendador y la necesidad del arrendatario. Entonces, en el leasing el cliente debe continuar abonando las cuotas pactadas, aunque se halle imposibilitado de continuar abonando las cuotas por un vicio o defecto del mismo, lo que no sucede en el arrendamiento (Bravo, 2003, p. 258). Por otro lado, se puede observar incluso que la duración y precio de ambos contratos dependen de circunstancias distintas ya que mientras en el leasing existen motivos económicos y fiscales, porque se está amortizando el bien, se recupera en determinado momento la inversión teniendo así una mejor rentabilidad; mientras que en el arrendamiento el precio y tiempo depende únicamente de la necesidad del arrendatario, incluyendo el precio únicamente la renta sin derecho a amortizar ni a recuperar ninguna inversión.

Doctrinariamente también se han señalado otras diferencias entre el leasing y el arrendamiento, citaremos a continuación alguna de las más relevantes:

- En el arrendamiento cualquier persona puede actuar como arrendador; por el contrario, en el leasing el arrendante es siempre una sociedad especializada que se dedica a esta actividad.
- En el arrendamiento de un bien el arrendatario no tiene la intención de adquirirlo posteriormente como propietario, siendo su única intención el usar y gozar el bien por cierto tiempo para satisfacer sus necesidades en ese momento. Es decir, que en el arrendamiento no existe la más mínima intención de trasladar la propiedad del bien arrendado. Por el contrario, en el leasing la adquisición de la propiedad es una obligación que surge

a cargo de la empresa de leasing por efecto del contrato. Además de ello, a la sociedad de leasing no le interesa mantener la propiedad del bien al finalizar el contrato, sino que desea traspasar el dominio del bien al usuario, por un valor residual que le permita recuperar la inversión llevada a cabo en el bien, más un margen de utilidad.

- Asimismo, la intención del usuario no sólo es utilizar y tener en su poder un bien, sino que, al momento de terminar el plazo del contrato, lo que quiere es tener la opción que el bien se traslade a su esfera patrimonial, de una manera muy ventajosa para él, debido a que los desembolsos que realizó fueron menores que si hubiera solicitado un crédito, de esta manera pudo adquirir el bien luego de verle la utilidad y en ningún momento perdiendo la inversión.
- En el arrendamiento, la renta da derecho al arrendatario para que use y goce del bien, mientras que, en el leasing, además de estos derechos, el pago de la renta otorga la ventaja de amortizar el valor total del bien.
- En el arrendamiento, el arrendador toma la decisión sobre el bien que pretende dar en alquiler, ya que generalmente en estos casos el arrendatario no tiene muchas opciones, porque el arrendador puede tener un solo bien y el arrendatario decidirá si lo toma o no; mientras que en el caso del leasing el usuario si recurre a una sociedad de leasing, ésta le muestra varias opciones y el arrendatario decide el bien que más le conviene.

- En el arrendamiento la entrega del bien la hace el arrendador al arrendatario, mientras que en el leasing la entrega la hace el proveedor del bien al usuario sin que intervenga la sociedad leasing.
- En el arrendamiento los seguros del bien los paga el arrendante o sea el dueño del bien, en el leasing los seguros y gastos son por parte del usuario.

A partir de lo expuesto hasta aquí podemos entender que definitivamente al inicio del contrato de leasing se da un arrendamiento, sin embargo, no se puede considerar que por esta razón el contrato de leasing es un arrendamiento, porque al analizarlo en todo su ámbito este es más complejo como se ha establecido anteriormente. Además, al terminar el período de arrendamiento, el contratante tiene la facultad de tomar tres decisiones: renovar el leasing por un precio más reducido, restituir el bien o adquirir el mismo a un precio predeterminado, siendo cualquiera de estas opciones facultades que el contrato de arrendamiento no otorga.

A la luz de lo expuesto, teniendo como base algunas teorías que tratan de definir la naturaleza jurídica del leasing, debemos señalar que cuando nos referimos al leasing como un contrato, estamos considerando que la naturaleza del mismo es la de un negocio jurídico mercantil de crédito, que por no estar contemplado en nuestra legislación es atípico. Su esencia de operación financiera lo diferencia del arrendamiento y, además, su existencia sin que haya transmisión de la propiedad al usuario lo diferencia de la compraventa a plazos, por los que estas tres figuras

jurídicas constituyen contratos distintos; que, aunque tengan algunas características comunes entre sí, tienen efectos y fines diferentes entre cada uno de ellos.

Otros tratadistas afirman que el contrato de leasing es un contrato mixto, es decir que es un contrato único, pero con elementos que corresponden al contrato de compraventa. Así como al de arrendamiento; y en donde su régimen resulta de aplicar disposiciones propias de cada uno de los dos tipos, pero combinándose éstos según el tiempo en que se realiza (Bonco, 1994, p.116).

C) Responsabilidad Civil Extracontractual por accidente de tránsito:

El leasing automotriz es un contrato por el cual una sociedad de Leasing (arrendador), teniendo en cuenta los lineamientos y preferencias de sus clientes (arrendatario), se obliga en disponer el o los vehículos que ya han sido seleccionados con anterioridad, contra el pago de unas tasas de arrendamiento mutuamente convenidas, y fraccionadas en un tiempo prolongado, tiempo el cual el contrato es irrevocable, siendo así, la responsabilidad exclusiva del arrendatario ante todo suceso que menoscabe la propiedad; quien, al finalizar dicho período, puede celebrar un nuevo contrato, comprar los vehículos por un valor residual preestablecido, o devolverlo al arrendador.

Cobertura de seguros automotrices:

El seguro de automóvil es una póliza que adhiere cuatro tipos distintos de cobertura.

Seguro contra riesgos por responsabilidad (liability insurance):

El seguro contra riesgos por responsabilidad (liability insurance) es el sustento estructural de todas las pólizas de seguros de automóvil. Este tipo de seguro cubre todo tipo de gastos vinculados con lesiones corporales o daños a la propiedad; para la persona y el vehículo (en el caso que el asegurado sea la víctima de un accidente) como para el accidentado no propietario de la póliza (si el asegurado fue el causante del accidente). Sin embargo, hay condiciones debido a las cuales, esta póliza de seguro contra riesgos por responsabilidad no cubrirá lesiones corporales o gastos por daños de propiedad, a continuación, mencionaremos cuales son:

- Si había intención expresa de lesionar o dañar la propiedad.
- Si en el producto del accidente se daña su propiedad (por la posibilidad de que la misma esté cubierta bajo una póliza diferente de seguros).
- Si usted tiene su vehículo en alquiler o si se lo ha encargado a un empleado con fines comerciales.
- Si en la realización del accidente, el auto fue usado sin el permiso del dueño.

El asegurado puede extender su cobertura para evitar costear lesiones corporales o daños a la propiedad resultado de un accidente ocasionado por el mismo. Es por ello que, mientras más cobertura tengas, menos dinero abonas en los accidentes.

El asegurado puede acceder a una protección extra de lo que su póliza le ofrece. De esta manera las empresas ofrecen un seguro que puede llegar a cubrir todo riesgo,

denominado en el inglés “póliza de responsabilidad paraguas” o *umbrella liability policy*. Después de que la compañía haya cubierto hasta el límite monetario que es posible (*standard liability policy*), la póliza contra todo riesgo pagará todo lo restante, hasta por encima de los costos por responsabilidad (*liability coverage*) que el asegurado ya tenga especificada por un determinado monto.

Cobertura contra colisiones y cobertura integral:

Los seguros de colisiones y de cobertura integral son dos clases distintas de cobertura que son ofrecidas en un solo paquete:

Cobertura sobre colisiones: cubre el daño causado en el automóvil del asegurado en un choque provocado por el mismo. La cobertura de colisión abonará en la reparación del auto hasta el valor actual en dinero en efectivo del vehículo (también conocido como “valor justo de mercado”). Es decir, el valor actual del auto en el momento en que se produjo el accidente, no cuánto costaría reemplazar el vehículo.

Cuando el asegurado sea parte del incidente y necesite reparar su auto, debe pagar primero su “deducible”, consiguiente a ello, el seguro paga el resto. Si el costo de la reparación excede del valor que tenía el auto antes, lo que hace la compañía es “totalizar” el auto, es decir, emitirá solamente una vez un cheque por el valor ya antes mencionado, en lugar de pagar las reparaciones del mismo. Hay que tener en cuenta que el valor actual del auto puede ser estrechamente distinto al del reembolso. Tanto así que, si el asegurado se encuentra realizando el pago de un préstamo con el cual compró la unidad, debe considerar un tipo de seguro para

dirigir el activo al asegurado, teniendo como valor de reembolso la diferencia entre lo que debe pagar, y el valor del auto.

Cobertura integral: cubre las reparaciones del auto cuando este sea dañado, pero a diferencia del otro, este daño debe ser producto de un fenómeno distinto a un accidente. Por ejemplo: si ha sido robado y recuperado dañado; si resultó dañado por una acción de vandalismo, etc. El beneficiario debe pagar primero el deducible de la póliza, posterior a ello, la compañía de seguros cubrirá los gastos. Solo se cubrirá monetariamente, hasta el valor total que tenía el auto en el mercado.

Cobertura de protección contra lesiones personales (PIP) o de “exención de responsabilidad” (*no-fault*).

El seguro de protección contra lesiones personales (*personal injury protection, PIP*) y el más amplio seguro de exención de responsabilidad (*“no-fault” insurance*) son tipos de coberturas ante daños no materiales. Es así que la cobertura PIP y la excepción de responsabilidad cubrirá todos los gastos que no estén adheridos a la cobertura de daños médicos, ya sean salarios no remunerados, pagos de cuidado de niños, gastos de funerales, compensación por dolor y sufrimiento, etc.

Cobertura contra conductores no asegurados:

Es un seguro que ofrece cobertura ante daños materiales o personales que han sido consecuencia de un accidente producido por un conductor no asegurado.

Exceso de seguro:

Seguro de exceso se refiere a aquella circunstancia donde el costo del reclamo y reparación del perjuicio superen el límite de la póliza de seguro primario, ante lo cual operaría un segundo seguro contratado que proporciona cobertura en cuanto a este “exceso” no previsto. El seguro de exceso también es conocido como seguro de paraguas, aunque algunas aseguradoras no utilizan estos términos indistintamente.

Una típica póliza de seguros originaria y principal tiene cobertura y deducibles con límites previamente impuestos y fijados así por los contratantes. Los límites en la cobertura constituyen un tope en el importe de pago total disponible en caso ocurra el siniestro o evento dañoso. Si un incidente supera la póliza de seguro principal, lo normal sería que sea el propio asegurado quien acuda con el pago del exceso con su patrimonio. Sin embargo, cuando estos costos son muy elevados, ello significa una dificultad importante.

Entonces, el seguro de exceso está diseñado para enfrentar la situación descrita, una vez que se haya agotado la cobertura primaria. El beneficiario puede presentar una reclamación contra la póliza excesiva y cubrirá la diferencia. Este tipo de cobertura puede utilizarse para ofrecer cobertura adicional sobre varios tipos de políticas principales.

Debe tomarse en cuenta que comprar una póliza primaria con límites de cobertura alto puede ser extremadamente oneroso. En cambio, los gastos combinados de una razonable política principal para cubrir la mayoría de los eventos y una póliza de seguro de exceso para gestionar incidentes son generalmente inferior, y la cobertura puede ser mejor.

Problemática sobre Responsabilidad en el contrato de leasing automotriz:

Como ya hemos visto previamente, en nuestro derecho civil la responsabilidad se encuentra estipulada a partir de principios jurídicos positivizados en la legislación como el expresado en el artículo 1970° del aludido cuerpo normativo: *“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”* los alcances de esta norma son dados gracias al concepto de responsabilidad objetiva al establecer los tribunales que no *“parece discutible el postulado de que es responsable, quien, en el momento del daño, detentaba la propiedad del bien, o sea su dominio inmediato, y se encontraba, por tanto, en la posibilidad física y moral de impedirle dañar”* (**Cas N° 2902-99, Lima, Sala Civil Transitoria de la Corte Suprema. Lima 08/Feb/2000; El Peruano, 07/ABR/2000, p. 5000-5001**).

Es decir, basta que una persona sea la propietaria del bien, en este caso del automóvil, para ser responsable del daño que cause la persona que lo manejaba, lo cual se encuentra reforzado por el artículo 1981° del Código Civil: *“Aquel que tenga a otro bajo sus órdenes, responde por el daño causado por este último, si ese*

daño se realizó en el ejercicio del cargo o en el cumplimiento del servicio respectivo. El autor directo y el autor indirecto están sujetos a responsabilidad solidaria". Esto quiere decir que el propietario es responsable, aunque no esté manejando el auto, junto con el conductor de la responsabilidad por los daños que se causen a un tercero en uso del bien arrendado (**Exp. N° 422-96-Ica, Lima, 20 mar. 1997; Gaceta Jurídica, T. 50, enero, Lima, 1998, p. 10-A**).

Es lo que viene a llamarse por la doctrina jurisprudencial responsabilidad vicaria, alternativa o substituta, la cual encuentra su sustento en el argumento de que el dueño al elegir al tenedor o poseedor del bien adquiere parte de la responsabilidad de este último (**Cas. N° 2548-99, La Libertad, Sala Civil Transitoria de la Corte Suprema. Lima 21/ENE/2000; El Peruano, 07/ABR/2000**).

Esto encuadra como puede verse en la responsabilidad civil extracontractual, debido a que alcanza a aquellos que tienen a otros bajo sus órdenes, convirtiéndose así también en centros de imputación del resultado lesivo (**Cas. N° 2548-99, La Libertad, Sala Civil Transitoria de la Corte Suprema. Lima, 21/ENE/2000; El Peruano 07/ABR/2000, p. 4990**).

Los Decretos Supremos N° 016-2009-MTC, (Reglamento Nacional de Transito) y N° 024-2002-MTC, regulan en la actualidad todo lo relativo a la circulación de vehículos automotores dentro del territorio nacional; así como lo referido específicamente a daños causados a terceros, producto de accidentes de tránsito; estableciendo que el conductor, la compañía aseguradora y el propietario del

vehículo, son responsables solidarios por los daños que el bien cause a aquellos. En consecuencia, ante la ocurrencia de un siniestro, estas normas permiten que la víctima dirija su reclamo, de forma indistinta, contra el causante directo (conductor), su aseguradora si la hubiera y/o el propietario del vehículo, inclusive cuando éste no tuviera participación alguna en el accidente.

La forma en que las normas legales referidas establecen la responsabilidad, incluso respecto del propietario del vehículo que no participó en el accidente, pudieran a primera vista resultar injustas en el caso de este último, sin embargo, resultan en realidad reflejo de: a) la responsabilidad moral o social que tiene todo propietario para cuidar el uso diligente de su vehículo y b) la voluntad del legislador por facilitar la efectiva reparación a la víctima del accidente.

Ahora bien, con toda esta cuestión esclarecida en la legislación general del Código Civil y de Tránsito, surgen las normas de la legislación sobre leasing que no establecen ámbito de aplicación. De aquí se origina todo el problema, del ámbito de aplicación de la norma que se supone debe regirse en el primer artículo de una legislación. Ni el Decreto Legislativo N° 299, ni mucho menos su norma reglamentaria, el Decreto Supremo N° 559-84-EF, establecen el ámbito de vigencia, por lo cual las regulaciones sobre responsabilidad podrían ser alegados por los locadores como normas de excepción.

En efecto la legislación sobre leasing establece en su ley, artículo 6° parte *in fine*, que “la arrendataria es responsable del daño que pueda causar el bien, desde el

momento que lo recibe de la locadora”, mientras el reglamento norma que “corresponde a la arrendataria asegurar obligatoriamente a los bienes materia de arrendamiento financiero contra riesgos de responsabilidad civil frente a terceros”. Es decir, la norma trata de cargar sobre la poseedora en arrendamiento financiero todo el peso de la responsabilidad, disminuyendo los costos para la empresa locadora.

En el mismo año 1984, en que se publicó la ley de arrendamiento financiero y su correspondiente reglamento, también se emitió el Código Civil, el mismo que en su artículo 1677° reguló las normas correspondientes al régimen legal del arrendamiento financiero estableciendo que: *“el contrato de arrendamiento financiero se rige por su legislación especial y, supletoriamente, por el presente título y los artículos 1419° a 1425°, en cuanto sean aplicable”*. Ello significa en puridad que sólo se van a aplicar al leasing las normas sobre contrato de opción del Código Civil, las demás normas de dicho cuerpo legal, simplemente no le son aplicables.

Como vemos, esta norma del artículo 1677° del Código Adjetivo, faculta a que por remisión legislativa a las normas especiales de leasing, la empresa leasing se encuentre exenta de responsabilidad en caso un automóvil dado en arrendamiento financiero se vea involucrado en accidente de tránsito. Ello implica, una discutida y singular probable contravención a las reglas sobre responsabilidad civil, donde precisamente el propietario del vehículo responde solidariamente con el conductor del mismo. La pregunta sería si esta “exención de responsabilidad” es acorde al

derecho, más aún si se tiene en cuenta que la empresa de leasing por su propia configuración cuenta con recursos económicos para solventar de manera adecuada cualquier perjuicio ocasionado.

El problema entonces podrá ser complejo, pero no complicado, pues tenemos ahora clarificado el panorama, de tal manera que nos ayude a tener una visión amplia del problema en cuestión.

Existe como es de verse, un problema respecto al ámbito de aplicación en las dos legislaciones sobre leasing donde se exime de responsabilidad civil a la locadora, y coadyuva que tal regulación se haya incluido en sentido negativo en el Código Civil, es decir establecer dentro del Código Civil una cláusula que lo calificaba como supletorio sólo en la parte del contrato de opción más no en la de responsabilidad frente a terceros, por lo cual se da carta blanca para que la judicatura eximiera de responsabilidad al propietario, lo cual para algunos autores es discriminatorio y no tiene razón de ser.

Acerca de la falta de responsabilidad civil de la empresa de leasing automotriz por accidente de tránsito ocasionado por el bien leasing:

Hemos visto a lo largo del presente trabajo que el principio supremo de la responsabilidad civil se circunscribe a que todo daño debe ser necesariamente indemnizado, lo cual concuerda con la función principal que se le ha reconocido en la actualidad: la de ser reparadora del daño irrogado.

Para los efectos del resarcimiento de daños producidos por accidente de tránsito se debe recurrir a las reglas de la responsabilidad extracontractual, de las cuales se puede deducir claramente que el propietario del vehículo automotor es responsable solidariamente conjuntamente con el conductor del mismo por el daño que haya producido. Incluso, para dejar más claro el asunto, la propia legislación que regula el tránsito de los vehículos automotores en nuestro país, señala expresamente que el propietario es responsable solidario con el conductor.

Como es de verse las reglas del juego respecto a la responsabilidad del propietario del vehículo involucrado en un evento dañoso, son claras y no ameritan discusión alguna. Sin embargo, en el caso del leasing, la empresa locadora se encuentra exenta de responsabilidad por el simple mandato de la legislación especial.

Por dichos motivos observamos en la práctica judicial con cierta frecuencia que las empresas *leasing*, son llamadas a responder en los procesos de responsabilidad civil extracontractual como terceros civilmente responsables, de forma solidaria con la persona que iba conduciendo el vehículo automotor, por los daños y perjuicios causados en accidentes de tránsito, pues en principio se presupone que el propietario es quien ostenta el control y la guardia material y jurídica del vehículo.

Pero es con virtud de lo dispuesto en el artículo 6° del Decreto Legislativo N° 299, y lo que las partes por acuerdo mutuo determinan, que en el clausulado del contrato de leasing, las financieras, se exoneran de toda responsabilidad al manifestar que **“LOS LOCATARIOS expresamente exoneran a LA EMPRESA**

DE LEASING de cualquier responsabilidad por la idoneidad del bien, su funcionamiento, características técnicas y, en el caso de bienes importados por terceros, por el cumplimiento de los requisitos legales para su importación”.

Puesto que el leasing, tan solo han servido como mediadoras del mercado financiero, al adquirir los bienes anhelados por el locatario para su desarrollo industrial y por consiguiente son éstos últimos, como verdaderos guardianes de los bienes quienes deben entrar a reparar los daños y perjuicios causados.

Contrario sensu donde no mediara un contrato de arrendamiento, es decir donde el bien causante del perjuicio estuviere efectuando una actividad propia de la compañía de leasing, y el conductor causante de los daños y perjuicios fuere un dependiente de la financiera, caso en el cual si se vería inmersa la responsabilidad de la Leasing sin ningún reparo.

Indudablemente resulta entonces, que, mediante la suscripción del contrato de arrendamiento financiero, los usuarios entran a ejercer la tenencia y guarda material del bien, dejando al leasing en un plano de ajenidad frente a los sucesos ocasionados.

Expuesta así la teleología del leasing financiero, su razón de ser, es apenas lógico que, dadas estas características, de suyo connaturales a este tipo individual de negocio, la sociedad de leasing, no obstante ser la propietaria del bien; de haberse desprendido de la tenencia para facilitar el uso y goce y de otorgar una opción – futura- de compra al usuario o tomador del contrato, según se subrayó, no está

llamada –de ordinario- a responder por los defectos de calidad que presente la cosa, así como de los vicios o defectos ocultos que la hagan impropia para el fin perseguido por el usuario o que afecten la destinación que le es inherente, habida cuenta que ella, de una parte, no tuvo en la operación descrita, ninguna participación o incidencia en la aceptación del bien y del proveedor y, de la otra, porque el rol que asumió fue el de simple dispensador de los recursos necesarios para la adquisición de aquel, con el fin de poder celebrar el contrato de leasing. Tales, entonces, las razones medulares por las cuales la compañía de leasing, en el contrato en cuestión, no asume, en línea de principio rector, el riesgo técnico de la cosa, ni, por ende, una responsabilidad personal por tal concepto, conclusión ésta a la que, con rotundidad, también se ha arribado en otras naciones y modelos.

Resulta, sin embargo, que la Sala Civil Transitoria de la Corte Suprema de Justicia de la República – SCTCSJ (Expediente 3622-2000), ha establecido un “peligroso” criterio jurisprudencial al hacer responsable, también y no obstante el texto expreso de la ley, a las empresas de arrendamiento financiero, propietarias entre otros bienes, de vehículos automotores.

Las razones expuestas por el máximo órgano de justicia de la República para resolver tal y como lo ha hecho, pasa solo por señalar que las normas de arrendamiento financiero no pueden aplicarse porque perjudican a terceros que son víctimas de un accidente de tránsito, siendo una cuestión de justicia, en palabras del órgano jurisdiccional, responsabilizar a las empresas de arrendamiento financiero, cuando estas resulten ser las propietarias de un vehículo partícipe en un accidente

de tránsito, asegurando así efectivamente la reparación a quien sufrió un daño. La lectura que nos deja tan simple razonamiento, no es otra que lo que en realidad ha querido el órgano jurisdiccional es afinar la responsabilidad del accidente, en quien para ella resulta ser la parte más solvente de la cadena de responsabilidad.

Ha perdido de vista la Sala Civil Suprema Transitoria que este antecedente puede suponer el encarecimiento en la estructura del negocio de arrendamiento financiero o incluso hacer peligrar la viabilidad del mismo como tal, pues la exoneración de la que gozan dichas empresas por mandato de la ley de la materia (Decreto Legislativo 299), obedece básicamente al hecho que éstas resultan únicamente el vehículo económico ideado para que aquellas persona naturales y/o jurídicas que no pueden directamente asumir la compra de determinados bien mueble o inmueble, puedan realizarlo, limitándose solo a eso, más nada, la participación de éstas en dicho negocio jurídico.

Queda claro entonces, que la responsabilidad frente a terceros que surja como consecuencia del siniestro en que se vea involucrado el vehículo de leasing, solo le atañe al usuario del leasing y no así a la empresa de leasing.

Asunción del exceso de póliza:

Tal como hemos visto en el punto anterior, la empresa de *leasing* no se encuentra obligada a cubrir, en calidad de responsable, los daños que pudiera ocasionar el conductor del vehículo entregado en *leasing*, pues como ya se tiene dicho, las

leasing, tan solo han servido como mediadoras del mercado financiero, al adquirir los bienes anhelados por el locatario para su desarrollo industrial y por consiguiente son éstos últimos, como verdaderos guardianes de los bienes quienes deben entrar a reparar los daños y perjuicios causados.

Este criterio obtendría mayor fuerza si se toma en consideración que el leasing presta un servicio donde aparte de actuar como intermediario entre el proveedor y el arrendatario, es la única financista, entonces no puede verse doblemente perjudicada con el pago de reparaciones civiles, más aún si no puede ejercer control sobre el arrendador al no tener ningún vínculo laboral.

Otras voces, sostienen que cargar la responsabilidad al leasing implicaría el encarecimiento del servicio, ante lo cual su labor financista se desvirtuaría, condenando a esta figura contractual, de gran ayuda al empresario en nuestros tiempos, a su extinción ya que no resultaría rentable para las financieras.

Así, la responsabilidad es asumida en su totalidad por el arrendador, el mismo que por mandato imperativo del Decreto Legislativo N° 299, debe acceder a un seguro integral que cubra todos los daños que se podrían producir por acción del bien dado en leasing.

Bajo esta lógica, el arrendatario también se encuentra obligado a cubrir los probables “excesos” de cobertura. Esto es, cuando su póliza original queda insuficiente para cubrir el daño producido. A este efecto, existen en el mercado los

denominados “seguros de exceso” cuya finalidad es precisamente cubrir estas probables atingencias. Como ya lo señalamos previamente, la contratación o no de este seguro queda en manos del arrendatario, pues es sobre quien recae la obligación, quedando exonerada desde siempre la empresa de leasing.

Si el arrendatario no contrata un “seguro de exceso”, deberá responder por el exceso con su propio patrimonio. Ello en armonía incluso con la **norma legal del SOAT, que expresamente señala que, si la suma asegurada se agota, cualquier valor en exceso deberá ser cubierto por otros seguros que proteja a la víctima, o en todo caso por el causante del accidente mediante financiamiento propio.**

Acerca del conflicto normativo. ¿Qué dispositivo legal se debe aplicar para los casos de responsabilidad civil derivada de accidente de tránsito, de las empresas de leasing? – Análisis de las casaciones emitidas por la Corte Suprema de Justicia de la República y nuestra opinión personal.

El conflicto normativo respecto a la responsabilidad civil de las empresas de leasing, cuando el vehículo automotor materia de arrendamiento se ve involucrado en daños a terceros, se presenta entre diversas leyes de orden general: Código Civil, Los Decretos Supremos N° 016-2009-MTC, (Reglamento Nacional de Transito) y N° 024-2002-MTC; y, el Decreto Legislativo N° 299.

La Corte Suprema de Justicia de la República ha tenido a lo largo del tiempo un pronunciamiento uniforme respecto a la responsabilidad solidaria de la empresa *leasing* derivada de la producción de un accidente de tránsito. A saber:

En la **Casación N° 3622-2000-LIMA** se dejó establecido en su quinto considerando que: *“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”*.

Continuando en esa posición jurídica en la **Casación N° 1032-2004-LIMA** se ha dejado sentado que: *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”*.

Bajo esa misma óptica, en la **Casación N° 3141-2006-CALLAO**, en su considerando tercero se dejó establecido que: *“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.* En su considerando cuarto el Colegiado sostiene que: *“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.*

En la **Casación N° 5418-2007-LIMA** se estableció que: *“respecto a la responsabilidad de la empresa impugnante, la Sala Superior en su sentencia de fojas trescientos ochenta y uno ha señalado debidamente que el artículo veintinueve de la Ley veintisiete mil ciento ochenta y uno prescribe la responsabilidad civil en los accidentes de tránsito causados por vehículos automotores que es objetiva”.*

En la **Casación N° 184-2008-LIMA**, se manifestó: *finalmente debe señalarse, con respecto a la denuncia de inaplicación del artículo ciento ochenta y uno del Decreto Legislativo cuatrocientos veinte, que resulta irrelevante analizar la pertinencia o no*

de tal norma, por cuanto, como se ha manifestado, la obligación por responsabilidad extracontractual proveniente del accidente de tránsito de cargo de Gessa Ingenieros Sociedad Anónima y los resultan responsable solidarios ha sido extinguida en mérito de las transacciones celebradas la aplicación.

Otro pronunciamiento más reciente lo constituye la **Casación N°1188-2011-LIMA**, la cual ha sido publicada el cuatro de julio de 2012, y señala entre otros: “**Cuarto.-** *Que, conforme lo establece el artículo 1 del Decreto Legislativo número 299, el Arrendamiento Financiero es un contrato mercantil que tiene por objeto la locación de bienes muebles o 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, los prestadores 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”.

Es de apreciarse que el parecer de la Corte Suprema de Justicia es por la responsabilidad solidaria de la empresa *leasing*, por cuanto si bien el artículo 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; en consecuencia, por especialidad de normas, al encontrarnos frente a un accidente de tránsito resulta aplicable lo dispuesto en el Código de Tránsito que regula la responsabilidad solidaria del propietario del vehículo conjuntamente con el conductor del mismo.

Nosotros no compartimos la opinión de la máxima instancia judicial de nuestro país, pues hemos visto a lo largo del presente trabajo, que nuestro sistema de responsabilidad civil imputa la obligación de resarcir el daño producido al victimario o agente causante del perjuicio. Para el caso de los vehículos automotores, nuestra legislación civil acoge la figura de la responsabilidad solidaria, por la cual se le atribuye responsabilidad tanto al conductor del vehículo como al propietario del mismo. La legislación especializada en el tránsito de vehículos en nuestro país recoge los preceptos de responsabilidad solidaria a la que hace mención el Código Civil, estableciendo expresamente que, en el caso de accidentes de tránsito, la responsabilidad frente a la víctima es compartida entre el conductor, la empresa de seguros e incluso el propietario del mismo.

Sin embargo, la legislación especializada en Leasing excluye de responsabilidad a la empresa de leasing, en caso el vehículo materia de arrendamiento resulte inmerso en un evento dañoso hacia terceros. El Decreto Legislativo N° 299 traslada la obligación de adquirir un seguro de protección contra daños a la persona beneficiaria del arrendamiento, con lo cual queda claro que la responsabilidad no puede imputarse de ningún modo a la empresa de leasing.

Evaluación de las modalidades de resolver conflictos derivados del contrato de leasing.

El crecimiento vertiginoso del comercio nacional e internacional en nuestro país, los flujos de inversión y las corrientes financieras entre las empresas, el sector financiero e inversionistas suscita, con frecuencia, conflictos o controversias, que deben ser abordados para no impedir el libre intercambio y la convivencia pacífica del Estado. Ello ha planteado la necesidad de diseñar procedimientos de solución de controversias que posibiliten superar las situaciones de conflicto que origina la naturaleza cambiante de los nuevos modelos contractuales y las más variadas formas de operación comercial, así como la acción de los Estados por dominar los mercados.

El esquema tradicional de la jurisdicción ordinaria en nuestro país e incluso la jurisdicción internacional no han logrado satisfacer plenamente los requerimientos de confianza, seguridad y rapidez que demandan las relaciones comerciales y de inversión (como veíamos previamente son muchos los problemas que aquejan el

sistema de justicia en nuestro país, siendo uno de los principales el retardo injustificado de justicia y la corrupción). Lo que ha dado origen al surgimiento de nuevos mecanismos de solución de controversias en un esfuerzo de adecuar la cultura del comercio, basada sustancialmente en el más rápido intercambio y la fluida intermediación, con la necesidad de justicia. El medio tradicional de enfrentar las controversias ha sido y lo es, hasta ahora, el órgano jurisdiccional ordinario en el ámbito soberano de nuestro Estado y la jurisdicción internacional o supranacional cuando libremente los países se someten a ella. Junto a éstos han surgido otros mecanismos que buscan una solución más rápida del conflicto, denominados mecanismos alternativos de solución de conflictos.

Siguiendo la tendencia de categorizar las etapas del desarrollo tecnológico en generaciones podemos afirmar que existen cuatro generaciones de medios de tratamiento de controversias o conflictos. La primera lo constituye la jurisdicción ordinaria, según la cual las partes someten a un tercero, que no haya sido seleccionado expresamente, para que dicte (*iuris dictio*) la solución del conflicto. La segunda generación es la refrescada figura del arbitraje que, a diferencia del esquema tradicional, tiene un carácter autocompositivo por la selección de los juzgadores; de igual manera la conciliación. La tercera la constituye la Transacción, e incluso las opiniones de los paneles de expertos que facilitan un arreglo o solución directa de las controversias. Mientras que la última generación es el mecanismo interno o dispositivo que tiene cada contrato, convenio o acuerdo, y que actúa automáticamente cuando se presenta la discrepancia o conflicto como son las

garantías a la primera solicitud o los créditos documentarios que, a diferencia de los otros, superan lo engorroso de la prueba.

Los mecanismos de solución de conflictos o resolución de disputas es un nombre genérico dado a un número creciente de opciones que, con excepción de su apartamiento de los tradicionales procedimientos adversariales de los tribunales, poco tienen en común. Su desarrollo se inició en los Estados Unidos de América, a partir del decenio del 70, en que se planteó la necesidad de brindar a las personas con menores recursos económicos acceso a la justicia e incluso a personas de clase media que no podían afrontar los inmensos gastos que implicaba la resolución jurisdiccional de las controversias por los altos costos de los abogados, así como de las cauciones que se exigían a las partes. Esa fue la intención de la *Dispute Resolution Act de 1980*.

La justicia ordinaria se encuentra reconocida en el inciso 3° del artículo 139° de la Constitución que reconoce el libre acceso a la justicia, entendido como que todo particular tiene el derecho de someter a conocimiento de un tercero facultado por ley, el conflicto de intereses para que determine una solución al mismo de acuerdo a los parámetros de la ley y la justicia. La desventaja de este sistema es su lentitud en la tramitación de los procesos, entre otros aspectos como por ejemplo la corrupción.

La conciliación es también un medio de solución de controversias mediante el cual las partes que tienen una diferencia tratan de superar el conflicto con la

colaboración activa de una persona especializada que busca averiguar y proponer fórmulas de solución con miras a mantener una relación fluida de los operadores comerciales.

A diferencia del procedimiento judicial en el que un tercero, el juez, es quien da la solución, en la conciliación son las partes las que, de mutuo acuerdo, la esbozan a través del acuerdo conciliatorio.

Entre el arbitraje y la conciliación existen diferencias. La primera de ellas es que, en el caso del arbitraje, su director, el árbitro, está revestido de la misma autoridad que el juez; es decir, las partes se someten libremente a la decisión de un tercero. En cambio, en la conciliación, el agente o el conciliador no pueden decidir sobre el conflicto o la controversia; sólo pueden sugerir o motivar para que las partes, por sí solas, decidan. Por otro lado, en lo que corresponde al nivel de decisión y su consolidación, apreciamos que el arbitraje, una vez culminado con el laudo, se impone a cada una de las partes; en tanto que, en la conciliación, si ésta no llega a un acuerdo conjunto, se puede recurrir a la vía arbitral o a la judicial. Finalmente, en cuanto a la formalidad, el arbitraje tiene un procedimiento establecido, sea a través de los centros de arbitraje o del arbitraje ad hoc, mientras que la conciliación es un proceso menos formal, que da al intermediario la posibilidad de indagar confidencialmente el propósito y el ánimo de las partes.

Este mecanismo, junto con el arbitraje, es uno de los más antiguos para resolver las disputas comerciales y de cualquier índole. Responde a la justicia coexistencial que

busca resolver, sin contratiempos ni arrepentimientos, las controversias por gestión individual y creadora de las propias partes en conflicto. Son ellas las que directamente elaboran las fórmulas de acuerdo o solución; de tal manera que serían los propios contratantes o Estados involucrados los que buscarían un arreglo a sus diferencias o a la ejecución y cabal interpretación de las cláusulas contractuales.

El arbitraje es, sustancialmente, una institución dotada de un conjunto de procedimientos y de técnicas destinadas a resolver conflictos o dudas en la interpretación y ejecución de acuerdos internacionales o contratos comerciales, con un énfasis en la especialidad de quiénes deben emitir una solución y aquellas cuyo ámbito de acción abarca diferentes países con distintos ordenamientos y sistemas jurídicos.

Es uno de los mecanismos más antiguos de solución de controversias, según el cual las partes someten su divergencia a la opinión ilustrada de un árbitro, que actúa como si fuera un juez, pero con la diferencia que ha sido escogido por las partes y se le ha revestido de poder, de allí su carácter autocompositivo. Los árbitros tienen el poder de imponer los términos de un acuerdo que se llama laudo.

Existen arbitrajes en los que ambas partes están obligadas a aceptar el fallo del árbitro mientras que en otras tiene la facultad de rechazar su decisión e interponer una apelación sin embargo la expertise del árbitro hace muy difícil rechazar dicho fallo.

Previo al arbitraje es recomendable siempre que se efectúe una conciliación, pues ello facilita a las partes llegar a un acuerdo mutuamente aceptable. El árbitro, además puede ofrecer un paquete de soluciones para que las partes directamente involucradas escojan la última solución. Incluso, las partes en conflicto pueden solicitar arbitraje para la decisión final entre dos opciones, una por cada parte.

El cuarto y último elemento es la forma o la fórmula contractual, que viene a ser la objetivación de la voluntad explicitada anteriormente. La mayoría de disposiciones y convenciones internacionales requiere la forma escrita para los efectos de reconocimiento y ejecución de los laudos en el exterior, de tal manera que existen diferentes fórmulas arbitrales que las partes adoptan e insertan expresamente en sus contratos, según las diferentes opciones que escojan. Así, no se puede afirmar que exista una aceptación presunta o tácita del arbitraje o que el silencio por sí solo significa aceptación de una propuesta arbitral. Se requiere una aceptación del medio, y los términos de la misma deben ser expresados de una manera nítida, que incluya la extensión y los límites del acuerdo arbitral.

El texto según el cual las partes optan por someter sus futuras diferencias, o las que ocurran, aunque ellas no lo hayan previsto, varía de acuerdo con las exigencias de los sujetos o la recomendación de las diferentes entidades que asumen un arbitraje institucional o proponen un medio administrado.

En suma, cualquier divergencia sobre interpretación de cláusulas, los alcances de su contenido, aplicación o supuestos no regulados del contrato de leasing, puede ser

superado en primer término sometiendo el conflicto a conocimiento de la justicia ordinaria, mediante un Juez que emitirá una sentencia que pone fin a la controversia. Otra forma es recurriendo a los mecanismos alternativos de conflictos, por libre voluntad de las partes, esto es por acuerdo común podrán someter la solución de la controversia al conocimiento de un conciliador, un árbitro o en todo caso pueden arribar a un acuerdo mediante la transacción. Una fórmula más sería la forma contractual, donde las partes establecen contractualmente que en caso de conflicto las partes se someten a cualquiera de los mecanismos citados previamente. Un uso particular en este tipo de contratos es que las partes acuerden recurrir al arbitraje para la solución de conflictos, en lo que se denomina “*cláusula arbitral*”.

Cobertura de seguros automotrices en el derecho comparado:

De los 20 países con el mayor número de vehículos en circulación en el mundo, sólo Rusia y México carecen de un seguro obligatorio para vehículos, debido a la falta de una Ley que obligue a los conductores a contratar un seguro para poder circular libremente.

En general, se podría decir que el seguro obligatorio de vehículos cubre a las personas y/o a los bienes frente a cualquier tipo de accidentes en carretera.

En los países con un mayor número de automóviles en circulación que México como Estados Unidos, Japón, Alemania, Italia, Francia, Inglaterra, España y Brasil,

todos cuentan con un seguro obligatorio para los automovilistas. A mayor abundamiento, países menos desarrollados y con menos automóviles en circulación como India, África e Irán, ya cuentan con un seguro que cubren bienes y personas en carretera.

En la Unión Europa y Medio Oriente todo propietario de un vehículo está obligado a suscribir un contrato de seguro por cada automóvil que el titular acredite como suyo, el cual deberá cubrir la responsabilidad civil hasta los límites legalmente previstos en la región.

En Latinoamérica, el 68% de los países cuenta con un seguro obligatorio de vehículos excepto México, Salvador, Guatemala, Honduras, Paraguay y, hasta ahora, Uruguay.

En grandes líneas, podemos decir que la mayoría de los países de Latinoamérica contemplan un seguro obligatorio de responsabilidad civil por accidentes de tránsito que generan daños; es el caso de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Guatemala, México, Nicaragua, Panamá, Perú, República Dominicana y Venezuela.

En general, los seguros de automotor operan con topes máximo e independientemente de la culpa del conductor responsable del siniestro. Por lo común, cubren responsabilidad civil hacia terceros transportados y no transportados y, a veces, cubren daños materiales en forma limitada. En todos los casos el seguro

de automotor incluye gastos médicos, también hasta un límite preestablecido. El sistema de topes máximos de compensación no implica que la víctima no pueda demandar al causante del daño o al propietario del automotor por el monto restante hasta cubrir el total.

Todos los tipos de seguro automotor garantizan un mínimo de riesgo cubierto pero, pese a lo que las normas prescriben, el funcionamiento del seguro automotor no es siempre eficiente ni cubren todas las necesidades reparatorias de las víctimas potenciales cuando se consideran las particularidades del tránsito terrestre en la región. El problema fundamental es el bajo índice de automotores asegurados, la circulación de vehículos con pólizas vencidas y la situación de las víctimas abandonadas por conductores que no es posible identificar.

En Argentina:

En Argentina, el artículo 68 de la Ley 24.449 dispone que todo automotor, acoplado o semiacoplado debe estar cubierto por un seguro de daños eventuales causados a terceros, transportados o no. Igualmente, resulta obligatorio el seguro para las motocicletas en las mismas condiciones que rigen para los automotores. En todos los casos, el titular del vehículo deberá circular con el recibo oficial otorgado por la compañía de seguros para poder comprobar la vigencia del seguro. La póliza del seguro de auto obligatorio debe cubrir la responsabilidad civil hacia los terceros transportados y no transportados, hasta los límites establecidos.

La contratación del seguro es anual y puede contratarse con cualquier entidad autorizada para operar en el ramo. Previamente se exige el cumplimiento de la revisión técnica obligatoria o que el automotor esté en condiciones reglamentarias de seguridad si aquella no se ha realizada en el año previo.

La legislación argentina no prevé ningún tipo de mecanismo respecto a casos de siniestros ocasionados por vehículos no identificados, no asegurados o con póliza de seguro de automotor vencida. Si el siniestro es causado por un automotor no asegurado el conductor o el propietario son responsables solidarios por los daños causados. Si ellos carecen de recursos o no se identifica al vehículo causante del accidente, la víctima no recibe resarcimiento alguno. Puede, sin embargo, recibir asistencia médica de su propia compañía de seguro según la cobertura que haya contratado el asegurado o recurrir a los servicios de los hospitales públicos.

El seguro de automotor obligatorio previsto en la Ley es una clara cobertura sobre la base de ocurrencias. En efecto, es suficiente con que ocurra un accidente dentro de la vigencia de la póliza de seguro contratada para que deba indemnizarse al tercero damnificado, más allá de cuándo se haga efectivo el reclamo por parte de éste.

De todas formas, ese reclamo no podrá presentarse nunca más allá de los dos años contados a partir del accidente, tal como lo prevé el artículo 14° de la Ley relativo a la prescripción, que modifica el régimen general de

prescripción extintiva de cuatro años previsto por el Código Civil para la responsabilidad civil extracontractual (artículo 1332).

En conclusión, la cobertura propuesta por la Ley de seguro obligatorio del automotor es de responsabilidad civil, de indemnización y sobre la base de ocurrencias.

En Brasil:

La Ley No. 6.194 del 19 de diciembre de 1974, establece el Seguro Obligatorio de Daños Personales causados por Vehículos Automotores Terrestres (DPVAT). El mismo tiene una vigencia de un año y debe ser renovado por el propietario del automotor. Cubre indemnizaciones en casos de muerte e invalidez permanente y reembolso de gastos médicos, que se otorgan independientemente de la culpa del conductor y hasta los límites fijados.

En caso de que el siniestro fuera provocado por un vehículo no identificado, la víctima o los causahabientes reciben igualmente la indemnización del DPVAT. En caso de que el vehículo no cuente con seguro o la póliza se hubiera vencido, el conductor o propietario responden con su propio patrimonio. La deficiencia de la legislación brasileña en el tema de seguros automotriz a la actualidad radica en que no se encontró un mecanismo o

fondo que compense a las víctimas cuando los responsables no tengan medios para hacerlo.

En Chile:

El Seguro Obligatorio de Accidentes Personales (SOAP) cubre supuestos de muerte, daños a las personas (conductores, acompañantes y peatones) y atención médica hasta los límites fijados. En otras palabras, cubre los riesgos de muerte, la incapacidad total o parcial y las lesiones que sufran las personas como consecuencia de accidente en que intervenga el vehículo asegurado. Adicionalmente, cubre los gastos de hospitalización o atención médica, quirúrgica, dental, farmacéutica y rehabilitación.

También cubre los gastos médicos relativos a la atención prehospitalaria y el transporte sanitario. No cubre ningún daño ocasionado al vehículo y procede independientemente de la culpa del conductor (el artículo 6 de la Ley 18.490).

A diferencia de la legislación peruana sobre seguros automotrices, en Chile, cuando el autor del hecho se da a la fuga y no es identificado, el cobro del seguro no procede. En caso de falta de seguro o póliza vencida, el propietario o conductor es responsable personalmente del pago de las indemnizaciones que puedan corresponder. No hay un mecanismo previsto para el caso que los responsables no puedan afrontar los pagos.

En Colombia:

El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) incluye una cobertura con tope máximo por gastos médicos y quirúrgicos, incapacidad permanente, muerte, gastos funerarios y de movilización de la víctima.

Agotadas las cuantías, los hospitales pueden reclamar hasta un máximo al Fondo de Solidaridad y Garantía (FOSYGA). Excedido ese máximo, el gasto es asumido por el seguro médico de la víctima o el patrimonio de quien resulte responsable. (Decreto No. 1.032 de 1991, Decreto No. 2.878 de 1991 y Decreto No. 1.283 de 1996).

El Fondo cubre a las víctimas de accidentes causados por vehículos no identificados y no asegurados (Gastos médicos e indemnizaciones por muerte), gastos médicos que traspasan los 500 smdl establecidos por la póliza del SOAT y hasta un tope de 800 smdl (salario mínimo diario legal), víctimas de atentados terroristas y eventos catastróficos.

La entidad responsable del Fondo depende del Ministerio de Salud y es parte del Fondo de Solidaridad y Garantía. Se financia con un 20% de las primas totales pagadas por los asegurados y retornos obtenidos por el manejo financiero de estos recursos. El fondo de Compensación de Colombia, FONSAT, no sólo protege a las víctimas de automóviles no identificados o no asegurados, sino que sirve también como un fondo de aseguramiento de “segundo piso”. Este fondo se creó para constituir un “pool” grande de riesgo

para los eventos más costosos y para proteger de esta manera a las aseguradoras contra el riesgo financiero causado por estos eventos. En la medida que los topes del FONSAT se agotan, los daños restantes serán cubiertos por la aseguradora de la víctima, o en su defecto, por el Estado.

Paraguay:

El Reglamento General de Tránsito Caminero no contempla la contratación obligatoria de un seguro obligatorio de responsabilidad civil por accidentes de tránsito que causen daños. En consecuencia, el propietario y conductor de un vehículo son responsables de indemnizar a la víctima o derechohabientes por los daños que ocasionaren.

Si el responsable no tuviera medios o no fuera posible identificar al propietario o conductor del vehículo que causó el siniestro, la víctima deberá afrontar los gastos y su recuperación con su propio patrimonio

España:

El Artículo 1 del Texto Refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de vehículos a motor establece:

El conductor de vehículos a motor es responsable, en virtud del riesgo creado por la conducción de estos, de los daños causados a las personas o en los

bienes con motivo de la circulación. En el caso de daños a las personas, de esta responsabilidad sólo quedará exonerado cuando pruebe que los daños fueron debidos únicamente a la conducta o la negligencia del perjudicado o a fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo; no se considerarán casos de fuerza mayor los defectos del vehículo ni la rotura o fallo de alguna de sus piezas o mecanismos.

En el caso de daños en los bienes, el conductor responderá frente a terceros cuando resulte civilmente responsable según lo establecido en los artículos 1.902 y siguientes del Código Civil, artículos 109 y siguientes del Código Penal, y según lo dispuesto en esta Ley. Si concurrieran la negligencia del conductor y la del perjudicado, se procederá a la equitativa moderación de la responsabilidad y al reparto en la cuantía de la indemnización, atendida la respectiva entidad de las culpas concurrentes.

El propietario no conductor responderá de los daños a las personas y en los bienes ocasionados por el conductor cuando esté vinculado con éste por alguna de las relaciones que regulan los artículos 1.903 del Código Civil y 120.5 del Código Penal. Esta responsabilidad cesará cuando el mencionado propietario pruebe que empleó toda la diligencia de un buen padre de familia para prevenir el daño. El propietario no conductor de un vehículo sin el seguro de suscripción obligatoria responderá civilmente con el conductor del mismo de los daños a las personas y en los bienes ocasionados por éste, salvo que pruebe que el vehículo le hubiera sido sustraído.

Los daños y perjuicios causados a las personas, comprensivos del valor de la pérdida sufrida y de la ganancia que hayan dejado de obtener, previstos, previsibles o que conocidamente se deriven del hecho generador, incluyendo los daños morales, se cuantificarán en todo caso con arreglo a los criterios y dentro de los límites indemnizatorios fijados en el anexo de esta Ley.

Las indemnizaciones pagadas con arreglo a lo dispuesto en el apartado 2 tendrán la consideración de indemnizaciones en la cuantía legalmente reconocida, a los efectos del artículo 7.d del texto refundido de la Ley del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas, aprobado por el Real Decreto Legislativo 3/2004, de 5 de marzo, en tanto sean abonadas por una entidad aseguradora como consecuencia de la responsabilidad civil de su asegurado. En otras palabras, el seguro de Responsabilidad Civil Obligatorio cubre al conductor del vehículo por daños que cause a personas o bienes de terceros por accidentes de circulación. No es una cobertura ilimitada, sino que tiene topes de indemnización establecidos por Ley.

Unión Europea:

La protección es brindada por la Ley comunitaria. Es obligatoria la suscripción de un seguro contra daños personales y materiales provocados por el vehículo. El seguro cubre a todos los pasajeros del vehículo, incluidos los miembros de la familia. Dicho seguro cubre la responsabilidad civil en toda la Unión Europea, con independencia de donde ocurra el accidente.

En la Unión Europea, nadie está obligado a pagar ningún suplemento por dicho seguro obligatorio de responsabilidad civil cuando viaje a otros países integrantes de la Comunidad. Sin embargo, podrá contratar un seguro contra otros riesgos (por ejemplo, incendio o hurto del automóvil en el extranjero). En dicho caso, la compañía de seguros podrá exigirle un suplemento si la cobertura de su póliza se limita al Estado miembro en el que reside. En caso de que una persona sea responsable de un accidente automovilístico, la carta verde o el certificado de seguro constituyen la prueba de que dispone de un seguro obligatorio de responsabilidad civil que permite que las víctimas sean indemnizadas.

En esta situación, la víctima se dirige a la empresa aseguradora de la persona que causó el accidente, que a su vez se pondrá en contacto con la oficina nacional de aseguradores de automóviles, que se encargará de realizar los trámites entre ambas compañías y con la víctima. El mismo sistema también funciona en algunos otros países que no integran el Espacio Económico Europeo (Suiza, Hungría, etc.).

En el caso que un accidente automovilístico, del que el conductor no sea responsable, ocurra en otro Estado miembro, tendrá derecho a una indemnización con arreglo a las normas vigentes en ese Estado miembro o en su país de residencia si el importe de la compensación es más elevado en éste último. Estas normas todavía difieren de un Estado miembro a otro, pero el conductor tendrá derecho a una cobertura mínima de 350 000 euros por daños

personales y 100 000 euros por daños materiales. Ahora bien, algunos Estados miembros pueden limitar el total de la cobertura cuando haya varias víctimas en un solo siniestro.

Responsabilidad Civil, la cobertura que introduce la Ley de seguro obligatorio de accidentes de tránsito cubre la responsabilidad civil extracontractual del propietario, usuario o conductor de un vehículo automotor que protagoniza un accidente por el cual terceras personas sufren lesiones o fallecen.

En este sentido, el artículo 2º de la Ley es claro: los riesgos que cubre el seguro obligatorio son las lesiones y la muerte provocadas por accidentes de tránsito. Y el accidente se define como “todo hecho del cual resulta un daño personal, de lesión o muerte, sufrido por un tercero (...)”. Por lo tanto, no cubre daños materiales, gastos hospitalarios o de otro tipo, ni lucro cesante.

Con lo cual, esta cobertura se activa en los casos en que el asegurado ve comprometida frente a terceros su responsabilidad civil, según lo dispuesto por los artículos 1319 y 1324 del Código Civil.

En este sentido, la propia Ley se encarga de definir quiénes no pueden ser considerados terceros, a saber: El propietario o conductor del vehículo asegurado, ni sus familiares directos o empleados que estén trabajando (artículo 6º).

Se trata además de un seguro que indemniza a toda víctima de un accidente de tránsito sin importar quién tuvo la culpa del mismo (lo que en la jerga de los seguros se conoce como “*no-fault insurance*”). El artículo 2º de la Ley lo recoge expresamente: “accidente es todo hecho del cual resulta un daño personal, de lesión o muerte, sufrido por un tercero, determinado en forma cierta, aún en los supuestos de caso fortuito o fuerza mayor”.

Pero, en definitiva, la cobertura que se propone no deja de ser de responsabilidad civil.

III. Método

3.1. Tipo de investigación:

La investigación que se realizó en todo momento ha sido de enfoque cuantitativo, teniendo un tipo de investigación empírica, en la medida que se encuentra orientado a la comprobación de la hipótesis, es decir, lo que se pretende es establecer que es el arrendatario del bien del leasing la parte contractual obligada a cubrir el exceso de la póliza de seguro, en caso la misma sea insuficiente para cubrir el daño ocasionado.

Diseño de investigación:

El diseño de investigación usado es el diseño no experimental, transeccional, descriptivo - correlacional.

Para Palomino, Peña, Zevallos y Orizano (2015) refieren que la investigación no experimental se basa principalmente en la no variación o manipulación por parte de un investigador sobre las variables, básicamente durante todo el estudio las variables no cambian solo se observan (p.119).

En tal sentido, Palomino et al (2015) indicaron que la investigación transeccional “recolectan datos en un solo tiempo determinado; su finalidad es describir variables y analizar su interrelación en un momento de tiempo” (p.120).

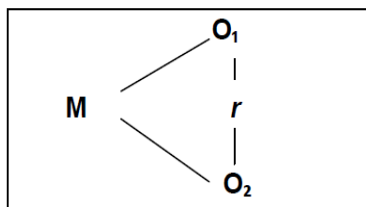
Palomino et al (2015) señalaron que es descriptiva porque utiliza a las variables o los fenómenos de forma descriptiva buscando elementos solamente que amplíen el detalle del conocimiento que se tiene sobre la misma (p.106).

Asimismo, Lopéz (2007) refiriéndose a la correlacional causal señalaron que “es la relación o asociación que puede existir entre dos o más variables, y se logra la correlación aplicando algún coeficiente estadístico, el cual mide la intensidad de la asociación o correlación entre dos o más variables según el tipo o nivel de escala en que se encuentren las variables” (p.111).

A continuación, tenemos el grafico del diseño usado:

Figura 1

Diseño de investigación



Esquema adaptado de Sánchez y Reyes (2015, p.121)

Dónde se debe suplir teniendo en cuenta que:

M: Muestra.

O1: Observación de la VI

O2: Observación de la VD

r : Relación de las variables.

3.2. Población y muestra:

El universo de la investigación comprende a los usuarios que se apersonan al 5° Juzgado Civil de Lima Norte, estos serían la población usada, la misma que se determina acorde con el libro de visitas del Juzgado, en donde se visualizan una población aproximada de 1000 personas.

La muestra se constituye por 208 usuarios, este número es el determinado después de utilizar la fórmula pertinente para determinar el número de la muestra, en este caso se usó la fórmula de Cochran's.

Fórmula:

$$n = \frac{N \cdot Z^2 \cdot p \cdot q}{e^2 (N-1) + Z^2 \cdot p \cdot q}$$

Dónde:

Fórmula de población finita:

$$n = \frac{N \cdot Z^2 \cdot p \cdot q}{e^2 (N-1) + Z^2 \cdot p \cdot q}$$

Dónde:

n = tamaño de la muestra a ser determinado

N = Población (1000)

Z = nivel de confianza al 95% = (1.96)²

p = 0.5

q = probabilidad de fracaso = 1 - p

$e = \text{error aproximación del investigador } 5\% = (0.05)^2$

$$n = \frac{(1000) (3.8416) (0.25)}{(0.0025) (999) + (3.8416) (0.25)}$$

n = 208

3.3. Operacionalización de variables:

Tabla 1

Operacionalización de la variable: Antinomia normativa por leasing automotriz.

Variable	Definición conceptual	Definición operacional	Dimensiones	Indicadores	Rangos	Escala de medición	
Antinomia normativa por leasing automotriz	La antinomia o conflicto normativo es la acreditación de situaciones en las que las normas similares generan para una misma situación distintos efectos, se da la aparición del síndrome de incompatibilidad. (García,2015)	Análisis de la variable con un método	Igual	supuesto de hecho normativo	Item 1-8	Si = 0	Nominal
			Distinta	consecuencia normativa	Item 9-16	No sabe, No opina=2	

Fuente: *Elaboración propia.*

Tabla 2

Operacionalización de la variable: Responsabilidad civil extracontractual por leasing automotriz

Variable	Definición conceptual	Definición operacional	Dimensiones	Indicadores	Rangos	Escala de medición
Responsabilidad civil extracontractual por Leasing automotriz	Es la responsabilidad civil que se da ante una situación extracontractual como los accidentes de tránsito, y en donde, la persona que es titular del bien automotriz que causó el daño tiene un contrato de leasing. (Código Civil, 1984)	Análisis de la variable con un método	Antijuricidad	Item 1 -8	Si = 0	Nominal
			El daño	Item 9-16	No = 1 No sabe, No opina=2	

Fuente: Elaboración propia

3.4. Instrumentos:

La técnica usada para medir las variables de forma correlacional fue la encuesta. El instrumento es el cuestionario.

La encuesta es el medio o también llamado instrumento que es aplicado a través del trabajo de campo para obtener fácil y sistematizadamente el producto o resultado de la realidad en la investigación (Carrasco, 2009, p. 314).

El cuestionario se aplicará de manera personal y directa. Los pasos a seguir son: a) Visita al lugar donde se aplica el instrumento; b) Breve explicación del tema propuesto y lo dispuesto en el artículo 6° del Decreto Legislativo 299^a; c) Entrega de la encuesta y recojo de la misma.

3.5. Procedimiento para la recolección de datos:

El procedimiento para el análisis de datos será mediante el empleo de tablas estadísticas y gráficas para describir la información de la responsabilidad civil en el contrato leasing y teniendo en consideración los seguros por accidentes automovilísticos. La edición de dichos datos se hará con el fin de comprender mejor la información en cuanto a la legibilidad, consistencia, totalidad de la información para poder hacer un análisis minucioso de la información que se obtendrá.

3.6. Análisis de datos:

Una vez que la información se tabuló y ordenó se sometió a un proceso de análisis estadístico y/o tratamiento mediante técnicas de carácter estadístico para llevar a prueba la contratación de las hipótesis, para tal efecto se aplicó la técnica estadística para la prueba de hipótesis, Correlación de Pearson, para medir la relación entre dos variables y la Prueba de Independencia Condicional para establecer la influencia de la variable independientes sobre la variable dependiente.

Análisis de Confiabilidad de la variable Antinomia normativa por leasing automotriz

La variable responsabilidad civil se le validó utilizando el KR20, que se encarga de evaluar la fidelidad del instrumento (consistencia interna); aplicándose la siguiente fórmula:

$$KR20 = \left(\frac{n}{n-1} \right) \frac{\sigma_t^2 - \sum p_i q_i}{\sigma_t^2}$$

Donde:

- p, q : proporción de aciertos y desaciertos de los ítems.
- σ_t^2 : es la varianza de la suma de todos los ítems.
- n : es el número de preguntas o ítems.

El instrumento está compuesto por 6 ítems, siendo el tamaño de muestra 208 encuestados.

El nivel de confiabilidad de la investigación es del 95%. Para determinar el nivel de

confiabilidad se aplicó el KR20 debido a que las respuestas de los ítems que forman parte del instrumento son dicotómicas.

Tabla 3.

Resumen de procesamiento de datos

		N	%
Casos	Válido	208	100,0
	Excluido ^a	0	0,0
	Total	200	100,0

a. La eliminación por lista se basa en todas las variables del procedimiento.

Al aplicar la fórmula para determinar la fiabilidad de la variable antinomia normativa, se pueden observar los resultados en la Tabla 2.

Tabla 4.

Estadística de Fiabilidad KR-20

KR-20	N de elementos
0,800	12

El valor KR – 20 cuanto más se aproxime a su valor máximo, 1, mayor es la fiabilidad de la escala. Además, en determinados contextos y por tácito convenio, se considera que valores superiores a 0,7 (dependiendo de la fuente) son suficientes para garantizar la fiabilidad de la escala. Teniendo así que el valor de KR-20 para nuestro instrumento es 0,800, se concluye que el instrumento es altamente confiable.

Análisis de Confiabilidad de la variable Responsabilidad civil extracontractual por Leasing automotriz

La variable contrato leasing se validó utilizando el KR20, que se encarga de evaluar la fidelidad del instrumento (consistencia interna); aplicándose la siguiente fórmula:

$$KR20 = \left(\frac{n}{n-1} \right) \frac{\sigma_t^2 - \sum p_i q_i}{\sigma_t^2}$$

Donde:

- p, q : proporción de aciertos y desaciertos de los ítems.
- σ_t^2 : es la varianza de la suma de todos los ítems.
- n : es el número de preguntas o ítems.

El instrumento está compuesto por 6 ítems, siendo el tamaño de muestra 200 encuestados. El nivel de confiabilidad de la investigación es del 95%. Para determinar el nivel de confiabilidad se aplicó el KR20 debido a que las respuestas de los ítems que forman parte del instrumento son dicotómicas. En la Tabla 3 leemos el resumen de los casos de la variable responsabilidad social.

Tabla 5.

Resumen de procesamiento de casos

		N	%
Casos	Válido	208	100,0
	Excluido ^a	0	0,0
	Total	200	100,0

a. La eliminación por lista se basa en todas las variables del procedimiento.

Al aplicar la fórmula para determinar la fiabilidad de la variable responsabilidad civil extracontractual por Leasing automotriz, se pueden observar los resultados en la Tabla 4.

Tabla 6.

Estadística de Fiabilidad KR-20

KR-20	N de elementos
0,871	12

El valor KR – 20 cuanto más se aproxime a su valor máximo, 1, mayor es la fiabilidad de la escala. Además, en determinados contextos y por tácito convenio, se considera que valores superiores a 0,7 (dependiendo de la fuente) son suficientes para garantizar la fiabilidad de la escala. Teniendo así que el valor de KR-20 para nuestro instrumento es 0,871, se concluye que el instrumento es altamente confiable.

3.7. Consideraciones éticas:

El trabajo de investigación tendrá en cuenta los principios, valores éticos y lineamientos consignados por las normas que rige el Departamento de Investigación (Unidades Académicas y Comité de Ética) de la Escuela de Posgrado de la Universidad Nacional Federico Villareal, así mismo se respetará los derechos de autor y se basará en las normas APA Séptima Edición.

IV. Resultados

4.1. Análisis Descriptivo:

Análisis de las preguntas más relevantes formuladas en la encuesta:

Respecto a la variable X:

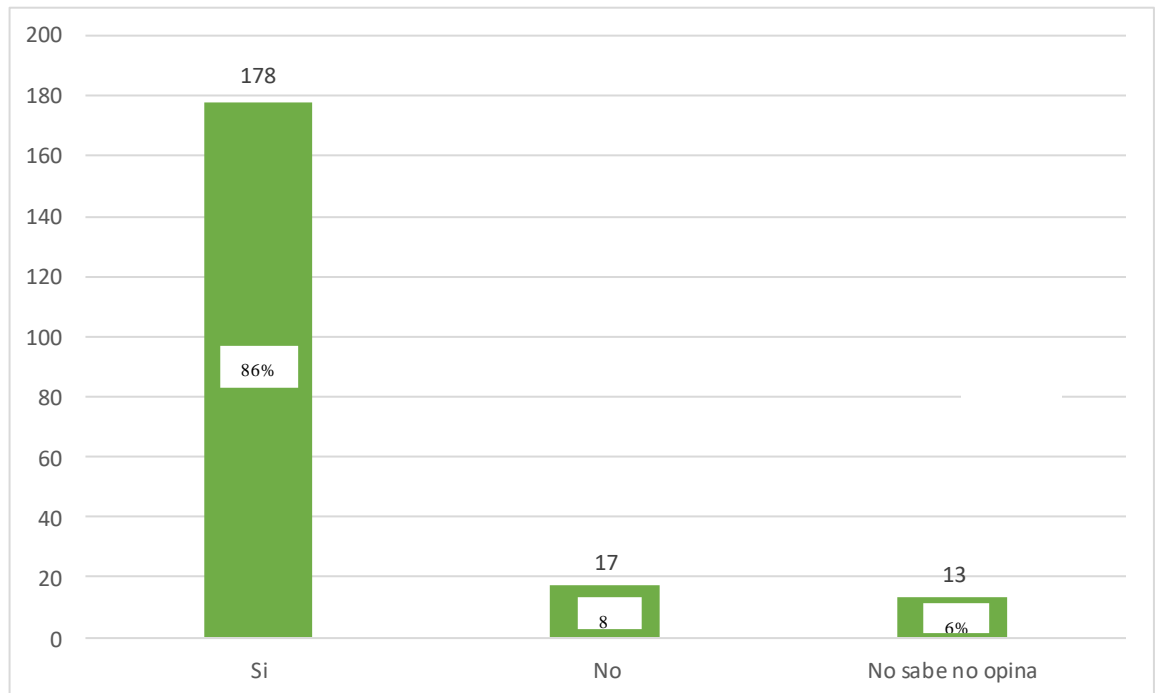
Tabla 7

Si el Decreto Legislativo 299 que regula el leasing contradice el reglamento de tránsito respecto a la responsabilidad civil

Respuestas	Fi	%
Si	178	86
No	17	8
No sabe no opina	13	6
Total	208	100

Figura 2

Si el Decreto Legislativo 299 que regula el leasing contradice el reglamento de tránsito respecto a la responsabilidad civil



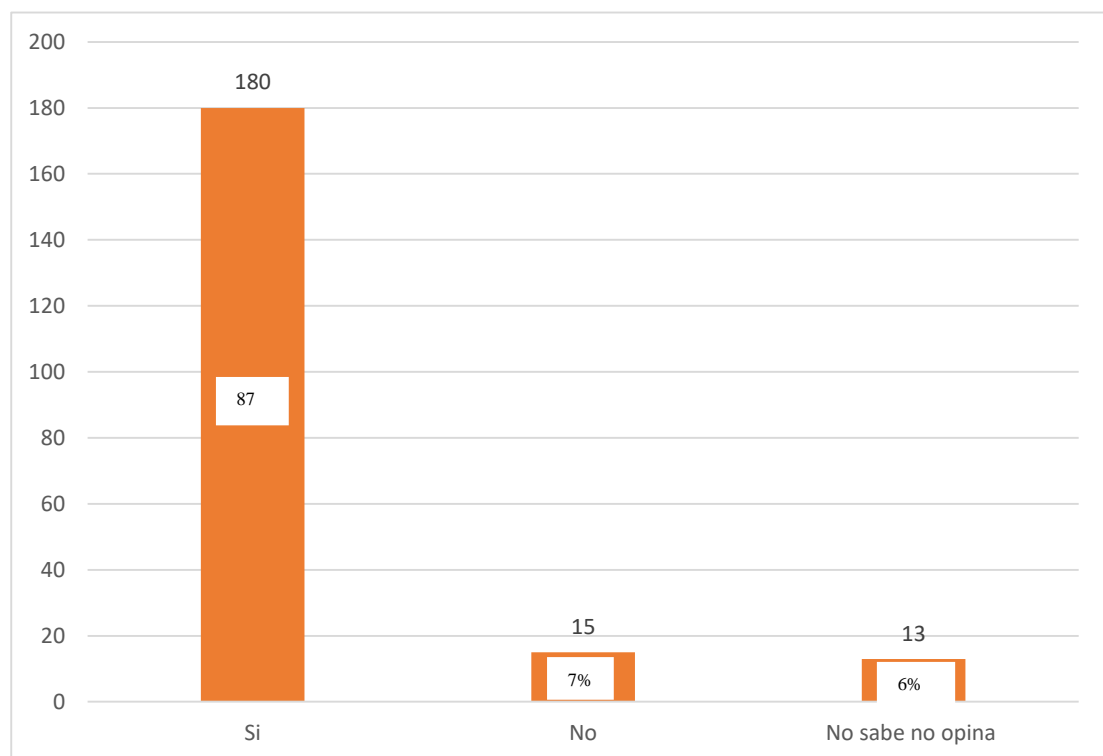
La muestra encuestada señaló que el 86% considera que afirmativamente el Decreto Legislativo 299 que regula el leasing contradice el reglamento de tránsito respecto a la responsabilidad civil. Asimismo, el 4% señaló lo contrario y 6% estableció que no sabe no opina.

Tabla 8

Los contratos de leasing automotriz son extracontractuales

Respuestas	fi	%
Si	180	87
No	15	7
No sabe no opina	13	6
Total	208	100

Figura 3

Los contratos de leasing automotriz son extracontractuales

La muestra encuestada señaló que el 88% considera que afirmativamente que si los contratos de leasing automotriz son extracontractuales. Asimismo, el 7% señaló lo contrario y 5% estableció que no sabe no opina.

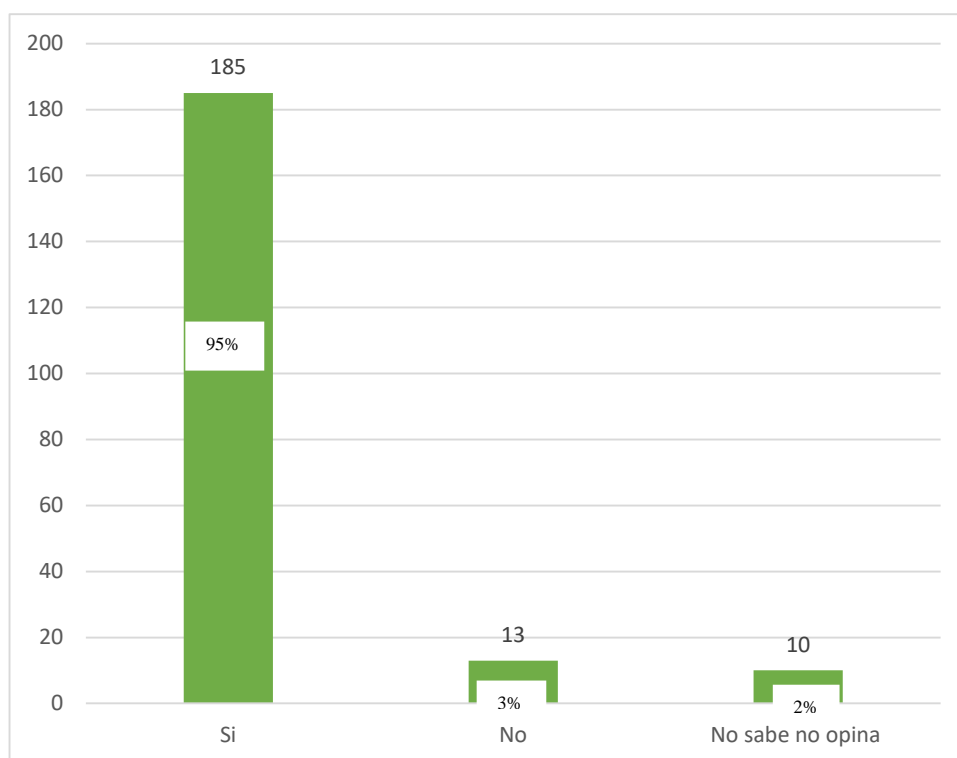
Tabla 9

Si se deben realizar auditorías periódicas para que las locadoras y las arrendatarias cumplan con la responsabilidad civil

Respuestas	fi	%
Si	185	89
No	13	6
No sabe no opina	10	5
Total	208	100

Figura 4

Si se deben realizar auditorías para que las locadoras y las arrendatarias cumplan con la responsabilidad civil



La muestra encuestada señaló que el 95% considera que si se deben realizar auditorías periódicas para que las locadoras y las arrendatarias cumplan con la responsabilidad civil. Asimismo, el 3% señaló lo contrario y 2% estableció que no sabe no opina.

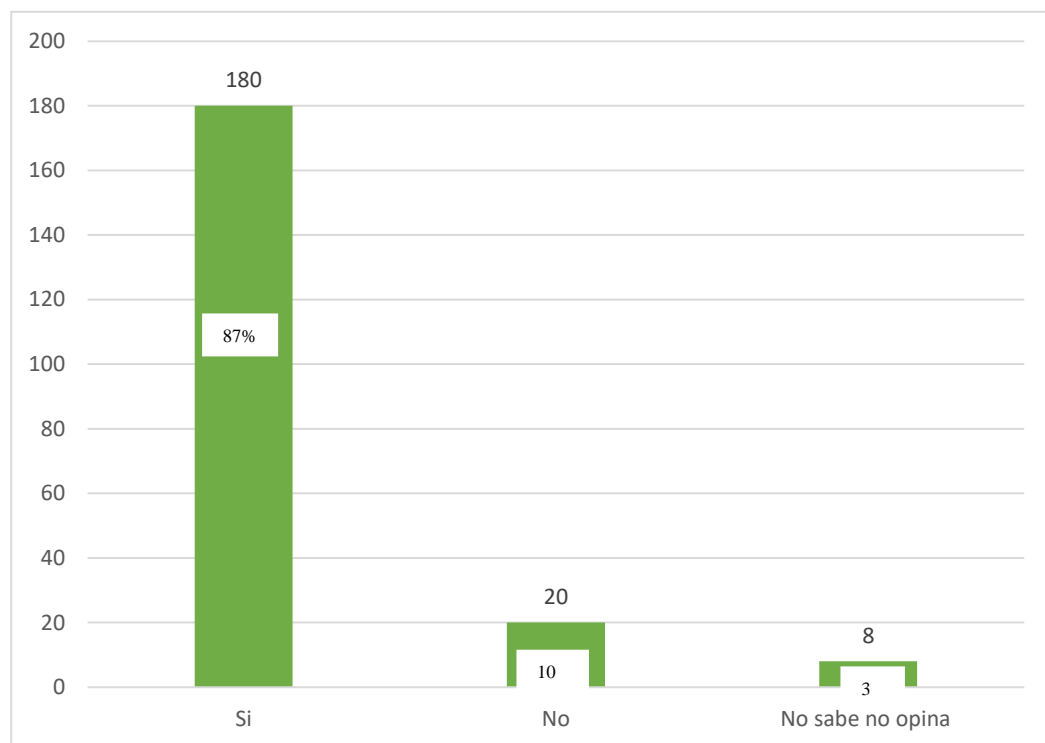
Tabla 10

Si es necesario que las locadoras cumplan la responsabilidad civil en sus contratos

Respuestas	fi	%
Si	180	87
No	20	10
No sabe no opina	8	3
Total	208	100

Figura 5

Si es necesario que las locadoras cumplan la responsabilidad civil de sus contratos



La muestra encuestada señaló que el 87% considera sobre si es necesario que las locadoras cumplan la responsabilidad civil en sus contratos. Asimismo, el 10% señaló lo contrario y 3% estableció que no sabe no opina.

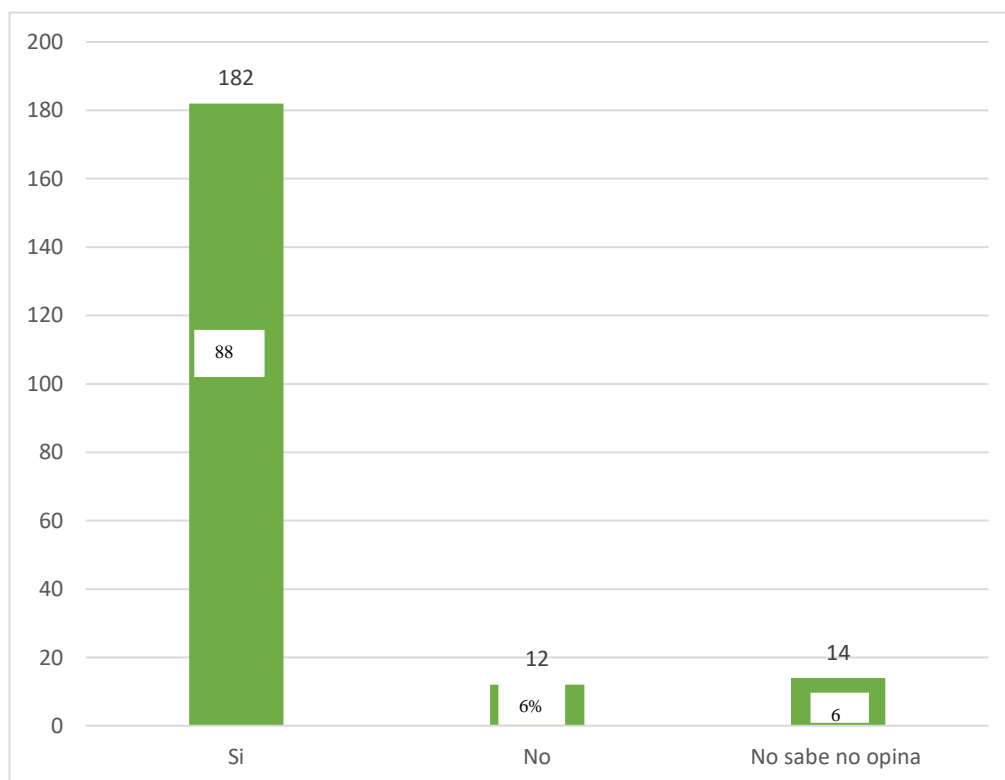
Tabla 11

Si existe contradicción entre un contrato de leasing y la responsabilidad civil de la arrendataria y la locadora

Respuestas	fi	%
Si	182	88
No	12	6
No sabe no opina	14	6
Total	208	100

Figura 6

Si existe contradicción entre un contrato leasing y la responsabilidad civil de la arrendataria y la locadora



La muestra encuestada señaló que el 88% considera que si existe contradicción entre un contrato de leasing y la responsabilidad civil de la arrendataria y la locadora. Asimismo, el 6% señaló lo contrario y 6% estableció que no sabe no opina.

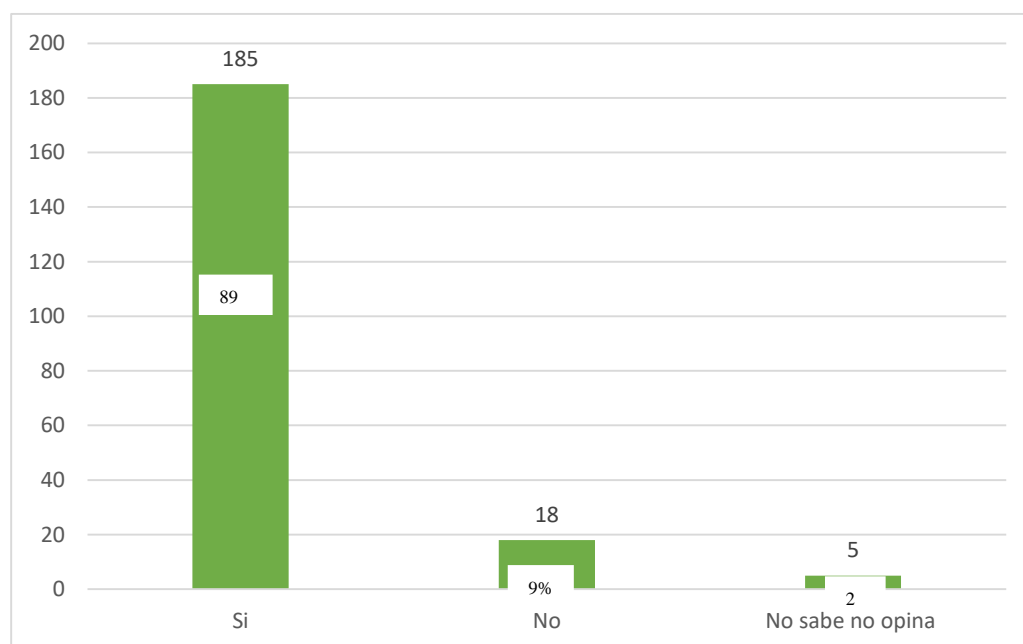
Tabla 12

Si la arrendataria cumple con el Reglamento de Tránsito y se protege con un seguro, cuando se produce un accidente de tránsito

Respuestas	fi	%
Si	185	89
No	18	9
No sabe no opina	5	2
Total	208	100

Figura 7

Si la arrendataria cumple con el Reglamento de Tránsito y se protege con un seguro, cuando se produce un accidente de tránsito



La muestra encuestada señaló que el 89% considera que si, la arrendataria cumple con el Reglamento de Tránsito y se protege con un seguro, cuando se produce un accidente de tránsito. Asimismo, el 9% señaló lo contrario y 2% estableció que no sabe no opina.

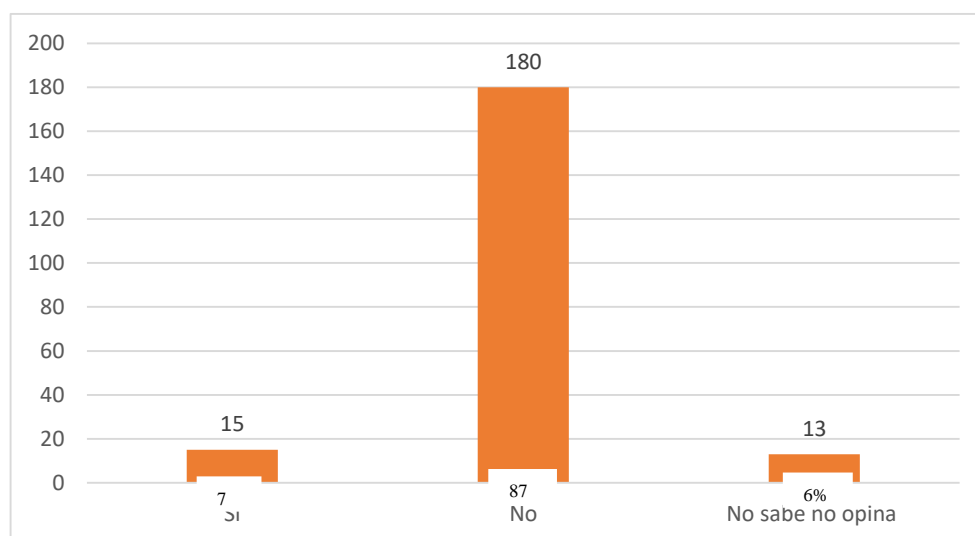
Tabla 13

Si el Reglamento General de Tránsito establece claramente la responsabilidad civil del propietario del automóvil y está en concordancia con el decreto legislativo 299

Respuestas	fi	%
Si	15	7.21154
No	180	86.5385
No sabe no opina	13	6.25
Total	208	100

Figura 8

Si el Reglamento General de Tránsito establece claramente la responsabilidad civil del propietario del automóvil y está en concordancia con el decreto legislativo 299



La muestra encuestada señaló que el 86% considera el reglamento general de tránsito no establece claramente la responsabilidad civil del propietario del automóvil y no está en concordancia con el decreto legislativo 299. Asimismo, el 10% señaló lo contrario y 4% estableció que no sabe no opina.

Sobre la Variable Y:

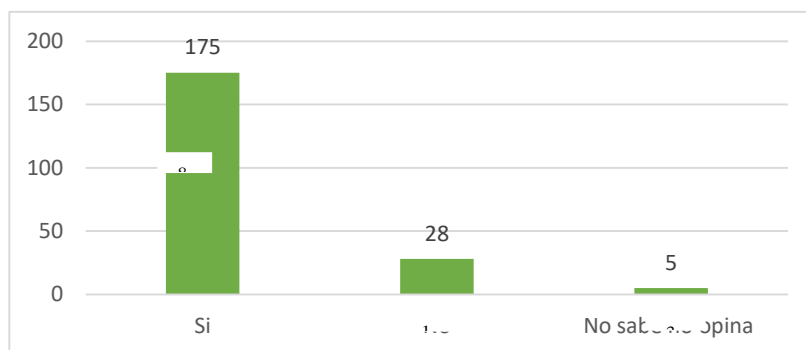
Tabla 14

Si lo dispuesto en el artículo 6 del Decreto Legislativo 299, que exonera de responsabilidad civil a la empresa de leasing automotriz, vulnera la normatividad sobre responsabilidad extracontractual regulada en el CC vigente

Respuestas	fi	%
Si	175	84
No	28	13
No sabe no opina	5	3
Total	208	100

Figura 9

Si lo dispuesto en el artículo 6 del Decreto Legislativo 299, que exonera la responsabilidad civil a la empresa de leasing automotriz, vulnera la normatividad sobre responsabilidad extracontractual regulada en el CC vigente



La muestra encuestada señaló que el 84% si considera que lo dispuesto en el artículo 6° del Decreto Legislativo 299^a, que exonera de responsabilidad civil a la empresa de leasing automotriz, vulnera la normatividad sobre responsabilidad extracontractual regulada en el Código Civil vigente. Asimismo, el 13% señaló lo contrario y 3% estableció que no sabe no opina.

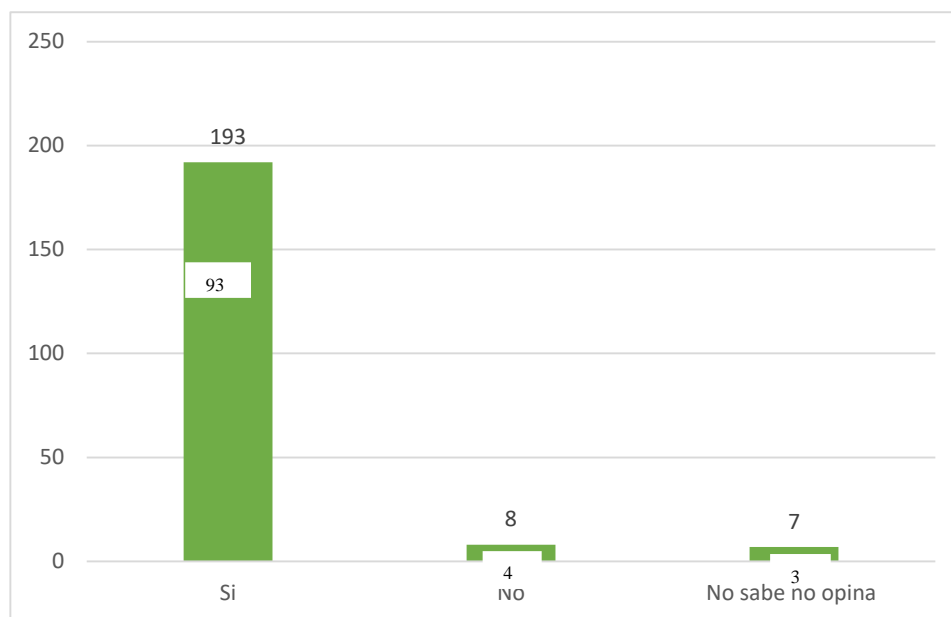
Tabla 15

Si considera usted que el arrendatario del bien del leasing es la parte contractual obligada a cubrir el exceso de la póliza de seguro, en caso la misma sea insuficiente para cubrir el daño ocasionado

Respuestas	fi	%
Si	193	93
No	8	4
No sabe no opina	7	3
Total	208	100

Figura 10

Si considera usted que el arrendatario del bien del leasing es la parte contractual obligada a cubrir el exceso de la póliza de seguro, en caso la misma sea insuficiente para cubrir el daño ocasionado



La muestra encuestada señaló que el 93% si considera que el arrendatario del bien del leasing es la parte contractual obligada a cubrir el exceso de la póliza de seguro, en caso la misma sea insuficiente para cubrir el daño ocasionado. Asimismo, el 4% señaló lo contrario y 3% estableció que no sabe no opina.

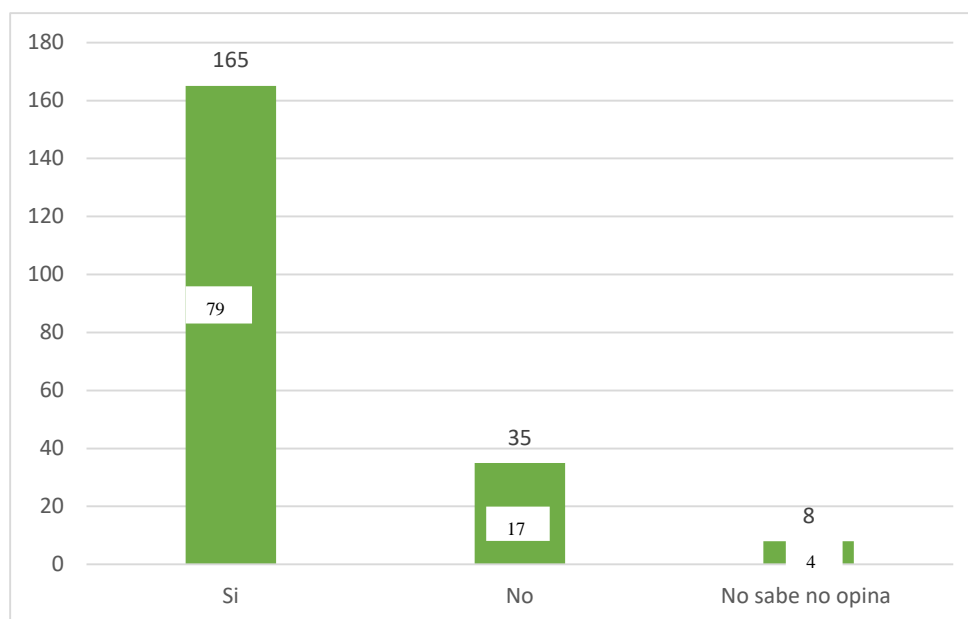
Tabla 16

Si el tracto sucesivo permite que las obligaciones de las partes se cumplan irregularmente

Respuestas	fi	%
Si	165	79
No	35	17
No sabe no opina	8	4
Total	208	100

Figura 11

Si el tracto sucesivo permite que las obligaciones de las partes se cumplan irregularmente



La muestra encuestada señaló que el 79% considera que el tracto sucesivo permite que las obligaciones de las partes se cumplan irregularmente. Asimismo, el 17% señaló lo contrario y 4% estableció que no sabe no opina.

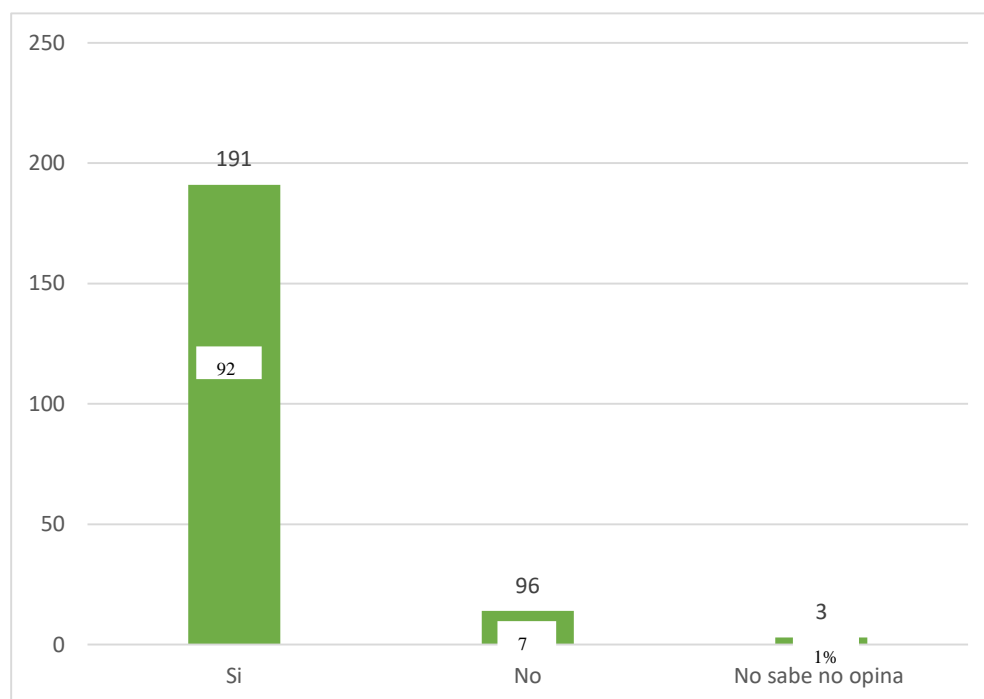
Tabla 17

Si está obligada la locadora a cubrir los gastos por accidente de tránsito de la arrendataria

Respuestas	fi	%
Si	191	92
No	14	7
No sabe no opina	3	1
Total	208	100

Figura 12

Si está obligada la locadora a cubrir los gastos por accidente de tránsito de la arrendataria



La muestra encuestada señaló que el 92% considera que si está obligada la locadora a cubrir los gastos por accidentes de tránsito de la arrendataria. Asimismo, el 7% señaló lo contrario y 1% estableció que no sabe no opina.

4.2. Análisis Inferencial

a) Hipótesis General:

1. Hipótesis:

H_0 : La Antinomia Normativa y la Responsabilidad Civil Extracontractual Solidaria del Leasing Automotriz en el 5° Juzgado Civil de Lima Norte, 2018-2019 no se relacionan de manera significativa.

H_a : La Antinomia Normativa y la Responsabilidad Civil Extracontractual Solidaria del Leasing Automotriz en el 5° Juzgado Civil de Lima Norte, 2018-2019 se relacionan de manera significativa.

Tabla 18

Prueba de Kolmogorov-Smirnov - Normalidad

		VARIABLE 1	VARIABLE 2
N		208	208
Parámetros uniformes	Mínimo	0	0
	Máximo	15	11
Diferencias más extremas	Absoluta	0,118	0,134
	Positiva	0,787	0,179
	Negativa	-0,216	-0,066
Z de Kolmogorov- Smirnov		1,172	1,825
Sig. Asintót. (bilateral)		0,074	0,085

a) La distribución de contraste es la normal

b) Se han calculado a partir de los datos.

A la vista de los resultados se concluye que se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alterna de que La Antinomia Normativa y la Responsabilidad Civil Extracontractual Solidaria del Leasing Automotriz en el 5° Juzgado Civil de Lima Norte, 2018-2019 se relacionan de manera significativa, pues para la primera variable el nivel de significación de 0.5 es inferior al 0.74 que equivale al porcentaje 7,4% asimismo en la segunda variable el nivel de significación de 0.5 es inferior al 0.85 que equivale al porcentaje de 8,5%.

Tabla 19

Prueba de Correlación de Pearson

		La Responsabilidad Civil Extracontractual Solidaria del Leasing Automotriz
	Correlación de Pearson	0,893**
La	Sig. (bilateral)	0,000
Antinomia	N	208
Normativa		

Los resultados muestran una Correlación de Pearson = 0,893** Correlación positiva alta ($p = 0,000 < 0,05$)

Por tanto: Se acepta la hipótesis de investigación.

Prueba de hipótesis secundarias

Primera Hipótesis – nivel Secundaria:

1. Hipótesis:

H₀: El igual supuesto de hecho normativo y la antijuricidad de la Responsabilidad Civil Extracontractual Solidaria del Leasing Automotriz en el 5° Juzgado Civil de Lima Norte, 2018-2019 no se relacionan de manera significativa.

H_a: El igual supuesto de hecho normativo y la antijuricidad de la Responsabilidad Civil Extracontractual Solidaria del Leasing Automotriz en el 5° Juzgado Civil de Lima Norte, 2018-2019 se relacionan de manera significativa.

Tabla 20

Prueba de Kolmogorov-Smirnov - Normalidad

		VARIABLE 1	VARIABLE 2
N		208	208
Parámetros uniformes	Mínimo	0	0
	Máximo	10	19
Diferencias más extremas	Absoluta	0,172	0,126
	Positiva	0,384	0,145
	Negativa	-0,078	-0,036
Z de Kolmogorov- Smirnov		1,673	1,722
Sig. Asintót. (bilateral)		0,080	0,092

a) La distribución de contraste es la normal

b) Se han calculado a partir de los datos.

A la vista de los resultados se concluye que se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alterna de que el igual supuesto de hecho normativo y la antijuricidad de la Responsabilidad Civil Extracontractual Solidaria del Leasing Automotriz en el 5° Juzgado Civil de Lima Norte, 2018-2019 se relacionan de manera significativa, pues para la primera variable el nivel de significación de 0.5 es inferior al 0.80 que equivale al porcentaje 8% asimismo en la segunda variable el nivel de significación de 0.5 es inferior al 0.92 que equivale al porcentaje de 9,2%.

Tabla 21

Prueba de Correlación de Pearson

		Antijuricidad de la Responsabilidad Civil Extracontractual Solidaria del Leasing Automotriz
	Correlación de Pearson	0,792**
Igual	Sig. (bilateral)	0,000
supuesto	N	208
de hecho		
normativo		

Los resultados muestran una Correlación de Pearson = ,792** Correlación positiva alta (P= ,000 < ,05)

Por tanto: Se acepta la hipótesis de investigación.

Segunda Hipótesis - nivel secundario:

1. Hipótesis:

H₀: La distinta consecuencia normativa y el daño de la Responsabilidad Civil Extracontractual Solidaria del Leasing Automotriz en el 5° Juzgado Civil de Lima Norte, 2018-2019 no se relacionan de manera significativa.

H_a: La distinta consecuencia normativa y el daño de la Responsabilidad Civil Extracontractual Solidaria del Leasing Automotriz en el 5° Juzgado Civil de Lima Norte, 2018-2019 se relacionan de manera significativa.

Tabla 22

Prueba de Kolmogorov-Smirnov - Normalidad

		VARIABLE 1	VARIABLE 2
N		208	208
Parámetros uniformes	Mínimo	0	0
	Máximo	23	12
Diferencias más extremas	Absoluta	0,238	0,199
	Positiva	0,858	0,254
	Negativa	-0,030	-0,010
Z de Kolmogorov- Smirnov		1,252	1,752
Sig. Asintót. (bilateral)		0,095	0,079

- a) La distribución de contraste es la normal
- b) Se han calculado a partir de los datos.

A la vista de los resultados se concluye que se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alterna de que el habeas data impropio se relaciona significativamente con las características del documento judicial en el tercer juzgado constitucional de Lima en el año 2016, pues para la primera variable el nivel de significación de 0.5 es inferior al 0.95 que equivale al porcentaje 9,5% asimismo en la segunda variable el nivel de significación de 0.5 es inferior al 0.79 que equivale al porcentaje de 7,9%.

Tabla 23

Prueba de Correlación de Pearson

		Daño de la Responsabilidad Civil Extracontractual Solidaria del Leasing Automotriz
Correlación de Pearson		0,923**
Distinta	Sig. (bilateral)	0,000
consecuencia	N	208
normativa		

Los resultados muestran una Correlación de Pearson = 0,923** Correlación positiva alta (P= ,000 < ,05)

Por tanto: Se acepta la hipótesis de investigación.

V. Discusión de Resultados

De acuerdo al objetivo general, se establece que existe una relación positiva y significativa entre La Antinomia Normativa y la Responsabilidad Civil Extracontractual Solidaria del Leasing Automotriz en el 5° Juzgado Civil de Lima Norte, 2018-2019, donde se puede reflejar que Correlación de Pearson = , 893** Correlación positiva alta, con un p valor de 0.000, donde $p < 0.05$ lo que corrobora lo expuesto en la hipótesis; Asimismo; los resultados se parecen al estudio realizado por Gonzales (2018) que presentó su tesis titulada La modificatoria del artículo 6 del Decreto Legislativo N° 299 para modificar el leasing financiero en la legislación peruana, para optar el título profesional en la legislación peruana en la Universidad Señor de Sipán, Perú en el año 2018.

En referencia al objetivo específico 1, se establece que existe una relación positiva y significativa El igual supuesto de hecho normativo y la antijuricidad de la Responsabilidad Civil Extracontractual Solidaria del Leasing Automotriz en el 5° Juzgado Civil de Lima Norte, 2018-2019, donde se puede reflejar una Correlación de Pearson = , 792** Correlación positiva alta ($P= , 000 < , 05$), con un p valor de 0.000, donde $p < 0.05$ lo que corrobora que la relación entre las dimensiones planteadas; los resultados se parecen al estudio realizado por Ayesta y Meléndez (2018) que presentaron su tesis titulada Imputación de responsabilidad civil extracontractual a empresas financieras por accidentes de tránsito de vehículos materia de leasing, para optar el título de abogadas en la Universidad Nacional de Trujillo, en el año 2018.

En referencia al objetivo específico 2, se establece que existe una relación positiva y significativa La distinta consecuencia normativa y el daño de la Responsabilidad Civil Extracontractual Solidaria del Leasing Automotriz en el 5° Juzgado Civil de Lima Norte, 2018-2019, donde se puede reflejar una Correlación de Pearson = , 923** Correlación positiva alta ($P = , 000 < , 05$), con un p valor de 0.000, donde $p < 0.05$ lo que corrobora que la relación entre las dimensiones planteadas en este objetivo; Asimismo, los resultados se parecen al estudio realizado por Bórquez (2015) que presentó una tesis titulada La Extensión de la responsabilidad en los contratos conexos: el caso de las cláusulas limitativas de responsabilidad, para optar el grado de licenciado en ciencias jurídicas y sociales en la Universidad Austral de Chile, Valdivia en el año 2015.

VI. Conclusiones

- Se determinó que existe relación significativa entre la Antinomia Normativa y la Responsabilidad Civil Extracontractual Solidaria del Leasing Automotriz en el 5° Juzgado Civil de Lima Norte, 2018-2019, ya que el resultado fue una Correlación de Pearson de = 0,893** correlación positiva alta (p-valor=0,000 <0,05), Además ambas constataciones, tanto teórica como empírica, confirman la Hipótesis General.
- Se determinó que existe relación significativa entre el igual supuesto de hecho normativo y la antijuricidad de la Responsabilidad Civil Extracontractual Solidaria del Leasing Automotriz en el 5° Juzgado Civil de Lima Norte, 2018-2019, ya que el resultado fue una Correlación de Pearson de = 0,792** correlación positiva alta (p-valor=0,000 <0,05), Además ambas constataciones, tanto teórica como empírica, confirman la Hipótesis Secundaria 1.
- Se determinó que existe relación significativa entre la distinta consecuencia normativa y el daño de la Responsabilidad Civil Extracontractual Solidaria del Leasing Automotriz en el 5° Juzgado Civil de Lima Norte, 2018-2019, ya que el resultado fue una Correlación de Pearson de = 0,923** correlación positiva alta (p-valor=0,000 <0,05), Además ambas constataciones, tanto teórica como empírica, confirman la Hipótesis Secundaria 2.

VII. Recomendaciones

- Se recomienda que se aplique la teoría de la especialidad para absolver la contradicción entre el reglamento general de tránsito y el decreto legislativo 299 para la responsabilidad civil del propietario del automóvil en caso la póliza no cubra todos los daños
- Se recomienda que se realice una modificación a los supuestos de hechos del reglamento general de tránsito y el decreto legislativo 299 para evitar la exoneración injusta de la responsabilidad civil del propietario del automóvil en caso la póliza no cubra todos los daños.
- Se recomienda que se realice una modificación a las consecuencias jurídicas del reglamento general de tránsito y el decreto legislativo 299, para que estas no se contradigan sino concuerden, para evitar la exoneración injusta de la responsabilidad civil del propietario del automóvil en caso la póliza no cubra todos los daños.

VIII. Referencias

- Arias-Schreiber, M. (1994). *Contratos Modernos*. Lima: Gaceta Jurídica Editores.
- Bonco, E. (1994). *Contratos Bancarios Modernos*. Buenos Aires: Abeledo Perrot.
- Bonilla, M. (2015). *La inconstitucionalidad como antinomia*. Revista del Centro de Estudios Constitucionales.
- Borjas Bonifacio, K.A. y Garcia Quevedo G.M. (2017). *La antinomia entre el artículo 259° Inc, 3 y 4 y el artículo 261° inciso 1.B del Código Procesal Penal, respecto a la detención del agente que ha logrado evitar su detención*. [Tesis de Pregrado, Universidad Nacional de Trujillo]. Repositorio Institucional.
- Bracamonte Vizcarra, G.C. (2015). *Antinomia jurídica de la resolución del consejo directivo N°011-2007-SUNASS.CD como factor restrictivo del derecho de acceso al servicio de agua potable y alcantarillado de los usuarios de la región Tacna, año 2011*. [Tesis de Maestría, Universidad Nacional Jorge Basadre Grohmann]. Repositorio Institucional
- Bravo, S. (2003). *Contratos Típicos e Innominados*. Lima: Ediciones Iberoamericana.
- Buonocore, A. (1975). *El Leasing*. Buenos Aires: Editorial Abeledo Perrot.

- Carrasco, S. (2009). *Metodología de la investigación científica*. Lima: San Marcos.
- Código Civil Comentado (2007). *Derecho de las Obligaciones*. Lima: Gaceta Jurídica.
- Diez, F. (1994). *Conflictos normativos y análisis lógico del derecho*. Anuario de filosofía del derecho.
- Echaiz, D. (2010). *Instituciones de Derecho Empresarial*. Lima: Asociación Peruana de Ciencias Jurídicas y Conciliación.
- García, V. (2015). *La constitución y el sistema jurídico nacional*. Perú: Universidad de Lima.
- Iturrale, V. (1987). *Una aproximación al tema de las antinomias normativas: problemas relativos a la identificación de las mismas*.
- Leyva, J. (1995). *El Contrato de Leasing*. Lima: Editorial Grijley
- López, R. (2007). *Metodología Jurídica*. México: Impresos y Acabados Editoriales.
- Martín, J. (1972). *El leasing ante el Derecho Español*. Madrid: Editorial de Derecho Financiero.
- Martínez, D. (2015). *Conflictos Normativos*. Universidad Nacional Agrónoma de México: Instituto de Investigaciones Jurídicas.

Moreso, J. (2002). *Guastini sobre la ponderación*. Isonomia.

Palomino, J., Peña, J., Zevallos, G y Orizano, L. (2015). *Metodología de la investigación: Guía para elaborar un proyecto en salud y educación*. Lima: San Marcos.

Plúas Espinoza, D. C. (2014). *Análisis y solución de tres antinomias normativas contenidas en la constitución de la república del ecuador del 2008*. [Tesis de pregrado, Universidad Central del Ecuador] Repositorio Institucional.

Prieto, L. (2002). *Observaciones sobre las antinomias y el criterio de ponderación*.

Rodríguez, S. (1979). *Contratos Bancarios – Su significación en América Latina*. Bogotá: Editorial Presencia.

Sánchez, H. y Reyes, C. (2015). *Metodología y diseño en la investigación científica*. (5ª ed.). Lima: Visión Universitaria.

IX. Anexos

Anexo A: Matriz de Consistencia

Título: La Responsabilidad Civil del Arrendador Financiero por daños cometidos a Terceros por el Arrendatario Financiero derivados de Accidentes de Tránsito: Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre vs. Ley de Arrendamiento Financiero.

PROBLEMAS	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	VARIABLES	DIMENSIONES	INDICADORES	METODOLOGÍA
<p><u>Problema Principal</u></p> <p>¿De qué manera se relacionan la Antinomia Normativa y la Responsabilidad Civil Extracontractual Solidaria del Contrato de Leasing Automotriz en el 5° Juzgado Civil de Lima Norte, 2018-2019?</p>	<p><u>Objetivo General</u></p> <p>Determinar de qué manera se relacionan la Antinomia Normativa y la Responsabilidad Civil Extracontractual Solidaria del Leasing Automotriz en el 5° Juzgado Civil de Lima Norte, 2018-2019.</p>	<p><u>Hipótesis General</u></p> <p>La Antinomia Normativa y la Responsabilidad Civil Extracontractual Solidaria del Leasing Automotriz en el 5° Juzgado Civil de Lima Norte, 2018-2019 se relacionan de manera significativa.</p>	<p><u>Variable Independiente:</u></p> <p>Antinomia normativa por leasing automotriz</p>	<p>Igual supuesto de hecho normativo</p> <p>Distinta consecuencia normativa</p>	<p>Item 1-16</p>	<p>Tipo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Básica, explicativa <p>Enfoque:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Cuantitativa <p>Diseño:</p> <ul style="list-style-type: none"> - No experimental - Transversal - Correlacional
<p><u>Problemas específicos</u></p> <p>¿De qué manera se relacionan el igual supuesto de hecho normativo y la antijuricidad de la Responsabilidad Civil Extracontractual Solidaria del Contrato de Leasing Automotriz en el 5° Juzgado Civil de Lima Norte, 2018-2019?</p>	<p><u>Objetivos específicos</u></p> <p>Determinar de qué manera se relacionan el igual supuesto de hecho normativo y la antijuricidad de la Responsabilidad Civil Extracontractual Solidaria del Contrato de Leasing Automotriz en el 5° Juzgado Civil de Lima Norte, 2018-2019</p>	<p><u>Hipótesis específicas</u></p> <p>El igual supuesto de hecho normativo y la antijuricidad de la Responsabilidad Civil Extracontractual Solidaria del Leasing Automotriz en el 5° Juzgado Civil de Lima Norte, 2018-2019 se relacionan de manera significativa.</p>	<p><u>Variable Dependiente:</u></p> <p>Responsabilidad civil extracontractual por Leasing automotriz</p>	<p>Antijuricidad</p> <p>El daño</p>	<p>Item 1-16</p>	<p>Nivel:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Explicativo <p>Población:</p> <p>Usuarios que se acercan al 5° Juzgado Civil de Lima Norte.</p> <p>Muestra</p> <p>208 usuarios</p> <p>Técnicas:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Encuesta <p>Instrumentos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Cuestionario de Encuesta.
<p>¿De qué manera se relacionan la distinta consecuencia normativa y el daño de la Responsabilidad Civil Extracontractual Solidaria del Contrato de Leasing Automotriz en el 5° Juzgado Civil de Lima Norte, 2018-2019?</p>	<p>Determinar de qué manera se relacionan la distinta consecuencia normativa y el daño de la Responsabilidad Civil Extracontractual Solidaria del Contrato de Leasing Automotriz en el 5° Juzgado Civil de Lima Norte, 2018-2019.</p>	<p>La distinta consecuencia normativa y el daño de la Responsabilidad Civil Extracontractual Solidaria del Leasing Automotriz en el 5° Juzgado Civil de Lima Norte, 2018-2019 se relacionan de manera significativa.</p>				

Anexo B: Cuestionarios de la Encuesta

Cuestionario

Cuestionario de Valoración de la Responsabilidad Civil derivada del Contrato de Leasing

Objetivo:

Determinar de qué manera se relacionan la Antinomia Normativa y la Responsabilidad Civil Extracontractual Solidaria del Leasing Automotriz en el 5° Juzgado Civil de Lima Norte, 2018-2019.

Instrucciones:

Para brindar sus respuestas a las siguientes preguntas considere la presente escala de calificación:

Si (0) No (1) No sabe, no opina (2)

N°	Variable Antinomia normativa	Respuestas		
		Si	No	No sabe no opina
1	¿Considera correcto que el decreto legislativo 299 exonera de responsabilidad civil a las empresas de leasing, en el resarcimiento del daño?			
2	¿El reglamento general de tránsito establece claramente la responsabilidad civil del propietario del automóvil y está en concordancia con el decreto legislativo 299?			
3	¿El Decreto Legislativo 299 que regula el leasing contradice el reglamento de tránsito respecto a la responsabilidad civil?			
4	¿El contrato de leasing respeta los estándares éticos que se deben practicar en la responsabilidad civil?			
5	¿El Decreto Legislativo 299 que regula el leasing, tanto la locadora como la arrendataria, favorece la responsabilidad civil?			
6	¿Los contratos de leasing automotriz son extracontractuales?			
7	¿El contrato de leasing automotriz es contractual?			
8	¿Se deben realizar auditorías periódicas para que las locadoras y las arrendatarias cumplan con la responsabilidad civil?			
9	¿En los accidentes de tránsito, la responsabilidad civil es compartida entre la arrendataria y la locadora?			
10	¿Es necesario que las locadoras cumplan la responsabilidad civil en sus contratos?			
11	¿Existe contradicción entre un contrato de leasing y la responsabilidad civil de			

	la arrendataria y la locadora?			
12	¿La responsabilidad civil solo se debe aplicar a la arrendataria del automóvil?			
13	¿La arrendataria se obliga a contratar un seguro para cubrir accidentes de tránsito?			
14	¿La arrendataria cumple con el Reglamento de Tránsito y se protege con un seguro, cuando se produce un accidente de tránsito?			
15	¿El propietario de un automóvil adquirido por leasing tiene un seguro que cubra un accidente de tránsito?			
16	¿El seguro adquirido por la arrendataria cubre todo lo relacionado con un accidente de tránsito?			

Cuestionario

Cuestionario de Valoración de la Responsabilidad Civil derivada del Contrato de Leasing

Objetivo:

Determinar de qué manera se relacionan la Antinomia Normativa y la Responsabilidad Civil Extracontractual Solidaria del Leasing Automotriz en el 5° Juzgado Civil de Lima Norte, 2018-2019.

Instrucciones:

Para brindar sus respuestas a las siguientes preguntas considere la presente escala de calificación

Si (0) No (1) No sabe, no opina (2)

N°	Variable Responsabilidad Civil	Respuestas		
		Si	No	No sabe no opina
1	¿Considera usted que lo dispuesto en el artículo 6° del Decreto Legislativo 299 ^a , que exonera de responsabilidad civil a la empresa de leasing automotriz, vulnera la normatividad sobre responsabilidad extracontractual regulada en el Código Civil vigente?			
2	¿Considera Usted que el arrendatario del bien del leasing es la parte contractual obligada a cubrir el exceso de la póliza de seguro, en caso la misma sea insuficiente para cubrir el daño ocasionado?			
3	¿Es el contrato de leasing bilateral, que crea obligaciones recíprocas para ambas partes contratantes?			
4	¿Es el contrato de leasing gratuito y fijo?			
5	¿El tracto sucesivo permite que las obligaciones de las partes se cumplan irregularmente?			
6	¿El leasing es un contrato de naturaleza comercial?			
7	¿El contrato de leasing subsiste en la medida que exista otro contrato?			
8	¿Existe contradicción entre el decreto legislativo 299 y el reglamento general de tránsito respecto a las responsabilidades de las partes involucradas?			
9	¿El leasing automotriz implica la tenencia del bien para uso o goce, a cambio del pago de una renta periódica?			
10	¿En el leasing automotriz siempre existe la opción de adquirir el bien?			
11	¿Se puede calificar o asimilar el leasing a otros tipos contractuales?			
12	¿El Decreto Legislativo N° 299 abarca todos los contratos de leasing que existen?			
13	¿Está obligada la locadora a cubrir los gastos por accidentes de tránsito de la			

	arrendataria?			
14	¿La locadora, de acuerdo a las normas vigentes, está obligada a adquirir un seguro por accidentes de tránsito?			
15	¿Es correcto que en un leasing automotriz, la locadora aplique el DL 299?			
16	¿Es correcto que en un leasing automotriz, la locadora aplique el Reglamento General de Tránsito?			

Anexo C. Tabla de la prueba de validación (Prueba binominal o V de Aiken)

ITEMS	COEFICIENTE V. DE AIKEN
1	1.00
2	1.00
3	1.00
4	1.00
5	1.00
6	1.00
7	1.00
8	1.00
9	1.00
10	1.00
11	1.00
12	1.00

- Como todos los 5 expertos están casi de acuerdo en su totalidad es claro la superación de la significancia estadística del 0.05.

Anexo D. Copia de la data procesada

Detalle: De la pregunta 1 a 6 corresponde al primer cuestionario de la variable X y de la pregunta 7 a la 12 corresponde al segundo cuestionario de la variable Y.

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S
1	Pregunta 1	Pregunta 2	Pregunta 3	Pregunta 4	Pregunta 5	Pregunta 6	Pregunta 7	Pregunta 8	Pregunta 9	Pregunta 10	Pregunta 11	Pregunta 12							
2	2	2	1	1	1	2	2	1	1	1	2	1							
3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1							
4	1	1	2	1	2	1	1	1	1	1	1	1							
5	1	1	1	1	2	1	1	1	2	1	1	1							
6	1	2	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1							
7	1	1	1	1	1	2	2	1	1	1	1	1							
8	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1							
9	2	2	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1							
10	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1							
11	1	1	1	1	2	1	1	2	1	1	1	1							
12	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1							
13	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1							
14	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1							
15	1	1	1	1	1	1	2	1	1	2	2	1							
16	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1							
17	1	1	1	2	2	1	1	1	1	1	1	1							
18	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1							
19	2	2	1	1	2	2	1	1	1	1	1	1							
20	1	1	1	2	1	1	2	1	2	1	1	1							
21	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1							
22	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1							
23	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1							
24	1	1	1	1	2	2	1	1	2	1	1	1							
25	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2							
26	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1							

base de datos - Excel

ARCHIVO INICIO INSERTAR DISEÑO DE PÁGINA FÓRMULAS DATOS REVISAR VISTA NITRO PRO

Calibri 11 Fuente Alineación Número Estilos Celdas

Portapapeles Pegar Fuente Alineación Número Estilos Celdas

Formato condicional Dar formato como tabla Estilos de celda Insertar Eliminar Formato

Autosuma Rellenar Ordenar y filtrar Buscar y seleccionar

Modificar

K136

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S
25	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2							
26	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1							
27	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1							
28	1	1	1	1	1	1	2	2	2	1	1	1							
29	1	1	1	2	1	2	1	1	1	1	1	2							
30	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1							
31	1	1	1	1	1	1	1	2	1	2	1	1							
32	1	2	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1							
33	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	2	1							
34	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1							
35	1	1	1	2	2	1	1	1	1	2	1	1							
36	1	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1	1							
37	2	2	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1							
38	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1							
39	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1							
40	1	1	1	2	1	1	1	1	1	2	1	1							
41	1	1	2	1	2	1	1	1	2	1	1	1							
42	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1							
43	1	2	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1							
44	1	1	1	2	1	1	1	1	2	1	1	1							
45	1	2	1	1	2	2	1	1	1	1	2	1							
46	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1							
47	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1							
48	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1							
49	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1							
50	1	1	1	1	2	1	1	1	2	1	1	1							

Hoja1

LISTO 89%

base de datos - Excel

ARCHIVO INICIO INSERTAR DISEÑO DE PÁGINA FÓRMULAS DATOS REVISAR VISTA NITRO PRO

Calibri 11 Fuente Alineación Número Estilos Celdas

Portapapeles Pegar Fuente Alineación Número Estilos Celdas

Formato condicional Dar formato como tabla Estilos de celda Insertar Eliminar Formato

Autosuma Rellenar Ordenar y filtrar Buscar y seleccionar

Modificar

K136

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S
51	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1							
52	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1							
53	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1							
54	1	1	1	1	1	2	1	1	2	1	1	1							
55	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1							
56	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1							
57	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1							
58	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1							
59	1	2	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1							
60	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	1							
61	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	2							
62	1	1	2	2	1	2	1	1	1	2	1	1							
63	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1							
64	2	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1							
65	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1							
66	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1							
67	2	2	1	1	1	2	2	1	1	1	1	1							
68	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1							
69	1	1	1	1	2	2	1	1	1	1	1	1							
70	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2							
71	1	1	1	1	1	1	1	2	1	2	1	1							
72	1	2	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1							
73	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1							
74	1	1	1	1	2	1	1	1	2	1	1	1							
75	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	1							
76	1	2	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1							

Hoja1

LISTO 89%

base de datos - Excel

ARCHIVO INICIO INSERTAR DISEÑO DE PÁGINA FÓRMULAS DATOS REVISAR VISTA NITRO PRO Iniciar sesión

Calibri 11 Fuente Ajustar texto General Formato condicional Dar formato como tabla Estilos de celda Insertar Eliminar Formato Celdas Autosuma Rellenar Ordenar y filtrar Buscar y seleccionar

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S
77	2	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1							
78	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1							
79	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	2							
80	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1							
81	1	2	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1							
82	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1							
83	1	1	1	1	2	2	1	1	1	1	1	1							
84	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1							
85	1	1	1	1	1	1	1	2	1	2	1	1							
86	1	1	1	1	1	2	1	1	2	1	1	1							
87	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	2	1							
88	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1							
89	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1							
90	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1							
91	1	1	1	1	1	1	2	1	1	2	1	1							
92	1	2	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1							
93	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1							
94	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	2	1							
95	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	2	1							
96	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2							
97	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1							
98	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1							
99	1	1	1	1	1	2	1	1	1	2	2	1							
100	1	2	1	1	1	1	1	2	2	1	1	2							
101	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1							