



**FACULTAD DE DERECHO Y HUMANIDADES**  
**ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO**

Implicancias de la responsabilidad extracontractual en el contrato de  
Leasing en accidentes de tránsito

**TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:**  
**Abogada**

**AUTORAS:**

Davila Mija, Lesly Caterine (orcid.org/0000-0002-8185-5064)

Melendez Hoyos, Angie (orcid.org/0000-0002-8591-2978)

**ASESORES:**

Mgter. Velezmoro Delgado, Mayra Teresa de Jesus (orcid.org/0000-0003-3592-1363)

Mgter. Yaipen Torres, Jorge Jose (orcid.org/0000-0003-3414-0928)

**LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:**

Derechos de Familia, Derechos Reales, Contratos y Responsabilidad Civil

**LÍNEA DE RESPONSABILIDAD SOCIAL UNIVERSITARIA:**

Fortalecimiento de la democracia, liderazgo y ciudadanía

**CHICLAYO – PERÚ**

**2023**

## DEDICATORIA

Davila Mija, Lesly Caterine.

El presente trabajo en primer lugar es dedicado a Dios, a mis padres, que me han apoyado en todo este proceso de mi carrera, también a familiares y amigas, por alentarme a seguir adelante y nunca darme por vencida, y por último a mis docentes, que nos han comprendido, apoyado, alentado en todo momento y así poder entender y acabar satisfactoriamente todos los obstáculos y metas que nos proponemos.

Meléndez Hoyos, Angie.

Dedico mi tesis a mi madre por ser la persona quien a pesar de las circunstancias me impulso en cada paso de mi formación profesional.

## AGRADECIMIENTO

Davila Mija, Lesly Caterine.

En primer lugar doy gracias a Dios y a mis padres que siempre me han apoyado en todo momento, y en cualquier problema o dificultad estuvieron presentes sobre todo en esta etapa de mi vida, que es algo muy grande para mí, orgullosa de poder terminar la universidad y siempre contando con las personas que estuvieron presentes, agradecer de antemano a mis docentes que nos enseñaron e inculcaron conocimientos hacia nosotros, a mis amigos y mi enamorado, que siempre estuvieron diciéndome que yo podía con todo, agradezco a cada uno de ellos, por estar presentes para mí cuando los necesite.

Meléndez Hoyos, Angie.

Agradezco a Dios, mi familia, mi compañera de tesis y docentes, quienes me motivaron a llegar a esta etapa de mi formación profesional.



**UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO**

**FACULTAD DE DERECHO Y HUMANIDADES  
ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO**

### **Declaratoria de Autenticidad del Asesor**

Yo, YAIPEN TORRES JORGE JOSE, docente de la FACULTAD DE DERECHO Y HUMANIDADES de la escuela profesional de DERECHO de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - CHICLAYO, asesor de Tesis titulada: "Implicancias de la responsabilidad extracontractual en el contrato de leasing en accidentes de tránsito", cuyos autores son DAVILA MIJA LESLY CATERINE, MELENDEZ HOYOS ANGIE, constato que la investigación tiene un índice de similitud de 10.00%, verificable en el reporte de originalidad del programa Turnitin, el cual ha sido realizado sin filtros, ni exclusiones.

He revisado dicho reporte y concluyo que cada una de las coincidencias detectadas no constituyen plagio. A mi leal saber y entender la Tesis cumple con todas las normas para el uso de citas y referencias establecidas por la Universidad César Vallejo.

En tal sentido, asumo la responsabilidad que corresponda ante cualquier falsedad, ocultamiento u omisión tanto de los documentos como de información aportada, por lo cual me someto a lo dispuesto en las normas académicas vigentes de la Universidad César Vallejo.

CHICLAYO, 16 de Noviembre del 2023

<b>Apellidos y Nombres del Asesor:</b>	<b>Firma</b>
YAIPEN TORRES JORGE JOSE <b>DNI:</b> 42735937 <b>ORCID:</b> 0000-0003-3414-0928	Firmado electrónicamente por: JYAIPENT el 16-11- 2023 19:59:35

Código documento Trilce: TRI - 0655263



**UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO**

**FACULTAD DE DERECHO Y HUMANIDADES**

**ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO**

### **Declaratoria de Originalidad de los Autores**

Nosotros, DAVILA MIJA LESLY CATERINE, MELENDEZ HOYOS ANGIE estudiantes de la FACULTAD DE DERECHO Y HUMANIDADES de la escuela profesional de DERECHO de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - CHICLAYO, declaramos bajo juramento que todos los datos e información que acompañan la Tesis titulada: "Implicancias de la responsabilidad extracontractual en el contrato de leasing en accidentes de tránsito", es de nuestra autoría, por lo tanto, declaramos que la Tesis:

1. No ha sido plagiada ni total, ni parcialmente.
2. Hemos mencionado todas las fuentes empleadas, identificando correctamente toda cita textual o de paráfrasis proveniente de otras fuentes.
3. No ha sido publicada, ni presentada anteriormente para la obtención de otro grado académico o título profesional.
4. Los datos presentados en los resultados no han sido falseados, ni duplicados, ni copiados.

En tal sentido asumimos la responsabilidad que corresponda ante cualquier falsedad, ocultamiento u omisión tanto de los documentos como de la información aportada, por lo cual nos sometemos a lo dispuesto en las normas académicas vigentes de la Universidad César Vallejo.

<b>Nombres y Apellidos</b>	<b>Firma</b>
ANGIE MELENDEZ HOYOS DNI: 72792021 ORCID: 0000-0002-8591-2978	Firmado electrónicamente por: MMELENDEZHO11 el 16-11-2023 20:03:15
LESLY CATERINE DAVILA MIJA DNI: 73715060 ORCID: 0000-0002-8185-5064	Firmado electrónicamente por: LCDAVILAD el 16-11-2023 20:04:00

Código documento Trilce: TRI - 0655264

## ÍNDICE DE CONTENIDOS

Dedicatoria.....	ii
Agradecimiento .....	iii
DECLARATORIA DE AUTENTICIDAD DEL ASESOR.....	iv
DECLARATORIA DE ORIGINALIDAD DE LAS AUTORAS .....	v
RESUMEN.....	vii
ABSTRACT.....	viii
I. INTRODUCCIÓN .....	1
II. MARCO TEÓRICO .....	4
III. METODOLOGÍA.....	9
3.1. Tipo y diseño de investigación .....	9
3.2. Categorías, Subcategorías y matriz de categorización.....	9
3.3. Escenario de estudio.....	10
3.5. Técnicas e instrumentos de recolección de datos .....	10
3.6. Procedimiento.....	11
3.7. Rigor científico.....	11
3.8. Método de análisis de datos .....	12
3.9. Aspectos éticos .....	12
IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN.....	13
V. CONCLUSIONES .....	19
VI. RECOMENDACIONES.....	20
REFERENCIAS .....	21
ANEXOS	

## RESUMEN

En la presente tesis se contempló el objetivo general analizar las Implicancias de la responsabilidad extracontractual en el contrato de leasing en accidentes de tránsito. La metodología posee un enfoque cualitativo, siguiendo la línea de la revisión sistemática; el proceso de recolección de datos comprendió la técnica bibliográfica que permitió ahondar sobre las variables de investigación. Adicionalmente, se estimó pertinente la determinación de criterios de inclusión y exclusión en el proceso de selección; en su mayoría la bibliografía adjuntada corresponde a artículos científicos, jurídicos y libros, desarrollados en idioma español o inglés. El número de información segregada en el estudio es 50 antecedentes. Por último, los resultados permitieron identificar que subsiste un problema en la legislación especial del leasing, en virtud a que su regulación se contrapone a lo establecido en la norma civil referente a responsabilidad solidaria en el contrato leasing. A modo de conclusión, la tesis pretende arribar a un análisis sustancial de la realidad problemática, planteando un enfoque administrativo, extracontractual y civil ante un siniestro, considerando que el riesgo para un accidente de tránsito es elevado.

**Palabras clave:** Contrato leasing, responsabilidad extracontractual, sistema financiero, responsabilidad administrativa, accidente de tránsito.

## **ABSTRACT**

The present thesis raised as a general objective to analyze the Bill that modifies the responsibility in the Leasing contract in traffic accidents. The methodology has a qualitative approach, following the line of the systematic review; The data collection process included the bibliographic technique that allowed delving into the research variables. Additionally, the determination of inclusion and exclusion criteria in the selection process was deemed pertinent; Most of the attached bibliography corresponds to scientific and legal articles and books, developed in Spanish or English. The number of information segregated in the study is 50 antecedents. Finally, the results allowed us to identify that there is still a problem in the special leasing legislation, since its regulation is contrary to the provisions of the Civil Code regarding joint liability. By way of conclusion, the thesis aims to arrive at a substantial analysis of the problematic reality, proposing an administrative, extra-contractual and civil in the event of an incident, considering that the risk of a traffic accident is high.

**Keywords:** leasing contract, extracontractual liability, financial system, administrative liability, traffic accident.



## I. INTRODUCCIÓN

El contrato de leasing se concibió como un negocio jurídico de arrendamiento financiero que para su configuración se requirió de la participación de un arrendador y un arrendatario, a su vez, conforme a su naturaleza jurídica, el arrendador, debió ser una entidad del sistema financiero. Por otro lado, el contrato comprendió la entrega de un bien vehicular y, en contraprestación exige el pago de una merced conductiva.

Según expresó Paredes et al (2020) el leasing, por su naturaleza mercantil y bilateral, ofreció dos alternativas; en principio, la culminación del contrato tras operado la fecha de vencimiento, u opción de compra del bien mueble, por un valor determinado. En ese marco, de la revisión de la legislación especial, que reguló el presente contrato, se estipuló que el arrendador está eximido de responsabilidad extracontractual y administrativa, de los posibles siniestros que se podrían haberse suscitado. Por lo tanto, fue oportuno cuestionarse el nivel de riesgo y factores intervinientes para que se produzca un siniestro.

Por lo expuesto, a nivel mundial, la (ONU, 2019) conmemoró el 19 de noviembre como el Día Mundial de conmemoración de los fallecidos por Accidente de Tránsito, en ese sentido, a través de la Asamblea General, indicó que al 2018 existen una media anual de 1,35 millones de decesos, inclusive es estimada como una “epidemia silenciosa y ambulante” (p.1)

En esa misma línea, por medio de la Resolución A/RES/74/299 de la Asamblea General de ONU (2022) se planteó como objetivo la disminución del índice de siniestros en América Latina al 2030 y del análisis efectuado por el órgano, se identificó que países de ingresos inferiores en Producto Bruto Interno registran alrededor de 93% de siniestros.

Según mencionó la Defensoría del Pueblo (2023) los accidentes de tránsito se producen tras determinados factores como automotriz, humano e infraestructura. En ese sentido, expresó que, dentro del periodo 2017-2022, se identificó que los

accidentes de tránsito se produjeron en función a tres factores humano (73%), infraestructura y ambiente (3%), factor vehículo (2%). En Perú, los accidentes fueron 83 881, siendo los heridos 53 544 y los fallecidos 3 312.

Asimismo, Pariona (2022) sostuvo que en el Perú se registraron alrededor de 270 muertes mensuales a causa de accidentes de tránsito; a su vez, el 2022 un promedio de 73 194 de siniestros viales culminó en muerte; por último, Infobae (2022) refirió que, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones sostuvo que “61.7% de los afectados son considerados como usuarios vulnerables, resultando imprescindible establecer estrategias que otorguen una garantía de seguridad vial”. (p.1).

A su vez, el Centro Nacional de Epidemiología, Prevención y Control de Enfermedades estableció que los siniestros se producen mayormente en zonas urbanas y carreteras. Respecto a la zonificación, se identificó que en la costa 32,5% de siniestros se dieron en carreteras, mientras que, el 67,5% se registraron en zonas urbanas; por otro lado, en la sierra 52,2% en carreteras y 47,8% en zonas urbanas; se concluyó en la selva 27,8% de casos se situaron en carreteras y el 72,2% en zonas urbanas. Adicionalmente, la Defensoría del Pueblo a través de la Agenda Nacional de Seguridad Vial esboza que, en 2022, las muertes producidas eran 3 312 más a comparación del 2021.

A nivel local, en Lambayeque se informó que, en el periodo 2021 se detectó la sumatoria de 168 pérdidas; no obstante, en el 2015 el jefe de Circulación Terrestre de la Gerencia Regional de Transporte estableció que el incremento anual en la región es de 15%. En ese contexto planteado, Lazarte (2020) comentó que, los siniestros ocurrían conforme a la vulnerabilidad de tránsito de la zona, según la vía, red vial, mes de ocurrencia, periodo del día, según otros factores; siendo en Lambayeque, los automóviles el vehículo con mayores accidentes 18.2%.

Por otro lado, la investigación sustentó su justificación teórica en el análisis del contrato de leasing, su naturaleza jurídica, el desarrollo del Proyecto que modifica

la legislación especial del modelo contractual y el análisis sobre la responsabilidad extracontractual, el índice de accidentes de tránsito a nivel nacional. Respecto a la justificación práctica, la investigación buscó realizar un análisis exhaustivo de la norma y evaluó si los aspectos regulados son efectivos para las entidades financieras y sujetos inmersos.

El planteamiento del problema: ¿Qué implicancias jurídicas tiene la modificación de la responsabilidad extracontractual en el contrato de leasing en accidentes de tránsito? Asimismo, en el presente estudio el objetivo general fue: Analizar el Proyecto de Ley que modifica la Responsabilidad en el Contrato de Leasing en accidentes de tránsito. Por otro lado, los objetivos específicos fueron: O.E.1. Identificar la responsabilidad administrativa por infracciones vinculadas a las condiciones técnicas del vehículo en el contrato de leasing. O.E.2. Establecer la responsabilidad extracontractual en el contrato de leasing en accidentes de tránsito. O.E.3. Determinar la naturaleza jurídica en el contrato de leasing. O.E.4. Analizar la regulación vigente del contrato de leasing.

## II. MARCO TEÓRICO

En el siguiente apartado, se plantea el marco teórico que contiene la concentración de los antecedentes y la exposición de las variables de estudio. En el plano internacional, Peralta (2020) determina como objetivo de estudio analizar la responsabilidad en accidentes de tránsito ante un contrato de leasing, su antes y futuro. La metodología es cualitativa y exploratoria. Los resultados obtenidos indican que las cláusulas en el contrato de leasing establecen que, tratándose de siniestros, los arrendatarios asumen únicamente la obligación de indemnizar. Las conclusiones son que deberá derogarse el artículo 6 de la Ley de Arrendamiento Financiero (LAF) y promulgarse una ley que salvaguarde la seguridad vial.

Rodríguez (2018) propone como objetivo de su investigación analizar la regulación del arrendamiento financiero. La metodología planteada es cualitativa y descriptiva. Los resultados del estudio que la legislación argentina debe determinar la responsabilidad extracontractual para la entidad financiera, como propietaria del vehículo y para el conductor. La conclusión comprendió que el leasing como contrato mercantil, es una fuente de ingreso para las entidades financieras, sin embargo, muy poco prevén accidentes debido a que se les excluye de responsabilidad alguna.

En ese sentido, en el ámbito nacional, Contreras (2022) en su estudio consideró como propósito identificar la capacidad para asumir riesgos de las entidades financieras derivados de un siniestro. La metodología es jurisprudencias y normativo. Los resultados obtenidos sostienen que la responsabilidad solidaria en el sistema financiero generaría una elevación de costos y, consecuentemente, una inaccesibilidad para los usuarios. Las conclusiones implicaron que, debe someterse a un análisis riguroso para evaluar si a los usuarios les resulta conveniente el aumento de precio y si ello afecta la estabilidad de las entidades financieras.

Tineo (2022) llevó a cabo una investigación con el fin de identificar la relación

de control interno y el contrato de leasing. En la investigación, la metodología fue cuantitativa, correlacional y transversal. La muestra se compuso de 32 usuarios y colaboradores. De los resultados se extrae que, el contrato de leasing es suscrito al menor 2 veces al día y que un alto porcentaje de accidentes produjo que se culmine la relación jurídica entre una entidad del sistema financiero y el arrendatario. Las conclusiones arribadas permiten indicar que, es un contrato que requiere de un replanteamiento, a efectos de mejorar la seguridad vial.

Por su parte, Gavidia (2022) delinea como objetivo de su investigación analizar el compromiso contractual de las instituciones financieras en el contrato de leasing. La metodología empleada es cualitativa y descriptiva. Los resultados evidenciaron que hay un alto porcentaje de accidentes de tránsito en el Perú, las muertes y heridos aumentan anualmente y se requiere de una medida que reduzca el perjuicio. La conclusión es la modificación de la responsabilidad objetiva en la legislación especial que regula el leasing.

Díaz (2021) expone en su artículo cuya finalidad fue establecer el ámbito de protección de la víctima en accidentes de tránsito. La metodología empleada es cualitativa, descriptiva y exploratoria. Los resultados obtenidos es que se deberá reconocer una doble responsabilidad: Propietario y arrendatario. La conclusión esgrimida es que la modificación de la norma especial sobre leasing ofrecerá una mayor seguridad a las personas que transitan y contemplará mayor obligación para las entidades del sistema financiero.

Espinoza y Mendoza (2021) realizó un estudio con la finalidad de determinar si la exclusión de responsabilidad solidaria en el contrato de leasing constituye una vulneración para las víctimas que poseen el derecho de reparación. La metodología empleada corresponde a un enfoque mixto y descriptiva, la técnica fue la entrevista y la muestra se aplicó a 15 expertos. Los resultados obtenidos refieren que sí existe una trasgresión a los derechos de las víctimas debido a que, la mayoría de los siniestros se producen entre personas que no disponen de un SOAT de seguro. La conclusión nos permite afirmar que la modificación de la

norma especial es necesaria.

Díaz y Domínguez (2019) sostienen en su estudio como propósito determinar si el análisis de la Casación N° 3256-2015-Apurímac es el correcto para excluir la responsabilidad extracontractual de las instituciones financieras en el marco de contratos de leasing. La metodología es básica, explicativa y no experimental. Los resultados fueron que es discordante los argumentos jurídicos de la Corte en la casación y lo establecido en casaciones anteriores donde el propietario era una persona natural no perteneciente al sistema financiero.

Ayesta y Meléndez (2018) en su estudio determinan como objetivo establecer si corresponde imputar a las entidades financieras responsabilidad objetiva en siniestros. La metodología utilizada es exegético y sistemático, descriptivo y no experimental; la muestra se compone de 35 expedientes. Los resultados obtenidos es que en los procesos judiciales se excluye a la entidad financiera como un sujeto responsable en accidentes de tránsito. La conclusión es que la compensación por detrimentos y perjuicios en accidentes de tránsito debe ser asumida por el propietario y el conductor.

En el ámbito local, Román (2022) estableció como objetivo evaluar el efecto económico del contrato de leasing para las entidades financieras. La metodología se consigna en un enfoque cuantitativo, aplicado y descriptivo. Se obtuvieron como resultados la demostración de que la mayor parte de los arrendatarios paga al contado la adquisición del vehículo. La conclusión es que la utilidad del leasing para el sistema financiero genera un incremento de su ingreso anual.

Fernández (2018) presentó como objetivo establecer la relación entre responsabilidad extracontractual y las entidades financieras en los accidentes de tránsito. La metodología es deductiva, de diseño no experimental; se aplicó una encuesta a 42 magistrados de la Corte Superior de Lambayeque. Los resultados obtenidos es que poseen una relación significativa, los contratos de leasing deberían considerar el compromiso solidario de las instituciones del ámbito

financiero y el arrendatario. La conclusión corresponde a el aumento desmesurado de los accidentes de tránsito a raíz del contrato de leasing, no como un único factor, sino un factor que confluye con otros y genera impacto.

Gonzales (2018) plantea como objetivo de su estudio determinar el compromiso de la entidad financiera en las catástrofes ligadas al tráfico. Por la naturaleza del estudio, la metodología es no experimental, mixta y descriptiva. Los resultados demuestran que, la modificación de la norma especial generará una reducción de los accidentes de tránsito. La conclusión implicó que la indemnización pueda someterse a una conciliación o arbitraje, en aras de compensar el perjuicio.

Por consiguiente, resulta necesario presentar el marco conceptual de las variables de estudio. Respecto a la primera variable, Coca (2021) sostiene que la responsabilidad extracontractual deviene de una acción y omisión que produce un daño en un tercero. Para la imputación de la responsabilidad se requiere de la antijuricidad que da lugar a una acción resarcitoria. Según expone Zumaeta (2019) manifiesta que, la responsabilidad extra contractual no solo se origina en el ámbito jurídico, sino en aquellas que nace como producto de un hecho dañoso que ha mermada la esfera patrimonial o extrapatrimonial de un individuo.

De la responsabilidad extracontractual se desprende el elemento antijuricidad, daño y criterio de imputación. Sobre cada uno se pasará a exponer un concepto delineado según la legislación peruana. La antijuricidad es calificada como un hecho contrario al sistema jurídico, el hecho ligado a una conducta ilícita genera en el individuo afectado, un daño. Por su parte, este último puede ser provocado a causa de una negligencia, puede situarse a raíz de una actividad peligrosa o con un alto potencial de nivel de riesgo. Por último, los criterios de imputación, según Roxin, depende del riesgo, si es jurídicamente relevante y si posee una protección normativa.

Por otro lado, el contrato de leasing posee una definición diferente. El contrato de leasing es conceptualizado como alquiler financiero, comprende la entrega de un bien mueble, vehículo, a cambio de contraprestación económica a favor del acreedor. Se caracteriza por buscar un financiamiento del vehículo, a efectos de proveer un transporte terrestre al arrendatario (García, 2022).

Wilkins (2022) refiere que el contrato de leasing es celebrado entre el interesado y sociedades mobiliarias, bancos, filiales bancarias y otras entidades privadas que buscan trasladar el uso y goce de un vehículo hacia un sujeto interesado. La cesión comprende una naturaleza periódica, bilateral, plazo y doble opción: Devolución o compra del bien material.

A continuación, el siguiente punto corresponde al marco legal de las variables en el Ordenamiento Jurídico Peruano. La responsabilidad extracontractual está regulada en el artículo 1321 en el Código Civil, a través del cual se decreta que la compensación por perjuicios y detrimentos se determina según la culpa leve e inexcusable y el dolo. La indemnización comprende un ámbito patrimonial y un ámbito extrapatrimonial.

La responsabilidad en la esfera patrimonial se concretiza cuando el daño producido es materializable en un monto económico. La compensación constituye una garantía para el sujeto afectado que ha visto mermada su aspecto patrimonial a causa del hecho dañoso. Por otro lado, lo extrapatrimonial resulta incuantificable en términos económicos, debido a que el daño moral y personal corresponden a un aspecto íntimo de la persona. Sin embargo, son susceptibles de ser valorados.

Por otro lado, el leasing está regulado por la Superintendencia de Bancas y Seguros (SBS, en adelante). A través del Decreto Legislativo N° 299 el contrato de leasing encuentra el ámbito de su aplicación en contratos de locación donde la compañía arrendadora otorga la utilización a la locadora a cambio de la paga de las cuotas de forma periódica. La norma establece requisitos para que una empresa tenga calidad de locadora, las obligaciones y el bien materia de contrato.



### **III. METODOLOGÍA**

#### **3.1. Tipo y diseño de investigación**

La presente investigación se obtuvo por ser realizado de forma cualitativa, Hernández (2014) refiere que este enfoque comprende la interpretación del fenómeno de estudio, conforme a un análisis de datos e información bibliográfica, vinculado a cada categoría conceptual. En esa misma línea argumentativa, la información que se analizó se situó bajo un nivel de investigación básica, en tanto que, su propósito fundamental se concentró en la adquisición de conocimientos que permitieron extraer datos cualificados sobre la realidad problemática, lo que elaboro teorías dogmáticas, con la finalidad de incrementar las bases cognoscitivas del tema en cuestión.

Cada categoría conceptual constituye aspecto esencial para el enriquecimiento de la información. Resultando relevante, conocer la óptica planteada por cada profesional de estudio que presenta un nivel académico elevado sobre la materia de análisis, a efectos de que su conocimiento fenomenológico y epistemológico permita conocer nueva información cualitativa para la investigación. En ese sentido, para la recolección de información en estudios con metodología cualitativa, es importante destacar que, se han identificado una serie de técnicas e instrumentos como la ficha bibliográfica, entrevista y encuestas. (Peralta, 2022)

Asimismo, el estudio es descriptivo; conforme manifiesta Arias (2022) que el estudio descriptivo detalla metódicamente y de manera concreta al fenómeno. La descripción se caracterizó por proporcionar datos sobre el estado actual de cada cosa.

#### **3.2. Categorías, Subcategorías y matriz de categorización.**

Se consideró 2 categorías conceptuales conforme obra en la tabla de matriz de categorización (véase Anexo N° 01)

##### **Categoría I: Responsabilidad extracontractual**

La responsabilidad extracontractual comprende la indemnización por daños y perjuicios. Su existencia se sujeta a tres elementos: Antijuricidad, daño y criterios de imputación. (Coca, 2021)

**Subcategorías:** Reparación integral, daño.

### **Categoría II: Contrato de Leasing**

El contrato leasing, es un negocio jurídico con naturaleza bilateral, su celebración requiere de la entrega del bien vehicular y la contraprestación económica de carácter periódica a favor del locador. (Wilkins, 2022)

**Subcategorías:** Naturaleza jurídica, Ley especial del contrato de leasing.

### **3.3. Escenario de estudio**

Se consideró a Abogados en ejercicios de sus funciones con conocimiento en contratos leasing y en responsabilidad extracontractual, prestos a ser entrevistados y compartir opiniones, asimismo, porque su acceso a los procesos contenciosos, petitorio y su resolución, permitieron tener una aproximación mayor al fenómeno estudiado.

### **3.4. Participantes**

Según López (2004) los participantes han coadyuvado al estudio, siendo estimados como personajes o actores que permiten la recopilación de información de fuente primaria.

En el presente estudio, los participantes fueron un total de 5 especialistas de la rama del derecho en la región de Lambayeque; de tal modo, de tal modo se excluyó la participación de personajes que no cumplan con el requisito del escenario de estudio descrito.

### **3.5. Técnicas e instrumentos de recolección de datos**

#### **Técnica: Entrevista**

Odar (2007) sostuvo que la técnica corresponde a un mecanismo que

posibilita la adquisición de información respecto del fenómeno de estudio, facultando la adquisición de sus datos. La técnica contribuye a una interacción entre el investigador y los participantes.

### **Instrumento: Guía de entrevista**

En el presente estudio el instrumento fue una guía de entrevista semiestructurada. De conformidad a Hernández (2019) importa un instrumento de guía de entrevista, se conforma por un documento constituido por preguntas e interrogantes relevantes para la recolección de información. La formulación de las preguntas, tratándose de una guía semi estructurada, promovieron el diálogo entre el participante y el entrevistado, la cual fue fundamentada por el abogado, basándose en normativas vigentes.

### **3.6. Procedimiento**

Respecto al procedimiento para la recolección, su estructura fue consolidada a través de etapas, la primera fase se distinguió por la redefinición fundamental, la revisión enfocada en la literatura e identificación y dominio de categorías conceptuales. Se sugiere que, posterior a la construcción del instrumento, se obtiene una autorización para la aplicación mediante la validación, finalizando con la preparación de datos para el análisis.

### **3.7. Rigor científico**

El rigor científico se determinó por la validación, que consiste en la valoración de los expertos sobre el instrumento, en función a criterios que permitieron determinar si estos cumplen con los estándares de calidad. Este paso en el proceso fue importante debido a que su aprobación implicó que esté apta para la correcta y debida recolección de información.

Asimismo, los criterios empleados fueron: Credibilidad, transferibilidad, coherencia y triangulación.

Williams y Webb (1994) y Powell (2003) sostuvieron que existe una falta de consenso en cuanto al número de especialistas a utilizar. Además, la cantidad de jueces requeridos en un juicio depende del nivel de experiencia y diversidad de conocimientos. En ese sentido, Gable y Wolf (1993), Grant y Davis (1997), y Lynn (1986) (citados en McGartland 2003) sugirieron que se utilicen entre 2 y 20 expertos, mientras que Hyrkäs (2003) afirmó que 10 expertos proporcionaron una evaluación fiable de la validez de contenido de un instrumento (la cantidad mínima recomendada para la construcción de nuevos instrumentos). Por lo tanto, si el 80% de los expertos estuvieron de acuerdo con la validez de un ítem, este puede ser incluido en el instrumento (Voutilainen & Liukkonen, 1995, citados en Hyrkäs (2003).

### **3.8. Método de análisis de datos**

El método de análisis que fue utilizado es el analítico jurídico que permitió condensar las teorías, doctrina, normativa y jurisprudencia nacional, en aras de asociar cada una con las categorías de estudio respectivamente.

### **3.9. Aspectos éticos**

En este respectivo estudio se respetaron los derechos del autor, considerando que la propiedad intelectual, regulada en la legislación peruana Decreto Legislativo N° 822, dispone que toda creación deberá ser debidamente reconocida, sin incurrir en un plagio de la obra del autor. Por otro lado, se consignó bajo una calidad de ética, sustentada en principios de autonomía debido a que, en la aplicación del instrumento se consultó el consentimiento de cada participante para su inclusión en el trabajo. En cuanto al principio de justicia, la cual considero a cada persona digna de sí misma, en estimación y respeto, se tomó en cuenta la óptica de cada participante, independientemente de su respuesta.

#### **IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN**

Conforme a las repuestas de nuestros entrevistados en la cual abordamos respecto a la responsabilidad en el contrato de leasing en accidentes de tránsito, de manera unánime se concluyó que es necesario una responsabilidad solidaria ante un accidente de tránsito vehicular en margen a los contratos leasing y esto debe ser algo regulado e implementado en nuestra legislación.

Conforme la pregunta 1, hubo diferentes criterios entre los entrevistados ya que se ha señalado que, si es necesario que la integración del SOAT como cláusula en un contrato leasing ya que al considerar la ley de tránsito la responsabilidad recae entre el conductor y el propietario vehicular, en el caso del leasing la responsabilidad recae entre el conductor y el propietario registral (entidad financiera), sin embargo, el arrendatario no recae sobre ningún tipo de responsabilidad, sin embargo, la jueza no lo considera necesario en razón de que ante un accidente que acarree consecuencias que el SOAT no cubre y la responsabilidad recaiga sobre el conductor, con responsabilidad solidaria del propietario, este último, dependiendo de los términos del contrato, puede hacer uso de la merced conductiva.

Bajo nuestro criterio personal concordamos que es la integración del SOAT como cláusula en un contrato leasing ya que al considerar la ley de tránsito la responsabilidad recae entre el conductor y el propietario vehicular ya que consideramos que este permitiría asegurar que ante un accidente pueda cubrir el daño y la obligación que mantiene con dicho contrato.

En base a ello surge la interrogante 2, en la cual plantea si se estima oportuno que se adopten medidas idóneas para asegurar dichos eventos y se ofrezca una solución a los afectados en donde de manera unánime se determinó que tras poder identificar las causas que provocan los accidentes de tránsito y así tomar medidas preventivas; así mismo se consideró una de las medidas adoptadas, para cuando el accidente ha ocurrido, es el uso obligatorio del SOAT y el AFOCAT, enmarcados

dentro de la Ley General de Tránsito y Transporte Terrestre.

Respecto a lo señalado nosotras consideramos que no hay una educación vial en los conductores y propietarios vehiculares y no se establecen sanciones ya que el SOAT viene a constituir la indemnización de una responsabilidad en el caso de accidentes es netamente objetiva es decir sin culpa de nada y si se aumentara la sanción o SOAT tendríamos que ver si la sociedad tendría consciencia vial ya que éstos manejarían a su criterio ya que el SOAT estaría cubriendo todo. (Ley General De Transporte y Tránsito Terrestre, 2020)

En cuanto a la interrogante 3, se planteó si es que, desde el contrato de leasing, qué alternativas de solución vislumbra la cual los entrevistados consideraron que... es en torno a las cláusulas generales de contratación ya que estos contratos se hacen en masa circunstancialmente entonces las partes no tienen la capacidad de establecer negociaciones contractuales, sin embargo, los entrevistados mencionaron también que el Ministerio de Transporte debería establecer cláusulas generales de contratación para poder establecer en cuanto a la responsabilidad solidaria o la liberación de la responsabilidad con la entidad financiera extender una regulación más precisa.

En tal sentido nosotras concordamos que lo primordial es adecuar la responsabilidad solidaria en los contratos leasing vehiculares, ya que esto vuelve más equitativa la responsabilidad entre las partes intervinientes del contrato leasing vehicular si llegara a suceder algún accidente vehicular.

Respecto a la interrogante 4 donde se busca saber si es importante modificar la responsabilidad del contrato de leasing por una responsabilidad solidaria desde la postura jurídica de cada entrevistado surgieron controversia ya que algunos consideraron que si es necesario hacer una revisión integral del decreto legislativo para que en un futuro se puedan establecer responsabilidades específicamente con la responsabilidad netamente en accidentes de tránsito vehiculares y por otro lado otros consideraron que cada persona es responsable de los daños ocasionados bajo su propia responsabilidad penal y civil.

Sin embargo, desde nuestra postura vemos que es realmente importante ir al fondo del problema y hacer una correcta evaluación ya que en ocasiones suele ser fácil que las empresas financieras con quien se ha celebrado el contrato se exima de responsabilidad fácilmente cuando el problema puede ser no del conductor u adquiriente del vehículo, sumado a ello la empresa financiera está obteniendo el beneficio económico del bien sobre el cual recae el contrato, es así que sí consideramos justo que la responsabilidad recaiga entre todas las partes involucradas.

Así mismo, las respuestas obtenidas en la pregunta 5 señalaron que respecto a la pregunta anterior que la responsabilidad solidaria solo debe acarrear al autor que ocasiona el accidente, mas no el tercero, civilmente responsable. Por otro lado, La finalidad es poder responder ante el perjuicio de la persona víctima de cualquier daño. Por ello, considerando que el propietario del vehículo tiene como respaldo dicho bien, sobre este podría sustentarse el medio para efectivizar dicha responsabilidad, así mismo se refiere de igual manera que si bien es cierto la obligación solidaria recae ante los deudores y sobre todo a quien estuvo en poder que viene a ser el (arrendador), puesto que el daño fue generado por este.

Bajo nuestro criterio personal concordamos con las respuestas otorgadas por los entrevistados al momento de señalar que conforme a lo mencionado los propietarios de los diversos vehículos automotores ya sea en arrendamiento financiero, estos mismos no podrían ser considerados los responsables solidarios por accidentes de tránsito, que son causados por estos respectivos bienes. En este caso, solo le tocara responder al conductor tanto como al arrendatario. La responsabilidad civil esta es derivada de aquellos accidentes de tránsito que son causados por los vehículos automotores vendrían hacer de forma objetiva, esta misma de conformidad con lo que nos establece nuestro código civil. Aquí bien el conductor, el propietario, y también si es el caso, el prestador del servicio, estos son solidariamente los responsables por aquellos daños y los perjuicios causados en parte del vehículo

automotor que sufre el accidente (Gaceta, 2021).

Por otro lado, en la interrogante 6 los entrevistados nos señalaron que respecto al SOAT si nos asegura una obligación en donde se pueda resarcir el daño que se produce todos concuerdan que No, actualmente todos los SOAT cubren parte del daño ocasionado, lo que está totalmente mal, ya que el SOAT debe cubrir los gastos desde hasta el final, asimismo se consideró que el SOAT solamente cubre las cuestiones básicas de una responsabilidad, en accidentes de tránsito, ya sea daño patrimonial o también el daño que sufre hacia la persona, no existe una reparación integral, solo una cuestión circunstancial, yo creo que el SOAT, fue creado para accidentes menores, porque no va suceder lo mismo con accidentes de mucha más envergadura. En su totalidad, aquí podemos llegar hasta en un debate filosófico, por el valor de la vida y del bienestar personal, los cuales no son cuantificables, pero podría éste permitir mecanismo de aseguramiento respecto al cumplimiento por parte del responsable del accidente.

Con ello concordamos que si bien es importante generar una mayor conciencia por este tipo de situaciones que se dan, no es solo por ser un seguro obligatorio que está regida por ley, sino esta misma porque puede asegurar la atención, de una manera inmediata, de las víctimas que llegan a sufrir un accidente de tránsito, ya sean ocupantes o los terceros no ocupantes del vehículo automotor que haya sufrido el accidente, y que también tengan lesiones corporales o llegue hasta la muerte, aunque muchas veces, el seguro para poder adquirir en su momento , te piden demasiados requisito, que en un momento de que una persona esté en apuros, no conviene demasiado, por los tramites demasiados que te haces hacer (Hugo, 2021).

Por consiguiente; la interrogante 7 precisaron, en donde nos dicen que creen que no, ya que la responsabilidad civil, debe acarrear solo y únicamente con el autor del daño que ocasiona, mas no el arrendador. Así mismo Consideraron que debe priorizarse la protección a los perjudicados por cualquier accidente vehicular, de ser el caso, ya que son los menos protegidos de esta relación sustantiva existente. Por otro



lado, también opinan que, Sí, porque con la adquisición de un vehículo, viene consigo la obligatoriedad de contar con SOAT, independientemente de quien lo use, el propietario inicial (el arrendador) debe asumir esa responsabilidad, tienen diferentes tipos de respuestas, bajo el criterio sobre el arrendador y el arrendatario.

En principio, es conveniente mencionar, que en nuestro sistema judicial existía una posición dividida, sobre quien puede llegar a ser responsable por los daños y perjuicios causados en un accidente de tránsito, en donde pueda participar un vehículo automotor dado en forma de leasing. Es claro, en este sentido que en el supuesto sea la arrendadora financiera, en la condición de propietaria del vehículo, sea esta misma la responsable por aquellos daños causados, con el bien de generar, un mayor costo a la parte dada, más si partimos de aquella premisa en donde es la arrendadora financiera quien tenga mejor posición para poder adoptar las medidas de prevención respectivas, y al tener esta la posesión sobre el control del bien, siendo más probable poder contratar un seguro contra todo riesgo ocasionado ( Vargas, 2020).

Por último, en la pregunta 8 planteada los participantes señalaron que, los cambios sustanciales lo único que ocasionara es que personas (conductores). Se escuden su responsabilidad en el arrendador para no cumplir con su responsabilidad. Así también la formalización de los contratos de arrendamiento que ponen en uso vehículos automotores, así como, la responsabilidad del conductor respecto a daños ocasionados en donde el bien se encuentre en posesión, lo cual otorga una RQU. Como también, Debe priorizarse la protección a la víctima, Promoverse el uso y respecto de las señales de tránsito, Promoverse el uso y respecto de los espacios públicos vehiculares, nos expresan cada uno de los entrevistados.

La responsabilidad derivada de accidentes de tránsito que son ocasionados por los vehículos automotores es de forma objetiva, así lo establece nuestro código civil. En donde tanto el propietario como el conductor de transporte, son solidariamente responsables por los perjuicios y daños causados, dicha regla no será aplicada a los propietarios que arrienden su

vehículo automotor, bajo el contrato que se da como el arrendamiento financiero que viene a ser el (leasing), siempre y cuando se haya hecho la entrega del vehículo al arrendatario. Así se establece en el nuevo texto del artículo 29 de la respectiva Ley N°2718, que es la LGT, conforme la modificación efectuada por la Ley N°31248 (Gaceta, 2021).

## V. CONCLUSIONES

1. Implementar al proyecto de ley que promueva la responsabilidad compartida en los contratos leasing en accidentes de tránsito para que se pueda evaluar, si los criterios jurídicos atienden idóneamente a nuestra realidad problemática.
2. Identificando la responsabilidad administrativa, por infracciones vinculadas a las condiciones técnicas del vehículo en el contrato de leasing la cual, como consecuencia de un accidente a los respectivos intervinientes, salvo a los que lleguen a ser perjudicados y consignados como víctimas. La siguiente sanción comprende a una multa conforme al hecho grave, las lesiones leves o también graves, según el caso, estos producidos en el contexto del siniestro y la sanción administrativa tanto en los contratos distintos al Leasing.
3. La responsabilidad extracontractual en el contrato de leasing en accidentes de tránsito recae en el arrendatario del bien vehicular, generando una disminución de accidentes de tránsito debido a que la entidad financiera establecería las distintas condiciones y penalidades, con ello tratándose de accidentes que son producidos a causa de una negligencia que es solo expresa por el conductor.
4. La naturaleza jurídica en el contrato de leasing viene a ser un contrato moderno, en cuanto a la regulación vigente del leasing exime de responsabilidad tanto al propietario o a la entidad financiera de los daños que son producidos a causa de un siniestro, concluimos que su regulación, además de ser incorrecta, esta lesiona derechos fundamentales que poseen una esfera jurídica de protección superior a la autonomía privada de la voluntad de la norma.

## **VI. RECOMENDACIONES**

- 1.** Se recomienda que el Proyecto de Ley evalúe sistemáticamente los sujetos del contrato de leasing, los factores que confluyen para la producción de un accidente de tránsito, las circunstancias jurídicas que emergen de un siniestro y, si la legislación comparada regula la responsabilidad extracontractual del propietario del bien vehicular.
- 2.** La sanción administrativa, se recomienda, permanezca en el autor de la infracción, debido a que el propietario no intervino en el comportamiento o accionar del conductor que no contempló la diligencia debida.
- 3.** Se recomienda que las características y beneficios otorgados a causa de la suscripción del contrato de Leasing permanezcan debido a que el ingreso para el sistema financiero y el arrendatario genera una riqueza en el PBI del Perú.
- 4.** Se recomienda la modificación de la responsabilidad extracontractual derivado de los accidentes de tránsito, extendiéndose hasta el propietario del bien vehicular; la responsabilidad deberá ser solidaria, en aras de que el afectado demandé judicialmente al autor o al propietario y, obtenga un resarcimiento del daño producido.

## REFERENCIAS

- Arias, J., Holgado, J., Tafur, T. & Vásquez, M. (2022). *Metodologías de la Investigación*. Editorial Instituto Universitario de Innovación Ciencia y Tecnología Inudi Perú.  
[http://repositorio.concytec.gob.pe/bitstream/20.500.12390/3109/1/2022\\_Metodologia\\_de\\_la\\_investigacion\\_El\\_metodo\\_%20ARIAS.pdf](http://repositorio.concytec.gob.pe/bitstream/20.500.12390/3109/1/2022_Metodologia_de_la_investigacion_El_metodo_%20ARIAS.pdf)
- Ayesta, L. & Meléndez, K. (2018). *Imputación De Responsabilidad Civil Extracontractual A Empresas Financieras Por Accidentes De Tránsito De Vehículos Materia De Leasing* [Tesis de licenciatura, Universidad de Trujillo].  
<http://dspace.unitru.edu.pe/handle/UNITRU/10362>
- Buceta, C. (2021). *Provisión De Materiales E Insumos, Equipos, Mantenimiento Y Aseguramiento Metrológicos*.  
[http://www.lebbyac.com/manual2/Procedimientos\\_generales/insumos.html#:~:text=Materiales%3A%20Conjunto%20de%20objetos%20de,la%20prestaci%C3%B3n%20de%20un%20servicio](http://www.lebbyac.com/manual2/Procedimientos_generales/insumos.html#:~:text=Materiales%3A%20Conjunto%20de%20objetos%20de,la%20prestaci%C3%B3n%20de%20un%20servicio).
- Coca, S. (2021). *¿Qué es la responsabilidad civil contractual y extracontractual? Bien explicado*. Pasión por el Derecho. <https://lpderecho.pe/responsabilidad-civil-contractual-extracontractual-derecho-civil/>
- Contreras, M. (2022). *La responsabilidad civil de las entidades del sistema financiero en accidentes de tránsito ocasionados por vehículos sujetos a arrendamiento financiero* [Tesis de licenciatura, Pontificia Universidad Católica].  
<https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/handle/20.500.12404/21722>

Defensoría del Pueblo. (2023). *Reporte Defensorial de accidentes de tránsito N° 01-Abril 2023*. [https://www.defensoria.gob.pe/wp-](https://www.defensoria.gob.pe/wp-content/uploads/2023/04/Reporte-Defensorial-de-accidentes-de-tr%C3%A1nsito-N01-Abril-2023.pdf)

[content/uploads/2023/04/Reporte-Defensorial-de-accidentes-de-tr%C3%A1nsito-N01-Abril-2023.pdf](https://www.defensoria.gob.pe/wp-content/uploads/2023/04/Reporte-Defensorial-de-accidentes-de-tr%C3%A1nsito-N01-Abril-2023.pdf)

Días, P. (2018). *La responsabilidad civil por accidentes de tránsito. A propósito de la Casación 1714-2018-Lima* [Tesis de licenciatura, Universidad de Piura]. <https://pirhua.udep.edu.pe/handle/11042/5272>

Díaz, M. & Domínguez, R. (2019). *Aprendamiento financiero y responsabilidad civil por accidente de tránsito. Casación N° 3256-2015-Apurimac* [Tesis de licenciatura, Universidad Científica del Perú].

<http://repositorio.ucp.edu.pe/handle/UCP/970> Montoya, C. & Boyero, M.

(2019). El Recurso Humano Como Elemento Fundamental Para La Gestión De Calidad Y La Competitividad Organizacional. *Revista Científica Visión de Futuro*. <https://www.redalyc.org/pdf/3579/357947335001.pdf>

Espinoza, M. & Mendoza, N. (2021). *Exclusión De Responsabilidad Solidaria De Las Entidades Financieras Ante Daños Provocados Por Vehículos Dados En Leasing* [Tesis de licenciatura, Universidad Privada del Norte].

[https://repositorio.upn.edu.pe/bitstream/handle/11537/30086/Tesis\\_Mar%c3%ada%20Ysolina%20Espinoza%20S%c3%a1nchez%20-%20Nancy%20Mendoza%20Bugar%c3%adn.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.upn.edu.pe/bitstream/handle/11537/30086/Tesis_Mar%c3%ada%20Ysolina%20Espinoza%20S%c3%a1nchez%20-%20Nancy%20Mendoza%20Bugar%c3%adn.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

García, S. (2022). Las cláusulas de aceleración en las operaciones financieras. Themis.

- Gavidia, C. (2022). *La responsabilidad civil extracontractual de las entidades financieras por daños causados a terceros en accidentes de tránsito por vehículos objeto de leasing* [Tesis de licenciatura, Universidad Privada de Piura]. <https://pirhua.udep.edu.pe/handle/11042/5885>
- Gonzales, A. (2018). *La modificatoria del artículo 6 Del Decreto Legislativo N° 299 Para Modificar El Leasing Financiero En La Legislación Peruana* [Tesis de licenciatura, Universidad Señor de Sipán]. <https://repositorio.uss.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12802/6000/Gonzales%20S%20a%20nchez%20Andr%20a%20Alberto.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Hernández, P., Valdez, J., Arnulfo, A. & Tomas, T. (2019). *Evaluación multicriterio y multiobjetivo para optimizar la selección de áreas para establecer plantaciones forestales. Revista Madera y Bosques.* <https://www.scielo.org.mx/pdf/mb/v25n2/2448-7597-mb-25-02-e2521819.pdf>
- Congreso de la República del Perú. (2020). *Ley 27181 de 2020. Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.*
- Odar, M., La Torre, M., Rojas, J., Chavesta, S. & Rafel, M. (2007). *Métodos y Técnicas de Recolección de Datos.* [Tesis de licenciatura, Universidad Santo Toribio de Mogrovejo]. <https://intranet.usat.edu.pe/campusvirtual/INV/28/40176/investigacion1469.pdf>

Organización Mundial de la Salud (OMS). (2019). *Los accidentes de tráfico, la principal causa de fallecimiento de jóvenes de entre 15 y 29 años.*

<https://www.un.org/es/observances/road-traffic-victims-day>

Paredes, S., Ramos, E. & Zavaleta, J. (2018). *Leasing Financiero y la situación tributaria en la empresa Envolturas Perú Sac, Período 2014 – 2018.* [Tesis de licenciatura, Universidad Nacional de Callao].

<http://repositorio.unac.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12952/7474/TESIS-FCC-PAREDES-RAMOS-ZVALETA.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Peralta, L. (2022). *Derecho a la identidad y el sistema biométrico en Juzgados de Paz, desde la perspectiva de seguridad jurídica, Perú, 2022* [Tesis de licenciatura, Universidad César Vallejo].

<https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/116123>

QuestionPro. (2020). *Análisis cuantitativo: Qué es, tipos y cómo realizarlo.*

<https://www.questionpro.com/blog/es/analisis-cuantitativo/#:~:text=El%20an%C3%A1lisis%20cuantitativo%20es%20una,empresariales%20u%20otros%20sistemas%20complejos.>

Tineo, N. (2022). *El control interno en la gestión del contrato de leasing* [Tesis de licenciatura, Universidad de Ciencias y Humanidades].

[https://repositorio.uch.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12872/684/Machaca\\_L\\_Pazos\\_VF\\_Temoche\\_EN\\_tesis\\_contabilidad\\_finanzas\\_2022.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.uch.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12872/684/Machaca_L_Pazos_VF_Temoche_EN_tesis_contabilidad_finanzas_2022.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Universidad Abierta y a Distancia de México. (2022). *Métodos de Investigación cuantitativa. Revista de División de Ciencias de la Salud y Humanidades.*



<https://blogs.ugto.mx/mdued/wp-content/uploads/sites/66/2022/10/Tecnicas-e-instrumentos-para-la-recoleccion-de-datos-cuantitativos.pdf>

Wilkins, J. (2022). *El contrato de leasing habitacional y leasing financiero*. Biblioteca del Congreso Nacional de Chile.

[https://obtienearchivo.bcn.cl/obtienearchivo?id=repositorio/10221/33778/1/BCN\\_Leasing\\_Habitacional.pdf](https://obtienearchivo.bcn.cl/obtienearchivo?id=repositorio/10221/33778/1/BCN_Leasing_Habitacional.pdf)

Zumaeta, I. (2019). *Civil: "responsabilidad civil extracontractual" y protección al consumidor: "protección al consumidor* [Tesis de licenciatura, Universidad de Lima]. <https://repositorio.ulima.edu.pe/handle/20.500.12724/10064>

Vargas, E. (2020), "Es Acaso La Entidad Financiera Quién Debe Responder Civilmente Por Daños Y Perjuicios Como Consecuencia De Un Accidente De Tránsito Donde Haya Participado Un Vehículo Materia De Leasing" [Trabajo de investigación para grado académico para Maestro, Universidad de Lima]. [https://repositorio.ulima.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12724/12063/Vargas\\_Soriano\\_Elizabeth.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.ulima.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12724/12063/Vargas_Soriano_Elizabeth.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

## ANEXO 01: MATRIZ DE CATEGORIZACIÓN

CATEGORÍA DE ESTUDIO	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	CATEGORÍA	SUBCATEGORÍA	CÓDIGOS
"Implicancias de la responsabilidad extracontractual en el contrato de leasing en accidentes de tránsito"	1. El contrato de leasing, es un negocio jurídico con naturaleza bilateral, su celebración requiere de la entrega del bien vehicular y la contraprestación económica de carácter periódica a favor del locador. (Wilkins, 2022)	1. Naturaleza jurídica.	a) Derechos reales	- Código civil
	2. El contrato de leasing posee una definición diferente. El contrato de leasing es conceptualizado como alquiler financiero, comprende la entrega de un bien mueble, vehículo, a cambio de contraprestación económica a favor del acreedor. Se caracteriza por buscar un financiamiento del vehículo, a efectos de proveer un transporte terrestre al arrendatario (García, 2022).	2. Ley especial del contrato leasing.	b) Contratos	- Decreto Legislativo N° 299
		3. Accidentes de tránsito.	c) Responsabilidad civil	- Ley general de transportes y tránsito terrestre N° 27181
		4. Responsabilidad en el contrato leasing.		- Ley N°31248



## Anexo 2

### Evaluación por juicio de expertos

**Respetado Juez:**

Usted ha sido seleccionado para evaluar el instrumento “Entrevista sobre el Análisis del proyecto de ley que modifica la responsabilidad en el contrato de leasing en accidentes de tránsito”. La evaluación del instrumento es de gran relevancia para lograr que sea válido y que los resultados obtenidos a partir de éste sean utilizados eficientemente; aportando al quehacer psicológico. Agradecemos su valiosa colaboración.

**1. Datos generales del Juez**

Nombre del juez:	Abog. Jorge José Yaipén Torres	
Grado profesional:	Maestría (X)	Doctor ( )
Área de formación académica:	Clínica ( )	Social ( )
	Educativa (X)	Organizacional ( )
Áreas de experiencia profesional:	Derecho empresarial	
Institución donde labora:	Universidad Cesar Vallejo – Campus Chiclayo	
Tiempo de experiencia profesional en el área:	2 a 4 años ( )	Más de 5 años ( X )
Experiencia en Investigación Psicométrica: (si corresponde)	-----	

**2. Propósito de la evaluación:**

Validar el contenido del instrumento, por juicio de expertos.

**3. Datos de la escala**

Guía de entrevista



<b>Nombre de la Prueba:</b>	Guía de entrevista
<b>Autoras:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dávila Mija, Lesly Caterine</li> <li>• Meléndez Hoyos, Angie</li> </ul>
<b>Procedencia:</b>	Carretera Pimentel Km. 3.5, Chiclayo
<b>Administración:</b>	Docencia Universitaria
<b>Tiempo de aplicación:</b>	20 minutos
<b>Ámbito de aplicación:</b>	Instalaciones de la Universidad César Vallejo – Chiclayo.
<b>Significación:</b>	La formulación de las preguntas corresponde a cada objetivo planteado en la investigación, a efectos de identificar la realidad problemática y la evaluación de la propuesta de solución

#### 4. Soporte teórico

Como población y, muestra se ha considerado a los abogados de especialidad en el tema de investigación para que con sus conocimientos aporten a la investigación

Escala ÁREA	Subescala (dimensiones)	Definición
Validación de instrumentos a través de la evaluación del juicio de expertos	RESPONSABILIDAD EN EL CONTRATO DE LEASING	Según García (2022) la responsabilidad en el contrato de leasing, de acuerdo a la legislación peruana, exime al arrendador financiero de responsabilidad en el marco de siniestros.

#### 5. Presentación de instrucciones para el juez:

A continuación, a usted le presento el **ENTREVISTA** sobre el Análisis del proyecto de ley que modifica la responsabilidad en el contrato de leasing en accidentes de tránsito en el año 2023. De acuerdo con los indicadores siguientes califique cada uno de los ítems según corresponda.

Categoría	Calificación	Indicador
<b>CLARIDAD</b> El ítem se comprende fácilmente, es decir, su sintáctica y semántica son adecuadas.	1. No cumple con el criterio	El ítem no es claro.
	2. Bajo Nivel	El ítem requiere bastantes modificaciones o una modificación muy grande en el uso de las palabras de acuerdo con su significado o por la ordenación de estas.
	3. Moderado nivel	Se requiere una modificación muy específica de algunos de los términos del ítem.
	4. Alto nivel	El ítem es claro, tiene semántica y sintaxis adecuada.
	1. totalmente en desacuerdo (no cumple con el criterio)	El ítem no tiene relación lógica con la dimensión.



<b>COHERENCIA</b> El ítem tiene relación lógica con la dimensión o indicador que está midiendo.	2. Desacuerdo (bajo nivel de acuerdo)	El ítem tiene una relación tangencial /lejana con la dimensión.
	3. Acuerdo (moderado nivel)	El ítem tiene una relación moderada con la dimensión que se está midiendo.
	4. Totalmente de Acuerdo (alto nivel)	El ítem se encuentra está relacionado con la dimensión que está midiendo.
<b>RELEVANCIA</b> El ítem es esencial o importante, es decir debe ser incluido.	1. No cumple con el criterio	El ítem puede ser eliminado sin que se vea afectada la medición de la dimensión.
	2. Bajo Nivel	El ítem tiene alguna relevancia, pero otro ítem puede estar incluyendo lo que mide éste.
	3. Moderado nivel	El ítem es relativamente importante.
	4. Alto nivel	El ítem es muy relevante y debe ser incluido.

Leer con detenimiento los ítems y calificar en una escala de 1 a 4 su valoración, así como solicitamos brinde sus observaciones que considere pertinente.

1 No cumple con el criterio
2. Bajo Nivel
3. Moderado nivel
4. Alto nivel

**Dimensiones del instrumento:** Análisis del proyecto de ley que modifica la responsabilidad en el contrato de leasing en accidentes de tránsito

Primera dimensión: **Responsabilidad en el contrato de leasing**

Objetivos de la Dimensión: Identificar la responsabilidad administrativa por infracciones vinculadas a las condiciones técnicas del vehículo en el contrato de leasing.

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Está formulado con lenguaje apropiado	1	4	4	4	Sin observaciones
Existe un constructo lógico en los ítems	2	4	4	4	Sin observaciones
Cumple con los lineamientos metodológicos	3	4	4	4	Sin observaciones

Segunda dimensión: **Accidentes de tránsito**

Objetivos de la Dimensión: Establecer la responsabilidad extracontractual en el contrato de leasing en accidentes de tránsito.



INDICADORES	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Está formulado con lenguaje apropiado	4	4	4	4	Sin observaciones
Existe un constructo lógico en los ítems	5	4	4	4	Sin observaciones
Cumple con los lineamientos metodológicos	6-7	4	4	4	Sin observaciones

Abog. Jorge José Yaipén Torres  
ICAL N° 4713  
Firma del evaluador  
DNI: 42735937

Pd.: el presente formato debe tomar en cuenta:

Williams y Webb (1994) así como Powell (2003), mencionan que no existe un consenso respecto al número de expertos a emplear. Por otra parte, el número de jueces que se debe emplear en un juicio depende del nivel de experticia y de la diversidad del conocimiento. Así, mientras Gable y Wolf (1993), Grant y Davis (1997), y Lynn (1986) (citados en McGartland et al. 2003) sugieren un rango de **2** hasta **20 expertos**, Hyrkäs et al. (2003) manifiestan que **10 expertos** brindarán una estimación confiable de la validez de contenido de un instrumento (cantidad mínimamente recomendable para construcciones de nuevos instrumentos). Si un 80 % de los expertos han estado de acuerdo con la validez de un ítem éste puede ser incorporado al instrumento (Voutilainen & Liukkonen, 1995, citados en Hyrkäs et al. (2003).

Ver : <https://www.revistaespacios.com/cited2017/cited2017-23.pdf> entre otra bibliografía.



## Evaluación por juicio de expertos

Respetado Juez:

Usted ha sido seleccionado para evaluar el instrumento “**Entrevista sobre el Análisis del proyecto de ley que modifica la responsabilidad en el contrato de leasing en accidentes de tránsito**”. La evaluación del instrumento es de gran relevancia para lograr que sea válido y que los resultados obtenidos a partir de éste sean utilizados eficientemente; aportando al quehacer psicológico. Agradecemos su valiosa colaboración.

### 1. Datos generales del Juez

Nombre del juez:	Mayra Teresa de Jesús Velezmoro Delgado		
Grado profesional:	Maestría ( X )	Doctor	( )
Área de formación académica:	Clínica ( )	Social	( )
	Educativa ( X )	Organizacional	( )
Áreas de experiencia profesional:	Derecho Administrativo. Derecho Municipal.		
Institución donde labora:	Universidad Cesar Vallejo – Campus Chiclayo		
Tiempo de experiencia profesional en el área:	2 a 4 años (X)	Más de 5 años	( )
Experiencia en Investigación Psicométrica: (si corresponde)	-----		

### 2. Propósito de la evaluación:

Validar el contenido del instrumento, por juicio de expertos.

### 3. Datos de la escala

Guía de entrevista

Nombre de la Prueba:	Guía de entrevista
Autoras:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dávila Mija, Lesly Caterine</li> <li>• Meléndez Hoyos, Angie</li> </ul>
Procedencia:	Carretera Pimentel Km. 3.5, Chiclayo
Administración:	Docencia Universitaria



<b>Tiempo de aplicación:</b>	20 minutos
<b>Ámbito de aplicación:</b>	Instalaciones de la Universidad César Vallejo – Chiclayo.
<b>Significación:</b>	La formulación de las preguntas corresponde a cada objetivo planteado en la investigación, a efectos de identificar la realidad problemática y la evaluación de la propuesta de solución

#### 4. Soporte teórico

Como población y, muestra se ha considerado a los abogados de especialidad en el tema de investigación para que con sus conocimientos aporten a la investigación

Escala ÁREA	Subescala (dimensiones)	Definición
Validación de instrumentos a través de la evaluación del juicio de expertos	RESPONSABILIDAD EN EL CONTRATO DE LEASING	Según García (2022) la responsabilidad en el contrato de leasing, de acuerdo a la legislación peruana, exime al arrendador financiero de responsabilidad en el marco de siniestros.

#### 5. Presentación de instrucciones para el juez:

A continuación, a usted le presento el **ENTREVISTA** sobre el Análisis del proyecto de ley que modifica la responsabilidad en el contrato de leasing en accidentes de tránsito en el año 2023. De acuerdo con los indicadores siguientes califique cada uno de los ítems según corresponda.

Categoría	Calificación	Indicador
<b>CLARIDAD</b> El ítem se comprende fácilmente, es decir, su sintáctica y semántica son adecuadas.	1. No cumple con el criterio	El ítem no es claro.
	2. Bajo Nivel	El ítem requiere bastantes modificaciones o una modificación muy grande en el uso de las palabras de acuerdo con su significado o por la ordenación de estas.
	3. Moderado nivel	Se requiere una modificación muy específica de algunos de los términos del ítem.
	4. Alto nivel	El ítem es claro, tiene semántica y sintaxis adecuada.
<b>COHERENCIA</b> El ítem tiene relación lógica con la dimensión o indicador que está midiendo.	1. totalmente en desacuerdo (no cumple con el criterio)	El ítem no tiene relación lógica con la dimensión.
	2. Desacuerdo (bajo nivel de acuerdo)	El ítem tiene una relación tangencial /lejana con la dimensión.
	3. Acuerdo (moderado nivel)	El ítem tiene una relación moderada con la dimensión que se está midiendo.
	4. Totalmente de Acuerdo (alto nivel)	El ítem se encuentra está relacionado con la dimensión que está midiendo.
	1. No cumple con el criterio	El ítem puede ser eliminado sin que se vea afectada la medición de la dimensión.





<b>RELEVANCIA</b> El ítem es esencial o importante, es decir debe ser incluido.	2. Bajo Nivel	El ítem tiene alguna relevancia, pero otro ítem puede estar incluyendo lo que mide éste.
	3. Moderado nivel	El ítem es relativamente importante.
	4. Alto nivel	El ítem es muy relevante y debe ser incluido.

Leer con detenimiento los ítems y calificar en una escala de 1 a 4 su valoración, así como solicitamos brinde sus observaciones que considere pertinente.

<b>1 No cumple con el criterio</b>
<b>2. Bajo Nivel</b>
<b>3. Moderado nivel</b>
<b>4. Alto nivel</b>

**Dimensiones del instrumento:** Análisis del proyecto de ley que modifica la responsabilidad en el contrato de leasing en accidentes de tránsito

Primera dimensión: **Responsabilidad en el contrato de leasing**

Objetivos de la Dimensión: Identificar la responsabilidad administrativa por infracciones vinculadas a las condiciones técnicas del vehículo en el contrato de leasing.

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Está formulado con lenguaje apropiado	3	3	4	3	Sin observaciones
Existe un constructo lógico en los ítems	3	3	3	3	Sin observaciones
Cumple con los lineamientos metodológicos	3	3	4	3	Sin observaciones

Segunda dimensión: **Accidentes de tránsito**

Objetivos de la Dimensión: Establecer la responsabilidad extracontractual en el contrato de leasing en accidentes de tránsito.

INDICADORES	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Está formulado con lenguaje apropiado	4	4	4	3	Sin observaciones
Existe un constructo lógico en los ítems	3	3	3	3	Sin observaciones



Cumple con los lineamientos metodológicos	3	3	3	3	Sin observaciones
-------------------------------------------	---	---	---	---	-------------------

Mg. Abog. Mayra Teresa de Jesús Velezmoro  
Delgado  
ICAL N° 562  
Firma del evaluador  
DNI: 45231156

Pd.: el presente formato debe tomar en cuenta:

Williams y Webb (1994) así como Powell (2003), mencionan que no existe un consenso respecto al número de expertos a emplear. Por otra parte, el número de jueces que se debe emplear en un juicio depende del nivel de experticia y de la diversidad del conocimiento. Así, mientras Gable y Wolf (1993), Grant y Davis (1997), y Lynn (1986) (citados en McGartland et al. 2003) sugieren un rango de **2** hasta **20 expertos**, Hyrkäs et al. (2003) manifiestan que **10 expertos** brindarán una estimación confiable de la validez de contenido de un instrumento (cantidad mínimamente recomendable para construcciones de nuevos instrumentos). Si un 80 % de los expertos han estado de acuerdo con la validez de un ítem éste puede ser incorporado al instrumento (Voutilainen & Liukkonen, 1995, citados en Hyrkäs et al. (2003).

Ver : <https://www.revistaespacios.com/cited2017/cited2017-23.pdf> entre otra bibliografía.

## Evaluación por juicio de expertos

**Respetado Juez:**

Usted ha sido seleccionado para evaluar el instrumento “**Entrevista sobre el Análisis del proyecto de ley que modifica la responsabilidad en el contrato de leasing en accidentes de tránsito**”. La evaluación del instrumento es de gran relevancia para lograr que sea válido y que los resultados obtenidos a partir de éste sean utilizados eficientemente; aportando al quehacer psicológico. Agradecemos su valiosa colaboración.

**6. Datos generales del Juez**

<b>Nombre del juez:</b>	<b>José Manuel Villalta Campos</b>		
<b>Grado profesional:</b>	<b>Maestría ( )</b>	<b>Doctor</b>	<b>(X)</b>
<b>Área de formación académica:</b>	<b>Clínica ( )</b>	<b>Social ( )</b>	
	<b>Educativa (X)</b>	<b>Organizacional ( )</b>	
<b>Áreas de experiencia profesional:</b>	<b>Gestión pública y gobernabilidad</b>		
<b>Institución donde labora:</b>	<b>Universidad Cesar Vallejo – Campus Chiclayo</b>		
<b>Tiempo de experiencia profesional en el área:</b>	<b>2 a 4 años ( )</b>	<b>Más de 5 años ( x )</b>	
<b>Experiencia en Investigación Psicométrica: (si corresponde)</b>	-----		

**7. Propósito de la evaluación:**

Validar el contenido del instrumento, por juicio de expertos.

**8. Datos de la escala**

Guía de entrevista

<b>Nombre de la Prueba:</b>	Guía de entrevista
<b>Autoras:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dávila Mija, Lesly Caterine</li> <li>• Meléndez Hoyos, Angie</li> </ul>



<b>Procedencia:</b>	Carretera Pimentel Km. 3.5, Chiclayo
<b>Administración:</b>	Docencia Universitaria
<b>Tiempo de aplicación:</b>	20 minutos
<b>Ámbito de aplicación:</b>	Instalaciones de la Universidad César Vallejo – Chiclayo.
<b>Significación:</b>	La formulación de las preguntas corresponde a cada objetivo planteado en la investigación, a efectos de identificar la realidad problemática y la evaluación de la propuesta de solución

### 9. Soporte teórico

Como población y, muestra se ha considerado a los abogados de especialidad en el tema de investigación para que con sus conocimientos aporten a la investigación

EscaLaÁREA	Subescala (dimensiones)	Definición
Validación de instrumentos a través de la evaluación del juicio de expertos	RESPONSABILIDAD EN EL CONTRATO DE LEASING	Según García (2022) la responsabilidad en el contrato de leasing, de acuerdo a la legislación peruana, exime al arrendador financiero de responsabilidad en el marco de siniestros.

### 10. Presentación de instrucciones para el juez:

A continuación, a usted le presento el **ENTREVISTA** sobre el Análisis del proyecto de ley que modifica la responsabilidad en el contrato de leasing en accidentes de tránsito en el año 2023. De acuerdo con los indicadores siguientes califique cada uno de los ítems según corresponda.

Categoría	Calificación	Indicador
<b>CLARIDAD</b> El ítem se comprende fácilmente, es decir, su sintáctica y semántica son adecuadas.	1. No cumple con el criterio	El ítem no es claro.
	2. Bajo Nivel	El ítem requiere bastantes modificaciones o una modificación muy grande en el uso de las palabras de acuerdo con su significado o por la ordenación de estas.
	3. Moderado nivel	Se requiere una modificación muy específica de algunos de los términos del ítem.
	4. Alto nivel	El ítem es claro, tiene semántica y sintaxis adecuada.
<b>COHERENCIA</b> El ítem tiene relación lógica con la dimensión o indicador que está	1. totalmente en desacuerdo (no cumple con el criterio)	El ítem no tiene relación lógica con la dimensión.
	2. Desacuerdo (bajo nivel de acuerdo)	El ítem tiene una relación tangencial /lejana con la dimensión.
	3. Acuerdo (moderado nivel)	El ítem tiene una relación moderada con la dimensión que se está midiendo.



midiendo.	4. Totalmente de Acuerdo (alto nivel)	El ítem se encuentra está relacionado con la dimensión que está midiendo.
<b>RELEVANCIA</b> El ítem es esencial o importante, es decir debe ser incluido.	1. No cumple con el criterio	El ítem puede ser eliminado sin que se vea afectada la medición de la dimensión.
	2. Bajo Nivel	El ítem tiene alguna relevancia, pero otro ítem puede estar incluyendo lo que mide éste.
	3. Moderado nivel	El ítem es relativamente importante.
	4. Alto nivel	El ítem es muy relevante y debe ser incluido.

Leer con detenimiento los ítems y calificar en una escala de 1 a 4 su valoración, así como solicitamos brinde sus observaciones que considere pertinente.

<b>1 No cumple con el criterio</b>
<b>2. Bajo Nivel</b>
<b>3. Moderado nivel</b>
<b>4. Alto nivel</b>

**Dimensiones del instrumento:** Análisis del proyecto de ley que modifica la responsabilidad en el contrato de leasing en accidentes de tránsito

Primera dimensión: **Responsabilidad en el contrato de leasing**

Objetivos de la Dimensión: Identificar la responsabilidad administrativa por infracciones vinculadas a las condiciones técnicas del vehículo en el contrato de leasing.

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Está formulado con lenguaje apropiado	1	4	3	4	Sin observación
Existe un constructo lógico en los ítems	2	4	3	3	Sin observación
Cumple con los lineamientos metodológicos	3	3	4	4	Sin observación

Segunda dimensión: **Accidentes de tránsito**

Objetivos de la Dimensión: Establecer la responsabilidad extracontractual en el contrato de leasing en accidentes de tránsito.

INDICADORES	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Está formulado con lenguaje apropiado	4	4	3	3	Sin observación



Existe un constructo lógico en los ítems	5	4	4	3	Sin observación
Cumple con los lineamientos metodológicos	6-7	3	4	4	Sin observación



José Villalta Campos  
ABOGADO  
CALL N° 8406

JOSÉ MANUEL VILLALTA CAMPOS  
DNI: 41761193

Pd.: el presente formato debe tomar en cuenta:

Williams y Webb (1994) así como Powell (2003), mencionan que no existe un consenso respecto al número de expertos a emplear. Por otra parte, el número de jueces que se debe emplear en un juicio depende del nivel de experticia y de la diversidad del conocimiento. Así, mientras Gable y Wolf (1993), Grant y Davis (1997), y Lynn (1986) (citados en McGartland et al. 2003) sugieren un rango de **2** hasta **20 expertos**, Hyrkäs et al. (2003) manifiestan que **10 expertos** brindarán una estimación confiable de la validez de contenido de un instrumento (cantidad mínimamente recomendable para construcciones de nuevos instrumentos). Si un 80 % de los expertos han estado de acuerdo con la validez de un ítem éste puede ser incorporado al instrumento (Voutilainen & Liukkonen, 1995, citados en Hyrkäs et al. (2003).

Ver : <https://www.revistaespacios.com/cited2017/cited2017-23.pdf> entre otra bibliografía.



Guía de entrevista

GUÍA DE  
ENTREVISTA



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

**ANÁLISIS DEL PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA LA  
RESPONSABILIDAD EN EL CONTRATO DE LEASING EN ACCIDENTES  
DE TRÁNSITO**

Entrevistado/a: .....

Cargo/ profesión / grado académico: .....

Institución/ ..... empresa:

.....

**Instrucciones:** El presente instrumento es una guía de entrevista, que consta de un catálogo de preguntas orientadas a la investigación de estudio titulada *“Análisis del Proyecto de Ley que modifica la responsabilidad en el contrato de leasing en accidentes de tránsito”* efectuado por las autoras Lesly Catherine Dávila Mejía y Angie Meléndez Hoyos. Se solicita responder con honestidad a los siguientes enunciados:

1. La naturaleza jurídica del contrato de leasing implica el arrendamiento de un bien vehicular, obteniendo como contraprestación a la entidad financiera, el pago de una merced conductiva. **¿Considera que, el SOAT debería configurar como una cláusula predeterminada en el contrato de leasing? ¿Por qué?**
2. Según las estadísticas a nivel mundial, el Perú está incluido y estimado como un país con alto índice de siniestralidad en accidentes de tránsito, llegándose a considerar una de las principales causas de muerte y accidente. **¿Estima oportuno que se adopten medidas idóneas para asegurar dichos eventos y se ofrezca una solución a los afectados?**
3. **¿Desde el contrato de leasing, qué alternativas de solución vislumbra?**
4. *De acuerdo a la legislación comparada el contrato de leasing debería contemplar una responsabilidad solidaria entre el arrendatario y arrendador. A modo de brindar la reparación integral que amerita el afectado a causa del accidente de tránsito. Sin embargo, en el Decreto Legislativo 299, se excluye de responsabilidad al propietario del vehículo, al arrendatario. ¿Desde su postura jurídica, considera importante*



**modificar la responsabilidad del contrato de leasing por una responsabilidad solidaria?**

5. Respecto a la anterior pregunta, sustente lo siguiente. **¿Por qué considera que la responsabilidad solidaria producirá los efectos jurídicos indicados?**
6. **¿Estima que con un SOAT podrá asegurarse la obligación de resarcir el daño producido** al afectado en el accidente de tránsito?
7. En el marco del Proyecto de Ley que modifica la responsabilidad por accidentes de tránsito en el contrato de leasing, se observan los criterios para su determinación, reconociéndole una obligación al arrendador financiero de asegurar la idoneidad y características del bien vehicular. **¿Estima que la modificación se sitúa bajo un criterio razonable para que se comparta la responsabilidad entre arrendador y arrendatario financiero?**
8. **¿Cuáles son los cambios sustanciales que podría proyectarse a partir de la iniciativa legislativa?**

---

Abog. Jorge José Yaipén Torres  
ICAL N° 4713  
Firma del evaluador  
DNI: 42735937





**ANEXO 04:**

**CONSENTIMIENTO INFORMADO**

**Título de la investigación:** IMPLICANCIAS DE LA RESPONSABILIDAD EXTRACONTRACTUAL EN EL CONTRATO DE LEASING EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO

Investigadores: Davila Mija Lesly Caterine y Meléndez Hoyos Angie.

**Propósito del estudio**

Le invitamos a participar en la investigación titulada “Análisis del proyecto de ley que modifica la responsabilidad en el contrato de leasing en accidentes de tránsito”, cuyo objetivo de esta investigación es Identificar la responsabilidad administrativa por infracciones vinculadas a las condiciones técnicas del vehículo en el contrato de leasing.; desarrollada por estudiantes de pregrado de la carrera profesional de DERECHO, de la Universidad César Vallejo del campus Chiclayo, aprobado por la autoridad correspondiente de la Universidad y con el permiso de la institución “Universidad César Vallejo”

**Describir el impacto del problema de la investigación.**

Generar recomendaciones para mejorar la legislación existente, fortalecer la protección de las partes involucradas en los contratos de leasing y contribuir a una mayor seguridad vial. Además, fomentará el debate y la conciencia sobre la importancia de abordar la responsabilidad en el contrato de leasing en casos de accidentes de tránsito.

**Procedimiento**

Si usted decide participar en la investigación se realizará lo siguiente (enumerar los procedimientos del estudio):

1. Se realizará una entrevista donde se recogerán datos personales y algunas preguntas sobre la investigación titulada: “Implicancias de la responsabilidad extracontractual en el contrato de leasing en accidentes de tránsito”.
2. Esta encuesta o entrevista tendrá un tiempo aproximado de 20 minutos y se realizará mediante el aplicativo zoom, como también de forma presencial. Las respuestas a la guía de entrevista serán codificadas usando un número de identificación y, por lo tanto, serán anónimas.

\* Obligatorio a partir de los 18 años



Participación voluntaria (**principio de autonomía**):

Puede hacer todas las preguntas para aclarar sus dudas antes de decidir si desea participar o no, y su decisión será respetada. Posterior a la aceptación no desea continuar puede hacerlo sin ningún problema.

Riesgo (**principio de No maleficencia**):

Indicar al participante la existencia que NO existe riesgo o daño al participar en la investigación. Sin embargo, en el caso que existan preguntas que le puedan generar incomodidad. Usted tiene la libertad de responderlas o no.

Beneficios (**principio de beneficencia**):

Se le informará que los resultados de la investigación se le alcanzará a la institucional término de la investigación. No recibirá ningún beneficio económico ni de ninguna otra índole. El estudio no va a aportar a la salud individual de la persona, sin embargo, los resultados del estudio podrán convertirse en beneficio de la salud pública.

Confidencialidad (**principio de justicia**):

Los datos recolectados deben ser anónimos y no tener ninguna forma de identificar al participante. Garantizamos que la información que usted nos brinde es totalmente Confidencial y no será usada para ningún otro propósito fuera de la investigación. Los datos permanecerán bajo custodia del investigador principal y pasado un tiempo determinado serán eliminados convenientemente.

## Problemas o preguntas:

Si tiene preguntas sobre la investigación puede contactar con el Investigador (a) Davila Mija Lesly Caterine, email: [lcdavilad@ucvvirtual.edu.pe](mailto:lcdavilad@ucvvirtual.edu.pe) y Meléndez Hoyos Angie, email: [mmelendezho11@ucvvirtual.edu.pe](mailto:mmelendezho11@ucvvirtual.edu.pe) TESISISTAS y Docente asesor YAIPÉN TORRES, Jorge José email: [jyaipent@ucvvirtual.edu.pe](mailto:jyaipent@ucvvirtual.edu.pe)

## Consentimiento

Después de haber leído los propósitos de la investigación autorizo participar en la investigación antes mencionada.

Nombre y apellidos: Sixto Guevara Bravo

Fecha y hora: 26 de setiembre del 2023 a las 12:21 pm

Nombre y apellidos: Fred Ling Pesantes Llontop

Fecha y hora: 22 de setiembre del 2023 a las 14:00 pm

Nombre y apellidos: Geiner Vidal Salazar Maza

Fecha y hora: 25 de setiembre del 2023 a las 15:00 pm

Nombre y apellidos: Evely Teofila Garcia Solorzano

Fecha y hora: 26 de setiembre del 2023 a las 10:00 am

Nombre y apellidos: Anthony Ronald Salvatierra Taica

Fecha y hora: 27 de setiembre del 2023 a las 13:30 pm



Sixto Guevara Bravo  
ABOGADO  
REG. ICAL: 1852



Geiner V. Salazar Maza  
ABOGADO  
ICAL: 8613

## ANEXO 05: EVIDENCIAS DE ENTREVISTADOS

