



ESCUELA UNIVERSITARIA DE POSGRADO

LA TUTELA RESARCITORIA DERIVADA DE LOS DAÑOS EN EL CONTRATO DE
LEASING. LIMA. 2021

Línea de investigación:

Procesos jurídicos y resolución de conflictos

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

Autor:

Yanque Berrio, Mario Godofredo

Asesor:

Quevedo Pereyra, Gastón Jorge

(ORCID: 0000-0002-7912-9872)

Jurado:

Ramirez Chavarry, Willy

Ludeña Gonzalez, Gerardo Francisco

Cornejo Alpaca, Alfonso Ricardo

Lima - Perú

2023



Reporte de Análisis de Similitud

Archivo:

Fecha del Análisis:

Analizado por:

Correo del analista:

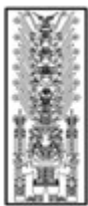
Porcentaje:

Título:

Enlace:



DRA. MIRIAM LILIANA FLORES CORONADO
JEFA DE GRADOS Y GESTIÓN DEL EGRESADO



Universidad Nacional
Federico Villarreal

**Vicerrectorado
INVESTIGACIÓN**

ESCUELA UNIVERSITARIA DE POSGRADO

**LA TUTELA RESARCITORIA DERIVADA DE LOS DAÑOS EN EL CONTRATO
DE LEASING. LIMA. 2021**

Línea de investigación:

Procesos jurídicos y resolución de conflictos

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

AUTOR:

Yanque Berrio, Mario Godofredo

ASESOR:

Quevedo Pereyra, Gastón Jorge

(ORCID: 0000-0002-7912-9872)

JURADO:

Ramirez Chavarry, Willy

Ludeña Gonzalez, Gerardo Francisco

Cornejo Alpaca, Alfonso Ricardo

**Lima- Perú
2023**

**TÍTULO: “LA TUTELA RESARCITORIA DERIVADA DE
LOS DAÑOS EN EL CONTRATO DE LEASING. LIMA. 2021”**

AUTOR: Mario Godofredo Yanque Berrio

Dedicatoria:

A la Divinidad, al Dai Gohonzon, por permitirme estar vivo.

A mis padres, esposa e hijo Dominick quienes son el fundamento perfecto de mi vida.

Agradecimientos:

A los catedráticos de la Universidad Federico Villareal, por las enseñanzas y el cultivo de la ciencia del derecho.

A todos aquellos que contribuyeron al logro de mis objetivos.

A todos los que colaboraron, expresaron su opinión y disertaron en torno a mi investigación.

Índice

Dedicatoria:.....	iii
Agradecimientos:	iv
Índice de tablas	vii
Índice de figuras.....	viii
Resumen.....	ix
Abstract.....	x
I. INTRODUCCIÓN	11
1.1. Planteamiento del problema.....	11
1.2. Descripción del problema.....	12
1.3. Formulación del problema	15
1.3.1. <i>Problema general</i>	15
1.3.2. <i>Problemas específicos</i>	15
1.4. Antecedentes.	16
1.5. Justificación de la investigación.....	20
1.6. Limitaciones de la investigación.....	21
1.7. Objetivos	21
Objetivo principal.	21
Objetivos específicos	22
1.8. Hipótesis.....	22
II. MARCO TEÓRICO.....	23
2.1. Marco conceptual.	23
2.2. Bases teóricas	24
2.2.1. <i>Tutela resarcitoria</i>	24
2.2.1.1. Responsabilidad civil.....	24
2.2.1.2. Bienes Riesgosos.	24
2.2.1.3. La teoría del riesgo	25
2.2.1.4. Obligación de la reparación.....	25
2.2.1.5. El transporte moderno como actividad riesgosa.....	26
2.2.1.6. Responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito.....	27
2.2.1.7. La carga de la prueba en la responsabilidad civil por los accidentes de tránsito.....	28
2.2.1.8. Jurisprudencia.....	30
2.2.2. <i>Daños en el contrato de leasing</i>	32

2.2.2.1.	Definición de Contrato de leasing.....	32
2.2.2.2.	Elementos del contrato de Leasing.....	32
2.2.2.3.	Obligaciones del Arrendatario.....	33
2.2.2.4.	Bienes puede recaer el leasing.....	34
2.2.2.5.	Cláusulas de exoneración de responsabilidad en los contratos.....	34
2.2.2.6.	Algunas cláusulas de exoneración.....	34
2.2.2.7.	Derecho comparado.....	35
2.2.2.8.	Ley de Arrendamiento Financiero, legislación que no incluye responsabilidad a la entidad financiera.....	35
2.2.2.9.	Responsabilidad solidaria en la ley de transporte.....	36
III.	MÉTODO.....	38
3.1.	Tipo de investigación.....	38
3.2.	Población y Muestra.....	38
3.3.	Operacionalización de variables.....	39
3.4.	Instrumentos.....	42
3.5.	Procedimientos.....	42
3.6.	Análisis de datos.....	42
3.7.	Consideraciones éticas.....	43
IV.	RESULTADOS.....	44
4.1.	Contrastación de Hipótesis.....	44
4.2.	Análisis e interpretación.....	55
V.	Discusión de resultados.....	59
VI.	Conclusiones.....	69
VII.	Recomendaciones.....	71
VIII.	REFERENCIAS.....	73
IX.	ANEXOS.....	76
	ANEXO 2: Validación de instrumentos.....	79

Índice de tablas

Tabla 1	39
Tabla 2	40
Tabla 3	41
Tabla 4	45
Tabla 5	46
Tabla 6	47
Tabla 7	48
Tabla 8	49
Tabla 9	50
Tabla 10	51
Tabla 11	52
Tabla 12	53
Tabla 13	54
Tabla 14	66

Índice de figuras

Figura 1	13
Figura 2	14
Figura 3	33
Figura 4	45
Figura 5	46
Figura 6	47
Figura 7	48
Figura 8	49
Figura 9	50
Figura 10	51
Figura 11	52
Figura 12	53
Figura 13	54

Resumen

El daño que ocasiona un accidente tiene diferente gradualidad que puede inclusive causar la muerte de la víctima y/o dejarlo en estado de invalidez, o que dependa de un tratamiento médico o de una rehabilitación y ello se realiza con un sustento económico, que muchas veces tiene un monto pecuniario muy elevado, de allí la importancia del cumplimiento de la tutela resarcitoria en el contrato de Leasing, porque la víctima, queda en estado de indefensión, cuando el chofer del vehículo, no puede pagar los daños causados y la víctima se perjudica, el seguro que sustenta el contrato no cubre el monto o los gastos que acarrea el proceso de recuperación medica de la víctima, a pesar que una de las partes puede contribuir a dicha reparación civil, como es el caso del Banco o entidad. La investigación tuvo como objetivo determinar de qué manera se incumple la tutela resarcitoria, al no incluir al propietario del bien como responsable de los daños en el contrato de Leasing, según la óptica de abogados y operadores de la judicatura civil de Lima en el 2021. El enfoque utilizado fue el cuantitativo, de tipo básica, de diseño correlacional. La técnica fue la encuesta y el instrumento fue el cuestionario. Los resultados advierten que no existe tutela, la potencial víctima queda en estado de indefensión, se vulnera los principios constitucionales, requiriéndose una reforma de leyes ferenda para la última ley emitida en el 2021, ley N° 31248, la cual desconoce que el propietario del bien mueble en el contrato leasing, debe responder por el daño ocasionado a tercero.

Palabras clave: Tutela resarcitoria, propietario del bien, responsabilidad de los daños, contrato de Leasing, Entidad financiera.

Abstract

The damage caused by an accident has a different gradualness that can even cause the death of the victim and/or leave him or her disabled, or that depends on medical treatment or rehabilitation and this is done with financial support, which often has a very high pecuniary amount, hence the importance of compliance with the compensatory protection in the Leasing contract, because the victim is left defenseless when the driver of the vehicle cannot pay for the damages caused and the victim is harmed. The insurance that supports the contract does not cover the amount or the expenses involved in the victim's medical recovery process, despite the fact that one of the parties may contribute to said civil compensation, as is the case of the Bank or entity. The objective of the investigation was to determine how the compensatory protection is breached, by not including the owner of the property as responsible for the damages in the Leasing contract, according to the perspective of lawyers and operators of the civil judiciary of Lima in 2021. The approach used was the quantitative, basic type, of correlational design. The technique was the survey and the instrument was the questionnaire. The results warn that there is no guardianship, the potential victim is left defenseless, constitutional principles are violated, requiring a *leges ferenda* reform for the last law issued in 2021, Law No. 31248, which is unaware that the owner of the movable property in the leasing contract must respond for the damage caused to a third party.

Keywords: Compensatory guardianship, property owner, liability for damages, Leasing contract, financial institution.

I. INTRODUCCIÓN

1.1. Planteamiento del problema

El daño, es entendido como el quebranto o menoscabo de un interés, en la esfera del Sistema de Responsabilidad Civil Extracontractual. Esto es que hay un interés general de no perjudicar ni dañar a nadie. Ahora el daño ocasionado tiene que ser indemnizado, y para ello se debe cumplir con determinados presupuestos, que señala el derecho civil.

Como afirmó Minchan (2021) “El daño requiere ciertos requisitos, primero tener certeza, en sus dos esferas lógica y fáctica, segundo, que antes no haya sido indemnizado y tercero, que exista una vinculación entre el autor del accidente y a víctima” (p,7). Con ello se logra entonces, que la persona que ha sido afectada por algún accidente, siniestro donde se vea afectado su integridad física o sus bienes, podrá ser resarcida por aquella persona que ocasiono dicho daño.

Por su parte Cieza (2018), respecto a la indemnización señaló: “La responsabilidad es un efecto de la obligación, que resulta de un evento que nació o se creó por un evento dañoso “(p, 82). De allí la relevancia de esta institución, que permite que la víctima no quede desamparada cuando tiene un evento que lo perjudica. El derecho sustantivo civil nacional, ha regulado ampliamente dicha institución, en el capítulo de la responsabilidad extracontractual. No ha dejado ningún vacío al respecto.

Así mismo los pronunciamientos jurisprudenciales en todas sus instancias se han pronunciado, y han fortalecido el derecho positivo al respecto. La tutela resarcitoria se basa en el respeto de los compromisos contraídas, donde como señala el Español Palazon (2014) “se han identificado los razonamientos de imputación, la relación de causalidad y la prueba del daño ocasionado como tiene que ser cuando nos referimos a la tutela resarcitoria” (p, 35)

Dicha tutela no lo encontramos, en un contrato de la legislación peruana, como es el arrendamiento financiero, donde se observa que se incumple con la tutela resarcitoria, al no incluir al propietario del bien, que es una entidad bancaria o una empresa financiera para responder por los daños ocasionados por un accidente con el vehiculó, que se utiliza para sus labores.

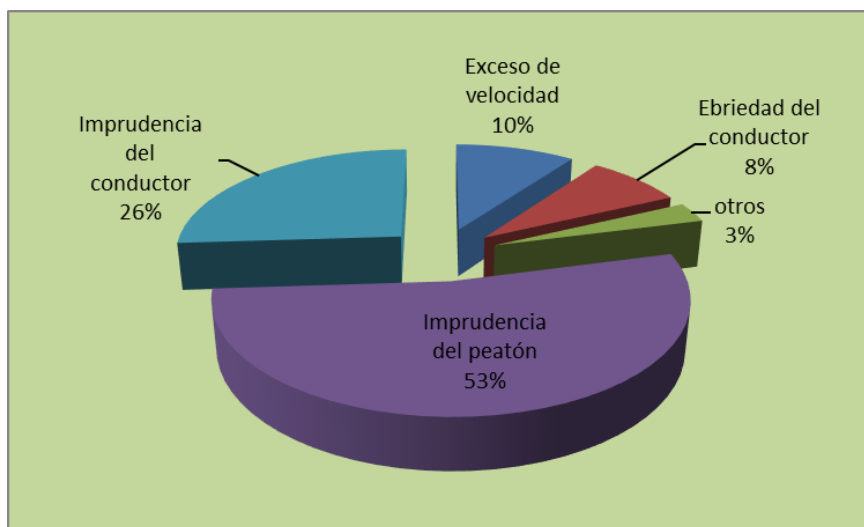
1.2. Descripción del problema

Los accidentes producidos por un automóvil, son uno de los problemas más preocupantes para el Estado, las estadísticas de los últimos años, son alarmantes, ocasionando graves consecuencias, que son cuantificadas en pérdidas de vida, afectaciones al derecho de integridad física de las personas, pérdida de bienes materiales entre otros.

Como señaló Moreno (2020) “Los accidentes en los vehículos, se han transformado en uno de los primordiales problemas de la sociedad actual, siendo diversos los factores que generan dichos accidentes, como la imprudencia, negligencia del peatón o conductor, exceso de velocidad, ebriedad del conductor entre otros” (p, 4).

Dicho problema no solo tiene efectos en la vía penal para determinar la responsabilidad penal, sino también para el tema de la indemnización y resarcimiento a la víctima.

Dichos accidentes, le ocurren a cualquiera y en cualquier momento, y no hace distinción alguna, y entre los conductores de los vehículos a veces se presenta casos de personas que son parte de un contrato de arrendamiento financiero, o *Leasing*.

Figura 1.*Causas Atribuibles a los Atropellos*

Nota: Moreno, 2020, p.4

Como señaló Chaparro (2017) sobre este tipo de contrato, en el sistema contractual. La razón de ser de este contrato moderno es la inversión, es la obtención de beneficios a través de la cooperación, intercambio de bienes, es el fomento de las empresas, el tratamiento especial que se le ha otorgado a través de una ley específica, si bien es cierto precisa las características trascendentales de este tipo de contrato, también trae una norma cuestionada por la posición de la responsabilidad solidaria ante un daño ocasionado por un bien que pertenece a la empresa. El máximo intérprete de la ley en la judicatura como la Corte Suprema, ya tomo una posición al respecto, en los casos del contrato de arrendamiento financiero tiene una responsabilidad solidaria (p,64).

La importancia de este tipo de contrato es indiscutible, por el beneficio económico, que trae a las partes intervinientes, y permiten tener un crecimiento económico y generar riqueza.

Figura 2.*Dinámica del Leasing*

Nota. Minchan. 2021.p.22

Esta dinámica, lamentablemente presenta una controversia, que genera perjuicio a una de las partes del contrato, y las víctimas que genera un accidente, donde interviene el vehículo que es objeto de contrato *Leasing*. La controversia es que, en este contrato, cuando ocurre un accidente y hay víctimas, u otro tipo de daño, solo responde el conductor del vehículo, estamos ante la falta de inclusión del propietario del bien, en la obligación solidaria para responder por el daño causado, donde el daño puede ser cuantioso, porque, nos referimos a daños que pueden ocasionar lesiones, amputaciones, fallecimientos, donde muchas veces las pólizas de seguro en este tipo de contrato son insuficientes en caso de responder el daño.

La falta de la responsabilidad del propietario del bien mueble, que está regulada en el artículo seis de la ley de leasing, como es el banco o la entidad financiera incide en elevar el coste del menoscabo causado con el bien objeto de Leasing, porque el conductor del vehículo no puede responder por dicha obligación. Ello colisiona con lo señalado en la Ley de transporte, que si precisa dicha responsabilidad.

Este desconocimiento de la responsabilidad objetiva en el contrato, incide en el resarcimiento tardío por parte del contratante del Leasing, que muchas veces no puede cumplir con el monto indemnizatorio, y ello lo observamos en los diferentes casos que se ha revisado, y en contra de la posición de no afectar al banco o entidad financiera y desconocer el privilegio de su autonomía privada.

Esta desproporción de las responsabilidades en el contrato Leasing, no es un tema de reciente discusión, observamos el pronunciamiento de la Corte Suprema, que no es uniforme, porque en algunos se deciden por la responsabilidad solidaria y en otras no, a ello se une las discrepancias al respecto al tema que hay en el derecho comparado. Como en caso de la legislación argentina que no regula la responsabilidad solidaria a diferencia de la legislación colombiana, en su derecho sustantivo civil si establece dicha obligación.

1.3. Formulación del problema

1.3.1. Problema general

P.G. ¿De qué manera se incumple con la tutela resarcitoria, al no incluir al propietario del bien como responsable de los daños en el contrato de Leasing, según la óptica de abogados y operadores de la judicatura civil de Lima en el 2021?

1.3.2. Problemas específicos

P.E.1. ¿Cómo la falta de inclusión del propietario del bien incide en elevar el costo de daño ocasionado con un bien objeto de Leasing?

P.E.2. ¿Cómo la incorrecta significación de la responsabilidad objetiva extracontractual, incide en el resarcimiento tardío por parte del contratante del Leasing?

P.E.3. ¿De qué manera la desproporción de las responsabilidades en el contrato Leasing incide en el perjuicio a las víctimas del accidente vehicular?

1.4. Antecedentes

Antecedentes nacionales.

Minchan (2021), en la tesis sobre la responsabilidad solidaria en el contrato leasing ante el daño ocasionado a un tercero, concluyó: Se debe incluir al propietario del bien, esto es al arrendador financiero (banco o a la empresa financiera) para que asuma la responsabilidad civil por el perjuicio ocasionado a tercero en el contrato de leasing, en la esfera de la responsabilidad extracontractual, por ello se debe reformular la redacción del artículo que otorga el privilegio o la exoneración de la responsabilidad. Para la responsabilidad extracontractual es la constatación del daño en la esfera del perjudicado, y que este al margen de la licitud del hecho, debido a que todo menoscabo tiene y debe ser resarcible, aun en la esfera no patrimonial.

Peralta (2019), sobre la responsabilidad en el contrato leasing, concluye: Las entidades bancarias que tiene la propiedad del vehículo, que ha ocasionado un daño, son responsables solidariamente con el choque que ocasiono el daño, ello en base a la ley de transporte, donde en el artículo 29, señala dicha solidaridad, posición a la cual nos adicionamos y donde prevalece la aplicación del principio de especialidad y la del tiempo o cronología normativa y las normas rectoras de la obligatoriedad y relatividad contractual. Se tiene que aplicar el “principio de la reparación integral del daño”, pues a pesar del contrato de un seguro contra todo riesgo, este tiene un monto pecuniario limitado, por ello es trascendental que se regule dicha responsabilidad y la víctima no quede desprotegida.

Geldres (2019), en su investigación sobre la responsabilidad que le corresponde a la entidades bancarias o financieras en el caso del Leasing, concluye ante la problemática presentada que estamos ante una situación de antonimia, entre dos leyes como la ley de arrendamiento financiero y la ley de transporte, por lo cual se va recurrir a los criterios precisados en la doctrina. En donde se observa primero la jerarquía (que en este caso no

procede, ambos con rango de ley) y se analiza el rango de cronología, entonces la ley de transporte de 1999, deroga a la ley de leasing que del año 1984.

Araujo (2017), en su tesis en torno a la responsabilidad solidaria entre las partes que intervienen en el contrato de arrendamiento financieros, sustenta que el derecho sustantivo civil, regula el contrato matriz que es el contrato de arrendamiento, con las responsabilidades que corresponde a las partes que intervienen en dicho contrato, así como el libro que corresponde a la responsabilidad de las partes. Así también el mismo Código Civil, trata en el libro correspondiente a la responsabilidad civil contractual, donde claramente se refiere a la responsabilidad de todos los que son parte del contrato. Se tiene que resarcir el daño ocasionado a un tercero sea este una persona o una empresa. La corriente es amplia en su totalidad que el banco no puede mantener ese privilegio desfasado, que no corresponde a las novísimas teorías de la responsabilidad contractual. La ley de arrendamiento financiero quiebra las principales instituciones del derecho civil y que rigen todos los contratos. Está demostrado que la ley de transporte tan cuestionada, por los que está a favor del quiebre de la exención a las empresas bancarias, es la adecuada, no puede eximirse de la responsabilidad y no dejar a la víctima en estado de indefensión.

Chaparro (2017), en su tesis en torno a la responsabilidad solidaria de todos los que intervienen en el contrato de Leasing. La razón de ser de este contrato moderno es la inversión, es la obtención de beneficios a través de la cooperación, intercambio de bienes, es el fomento de las empresas, el tratamiento especial que se le ha otorgado a través de una ley específica, si bien es cierto precisa las características trascendentales de este tipo de contrato, también trae una norma cuestionada por la posición de la responsabilidad solidaria ante un daño ocasionado por un bien que pertenece a la empresa. El máximo intérprete de la ley en la judicatura como la Corte Suprema, ya tomo una posición al respecto, en los casos del contrato de arrendamiento financiero tiene una responsabilidad solidaria.

Antecedentes internacionales.

Arias (2019) en su investigación sobre las controversias en torno a las obligaciones que nacen del contrato de arrendamiento financiero ante la ausencia de una normatividad especial, concluye: El contrato de leasing, tiene en su dinámica una serie de obligaciones que son desplazados entre las partes que participan en la operación financiera, dichos desplazamiento permite una posición privilegiada de cada parte en el contrato, y obviamente receptionan los beneficios de dicho contrato. Independientemente del contrato se presentan una serie de circunstancias que quiebran la armonía de los participantes en el contrato, cuando con dicho bien que es objeto del contrato está inmerso en un accidente y se ocasiona un daño, entonces se tiene que responder ante dicho daño, y las empresas no pueden estar fuera de ese ámbito de responsabilidad, tiene que responder ante un daño, por lo tanto, se propone una responsabilidad solidaria.

Velasco (2017), en su trabajo sobre la responsabilidad de las empresas en el contrato leasing, después de un análisis de los pronunciamientos jurisdiccionales de la Corte Suprema colombiana, donde se sostiene una tesis garantistas de los derechos fundamentales, en este caso del tercero perjudicado por la utilización de un bien parte del contrato de leasing, en correspondencia con lo que ocurre en la actualidad en torno al contrato leasing, como es la responsabilidad objetiva frente al riesgo creado, con el objetivo de la obtención de una ganancia económica que se deriva de dicho riesgo. Con ello se concuerda una tesis progresista, de favorecimiento de las víctimas, permite una obligación solidaria, frete a la reparación del daño.

Inostroza (2017) en la tesis en torno al incumplimiento del proveedor del contrato de arrendamiento financiero, concluye: 1. Tradicionalmente el estudio del contrato moderno de Leasing, se le ha conceptualizado como la operación económica que engloba a tres individuos (empresa, proveedor y usuario), que, en la acción de juridificarse, se observa que hay dos vínculos contractuales que son diferentes, pero que son conexos, como es el leasing

propriadamente dicho y el vínculo contractual de compra venta. 2. Por la presencia de dos contratos una es la compra venta y el otro el leasing, estamos ante una denominación bipartita, donde las empresas de leasing que entregan la propiedad mueble o el vehículo, suelen utilizar unas cláusulas muy complacientes para ellos donde se van dispensar de casi todas las obligaciones que le corresponde, como la parte arrendadora, pero se ha determinado donde la empresa, no se puede exonerar, y se podrá ejercer la acción contra la denominada empresa Leasing, aunque se atente contra las cláusulas de exoneración, destacándose los siguientes casos: actuación dolos de la empresa leasing, evicción, falta de entrega o cuando exista exoneración sin subrogación.

Rojas et al. (2015) en su investigación sobre el vínculo contractual en torno al arrendamiento financiero de los vehículos, y la responsabilidad que corresponde a las compañías ante terceros, *concluye*: que el máximo intérprete de la legislación colombiana, como es la Corte Suprema. Ha desarrollado en su doctrina, y en los diferentes pronunciamientos jurisdiccionales que toda persona o institución parte de un vínculo contractual, tiene y debe responder n forma personal o solidaria cuando corresponda por el daño causado por bienes inanimados, sobre los que se ejercen un control. Los dueños o propietarios de vehículos por regla general, mientras estén en poder o posesión de dicha cosa inanimada deberá responder por los perjuicios que ocasiona con dichos vehículos, ello incluye que no estén conducidos por el propietario y sean otros los que estén en dicha posesión.

Murcia (2014) en la investigación sobre la responsabilidad de índole contractual del titular del bien dado en leasing en la realidad colombiana, *concluye*: 1. El Leasing es una figura contractual relevante como herramienta jurídica para la obtención de la utilización de la propiedad, dicha situación va ubicar a este contrato, en un lugar privilegiado en el tráfico comercial y jurídico. 2. La figura del Leasing si bien es una institución muy utilizada y con amplias ventajas a un sector de personas que necesitan de la utilización de bienes muebles para

la obtención de mayores beneficios, también presenta un serio problema que origina una serie de demandas y procesos en los caso que con dicho bien inmueble se sufre algún accidente o siniestro y donde el propietario del vehículo no quiere responder por el daño causado por el tenedor del vehículo o por el conductor que provocó el accidente. 3. Como sabemos en la doctrina y desde tiempo antiguo, encontramos como responsable a la cabeza del propietario es decir el dueño del bien mueble, o del vehículo siempre va responder por los daños ocasionados.

1.5. Justificación de la investigación

Legal.

En la esfera jurídica trata de establecer criterios legales uniformes en torno a la responsabilidad de los sujetos intervinientes en el contrato de arrendamiento financiero, se propone lograr que el dueño del vehículo responda, por el daño ocasionado. Por ello la investigación revisara la literatura especializada de las variables y dimensiones de la investigación, se ha recurrido no solo a libros, sino también a las tesis e investigación asociadas a las variables, revistas indexadas, derecho comparado (Arrubla, 1990).

Práctica.

La investigación, propone una posición en torno a la responsabilidad extracontractual, que se deriva del riesgo que genera la utilización del automóvil y que la legislación comparada y parte de la nacional considera que debe ser solidaria en el caso que este bien este dentro de la esfera del arrendamiento financiero

Metodológica.

En base a un estudio cuantitativo, porque obtendremos la percepción de los conocedores de la controversia que se presenta en las judicaturas, así como el análisis de la jurisprudencia y el derecho comparado. A ello se adiciona la lectura personal que se tiene de la problemática.

Social.

Es trascendental, que el legislador se pronuncie sobre las posiciones divergentes en torno a este tipo de responsabilidad, de allí la relevancia de establecer criterios legales a través de una *leges ferenda*.

Importancia.

La investigación es importante porque propone una lectura actualizada de un tema controversial que está dividido en dos posiciones, por una parte, se defiende el privilegio de dichas instituciones y quiere que se mantenga la norma que exceptúa la responsabilidad, esto es la ley de arrendamiento financiero y la otra que propone que el banco o la entidad financiera sea responsable solidario, y se defiende la ley de transporte.

Los beneficiados de nuestra investigación son la sociedad en general, pero especialmente las víctimas que merecen ser resarcidos por el daño ocasionado en un accidente, así como también una de las partes, como es el conductor no sea totalmente perjudicado con las indemnizaciones (León, 2017).

1.6. Limitaciones de la investigación

Al principio se presentaron dificultades para tener acceso a la muestra seleccionada, pero con las coordinaciones se pudo resolver, no teniendo otro inconveniente para la realización de la investigación.

1.7. Objetivos**Objetivo principal.**

O.G. Determinar de qué manera se incumple la tutela resarcitoria, al no incluir al propietario del bien como responsable de los daños en el contrato de Leasing, según la óptica de abogados y operadores de la judicatura civil de Lima en el 2021.

Objetivos específicos.

O.E.1. Identificar como falta de inclusión del propietario del bien incide en elevar el costo de daño ocasionado con un bien objeto de Leasing.

O.E.2. Indagar cómo la inusual significación jurídica a la responsabilidad objetiva extracontractual, incide en el resarcimiento tardío por parte del contratante del Leasing.

O.E.3. Determinar de qué manera la desproporción de las responsabilidades en el contrato Leasing incide en el perjuicio a las víctimas del accidente vehicular.

1.8. Hipótesis**Hipótesis general.**

H.G. Se incumple, con la tutela resarcitoria, al no incluir al propietario del bien como responsable de los daños en el contrato de Leasing, según la óptica de abogados y operadores de la judicatura civil de Lima en el 2021.

Hipótesis específicas.

H.E.1. La falta de inclusión del propietario del bien incide significativamente en elevar el costo de daño ocasionado con un bien objeto de Leasing.

H.E.2. La inusual significación jurídica de la responsabilidad objetiva extracontractual, incide significativamente en el resarcimiento tardío por parte del contratante del Leasing.

H.E.3. La desproporción de las responsabilidades en el contrato Leasing incide significativamente en el perjuicio a las víctimas del accidente vehicular.

II. MARCO TEÓRICO

2.1. Marco conceptual

Accidente de tránsito.

Es el evento o siniestro que ocurre en un vehículo, donde puede ocasionar desde daños materiales hasta la vulneración de los bienes más preciados del hombre como la vida o la integridad.

Interpretación.

San Martín (2015), “La interpretación va permitir la indagación de las conclusiones de los medios prueba y la valoración conforma el vínculo para obtener una conclusión a partir de la interpretación” (p,590).

Máximas de experiencia.

Las máximas de experiencia precisa que determinado fenómeno o accionar se puede desarrollar en determinado modo o forma debido a una continua observación de lo que ocurre en forma reiterada de determinadas acciones de la persona”.

Prueba.

La prueba es fundamental en el proceso porque si usted no prueba, lo que afirma en su acusación, la sentencia va ser desestimatoria o infundada, porque la prueba es la que va a fundamentar lo que estoy solicitando y como se prueba a través de medios de prueba, los cuales deben ser entendidos como aquellas fuentes de información de los cuales se les va a presentar al juez datos idóneos para sustentar la hipótesis en el proceso no hay hechos sino hay afirmaciones sobre los hechos.

Principio de especialidad.

En este caso la ley va prevalecer sobre las otras normas generales, como es el caso de nuestro Código Civil, que regula la responsabilidad extracontractual.

2.2. Bases teóricas

2.2.1. Tutela resarcitoria

2.2.1.1. Responsabilidad civil. Revisando la etimología latina de la palabra responsabilidad encontramos significa *ser capaz de responder*, esto es el cumplimiento de las obligaciones, es responder por todas las consecuencias que se tiene por algún accionar o hecho humano. Hay un principio elemental que gira alrededor de la responsabilidad como es el no causar daño a los demás, este es un postulado que tiene su antecedente en el derecho romano. “No se protege a quien es el causante del daño, sino que va generar una obligación de solucionar buscar responder por la situación antes que se sufriera el daño, esto es lo que se denomina “responder” (Alpa, 2006 p. 44). Si revisamos los diccionarios jurídicos encontramos que responsabilidad es una obligación de reparar por la consecuencia de un accionar que ha generado daño. Cuando hay un compromiso generado (contrato, responsabilidad del ejercicio de una profesión) o un compromiso nacido por una situación no convenida producto de un hecho fortuito, va distorsionar o cambiar en el caso del compromiso generado donde el incumplimiento de la obligación comprometida genera el cumplimiento de este nuevo accionar.

Debe delimitarse el concepto de actividades peligrosas, en razón a no terminar en el subjetivismo (como ocurrió en la sentencia citada en el presente trabajo) y terminar considerando como peligrosa una actividad que jurídicamente no reúne esa característica; en este sentido, falta un principio general que nos permita establecer claramente que actividades deben considerarse peligrosas (Trasegnies, 2005).

2.2.1.2. Bienes Riesgosos. Se define riesgo como proximidad de un daño o la contingencia, es una situación donde se pone en peligro estabilidad o los bienes jurídicos, en nuestro caso todo lo referente al acercamiento de un perjuicio o daño, ello está sujeto a la responsabilidad objetiva.

De Trazegnies (2005), dice: “Una característica principal es lo que se llama “Peligroso”, porque su utilización o accionar puede causar un perjuicio o daño” (p,172). El ingreso a una actividad riesgosa sería el manejar un automóvil que en una pista o carretera por alguna circunstancia sea negligencia, o porque se atraviesa un peatón o porque otra persona que maneja el otro automóvil, por estar en estado de embriaguez o por manejar a excesiva velocidad puede ocasionar daño al vehículo que una persona está manejando.

En el riesgo se va poner en peligro a una persona o a un bien determinado, porque dicho bien en su uso, utilización o manipulación puede ocasionar peligro, daño o un perjuicio a otra persona o a un bien mueble o inmueble. Es a los jueces en la judicatura la que corresponde precisar en cada caso que llegue su judicatura determinar si estamos ante una actividad riesgosa o no.

En el caso del contrato de Leasing, por ejemplo, se advierte una característica esencial que van hacer riesgosa la actividad, porque se utiliza un bien mueble, como es un automóvil. Este bien por su dinámica, por la forma de movilización y despliegue, por su estructura desde que empezó su uso a principios del siglo XX, de acuerdo a se ha sabido de los accidentes y siniestros que puede generar, cuando se comete una imprudencia, negligencia, o también puede ser objeto de una cosa fortuita.

2.2.1.3. La teoría del riesgo. Teoría que viene siendo regulada en diferente normatividad, una de ellas es nuestra legislación, donde se desprende que cuando uno se hace uso de cosas peligrosas y se ocasiona un daño, se debe reparar los daños ocasionados.

2.2.1.4. Obligación de la reparación. Debemos destacar el presupuesto que cuando se genera un perjuicio, o detrimento este tiene que repararse, este es el mecanismo básico de la responsabilidad civil extracontractual, es necesario en este caso proceder al examen de los efectos que van a derivar de la operatividad de la responsabilidad.

En este contexto, es relevante la procedencia de la aplicación de la reparación de este perjuicio causado, es trascendental la investigación del factor teniendo los siguientes tipos de responsabilidad:

La responsabilidad civil subjetiva, que tiene antecedentes en el derecho romano, donde precisa que todo perjuicio o menoscabo hacia otra persona tiene que ser reparado en la esfera civil, esta reparación de los daños es en que causa esté presente el factor culpa. Naveira (2013), precisa que si se llegare a demostrar que la persona realizó un perjuicio o daño y no incurrió en culpa entonces no tiene la obligación de reparar. La responsabilidad civil existirá si el agente se le prueba que ha procedido con culpa. (p,33). Entonces en este caso la responsabilidad civil va depender de la actuación culposa.

En la otra esfera tenemos la denominada: Responsabilidad civil objetiva, que va surgir de la proposición: todo daño, perjuicio o menoscabo tiene que ser reparado, en modo independiente, donde el agente actúe o no con culpa en el momento de causar el daño. Como señala el citado Naveira (2013) al respecto: “No se necesita la actuación culposa de índole objetivo, solo basta que el perjuicio se haya ocasionado y por ello tiene que ser reparado. Creándose una “objetivación de la responsabilidad”, que tiene cada vez mayor vigencia y presencia en la normativa comparada” (p.34)

2.2.1.5. El transporte moderno como actividad riesgosa. La tecnología y la modernidad nos han traído una serie de invenciones, de los cuales muchas de ellas son parte de nuestra vida cotidiana, que han derivado una sociedad de riesgo, como es el caso del automóvil, cuyo uso masivo, el desconocimiento y la falta de cumplimiento de la normatividad que regula su circulación interrelacionado con el de las personas que se desplazan en torno a las vías donde circulan los vehículos, genera los lamentables accidentes de tránsito y responsabilidades de parte de las víctimas que deben definirse y establecerse en las normas de manera técnica y

científica evitando responsabilidades de personas intervinientes en los accidentes, pero que no les concierne ningún acto doloso o culposo atribuible de manera personal.

Se viene incrementando los accidentes de tránsito, las estadísticas son más sorprendentes, el Estado desde hace varios años viene desplegando políticas públicas destinadas a disminuir este flagelo y las cifras estadísticas, que tiene un elevado número de víctimas.

Como dijo Guitmant (2019) al respecto:

A nivel mundial, la responsabilidad de la víctima en los accidentes de tránsito, es una problemática y controversia latente, en España, por el alto índice de vehículos y ciudadanos nacionales y extranjeros se presenta un alto índice de accidentes de tránsito, por ello en la legislación española en el Código Civil, regula en el artículo 1902, la responsabilidad subjetiva que tiene su cimiento en la culpa como el principal causante del daño. (p,23)

A nivel regional, esta problemática también es objeto de análisis y controversia, en Argentina, encontramos datos preocupantes, en Buenos Aires, en el 2016, hay un promedio de 250 muertos por año, de ellos el 48% son de peatones. (Defensoría del pueblo.2017) y muchos de ellos se les ha precisado en las sentencias las consecuencias de la responsabilidad de la víctima.

2.2.1.6. Responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito. En nuestra realidad, hay un alto índice de accidentes de tránsito, por lo tanto, hay serias consecuencias perjudiciales que puedan afectar o vulnerar derechos como el derecho matriz de toda persona humana como es la vida, así como la integridad de las personas que están en el vehículo y el transeúnte o peatón. Los accidentes de tránsito que ante llenaba los medios de comunicación, ya han pasado desapercibidos, porque es natural ver tantas personas lesionadas y fallecidas, al peruano se le ha hecho el pan de cada día.

Un factor determinante es la imprudencia que puede tener un conductor que es el factor reiterado que puede ocasionar un accidente, porque si se demuestra la imprudencia, negligencia se tendrá que reparar.

Los accidentes de tránsito generan responsabilidad, la cual tiene dos notas esenciales como es una responsabilidad objetiva y es una responsabilidad solidaria entre la persona que conduce, el dueño o propietario y también si lo amerita debe estar incluido el prestador del servicio del transporte terrestre. Indudablemente en el caso del Leasing, hay una excepción la cual es objeto de un estudio más amplio como lo veremos más adelante.

2.2.1.7. La carga de la prueba en la responsabilidad civil por los accidentes de tránsito. La carga de la prueba tiene un carácter supletorio y se verifica con posterioridad al examen probatorio o su valoración a través de presunciones o razonamientos, máximas de experiencia entre otros.

Terminado el conjunto de instrumentos en juicio, se pasa a la etapa trascendental de la valoración jurídica de la prueba, pues la finalidad será precisar el nivel de corroboración que se aporta. Como señala Nieva (2010), “La valoración probatoria abarca la finalidad vinculada con la interpretación a través del cual el juzgador va percibir las respuestas o consecuencias de la actividad en la esfera probatoria que se ejecutan en el proceso” (p,33).

El juez cuando tiene la prueba ya practicada en el proceso tiene que tomar una decisión haciendo un razonamiento probatorio es decir en base a las pruebas que tiene en el proceso el juez tiene que razonar de forma individual y de forma conjunta para poder llegar a su conclusión, con esta actividad elige la hipótesis más probable, valorar la prueba es darle un peso a la prueba para elegir la hipótesis más probable.

El principio básico de la prueba es que la parte que afirma algo debe de llevar las pruebas de su enunciado, principio de necesidad de la prueba ya que la prueba tiene varios momentos y este se desarrolla en la valoración de la prueba, donde el juez le da un peso

probatorio a la prueba para poder corroborar la hipótesis fáctica de una u otra parte y ahí es donde el juez hace uso de los sistemas de valoración de la prueba. Esta valoración probatoria exige algunos requisitos que lo podemos sintetizar de Wroblewski (2013), cuando precisa que para esta labor se exige que no excluya ninguna prueba, la valoración se debe hacer en forma individual y conjunta, así como se debe destacar la fiabilidad y el valor de los medios probatorios y que las inferencias que se valoran tienen que ser propuestas a través de la ciencia, lógica y la máxima de experiencia. Más que conceptos, lo que se busca con las máximas de las experiencias es través de ellas con su aplicabilidad correcta permitir una adecuada en valoración de la prueba.

Así, la carga de la prueba tiene como finalidad el superar una situación de obsolescencia probatoria, esto es, cuando a pesar de la actividad probatoria de las partes no se ha conseguido recopilar las pruebas necesarias para dirimir el litigio. Sólo en dicha situación excepcional es que el órgano judicial debe analizar la conveniencia de determinar a quién le interesa materialmente la presentación de determinada prueba.

De acuerdo con la precisión efectuada por Minchan (2021), podemos sintetizar y señalar lo siguiente:

- Desde la perspectiva general de los fines del proceso, una situación de omisión y/o deficiencia probatoria afecta a la universalidad probatoria, al conjunto del caudal probatorio que permite al órgano judicial resolver la litis. Por ello es importante la carga probatoria: constituye un factor que puede motivar o inducir a la parte procesal a cumplimentar adecuadamente su derecho a la prueba.
- Lejos de limitar la voluntad y el ejercicio del derecho a la prueba y a la defensa, la carga probatoria constituye un aliciente para que la parte a cargo de ella realice una conducta que favorece su situación procesal.

-La determinación de la carga probatoria, por tanto, no puede vincularse *per se*, a situación procesal alguna. Es insostenible una predeterminación legal de la carga probatoria basándose en el ejercicio del derecho de acción tanto en su dimensión propositiva (demanda) como contrapuesta (contestación y/o contrademanda) (p,32)

El Código Procesal Civil, señala en el artículo 196 que salvo norma distinta la carga de prueba tiene que sustentarlo quien afirma los hechos que van a configurar su retención, o la persona que lo contradice exponiendo argumentos nuevos.

De acuerdo a las consideraciones esgrimidas, encontramos que la regulación de la carga probatoria es en principio, idónea y razonable en tanto no vincula la carga de la prueba a ninguno de los roles procesales.

2.2.1.8. Jurisprudencia. La **Casación 3256-2015, Apurímac**, es una cuestionada casación, que exenta de responsabilidad, al poderoso sistema bancario colisiona con las resoluciones que han cambiado la posición de otorgar una responsabilidad solidaria al banco o entidad financiera con el conductor que ha sido parte del accidente de tránsito y responder por los daños ocasionados.

No se está de acuerdo con la **Casación 3256-2015, Apurímac**, que no pone en una vitrina prioritaria a la ley de Arrendamiento Financiero, excluye al banco como responsable a través de lo sustentado en la ley de Arrendamiento financiero.

Este resultado colisiona con la línea jurisprudencia que ya otorga esta responsabilidad, y lo precisado por el artículo 29 de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, que si corresponde la responsabilidad solidaria.

En la sentencia de la Corte Suprema, correspondiente al **Expediente 002106-2016**. Sala Civil Transitoria del 17 de julio del 2017. Se destaca que ambas partes que intervienen en un contrato de arrendamiento financiero o Leasing

Una sentencia trascendental, respecto a la responsabilidad que se deriva del contrato de arrendamiento financiero, es la **Casación N° 2025-2016**, que pone en relevancia el principio de especialidad, esto es que dicho norma rectora va primar sobre lo señalado en la legislación del transporte, Ley N° 27181, esta norma que destaca las principales características del Leasing, precisa la regulación de la responsabilidad civil que se origina de un accidente de tránsito que es ocasionado por vehículos automotores.

En este caso en particular no corresponde aplicar lo señalado por el artículo 6 del Decreto Legislativo N° 299, porque está probado que la situación crítica ocasionado por la pérdida del bien mueble, esto es, del vehículo del accionante, así de la respectiva carga, que era transportaba origina responsabilidad extracontractual frente a terceros.

Entonces el principio de especialidad de la norma, va primar respecto a lo señalado por la ley de transporte mencionada, donde el propietario del vehículo que está inmerso en el contrato de Leasing, donde no es responsable solidario, en concordancia con lo señalado por la ley de arrendamiento financiero.

En la **Casación N° 12818 -2017**, Lima, casación, se destaca la naturaleza del Leasing, que es una opción de financiamiento, donde el arrendatario, por voluntad propia acepta adquirir con un arrendador, activos fijos, para la utilización en la empresa, estos activos son en la mayoría de veces un vehículo que será utilizado por la empresa para realizar diferentes actividades lícitas, a cambio de un monto económico cada cierto tiempo.

2.2.2. Daños en el contrato de leasing

2.2.2.1. Definición de Contrato de leasing. Palacio citado por Araujo (2017) señala que el Leasing: “Es el vínculo contractual por el cual un agente va otorgar el uso o la cesión de un bien a otro, para que este lo explote a cambio de un monto determinado y donde se propone o existe una opción de compra que puede ser ejercida o no” (p,2). Es un contrato de arrendamiento donde una de las partes es una entidad bancaria.

El artículo 1677 del derecho sustantivo de 1984, ha dado ingreso al arrendamiento financiero en la legislación civil peruana. De acuerdo a Cuadros (1997)

Ha tomado la definición de “arrendamiento financiero” y remite a su legislación especial y en lo que fuesen aplicables las normas del arrendamiento y las de los contratos preparatorios, incluidos en los artículos 1419 a 1425. Sin embargo, tres años antes de la promulgación del código de 1984, el 12 de junio de 1981, el arrendamiento financiero ya había sido incorporado a nuestra legislación. (p.401)

2.2.2.2. Elementos del contrato de Leasing.

-La sociedad leasing.

Son la sociedad de índole empresarial, que puede ser constituidas a través de la modalidad de sociedades anónimas siempre y cuando estén acreditadas por la Superintendencia de Banca y Seguros. La legislación también permite que operen las instituciones financieras, para lo cual deben estar registrada en forma pertinente, con su debida autorización.

Obligaciones

- a. Obtener los bienes que previamente el cliente ha señalado.
- b. Entrega de dichos bienes al arrendatario, así como la potestad para que se le entregue directamente al proveedor que ha sido designado.

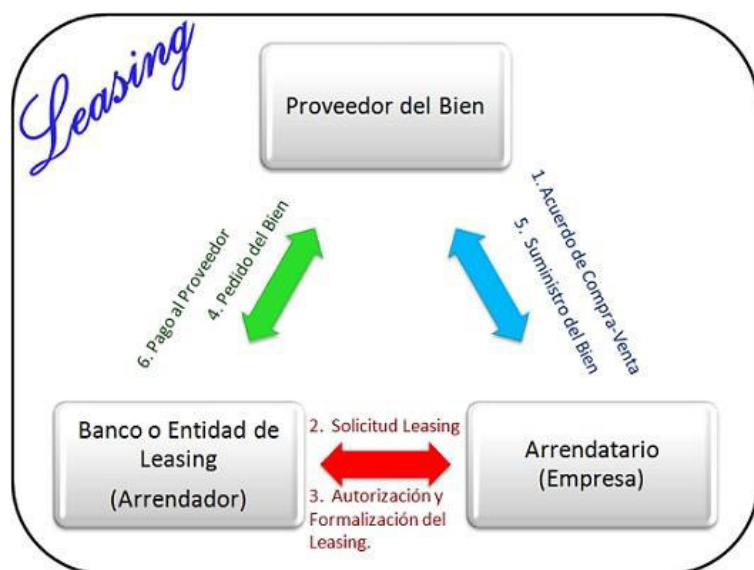
- c. Garantía del disfrute del bien mueble y todo lo que compete dicho goce de derechos.

-La arrendataria.

Es la parte del contrato que hace uso del bien y cumple con las obligaciones exigidas en el contrato en su condición de arrendataria.

Figura 3.

Sujetos que intervienen en el leasing.



Nota. Arrubia. 1990

2.2.2.3. Obligaciones del arrendatario.

- Pago en el plazo pactado del precio del arrendamiento.
- Cumplimiento de las garantías exigidas por el sistema bancario.
- Responsabilidad por las obligaciones del vínculo contractual que va incluir información, cambio de repuestos y accesorios, mantenimiento, uso idóneo del bien.
- Seguro para enfrentar todo tipo de riesgos.
- Devolución del bien, cuando se ha cumplido el contrato de arrendamiento.

2.2.2.4. Bienes puede recaer el leasing. De acuerdo a la Convención de Ottawa, precisa en su primer artículo, que, respecto al leasing inmobiliario, se dispone que se tiene por objeto un bien que este destinado al equipamiento en su totalidad de herramientas o maquinarias.

Son los bienes de capital que están destinados a una explotación económica. De acuerdo a Arrubia (1990) respecto a los bienes que puede recaer el contrato de leasing es “son todos los medios materiales de producción que van a integrar el equipo de la empresa” (p,222), los medios materiales son los inmuebles de uso profesional, utillaje, material industrial, los bienes de equipo, entre otros.

2.2.2.5. Cláusulas de exoneración de responsabilidad en los contratos. Son aquellas cláusulas incluidas por el empresario en los denominados “contratos estándar”, de las cuales se derivan los riesgos que se relacionan con el contrato que ha terminado. Tenemos al respecto las siguientes cláusulas:

- a. Cláusula de responsabilidad en forma abreviada, que es aquella que otorga dicha responsabilidad en un plazo determinado, mayormente en forma breve.
- b. Cláusula de responsabilidad plena que es aquella que precisa cuando no hay responsabilidad.
- c. Cláusula de responsabilidad amortiguada, que es aquella que va limitar la responsabilidad hasta ciertos temas o criterios preestablecidos.

2.2.2.6. Algunas cláusulas de exoneración.

- La cláusula por no hacer entrega del bien (vehículo) en el lugar pactado y en el plazo convenido
- La cláusula por la entrega de determinados bienes, que previamente se ha precisado en el contrato.

- Cuando se presente situaciones de evicción o los denominados vicios ocultos de los bienes del arrendamiento financiero.
- Y en el caso de deterior del bien o algún hecho que lleve al perecimiento del Leasing.

2.2.2.7. Derecho comparado. En **Colombia**, el derecho sustantivo colombiano regula la responsabilidad en el artículo 2341, que es el fundamento legal para regular a los problemas en torno al Leasing.

Así mismo el contrato de Leasing estaba regulado por la ley N° 1328 del 15 de junio del 2009, ley de las compañías del financiamiento, donde los bancos, tenían la potestad de realizar las operaciones de leasing y también el leasing sin opción de compra.

En la **legislación española**, lo vínculos contractuales en torno al arrendamiento financiero, están regulada en una legislación especial: Real Decreto, emitido el 31 de julio de 1980. Se destaca que en la realidad española este contrato es uno de los más usados, a ello se une que tiene un tratamiento impositivo favorable.

2.2.2.8. Ley de Arrendamiento Financiero, legislación que no incluye responsabilidad a la entidad financiera. La problemática consiste, como lo ha indicado el abogado Ricardo Geldrés Campos, con el que coincidimos, es la siguiente: al amparo del D. L. 299, la norma sustantiva del leasing, una entidad financiera celebra una relación contractual de *leasing* o arrendamiento financiero respecto de un vehículo de su propiedad. En virtud de dicho contrato, se acuerda que la organización financiera mantiene la propiedad del vehículo, no obstante, se obliga a ceder el uso y disfrute de dicho bien a favor del arrendatario, por el cumplimiento pecuniario de una renta, por un periodo de tiempo determinado, con una opción de compra final del respectivo vehículo.

Sucede que, en los casos de **accidentes de tránsito** ocasionados por dicho vehículo, objeto de *leasing*, las víctimas interponen su demanda de **responsabilidad civil** no solo contra

el conductor, o en su caso, el prestador del servicio de transporte, sino también contra el propietario de dicho vehículo, esto es, la entidad financiera.

Cuando ocurre un accidente la persona afectada, si es que no se logra una transacción o conciliación acorde a su interés ingresa a un proceso civil de resarcimiento o reparación, donde obviamente la víctima o el agraviado van a buscar las mejores alternativas para que se le haga justicia y en cualquier situación donde se involucra un automóvil, el agraviado tiene como la mejor garantía el vehículo y quien responde por ello que es el propietario.

La legislación en comentario (decreto que se publicó el 29 de julio de 1984) exonera de esta responsabilidad, los fundamentos para dicho beneficio en este momento ya han perdido su importancia porque como se ha visto se creó en años donde se temía que podría afectarse o embargarse los activos del sistema financiero, ahora con los mecanismos que se cuenta y que protegen dicho sistema financiero, ello es imposible.

Es una legislación que es anacrónica creada en un contexto que no está acorde con la realidad y los nuevos postulados del derecho contractual y de responsabilidad civil, además es un derecho que expone a que la víctima no puede ser objeto de indemnización y por lo tanto se vulneran derechos fundamentales.

2.2.2.9. Responsabilidad solidaria en la ley de transporte. Una legislación que tomado en cuenta los nuevos postulados del derecho contractual y de la responsabilidad civil y sobre todo acorde a la protección que se le debe dar a todas las víctimas en cualquier tipo de situación donde se vulneren sus derechos o se pongan en riesgo los bienes jurídicos es sin lugar a dudas en este caso la ley de transporte.

La ley N° 27181, que regula ley de transporte una legislación que, si va a incluir la responsabilidad del propietario del vehículo, en el artículo 29 de la ley. Indudablemente estamos ante un ordenamiento legal especial en relación al derecho sustantivo de 1984.

Se nos presenta un caso de antinomia, Como precisa Guastini (2005) porque hay “dos normas citadas y que tienen consecuencias jurídicas incompatibles entre sí” (p,537). En el caso objeto de investigación estamos ante esta situación. El leasing financiero va exonerar de responsabilidad y la ley de tránsito va incluir la responsabilidad.

De acuerdo a los criterios elaborados por la doctrina podemos aplicar la cronología o la jerarquía, en este ultimo la regulación legal con rango superior va prevalecer sobre el rango inferior, (en el caso objeto de investigación ambas son normas con rango de ley) y en virtud de la cronología la última legislación deroga a la primera. La ley que regula el leasing en el Perú— fue publicado el 29 de julio de 1984. En ella se establece la responsabilidad del daño por parte de la arrendataria.

No cabe duda, como lo indica el mencionado abogado, que aquella es una norma especial, respecto del Código Civil (norma general), puesto que prescribe que el arrendatario es el único responsable del daño causado por el vehículo, objeto de leasing financiero, excluyendo así la responsabilidad de la entidad financiera, así como la del conductor (distinto al arrendatario), u otros sujetos implicados, tal y como lo prescribe el Código Civil (norma general).

Se ha determinado que la entidad financiera, el banco es de acuerdo a las teorías novísimas de responsabilidad responsable por los daños causados u ocasionados por los vehículos de su propiedad, que son objeto de arrendamiento financiero. Compartimos la posición de algunos juristas que la ley matriz del transporte Ley de transporte de 1999, que señala claramente que hay una responsabilidad solidaria, deroga el tan controversial artículo 6 de la ley de arrendamiento financiera que va excluir justamente al que más posibilidades tiene de realizar la reparación civil de la víctima (Palazón, 2014).

III. MÉTODO

3.1. Tipo de investigación

Tipo de investigación Básica, porque a través de los conocimientos existentes vamos a plantear nuevas líneas de interpretación. Vamos a proponer una nueva lectura en la legislación, que la que tiene actualmente, por ello se interpretara las teorías existentes y los pronunciamientos jurisdiccionales al respecto.

Los métodos aplicados en el presente trabajo de investigación serán los siguientes:

El método descriptivo. Descripción de la realidad y de la problemática en torno a la presencia de vulneraciones de derechos fundamentales, en el caso de una de las partes que interviene en el contrato de Leasing.

El método analítico. Análisis y estudio de la doctrina, pronunciamiento jurisprudencial tanto nacional como internacional, respecto a la temática de investigación.

El método de síntesis. Permitirá determinar los alcances de la falta de regulación en nuestro derecho positivo contractual sobre una idónea protección de los derechos de una de las partes del contrato.

3.2. Población y muestra

Población: Según Hernández et al. (2014: 235), “la población es el conjunto de todos los casos que concuerdan con una serie de especificaciones (...) Las poblaciones deben situarse claramente en torno a sus características de contenido, de lugar y en el tiempo”.

La población está constituida por los 56 abogados especialistas, en procesos de responsabilidad civil y especialistas en la Corte Superior de Lima Norte.

Muestra: Según Hernández et al (2010), “es la parte seleccionada de un universo o población que ha sido elegida a criterio del investigador (...)

Muestra: Intencional.

Tabla 1

Muestra de profesionales

Abogados	Operadores de la judicatura
29	20
Total	49

Nota. Elaboración propia.

49 abogados y operadores de la judicatura de Lima Norte.

3.3. Operacionalización de variables

Tabla 2

Matriz de la operacionalización de la variable: daños en el contrato de leasing

Dimensiones	Indicadores	Ítems	Niveles o rangos
X.1. Falta de inclusión del propietario del bien en el contrato Leasing.	X.1.1. Responsabilidad del dueño.	1. ¿Debe derogarse la excepción de la responsabilidad del dueño de vehículo en la ley de arrendamiento financiero?	1. Totalmente de acuerdo
	X.1.2. Responsabilidad solidaria	2. ¿Está de acuerdo en la prevalencia de la ley de transporte, de la responsabilidad solidaria en caso de daño?	2. De acuerdo
X.2. Desconocimiento de la responsabilidad objetiva en el contrato.	X.2.1. Prevalencia de la ley de transporte	3. ¿Es perjudicial para la víctima del daño el desconocimiento de la responsabilidad objetiva en el Leasing?	3. Indeciso
	X.2.2. Daño en el leasing	4. ¿Se debe aplicar la responsabilidad objetiva en el caso de daño en el leasing?	4. En Desacuerdo
X.3. Desproporción de las responsabilidades en el contrato Leasing	X.3.1. Desproporción de las responsabilidades	5. ¿Es perjudicial para la víctima y el conductor la desproporción de las responsabilidades en el contrato Leasing?	5. Totalmente en desacuerdo

Nota. Elaboración propia.

Tabla 3

Matriz de la operacionalización de la variable: daños en el contrato de leasing.

Dimensiones	Indicadores	Ítems	Niveles o rangos
Y.1. Costo de daño ocasionado con un bien objeto de Leasing	Y.1.1. Derogación de la excepción	6.¿Debe derogarse la excepción de la responsabilidad del dueño de vehículo en la ley de arrendamiento financiero?	1. Totalmente de acuerdo
	Y.1.2. Prevalencia de la ley de transporte.	7.¿Está de acuerdo en la prevalencia de la ley de transporte, de la responsabilidad solidaria en caso de daño?	2. De acuerdo
Y.2 Resarcimiento tardío por parte del contratante del Leasing	Y.2.1. Falta de responsabilidad objetiva.	8.¿Es perjudicial para la víctima del daño la falta de responsabilidad objetiva en el Leasing?	3. Ni de acuerdo ni en desacuerdo
	Y.2.2. Desconocimiento de la responsabilidad	9.¿Se debe aplicar la responsabilidad objetiva en el caso de daño en el leasing?	4. En Desacuerdo
Y.3. Perjuicio a las víctimas del accidente vehicular.	Y.3.1. Desproporción de las responsabilidades	10. ¿Es perjudicial para la víctima y el conductor la desproporción de las responsabilidades en el contrato Leasing?	5. Totalmente en desacuerdo

Nota. Elaboración propia.

3.4. Instrumentos

Técnicas. Se ha seleccionado la técnica de la encuesta, recolección de datos de los conocedores de lo que ocurre en torno al contrato. Dicho instrumento será elaborado acorde a las variables y dimensiones de la investigación.

Instrumentos. Teniendo en cuenta la técnica cuantitativa seleccionada utilizaremos el cuestionario.

Se utilizó el **cuestionario**, el cual nos permitió medir el nivel de la percepción de los abogados y Operadores de la judicatura de Lima Norte, sobre nuestras interrogantes planteadas.

3.5. Procedimientos

Una vez seleccionado la muestra, objeto de estudio se realizarán las coordinaciones para la aplicación de los instrumentos, para ello se solicitará el respectivo consentimiento, y de allí se procederá a la coordinación del día, para que responda las interrogantes de la encuesta.

Terminado la encuesta, se procederá a ordenar el material para pasar a la etapa de análisis de datos.

3.6. Análisis de datos

Se utilizó la estadística, según Hernández et al (2014) la aplicación de la estadística para obtener datos, que se inició a través de la aplicación del programa SPSS, con la finalidad de recolectar y organizar los datos obtenidos en torno a las variables seleccionadas, ante ello se recepcionó las respuestas dada por los encuestados, en torno a las preguntas realizadas que fueron divididas en variables y dimensiones, de dichas respuestas se analizaran y se contrastaran con las fuentes que se han obtenido. Para después elaborar las conclusiones que están guarnecidos de confiabilidad a través de los resultados que se ha obtenido.

En síntesis, se hizo la recolección de la información relevante, así como se transformaron y se hizo la verificación y en ese sentido se responderá a los objetivos (Félix, 2018).

3.7. Consideraciones éticas

Hay un compromiso personal que todas las fuentes que se presenten serán sustentadas y a lo largo de investigación, se asume el compromiso ético.

IV. RESULTADOS

4.1. Contrastación de hipótesis

Hipótesis paramétricas.

La hipótesis planteada en la investigación es:

H1. Se incumple, con la tutela resarcitoria, al no incluir al propietario del bien como responsable de los daños en el contrato de Leasing, según la óptica de abogados y operadores de la judicatura civil de Lima en el 2021.

H0. No se incumple, con la tutela resarcitoria, al no incluir al propietario del bien como responsable de los daños en el contrato de Leasing, según la óptica de abogados y operadores de la judicatura civil de Lima en el 2021.

De la revisión de la hipótesis nula, se evidencia que no hay relación, no hay ninguna incidencia, por lo tanto, no hay relación significativa. A diferencia de la hipótesis alternativa, que si da un aporte y si hay incidencia; por ello se acepta la hipótesis principal: Se incumple, con la tutela resarcitoria, al no incluir al propietario del bien como responsable de los daños en el contrato de Leasing, según la óptica de abogados y operadores de la judicatura civil de Lima en el 2021.

Hipótesis Nula (Ho): – Enunciado formal para el contraste de hipótesis con métodos estadísticos: **No hay relación, No hay incidencia, No hay efecto.**

Hipótesis alternativa (H1): – Hipótesis complementaria a Ho: Si hay **relación, Si hay incidencia, Si hay efecto.** Se rechaza la hipótesis nula ya que no responde a la investigación.

Contrastación de estadísticas. Mediante la encuesta a los profesionales contestaron preguntas con relación al problema que se investigó.

Variable: TUTELA RESARCITORIA

Tabla 4

¿Debe derogarse la excepción de la responsabilidad del dueño de vehículo en la ley de arrendamiento financiero?

N°	Alternativas	N	%
1.	Totalmente de acuerdo	46	94 %
2.	De acuerdo	3	6 %
3.	Indeciso	-	-
4.	En desacuerdo	-	-
5.	Totalmente en desacuerdo	-	-
Total		49	100%

Nota. Datos de la dimensión 1

Figura 4

Excepción de la responsabilidad del dueño



Nota. Porcentaje obtenidos de la interrogante 1

El 94 % está totalmente de acuerdo que debe derogarse la excepción de la responsabilidad del dueño de vehículo en la ley de arrendamiento financiero, un 6% responde de acuerdo.

Tabla 5

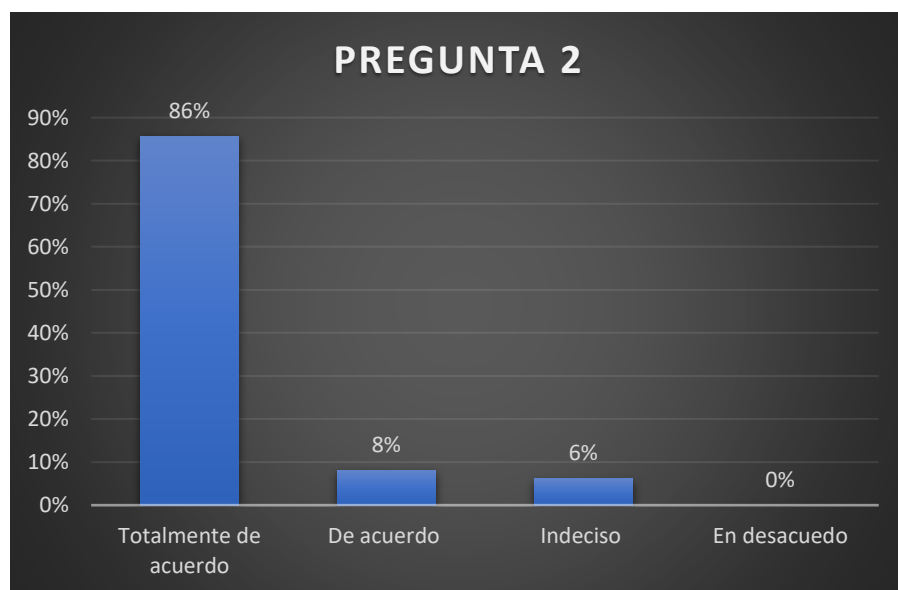
¿Está de acuerdo en la prevalencia de la ley de transporte, de la responsabilidad solidaria en caso de daño?

N°	Alternativas	N	%
1.	Totalmente de acuerdo	42	86 %
2.	De acuerdo	4	8 %
3.	Indeciso	3	6 %
4.	En desacuerdo	-	-
5.	Totalmente en desacuerdo	-	-
Total		49	100%

Nota. Datos de la dimensión 1

Figura 5

Prevalencia de la ley de transporte



Nota. Porcentaje obtenidos de la interrogante 2

El 86 %, responde positivamente a la premisa que está de acuerdo en la prevalencia de la ley de transporte, de la responsabilidad solidaria en caso de daño, un 8 % responde de acuerdo y un 6%, responde la alternativa indecisa.

Tabla 6

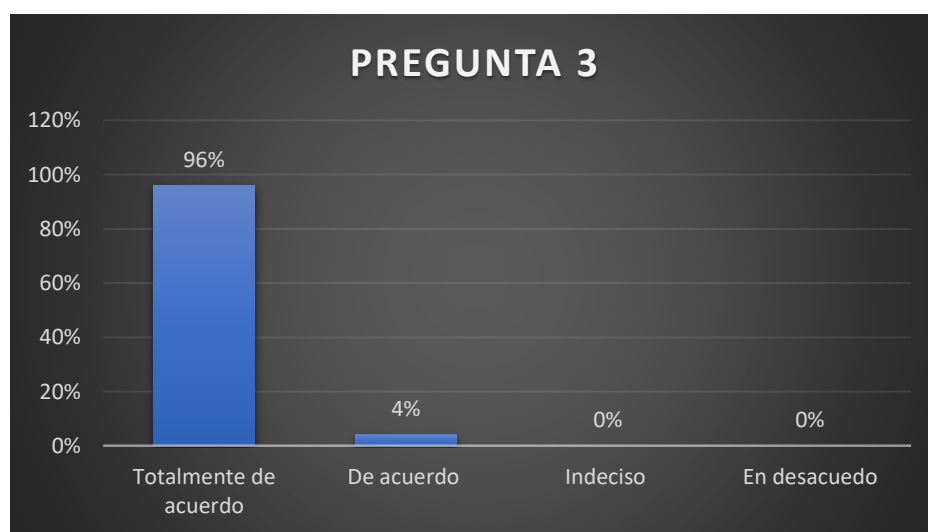
¿Es perjudicial para la víctima del daño el desconocimiento de la responsabilidad objetiva en el Leasing?

N°	Alternativas de respuestas	N	%
1.	Totalmente de acuerdo	47	96 %
2.	De acuerdo	2	4 %
3.	Indeciso	-	-
4.	En desacuerdo	-	-
5.	Totalmente en desacuerdo	-	-
Total		49	100%

Nota. Datos de la dimensión 2

Figura 6

Desconocimiento de la responsabilidad objetiva



Nota. Datos obtenidos del cuestionario, pregunta 3

En relación a la tabla 6 y figura 6, responde positivamente en un 96 % positivamente, que es perjudicial para la víctima del daño el desconocimiento de la responsabilidad objetiva en el Leasing, un 4 %, responde la alternativa de acuerdo.

Tabla 7

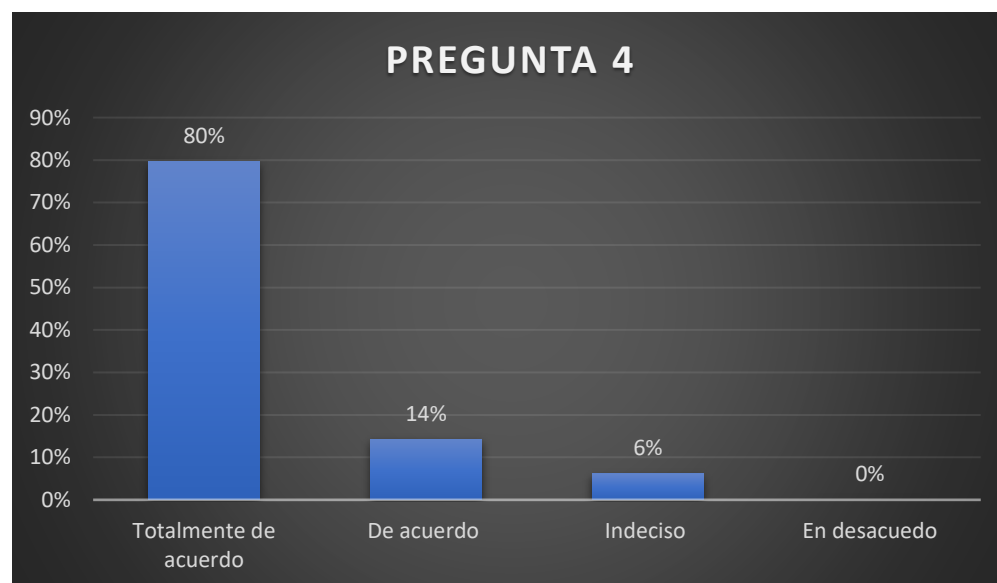
¿Se debe aplicar la responsabilidad objetiva en el caso de daño en el leasing?

Nº	Alternativas de respuestas	N	%
1.	Totalmente de acuerdo	39	80 %
2.	De acuerdo	7	14 %
3.	Indeciso	3	6 %
4.	En desacuerdo	-	-
5.	Totalmente en desacuerdo	-	-
Total		49	100%

Nota. Datos de la dimensión 2

Figura 7

Daño en el leasing



Nota. Datos obtenidos del cuestionario, pregunta 5

En relación a la tabla 7 y figura 7, el 80 % los encuestados responden que está totalmente de acuerdo, que se debe aplicar la responsabilidad objetiva en el caso de daño en el leasing, un 14 % está desacuerdo, y un 6% da una respuesta indecisa.

Tabla 8

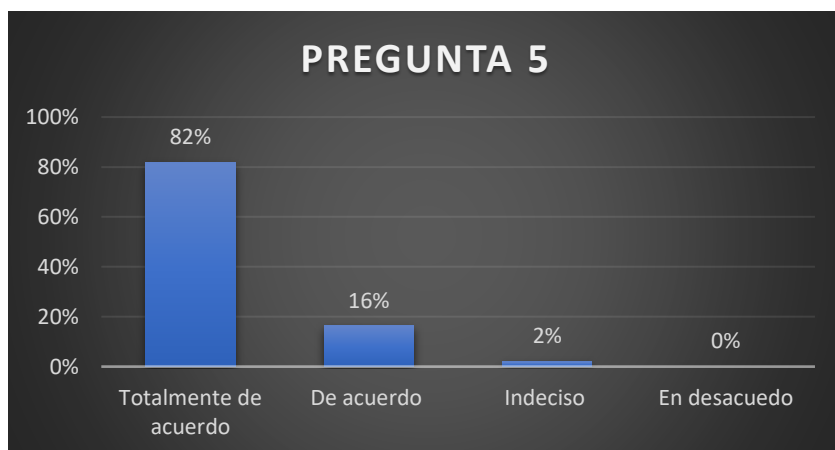
¿Es perjudicial para la víctima y el conductor la desproporción de las responsabilidades en el contrato Leasing?

N°	Alternativas de respuestas	N	%
1.	Totalmente de acuerdo	40	82 %
2.	De acuerdo	8	16 %
3.	Indeciso	1	2 %
4.	En desacuerdo	-	-
5.	Totalmente en desacuerdo	-	-
Total		49	100%

Nota. Datos de la dimensión 3

Figura 8

Desproporción de las responsabilidades



Nota. Datos obtenidos del cuestionario, pregunta 5

En relación a la tabla 8 y figura 8, el 82 % responde positivamente con la premisa totalmente de acuerdo, que es perjudicial para la víctima y el conductor la desproporción de las responsabilidades en el contrato Leasing, un 16 %, responde de acuerdo y una alternativa indecisa, responde en 2%.

Variable: DAÑO EN EL CONTRATO DE LEASING

Tabla 9

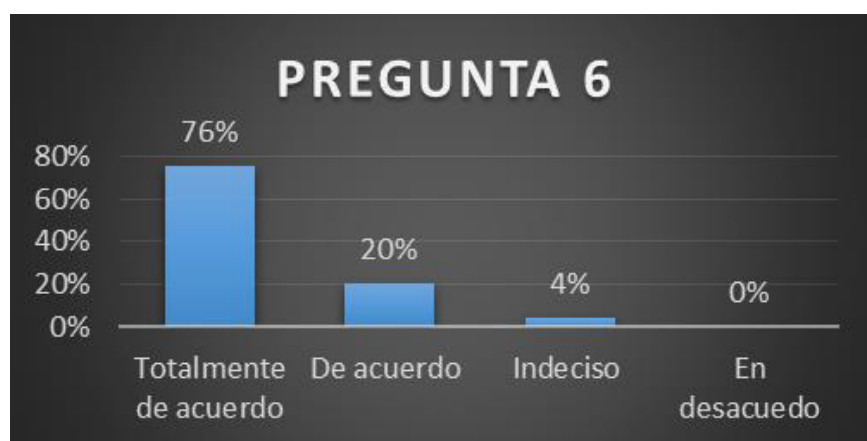
¿Debe derogarse la excepción de la responsabilidad del dueño de vehículo en la ley de arrendamiento financiero?

N°	Alternativas de respuestas	N	%
1.	Totalmente de acuerdo	37	76 %
2.	De acuerdo	10	20 %
3.	Indeciso	2	4 %
4.	En desacuerdo	-	-
5.	Totalmente en desacuerdo	-	-
Total		49	100%

Nota. Datos de la dimensión 1

Figura 9

Debe derogarse la excepción de la responsabilidad del dueño



Nota. Datos obtenidos del cuestionario, pregunta 6

El 76 % responde positivamente con la premisa totalmente de acuerdo, que debe derogarse la excepción de la responsabilidad del dueño de vehículo en la ley de arrendamiento financiero, un 20 %, responde de acuerdo y una alternativa indecisa, responde en 4 %

Tabla 10

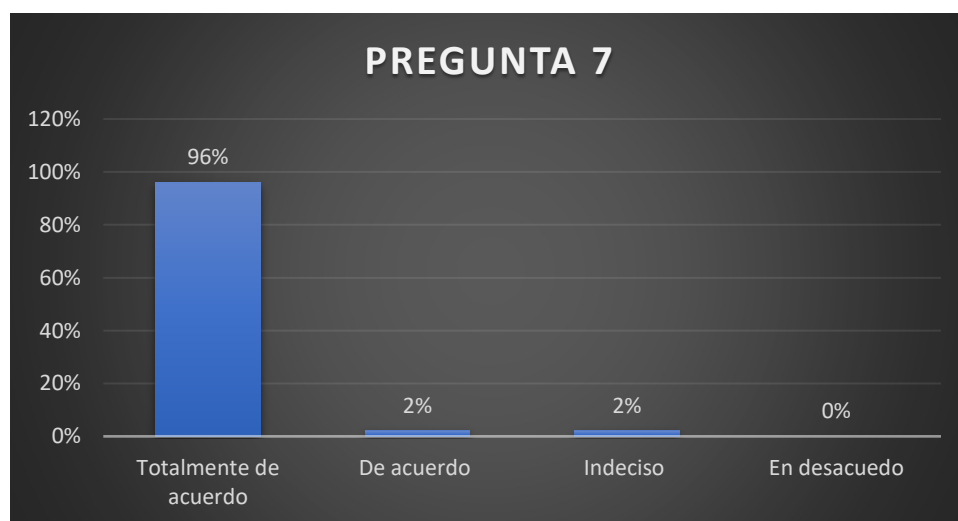
¿Está de acuerdo en la prevalencia de la ley de transporte, de la responsabilidad solidaria en caso de daño?

N°	Alternativas de respuestas	N	%
1.	Totalmente de acuerdo	47	96 %
2.	De acuerdo	1	2 %
3.	Indeciso	1	2 %
4.	En desacuerdo	-	-
5.	Totalmente en desacuerdo	-	-
Total		49	100%

Nota. Datos de la dimensión 1

Figura 10

Prevalencia de la ley de transporte



Nota. Datos obtenidos del cuestionario, pregunta 7

En relación a la pregunta 7, un 96 % responde totalmente de acuerdo, que debe existir en la prevalencia de la ley de transporte, de la responsabilidad solidaria en caso de daño, un 2% responde de acuerdo y 2% responde la alternativa indecisa.

Tabla 11

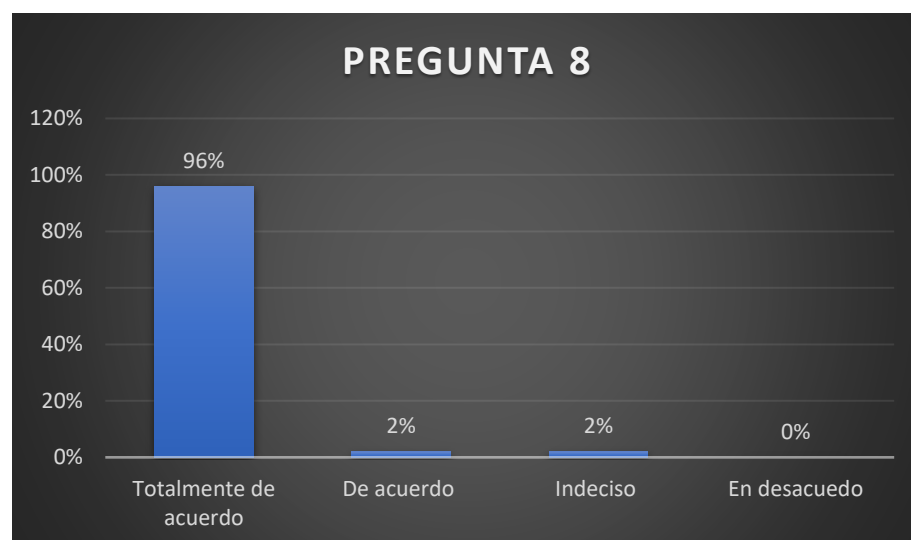
¿Es perjudicial para la víctima del daño la falta de responsabilidad objetiva en el Leasing?

N°	Alternativas de respuestas	N	%
1.	Totalmente de acuerdo	47	96 %
2.	De acuerdo	1	2 %
3.	Indeciso	1	2 %
4.	En desacuerdo	-	-
5.	Totalmente en desacuerdo	-	-
Total		49	100%

Nota. Datos de la dimensión 2

Figura 11

Falta de responsabilidad objetiva



Nota. Datos obtenidos del cuestionario, pregunta 8

En relación a la tabla 11 y figura 11, un 96% responde totalmente de acuerdo, que es perjudicial para la víctima del daño la falta de responsabilidad objetiva en el Leasing, se observó una respuesta adicional del 2%, que está de acuerdo y un 2%, responde estar indeciso.

Tabla 12

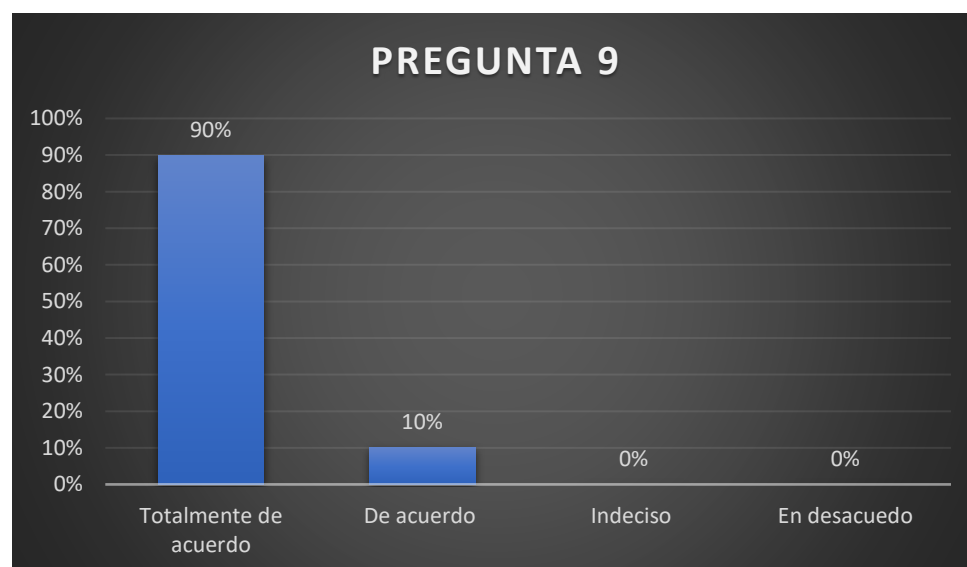
¿Se debe aplicar la responsabilidad objetiva en el caso de daño en el leasing?

N°	Alternativas de respuestas	N	%
1.	Totalmente de acuerdo	44	90 %
2.	De acuerdo	5	10 %
3.	Indeciso	-	-
4.	En desacuerdo	-	-
5.	Totalmente en desacuerdo	-	-
Total		49	100%

Nota. Datos de la dimensión 2

Figura 12

Falta de responsabilidad objetiva



Nota. Datos obtenidos del cuestionario, pregunta 9

En relación a la tabla 12 y figura 12, un 90% responde totalmente de acuerdo, que se debe aplicar la responsabilidad objetiva en el caso de daño en el leasing, se observó una respuesta adicional del 10 %, que está de acuerdo.

Tabla 13

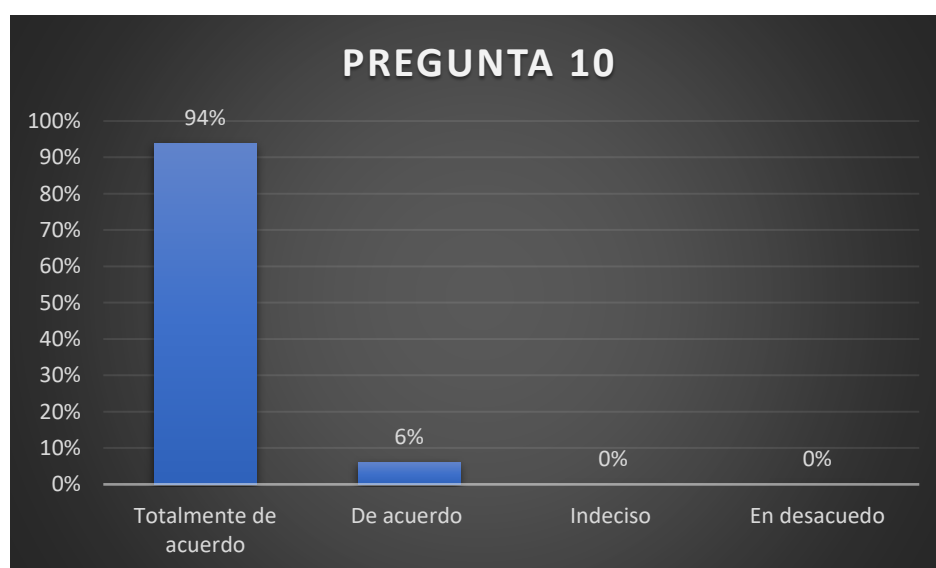
¿Es perjudicial para la víctima y el conductor la desproporción de las responsabilidades en el contrato Leasing?

N°	Alternativas de respuestas	N	%
1.	Totalmente de acuerdo	46	94 %
2.	De acuerdo	3	06 %
3.	Indeciso	-	-
4.	En desacuerdo	-	-
5.	Totalmente en desacuerdo	-	-
Total		49	100%

Nota. Datos de la dimensión 3

Figura 13

Desproporción de las responsabilidades



Nota. Datos obtenidos del cuestionario, pregunta 10

En relación a la tabla 13 y figura 13, un 96% responde totalmente de acuerdo, que es perjudicial para la víctima del daño la falta de responsabilidad objetiva en el Leasing, se observó una respuesta adicionada del 2%, que está de acuerdo y un 2%, responde estar indeciso.

4.2. Análisis e interpretación

Prueba de hipótesis.

De la revisión de los resultados del trabajo de campo, realizado a los concededores de la problemática, a través de la correlación Pearson, y su respectivo baremos, que dio como resultado una correlación positiva muy fuerte, porque los resultados fueron abrumadores arrojando una medida de correlación de 0,975, esto es mayor a 0,900, por lo que se interpreta que las variables: TUTELA RESARCITORIA y DAÑOS EN EL CONTRATO DE LEASING, tienen una relación significativa.

Asimismo, también se llegó a la conclusión que entre ambas variables existe una relación de causalidad muy cercana, comprobando que la hipótesis nula con un número de 0,000 es menor a 0,005, por lo cual se descarta la hipótesis nula y se confirma la hipótesis general con un grado de 0,912.

Resultado del Objetivo General

X: Tutela resarcitoria

Y: Daños en el contrato de leasing.

Correlaciones

		Tutela resarcitoria	Daños en el contrato de Leasing
Tutela resarcitoria	Correlación de Pearson	1	,975
	Sig. Bilateral	,975	,000
	N.	49	49
Daños en el contrato de Leasing	Correlación de Pearson	,975	1
	Sig. Bilateral	,000	
	N.	49	49

Se desprende lo siguiente:

$$r = ,975$$

$$r = 0,975 \times 100$$

$$r = 97.5 \%$$

Se desprende de la lectura de los resultados que hay una correlación significativa entre las variables de la hipótesis general. Ello se interpreta que ambas variables tienen una relación significativa, la falta de una idónea tutela resarcitoria incide en mantener el daño en el contrato de Leasing.

Resultado de los Objetivos Específicos

O.E. 1: Identificar como la falta de inclusión del propietario del bien incide en elevar el costo de daño ocasionado con un bien objeto de Leasing.

X: Falta de inclusión del propietario del bien

Y: Bien objeto de Leasing

Correlaciones

		Falta de inclusión del propietario del bien	Bien objeto de Leasing
Falta de inclusión del propietario del bien	Correlación de Pearson	1	,955
	Sig. Bilateral	,955	,000
	N.	49	49
Bien objeto de Leasing	Correlación de Pearson	,955	1
	Sig. Bilateral	,000	,000
	N.	49	49

Se desprende lo siguiente:

$$r = ,955$$

$$r = 0,955 \times 100$$

$$r = 95.5 \%$$

Como se observó de los resultados obtenidos de la aplicación de los instrumentos, que hay una relación significativa entre la variable de la falta de la inclusión del propietario del bien sobre la variable bien objeto de leasing. Ello se interpreta que se valida la hipótesis: La falta de inclusión del propietario del bien incide significativamente en elevar el costo de daño ocasionado con un bien objeto de Leasing.

O.E. 2: Precisar como el desconocimiento de la responsabilidad objetiva en el contrato, incide en el resarcimiento tardío por parte del contratante del Leasing.

X: Desconocimiento de la responsabilidad objetiva en el contrato

Y: Resarcimiento tardío por parte del contratante del Leasing.

Correlaciones

		Desconocimiento de la responsabilidad objetiva en el contrato	Resarcimiento tardío por parte del contratante del Leasing.
Desconocimiento de la responsabilidad objetiva en el contrato	Correlación de Pearson	1	,969
	Sig. Bilateral	,969	,000
	N.	49	49
Resarcimiento tardío por parte del contratante del Leasing.	Correlación de Pearson	,969	1
	Sig. Bilateral	,000	,000
	N.	49	49

Se desprende lo siguiente:

$$r = ,969$$

$$r = 0,969 \times 100$$

$$r = 9.69 \%$$

Como se observó de los resultados obtenidos de la aplicación de los instrumentos, que hay una relación significativa entre la variable: Desconocimiento de la responsabilidad objetiva sobre el Resarcimiento tardío por parte del contratante del Leasing. Ello se interpreta que se valida la hipótesis: El desconocimiento de la responsabilidad objetiva en el contrato, incide significativamente en el resarcimiento tardío por parte del contratante del Leasing.

O.E.3: Determinar de qué manera la desproporción de las responsabilidades en el contrato Leasing incide en el perjuicio a las víctimas del accidente vehicular.

X: Desproporción de las responsabilidades en el contrato Leasing

Y: Perjuicio a las víctimas del accidente vehicular.

Correlaciones

		Desproporción de las responsabilidades en el contrato Leasing	Perjuicio a las víctimas del accidente vehicular.
Desproporción de las responsabilidades en el contrato Leasing	Correlación de Pearson	1	,978
	Sig. Bilateral	,978	,000
	N.	49	49
V	Correlación de Pearson	,978	1
	Sig. Bilateral	,000	,000
	N.	49	49

Se desprende lo siguiente:

$$r = ,978$$

$$r = 0,978 \times 100$$

$$r = 9.78 \%$$

Como se observó de los resultados obtenidos de la aplicación de los instrumentos, que hay una relación significativa entre la variable: Desproporción de las responsabilidades en el contrato Leasing, sobre la variable: Perjuicio a las víctimas del accidente vehicular. Ello se interpreta que se valida la hipótesis: La desproporción de las responsabilidades en el contrato Leasing incide significativamente en el perjuicio a las víctimas del accidente vehicular.

V. Discusión de resultados

Respecto al **objetivo general**: Determinar de qué manera se incumple la tutela resarcitoria, al no incluir al propietario del bien como responsable de los daños en el contrato de Leasing, según la óptica de abogados y operadores de la judicatura civil de Lima en el 2021, al realizar la prueba de hipótesis, a través, del método de Correlación Pearson, se obtuvo un nivel de significancia del 5%, obteniéndose un valor de 0,975, esto es un resultado significativo que demuestra que los conocedores de la problemática validan la hipótesis planteada: Se incumple, con la tutela resarcitoria, al no incluir al propietario del bien como responsable de los daños en el contrato de Leasing, según la óptica de abogados y operadores de la judicatura civil de Lima en el 2021.

La postura asumida desde que se inició la investigación, antes de la pandemia, y que se ha desarrollado en la actualidad, trató de resolver un tema controversial, que tenía diversas aristas, se presentaba una posición, que con el argumento de alentar el leasing y proteger a las empresas financieras que eran parte de este contrato, estaba exonerados de asumir la responsabilidad, en el caso que ocurriera un accidente. Ahora existía otra corriente, más sólida porque se sustentaba, no solo en argumentos normativos, sino que apelaba al neo constitucionalismo, esto que los principios constitucionales prevalecen, y nadie debía estar desprotegido, el Estado tenía que garantizar los derechos fundamentales de todos los ciudadanos, por ello coincidimos con Minchan (2021) que expuso el grave estado de indefensión que se encuentra la víctima o la persona perjudicada, cuando es objeto de un accidente.

Como señal Luigi Ferrajoli (2005) el Estado tiene que tutelar los derechos fundamentales de todas las personas, por ello tiene que desplegar todo su sistema de tutela para cumplir con los postulados que señala la Constitución. Ello no se advierte en la realidad

contractual del leasing, donde han prevalecido los intereses de unos pocos sobre los intereses de la comunidad, porque un accidente puede afectar a cualquier ciudadano, y se ve perjudicado porque no tiene los instrumentos legales para poder exigir la correspondiente indemnización o resarcimiento por el daño causado por el vehículo que pertenece al contrato de leasing.

Como resaltó Beltrán (2018), la responsabilidad civil, tiene como principal fundamento una tutela resarcitoria de los daños ocasionados, ya no es su prioridad la sanción al autor del daño ocasionado, se va centrar en una protección a la víctima, por ello el legislador ha diseñado un legislación protectora de los derechos de las víctimas en la ley N° 27181, Ley general de Transporte Terrestre, donde se precisa, la responsabilidad civil que causa un vehículo, bajo el factor de atribución objetivo, donde existirá una responsabilidad solidaria cuando el conductor, dueño del vehículo y el prestador del servicio de transporte.

Tal como se planteó en el diagnóstico de la problemática, la ley de arrendamiento financiero, Decreto Legislativo N° 299, entre sus normas específicamente excluyó a la empresa leasing de la responsabilidad del daño que pueda causar, en este caso el bien mueble. Esto desde el momento que es entregado a la arrendataria. Se observó una colisión entre la ley de leasing financiero y la ley de transporte esta colisión ha sido denominada antinomia.

La antinomia es la situación en que dos normas pertenecientes a un mismo sistema jurídico, que concurren en el ámbito temporal, espacial, personal y material de validez, atribuyen consecuencias jurídicas incompatibles entre sí a cierto supuesto fáctico, y esto impide su aplicación simultánea.

En el caso de la investigación se identificó incompatibilidades lógicas en el caso de la ley de leasing, que exonera de responsabilidad a las entidades financieras y la ley de transporte que regula su responsabilidad. Son normas contradictorias, normas contrarias, sobre la responsabilidad de una determinada acción, cuya magnitud los veremos en el análisis al respecto.

Respecto al **objetivo específico primero**: Identificar como la falta de inclusión del propietario del bien incide en elevar el costo de daño ocasionado con un bien objeto de Leasing, al realizar la prueba de hipótesis, a través, del método de Correlación Pearson, se obtuvo un nivel de significancia del 5%, obteniéndose un valor de 0,89, por ello se valida la hipótesis: La falta de inclusión del propietario del bien incide significativamente en elevar el costo de daño ocasionado con un bien objeto de Leasing.

Durante décadas se ha perjudicado a las víctimas, porque el derecho en este tema, ha sido endeble, ha cedido a la posición muy ventajosa de las financieras y como expuso en su tesis (Peralta, 2021), autor con el cual coincidimos, el derecho al exigir el seguro, en este tipo de contratos, trato de encontrar la solución, cuando aparecieron otros problemas, como el seguro no cubrir daños o lesiones costosas, tratamientos que requieren un largo periodo de atención, porque como sabemos un accidente puede causar, mutilaciones, enfermedades de largo tratamiento, que el seguro no cubría, de allí la necesidad de la inclusión de la responsabilidad solidaria de la entidad financiera con la persona que manejaba el vehículo, que por el quehacer jurídico, donde nos desenvolvemos, que hay un mínimo de porcentaje que este conductor cumpla con el pago de la indemnización o resarcimiento correspondiente a la víctima.

Esta posición no es una problemática solo de la legislación peruana, igual situación, se encontró en la legislación colombiana y mexicana, como se ha presentado en la investigación, por ello urgía, una *leges ferenda*, para modificar la normatividad e incluir a la entidad financiera, posición que en la aplicación de instrumentos se ha recepcionado, casi en su totalidad, que están de acuerdo en premisa como, estar de acuerdo totalmente en la derogación de la excepción de la responsabilidad del propietario del vehículo en la ley de arrendamiento financiero, que colisionaba con la ley de transporte. Esta respuesta contundente, fue por parte de profesionales, encuestados, respecto a los derechos que estaban relacionados con este tipo

de contratos, por ello en la inclusión de la población de estudio, se aseguró que sean conocedores del arrendamiento financiero y la problemática en torno a la protección del resarcimiento que debe tener toda persona.

Coincidimos con la tesis de Geldres (2019), que, en este enfrentamiento de normas, se hizo eco la Corte Suprema, que tuvo diversos pronunciamientos, algunos en apoyo de las entidades financieras, que hicieron más sólida dicha posición, urgía una solución a la problemática, porque estaba sustentado en argumento del derecho constitucional, derecho contractual y responsabilidad contractual y extracontractual, porque se tenía que responder ante un daño ocasionado.

Como respuesta a esta realidad, se emite la ley N° 31248, a finales de junio del 2021, normatividad que sustento un fortalecimiento de las herramientas financieras de reactivación económica. Los defensores de esta ley sostuvieron, que, en esta época de pandemia, como señalo Zerpa (2021) se otorga una herramienta trascendental para el beneficio de las micro y medianas empresas, hasta mediados del 2021, más del 60% de contratos han sido registrados en la Superintendencia de banca y seguros, llego a más del 60%, ello revela, lo importante del contrato.

Ahora los que conocemos la norma, sabemos que ello ya existía en la ley de arrendamiento financiero y que con dicha norma se sustentó por décadas que las empresas financieras no sean responsables, como aseguró Minchan (2021), y Peralta (2019), fue el mecanismo legal más conveniente, pero perjudicial para las víctimas de un accidente de un vehículo que es parte del arrendamiento financiero.

Ahora con la ley se amplía más las prerrogativas, porque no solo no solidarios ante un accidente, sino que también no responderán ante la autoridad administrativa de las infracciones, esto quiere decir que se amplían sus excepciones.

Entonces la posición asumida en contra de la ley de arrendamiento financiero que exoneraba a las entidades financieras, con argumentos constitucionales, contractuales y de responsabilidad extracontractual, ahora la asumimos contra la ley N° 31248, que, en un alarde de los beneficios, de la ley, sobre todo la propaganda de adquirir y renovar activos como el caso de los vehículos, ha dejado de lado el debate de hace décadas como es la protección de los derechos de las víctimas.

No estamos de acuerdo, con la posición asumida por los defensores de la ley, al señalar que ha sido una norma consensuada, lo habrá sido para todos los defensores de los intereses de las entidades financieras.

Sobre el **objetivo específico segundo**: Precisar como el desconocimiento de la responsabilidad objetiva en el contrato, incide en el resarcimiento tardío por parte del contratante del Leasing, al realizar la prueba de hipótesis, a través, del método de Correlación Pearson, se obtuvo un nivel de significancia del 5%, obteniéndose un valor de 0,899, por ello se valida la hipótesis: El desconocimiento de la responsabilidad objetiva en el contrato, incide significativamente en el resarcimiento tardío por parte del contratante del Leasing.

Esta posición está acorde con la investigación de Landeras (2017), que recurre primero al sustento constitucional, esto es la garantía de los derechos fundamentales de la persona a través de la Constitución. De la misma posición son los colombianos Murcia (2014) y Velazco en sus investigaciones porque en la legislación colombiana se presenta la misma realidad. En esta normatividad peruana y colombiana, hay un vacío legal, donde permite la vulneración de derechos fundamentales.

En la realidad nacional, la Constitución de 1993 o la Constitución colombiana de 1991, es la norma rectora que regula los derechos fundamentales, así como las garantías que tiene toda persona que ingresa a un proceso. El estado peruano, está estructurado en base a una jerarquía normativa, que tiene en la cúspide a la Constitución Política. Como precisó Alexy

(2014), la Constitución, tiene en su contenido un capítulo referido a los derechos fundamentales.

No se puede negar que una “Constitución democrática” ya no podrá pensarse como centro del que todo derivaba, como irradiación a través de la soberanía del Estado en que se apoyaba, sino como centro sobre el que todo debe converger (Zagrebelsky; 1995). Las obligaciones básicas de cada Estado en referencia a la protección de los derechos deben estar en una línea adecuada y correlativa a la existencia de un verdadero Estado social y democrático de Derecho.

Resaltó Montoya (2007), la norma constitucional tiene como finalidad lograr representar los fines esenciales del Estado, esto es, garantizar la plena vigencia de los derechos y promover el bienestar general fundamentado en la justicia y en el desarrollo integral y equilibrado de la nación. Dentro de esta exigencia estatal, el artículo 2° y 139° aparecen poniendo énfasis en la protección especial que merecen determinados titulares de derechos fundamentales. Tal insistencia no solo denota la existencia de un interés constitucional superior a quienes se encuentran solicitando el reconocimiento de un derecho, sino la obligación de una protección jurídico-social superlativa. Esta situación especial, motivada en el ideal de justicia previsto en la Constitución, posibilita que el resguardo estatal y comunitario sea también particular y reforzado.

En este contexto, se observó, que la tutela de derechos fundamentales que se viene destacando en la Constitución no se viene cumpliendo en este tipo de contrato. Posición que coincide con el trabajo de campo, donde se recepcionó la lectura que tiene los profesionales que conocen la problemática, se obtuvo que el 94 % está totalmente de acuerdo que debe derogarse la excepción de la responsabilidad del dueño de vehículo en la ley de arrendamiento financiero, un 6% responde de acuerdo. El 86 %, responde positivamente a la premisa que está de acuerdo en la prevalencia de la ley de transporte, de la responsabilidad solidaria en caso de

daño, un 8 % responde de acuerdo y un 6%, responde la alternativa indecisa. En relación a la tabla 6 y figura 6, responde positivamente en un 96 % positivamente, que es perjudicial para la víctima del daño el desconocimiento de la responsabilidad objetiva en el Leasing, un 4 %, responde la alternativa de acuerdo.

Esta posición ha sido respaldada desde hace varios años ya por los pronunciamientos jurisprudenciales de la Corte Suprema, como la **Casación N° 3622-2000**, del 15 de enero del 2000, donde atribuye una responsabilidad a las empresas financieras o bancarias, de igual tenor es la **Casación N° 3141- 2006**, de fecha 12 de octubre del 2007, aunque tiene un pronunciamiento con doble posición, una posición en mayoría donde precisa que la ley especial del arrendamiento financiero.

En la judicatura civil de la Libertad, se estableció en el Expediente N° 02247-2011-0-1601-JR-CL05, estableció, que la arrendadora, solo podrá exonerarse de la responsabilidad civil que deviniera del accidente, si cumplió con la verificación, que la arrendataria contrato un seguro que cubra en forma eficaz, los posibles daños ocasionados por el bien.

En este caso, no se da, una interceptación literal del artículo 6 de la ley de arrendamiento financiero, sino como sostiene la judicatura se una interpretación acorde a la normatividad actual.

De tal manera, no debe entenderse que, en todos los casos, la entidad financiera (locadora) se encuentra exonerada de asumir obligación indemnizatoria por los daños originados por el bien que se encuentra bajo su propiedad bajo un contrato de leasing. Por tanto, lo que debe inferirse es que la entidad financiera-locadora (propietario registral) será beneficiada con la exoneración de toda responsabilidad civil a la que hace mención implícitamente la parte final del artículo 6, si cumple con exigir y verificar que la arrendataria contrate un seguro.

La posición contradictoria lo observamos en las siguientes casaciones, acuerdos plenarios.

Tabla 14

Posiciones contradictorias

Casaciones	Plenos jurisdiccionales
Casación N° 251-2011 Lambayeque (Sala Penal Permanente); Casación N° 3141-2006 Callao, Casación N° 3256-2015 Apurímac, Casación N° 639-2013 Cajamarca, Casación N° 2112-2017 Huánuco (Sala Civil Permanente); Casación N° 3622-2000 Lima; Casación N° 2388- 2003 Lima; Casación N° 2025-2013 Lima.	Pleno Jurisdiccional Distrital Civil y Procesal Civil-2016 de la Corte Superior de Justicia de la Libertad y el Pleno Jurisdiccional Distrital Civil -2018 de la Corte Superior de Justicia de Ventanilla.

Nota elaboración propia.

Entonces el problema se ha mantenido, por los diversos pronunciamientos en torno a las diferentes leyes, ósea que la antinomia observada, se trasladó a los pronunciamientos jurisdiccionales y los plenos jurisdiccionales.

Ahora de la revisión de los principios de la teoría del derecho de contratos, se desprenden dos principios que dan solución a la problemática planteada, esto es los principios

Principio de especialidad.

Por este principio hay responsabilidad de las entidades financieras y bancarias, bajo el sustento de la ley de transporte y comunicaciones que como señala:

Artículo 29 de la Ley N.º 27181- “Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre” (LGTTT) donde se indica que será un supuesto de responsabilidad civil causado por un vehículo automotor bajo un factor de atribución objetivo y existirá una responsabilidad solidaria entre el conductor, el propietario del vehículo y, de ser el caso, el prestador del servicio de transporte terrestre.

Norma clara, precisa y textual.

Siguiendo a Peralta (2021) las razones son las siguientes:

Existe un marco genérico de aplicación para los casos de responsabilidad civil por actividades riesgosas o peligrosas y objetos riesgosos o peligrosos preceptuado en el artículo 1970 del Código Civil peruano, el cual resulta ser un precepto de carácter general frente a lo estipulado en una normativa de carácter especial contenida en el artículo 6 de la ley de arrendamiento financiero

Porque el artículo 29 de la LGTTT posee una regulación específica en casos de responsabilidad civil por accidentes de tránsito, sobre lo preceptuado en el artículo 6 de la LAF y el artículo 1970 del Código Civil, por los siguientes motivos: i) Por la conservación de la calidad de propietario del vehículo que recaer en la empresa de leasing financiero: tal como lo reconoce de forma expresa el artículo 4 de la LAF y, además, por los propios documentos de transferencia y su inscripción a nivel de registros públicos; mientras que la arrendataria financiera tendrá solo la utilización de los bienes hasta que no ejerza su derecho a la opción de compra por un valor residual plasmado en el contrato de leasing.

Por el principio de cronología normativa, como precisó Peralta (2021), el artículo 29 de la LGTTT (que entró en vigencia en 1999) y el artículo 6 de la LAF (que entró en vigencia en 1984) el mismo nivel de jerarquía normativa, y además por tener aparentes mandatos contradictorios, prima la de ulterior vigencia en el tiempo; por ende, primaria, por una cuestión de posteridad, la norma contenida en el artículo 29 de la LGTTT en virtud de la aplicación del principio de cronología normativa, haciendo responsable a las entidades bancarias en el supuesto estudiado.

En cuanto al **objetivo específico tercero**: Determinar de qué manera la desproporción de las responsabilidades en el contrato Leasing incide en el perjuicio a las víctimas del accidente vehicular, al realizar la prueba de hipótesis, a través, del método de Correlación Pearson, se obtuvo un nivel de significancia del 5%, obteniéndose un valor de 0,901, por ello se valida la hipótesis: La desproporción de las responsabilidades en el contrato Leasing incide significativamente en el perjuicio a las víctimas del accidente vehicular., por ello se valida la hipótesis: La desproporción de las responsabilidades en el contrato Leasing incide significativamente en el perjuicio a las víctimas del accidente vehicular.

Se afirmó que hay una desproporción en la responsabilidad, porque la decisión tomada en la ley de arrendamiento financiero, que fuera dada por el círculo de intereses de las empresas y de los legisladores abocado a servir dichos intereses, no tuvieron en cuenta el perjuicio que causa, la no inclusión de una de las partes prioritarias de este contrato. Es una desproporción, porque como señalo Geldres (2019), se está desconociendo la realidad de las partes intervinientes en este contrato, las personas que manejan el vehículo, los conductores, los emprendedores, muchas veces son personas que están formando un patrimonio, estar tratando de hacer su economía personal o familiar, peor ante los gastos elevadísimos para responder por un accidente, donde el factor de conexión fue el vehículo.

En el trabajo de campo realizado a los que se desenvuelven en el quehacer judicial, respondieron que es perjudicial para la víctima del daño la falta de responsabilidad objetiva en el Leasing, se observó una respuesta adicionada del 2%, que está de acuerdo y un 2%, responde estar indeciso. Así mismo un 90% responde totalmente de acuerdo, que se debe aplicar la responsabilidad objetiva en el caso de daño en el leasing, se observó una respuesta adicionada del 10 %, que está de acuerdo. Así también el 96% responde totalmente de acuerdo, que es perjudicial para la víctima del daño la falta de responsabilidad objetiva en el Leasing, se observó una respuesta adicionada del 2%, que está de acuerdo y un 2%, responde estar indeciso.

VI. Conclusiones

- ✓ Se incumple, con la tutela resarcitoria, al no incluir al propietario del bien como responsable de los daños en el contrato de Leasing, según la óptica de abogados y operadores de la judicatura civil de Lima en el 2021, doctrina, derecho comparado, pronunciamientos jurisdiccionales, porque no se tiene en cuenta la responsabilidad objetiva, que adecuadamente había asumido la ley de transporte y que colisionaba con la ley de arrendamiento financiero que inadecuadamente le otorgaba excepciones, que lamentablemente se ha visto consolidada con la emisión de la ley N° 31248, ley del fortalecimiento de las herramientas financieras de reactivación económica.
- ✓ La falta de inclusión del propietario del bien incide significativamente en elevar el costo de daño ocasionado con un bien objeto de Leasing, la realidad nacional y las investigaciones sobre la responsabilidad en el daño ocasionado en el leasing han demostrado que el conductor, es una persona natural, que muchas veces, o en la mayoría de veces no tiene la capacidad para solventar los gastos que puede ocasionar un accidente, esto es mutilaciones, impedimentos físicos, rehabilitación, que tienen un alto costo económico, que el seguro que se aplica en este tipo de contratos no puede cubrir, de allí que este costo tenga que ser costeado por la persona jurídica, en este caso la entidad financiera, que si tiene la capacidad económica para poder solventar este tipo de gastos económicamente elevados.
- ✓ El desconocimiento de la responsabilidad objetiva en el contrato, incide significativamente en el resarcimiento tardío por parte del contratante del Leasing. La normatividad en la esfera de la responsabilidad civil extracontractual, tiene como base teórica y jurídica la responsabilidad objetiva frente al riesgo creado, con el objetivo de la obtención de una ganancia económica que se deriva de dicho riesgo. Con ello se concuerda una tesis

progresista, de favorecimiento de las víctimas, permite una obligación solidaria, frete a la reparación del daño. De allí que urge que quien tiene la titularidad del bien mueble, esto es el vehículo, tiene también la obligación de responder, por el daño que pueda haber ocasionado su socio en el contrato.

- ✓ La desproporción de las responsabilidades en el contrato Leasing incide significativamente en el perjuicio a las víctimas del accidente vehicular, porque vulnera derechos fundamentales de la persona agraviada, que está en estado de indefensión, no cumpliéndose lo señalado en la Constitución, de tutelar los derechos fundamentales de la persona, ni está acorde con la posición del neoconstitucionalismo que ha adoptado ha administración de justifica peruano ,esto es la primacía de las normas rectoras de la Constitución, por ello es inaceptable la vigencia de la ley de Leasing, y la exoneración de la responsabilidad de las entidades financiera, respaldadas lamentablemente con la última ley emitida en el 2021, ley N° 31248, donde desconocen que el propietario del bien mueble en el contrato leasing, debe responder por el daño ocasionado a tercero.

VII. Recomendaciones

- ✓ Se recomienda una *leges ferenda*, en la ley nacional de leasing, donde se establezca la responsabilidad objetiva del arrendador financiero de la entidad bancaria o financiera o la derogación total del artículo 6 de la ley en comentario, normatividad que contradice los postulados de la Constitución, de tutela de derechos, Código Civil, en cuanto la responsabilidad objetiva.

Propuesta Modificatoria de Artículo 6 de D. Leg. 299 Ley de Leasing – Arrendamiento Financiero.

Artículo 6.- El arrendador financiero propietario del vehículo, la arrendataria y de ser el caso el prestador del servicio de transporte terrestre, son solidariamente responsables por los daños y perjuicios causados, de acuerdo a la Responsabilidad civil objetiva que señala el artículo 1970 del Código Civil de 1984.

- ✓ Se recomienda una *leges ferenda*, esto es la derogación del artículo 2 de la reciente ley N° 31248, Ley que fortalece herramientas financieras de reactivación económica, que mantiene los postulados del cuestionado artículo 6 de la ley de leasing, esto es la exoneración de la responsabilidad objetiva que le corresponde a la entidad financiera o bancaria.
- ✓ Se recomienda, que la judicatura en lo civil, cuando esté en su jurisdicción estos casos, se pronuncie de acuerdo a la doctrina, pronunciamientos jurisdiccionales, derecho comparado, esto es el problema de la responsabilidad objetiva, que está sustentado por el artículo 1970 del Código Civil de 1984.
- ✓ Se recomienda que la administración de justicia a través de un **Acuerdo plenario** se dirima la controversia entre el Decreto Legislativo 299 Ley de Arrendamiento Financiero y el artículo 1970 Responsabilidad de Riesgo del Código Civil de 1984 debiendo primar la

posición de prevalencia de la Responsabilidad Objetiva cuando ocurra un accidente de tránsito, donde los responsables solidarios deban cumplir con resarcir los daños y perjuicios de las víctimas.

VIII. REFERENCIAS

- Alpa, G. (2006). *Tratado de la responsabilidad civil* (Primera ed). <http://sbiblio.uandina.edu.pe/cgi-bin/koha/opac-detail.pl?biblionumber=26572>
- Alexy, R. (2014) *El Concepto y Validez del Derecho*. Editorial Gedisa. S.A.
- Alexy, R. (2007) *Teoría de la argumentación jurídica*. Centro de Estudios Políticos y Constitucionales.
- Arrubla, J. (1990). Contrato de "leasing". *Revista De La Facultad De Derecho Y Ciencias Políticas*, (87-88), 202-252. <https://revistas.upb.edu.co/index.php/derecho/article/view/4603>
- Araujo, A. (2017). *La regulación de la responsabilidad solidaria del arrendador financiero en el contrato de leasing*. 1–110. Universidad Privada Antenor Orrego (UPAO) <https://repositorio.upao.edu.pe/handle/20.500.12759/2877>
- Arias, G. (2019). Aspectos controversiales de las obligaciones surgidas del contrato de leasing ante la ausencia de una normativa especial. In *Derecho y Realidad*, 17(33). <https://doi.org/10.19053/16923936.v17.n33.2019.9849>
- Beltrán, J. (2018). “Recuérdame (...): El banco que lo puede todo otra vez. Resarcimiento vs. Contrato de arrendamiento financiero”. *Diálogo con la Jurisprudencia*.
- Campos, J. (2019). “La responsabilidad civil solidaria por garantía del propietario del vehículo y la empresa de transportes en los daños por accidentes de tránsito. Comentario a la jurisprudencia recaída en la Sentencia Casatoria N.º 2775-2012 Lambayeque”. En *Responsabilidad civil por accidentes de tránsito* (pp. 141-179). Instituto Pacifico.
- Chaparro, E. (2017). *Arrendamiento financiero y la responsabilidad extracontractual de los bancos [Cesar Vallejo]*. [Tesis de grado, Pontificia Universidad Católica del Perú]. <http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/handle/123456789/8105>
- Cieza, J. (2018). La tutela resolutoria frente a la tutela resarcitoria. Algunos planteamientos a propósito de la responsabilidad por inejecución de obligaciones. *Gaceta Jurídica & Procesal Civil*, 56, 1–62. <https://hdl.handle.net/20.500.12724/5785>
- Cuadros, C. (1997) *Derecho de Contratos*. Editorial Fecat.
- De Trazegnies, F. (2005). La Responsabilidad Extracontractual en la Historia del derecho Peruano. *THEMIS Revista de Derecho*, 50, 207–216.
- Félix, J. (2018). “Notas sobre algunos principios generales del derecho: una reflexión a partir de principios generales y su influencia en las obligaciones en la experiencia jurídica colombiana”. *Derecho PUCP*, (80), 187-237. <https://bit.ly/2m4GdUE>
- Geldres, R. (2019). *Responsabilidad civil de las entidades financieras por los daños y perjuicios que ocasionan los vehículos dados en arrendamiento financiero (leasing)*. Portal Jurídico LP. <https://lpderecho.pe/responsabilidad-civil-entidades-financieras-danos-perjuicios-vehiculos-arrendamiento-financiero-leasing/>
- Guastini, R. (2005) *Las fuentes del derecho. Los fundamentos teóricos*. Lima. Ediciones Raquel.

- Guitman, R. (2019) *Responsabilidad civil contractual y daños en obras de la ingeniería eléctrica*. Lima. 2018-2019. Lima Universidad Federico Villareal.
- Hernández, R., Fernández, C., y Batista. P. (2010). *Metodología de la investigación* (5ta ed.). McGraw-Hill.
https://www.academia.edu/10495714/Hernandez_s_2010_metodologia_de_la_investigacion
- Hernández, R., Fernández, C., y Batista. P. (2014). *Metodología de la investigación* (6th ed.). McGraw-Hill.
https://periodicooficial.jalisco.gob.mx/sites/periodicooficial.jalisco.gob.mx/files/metodologia_de_la_investigacion_-_roberto_hernandez_sampieri.pdf
- Inostroza, M. A. (2017). Estructura unitaria del leasing financiero y su influencia sobre los remedios del usuario por incumplimiento del proveedor. [Universidad Carlos 3 de Madrid]. In *Universidad Carlos III de Madrid*. <https://e-archivo.uc3m.es/handle/10016/26170?show=full#preview>
- Landeras, J. (2017) Responsabilidad del arrendador financiero por accidentes vehiculares: aportes para una adecuada regulación en el Perú. [Tesis de Magister, Universidad de Lima.]
https://repositorio.ulima.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12724/8377/Landeras_Cantuarrias_%20Johanna_%20Gisell.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- León, L. (2017). *La responsabilidad civil. Líneas fundamentales y nuevas perspectivas* (3ra ed.). Instituto Pacífico.
- Minchan, V. (2021). Responsabilidad civil por daño a tercero en el contrato de leasing [Tesis de maestría, Universidad Nacional de Trujillo UNITRU-Tesis].
https://www.lareferencia.info/vufind/Record/PE_40214b5b6b7d7f31cef2d5ce8c8da96f
- Moreno, P. (2020) *La Responsabilidad de la víctima como causa de exclusión de la responsabilidad penal en los accidentes de tránsito*. Universidad Nacional Federico Villareal.
- Murcia, L. (2014). Un estudio acerca de la responsabilidad contractual y extracontractual del propietario de los bienes dados en Leasing. *171*(6), 727–735.
<https://repository.ucatolica.edu.co/entities/publication/ecaef074-6d0b-4cf8-8235-ec46cd707729>
- Nieva, J. (2010) *La Valoración de la Prueba*. Madrid. Editorial Marcial Pons.
- Palazon, M. (2014). *Catálogo de la red de bibliotecas Universitarias y Científicas* □ (1ra ed.). Navarra.
<https://rebiun.baratz.es/OpacDiscovery/public/catalog/detail/b2FpOmNlbGVicmF0aW9uOmVzLmJhcmF0ei5yZW4vMTY0NDg0NjU?tabId=1690167828241>
- Peralta, G. (2019). Fundamentos para la responsabilidad civil de la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito [Tesis de grado, Universidad Nacional de Tumbes].
[https://repositorio.untumbes.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12874/747/TESIS - PERALTA TRIPUL.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.untumbes.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12874/747/TESIS_PERALTA_TRIPUL.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Peralta, G. (2021). *Derecho y Cambio Social Reflexiones sobre la responsabilidad civil en el*

leasing vehicular : Reflections on civil liability in vehicle leasing: its present and future. *Derecho y Cambio Social*, 63, 1–30. https://www.derechoycambiosocial.com/revista063/Reflexiones_sobre_la_responsabilidad_civil.pdf

- Rojas, A., Vargas, L., Calle, M., & SÁCHICA, M. (2015). *Sentencia T-734/13* (Vol. 12, pp. 1–131).
- Soria, A. (2016). “El contrato de leasing: análisis de la legislación peruana y del régimen especial de leasing inmobiliario para viviendas”. En J. Chipana. (Coord.), *Todo sobre el contrato de arrendamiento, un enfoque práctico: identificación de los problemas más frecuentes y sus soluciones*. (pp. 67-104). Lima, Perú: Gaceta Jurídica
- Trasegnies, F. (2005) La responsabilidad extra contractual en la historia del derecho peruano. Lima. *Revista Themis de Derecho*, (50), 207-216.
- Velasco, A. (2017). El contrato de leasing sobre vehículos y la responsabilidad civil de las compañías de leasing frente a terceros. <https://www.velascoabogados.com.co/blog/94-El-contrato-de-leasing-sobre-vehiculos-y-la-responsabilidad-civil-de-las-companias-de-leasing-frente-a-terceros>
- Wroblewski, J. (2013). *Sentido y hecho en el Derecho*. Grijley.
- Zagrebelsky, G (1995) *El Derecho Dúctil*. Editorial Trotta

IX. ANEXOS

ANEXO 1: Matriz de consistencia

Título: " LA TUTELA RESARCITORIA DERIVADA DE LOS DAÑOS EN EL CONTRATO DE LEASING. LIMA. 2021"

PROBLEMAS	OBJETIVOS	HIPOTESIS	VARIABLES	INDICADORES	METODOLOGÍA
<p>Problema general.</p> <p>P.G. ¿De qué manera se incumple con la tutela resarcitoria, al no incluir al propietario del bien como responsable de los daños en el contrato de Leasing, según la óptica de abogados y operadores de la judicatura civil de Lima en el 2021?</p>	<p>Objetivo general.</p> <p>O.G. Determinar de qué manera se incumple la tutela resarcitoria, al no incluir al propietario del bien como responsable de los daños en el contrato de Leasing, según la óptica de abogados y operadores de la judicatura civil de Lima en el 2021.</p>	<p>Hipótesis general.</p> <p>H.G. Se incumple, con la tutela resarcitoria, al no incluir al propietario del bien como responsable de los daños en el contrato de Leasing, según la óptica de abogados y operadores de la judicatura civil de Lima en el 2021.</p>	<p>Independiente (X)</p> <p>Incumplimiento de la tutela resarcitoria.</p>	<p>X.1. Falta de inclusión del propietario del bien en el contrato Leasing.</p> <p>X.2. Desconocimiento de la responsabilidad objetiva en el contrato.</p> <p>X.3. Desproporción de las responsabilidades en el contrato Leasing</p>	<p>El presente trabajo es una investigación Explorativa – Explicativo-No Experimental.</p>
<p>P.E.1. ¿Cómo la falta de inclusión del propietario del bien incide en elevar el costo de daño ocasionado con un bien objeto de Leasing?</p> <p>P.E.2. ¿Cómo el desconocimiento de la</p>	<p>O.E.1. Identificar como la falta de inclusión del propietario del bien incide en elevar el costo de daño ocasionado con un bien objeto de Leasing.</p> <p>O.E.2. Precisar como el desconocimiento de la</p>	<p>H.E.1. La falta de inclusión del propietario del bien incide significativamente en elevar el costo de daño ocasionado con un bien objeto de Leasing.</p> <p>O.E.2. El desconocimiento de la</p>	<p>Dependiente (Y)</p> <p>Daños en el contrato de Leasing.</p>	<p>Y.1. Costo de daño ocasionado con un bien objeto de Leasing</p> <p>Y.2 Resarcimiento tardío por parte del contratante del Leasing</p> <p>Y.3. Perjuicio a las víctimas del accidente vehicular.</p>	<p>Población: 56 abogados y operadores de la judicatura civil de Lima Norte.</p> <p>Muestra: 49 abogados y operadores de la judicatura civil de Lima Norte.</p>

<p>responsabilidad objetiva en el contrato, incide en el resarcimiento tardío por parte del contratante del Leasing?</p> <p>P.E.3. ¿De qué manera la desproporción de las responsabilidades en el contrato Leasing incide en el perjuicio a las víctimas del accidente vehicular?</p>	<p>responsabilidad objetiva en el contrato, incide en el resarcimiento tardío por parte del contratante del Leasing.</p> <p>O.E.3. Determinar de qué manera la desproporción de las responsabilidades en el contrato Leasing incide en el perjuicio a las víctimas del accidente vehicular.</p>	<p>responsabilidad objetiva en el contrato, incide significativamente en el resarcimiento tardío por parte del contratante del Leasing.</p> <p>H.E.3. La desproporción de las responsabilidades en el contrato Leasing incide significativamente en el perjuicio a las víctimas del accidente vehicular.</p>			
---	---	--	--	--	--

Fuente: Elaboración propia

ANEXO 2: Validación de instrumentos.

Señor Magister:

Presente

Asunto: VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO A TRAVÉS DE JUICIO DE EXPERTO:

Mediante la presente, recorro a usted, primero para saludarlo, luego comunicar que el suscrito viene realizando una investigación titulada: LA TUTELA RESARCITORIA DERIVADA DE LOS DAÑOS EN EL CONTRATO DE LEASING. LIMA. 2021, cuyo desarrollo me permitirá optar el grado de Magister en Derecho.

En tal sentido, es imprescindible validar los instrumentos los cuales recogeré los datos pertinentes, para lo cual es necesario contar con la aprobación de especialistas y llevar a cabo la aplicación de los instrumentos en mención. Conocedor de su connotada experiencia en tema de investigación jurídica he considerado conveniente recurrir a su persona.

El expediente de validación, que le hago llegar contiene:

- Carta de presentación.
- Definición conceptual de las variables y dimensiones.
- Matriz de operacionalización de las variables.
- Certificado de validez de contenido de los instrumentos.

Expresándole mis sentimientos de respeto y consideración me despido de usted, no sin antes agradecerle la atención que dispense a la presente.

Atentamente

DNI. N°

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DE LOS INSTRUMENTO QUE MIDE LA VARIABLE: TUTELA RESARCITORIA

Nº Dimensiones/Ítems Falta de inclusión del propietario del bien en el contrato Leasing.

Nº	Dimensiones/Ítems	Pertinencia ¹		Relevancia ²		Claridad ³		Suficiencia ⁴		Sugerencia
		SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	
3.	¿Debe derogarse la excepción de la responsabilidad del dueño de vehículo en la ley de arrendamiento financiero?	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	_____
4.	¿Está de acuerdo en la prevalencia de la ley de transporte, de la responsabilidad solidaria en caso de daño?	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	_____
Dimensión 2: Desconocimiento de la responsabilidad objetiva										
3.	¿Es perjudicial para la víctima del daño el desconocimiento de la responsabilidad objetiva en el Leasing?	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	_____
4.	¿Se debe aplicar la responsabilidad objetiva en el caso de daño en el leasing?	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	_____

Dimensión3: Desproporción de las responsabilidades en el contrato Leasing

5.	¿Es perjudicial para la víctima y el conductor la desproporción de las responsabilidades en el contrato Leasing?	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	_____
		SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	_____

Observaciones (precisar si hay insuficiencia): No hay.

Apellidos y nombre del juez validador: Dr/Mg/Abog. Eduardo Braulio Vera Lujan

Especialidad del validador: Derecho Constitucional.

Firma del Experto Informante

¹ **Pertinencia.** El ítem corresponderá al concepto teórico formulado

² **Relevancia.** El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo.

³ **Claridad.** Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo.

⁴ **Suficiencia.** Los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión.

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DE LOS INSTRUMENTO QUE MIDE LA VARIABLE: DAÑOS EN EL CONTRATO DE LEASING

N° Dimensión 1: Costo de daño ocasionado en el Leasing **Pertinencia⁵.** **Relevancia⁶** **Claridad⁷** **Suficiencia⁸** **Sugerencia**

6. ¿El grado de lesión o daño incide en un alto costo, que debe ser asumida por las partes del contrato?

SI NO SI NO SI NO SI NO

7. ¿La víctima no puede quedar en indefeccion, porque el conductor no puede cumplir la indemnización, de allí la importancia de la obligación solidaria?

SI NO SI NO SI NO SI NO

Dimensión 2: Resarcimiento tardío por parte del contratante del Leasing

8. ¿Es perjudicial a la víctima el resarcimiento tardío por parte del contratante del Leasing?

SI NO SI NO SI NO SI NO

9. ¿El resarcimiento debe ser inmediato y no dejar en indefeccion a la víctima?

SI NO SI NO SI NO SI NO

Dimensión 3: Perjuicio a las víctimas del accidente vehicular.

¿Se debe derogar el artículo 6 de la ley de leasing porque genera perjuicio a las víctimas del accidente vehicular?

SI NO SI NO SI NO SI NO

SI NO SI NO SI NO SI NO

⁵ **Pertinencia.** El ítem corresponderá al concepto teórico formulado

⁶ **Relevancia.** El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo.

⁷ **Claridad.** Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo.

⁸ **Suficiencia.** Los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión.

Observaciones (precisar si hay insuficiencia): No hay.

Apellidos y nombre del juez validador: Dr/Mg/Abog: Eduardo Braulio Vera Lujan

Especialidad del validador: Derecho Constitucional.

Firma del Experto Informante

A.3. Confiabilidad de instrumentos

Hemos realizado una breve prueba piloto realizada a una muestra de 10 encuestados sobre nuestra problemática a los conocedores de nuestra problemática.

Interrogantes, que los conocedores de la problemática han afirmado en forma positiva, si bien es cierto no es una muestra que refleje la percepción general de los peritos en el tema nos dan una muestra que existe una problemática en torno al tema objeto de investigación y urge una solución al respecto. De dichos encuestados contestaron la opción totalmente de acuerdo, en desacuerdo ninguno y uno fue que marco la respuesta indecisa no sabe no opina. Dándonos la razón en nuestra propuesta planteada.

Sometido los resultados a un proceso de análisis estadístico con el Alfa de Cronbach, se determinó la confiabilidad del instrumento como se indica en el siguiente cuadro:

ITEMS	OPERADORES JURÍDICOS Y ABOGADOS															Suma de Ítems
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
1	2	1		3	2	1	1	1		1		1	1	1	1	16
2		2	3	3		2	1	3	3	2	3	3	3		3	31
3	1	2	3	3		2	1		3	2	3	2		3	2	27
4	1	3	2	3	2	2	1	2	3	2	3	1	3	2	2	32
5	1	4	1	3		3	1		3	2		2		1	3	24
6	3	2	1	3	2	3	1	2	3	2	2	3	2	3	3	35
7	1	2		2			3	3	3	3	1	3	3	2	1	21
8	1	3	3	2	2	3	2	3	1	2	3	3		3	1	32
9	1	2		1		2	3	2	3	1		3	2	3	1	24
10	1	3	1	1	2		3	3	3		3	1	3	3	3	21
Si²	0.44	0.64	0.86	0.64	0.00	0.44	0.81	0.48	0.40	0.32	0.53	0.76	0.53	0.67	0.80	ST² 33.61

□ Si² : 7.46

El número de K: ítems	10
Sumatoria de las Varianzas de los □ Si ² : Ítems	7.46
ST² : La Varianza de la suma de los Ítems	33.61
□ □ □ Coeficiente de Alfa de Cronbach	0.83

Tabla 1.
Estadístico de fiabilidad.

Instrumento	Alfa de Cronbach	Nº ítems
Cuestionario	0,830	10

Fuente. Elaboración propia.

Interpretación:

Considerando la siguiente tabla de categorías:

Tabla 2
Tabla de categorías

Escala	Categoría
$r = 1$	Confiabilidad perfecta
$0,90 \leq r \leq 0,99$	Confiabilidad muy alta
$0,70 \leq r \leq 0,89$	Confiabilidad alta
$0,60 \leq r \leq 0,69$	Confiabilidad aceptable
$0,40 \leq r \leq 0,59$	Confiabilidad moderada
$0,30 \leq r \leq 0,39$	Confiabilidad baja
$0,10 \leq r \leq 0,29$	Confiabilidad muy baja
$0,01 \leq r \leq 0,09$	Confiabilidad despreciable
$r = 0$	Confiabilidad nula

Fuente: Baldeón (2012), p.104.

El coeficiente de Alfa de Cronbach obtenido para el cuestionario sobre nuestras variables es 0,830; lo cual indica que el nivel de confiabilidad del instrumento es alto.