

PONTIFICIA UNIVERSIDAD
CATÓLICA DEL PERÚ

FACULTAD DE DERECHO



Informe jurídico sobre la Sentencia Casación N° 2686-
2020-LIMA

Trabajo de Suficiencia Profesional para optar el Título de Abogada
que presenta:

Adriana Sofía Capcha Portuguese

ASESOR:

Javier Mihail Pazos Hayashida

Lima, 2025

Informe de Similitud


Yo, PAZOS HAYASHIDA, JAVIER MIHAIL, docente de la Facultad de Derecho de la Pontificia Universidad Católica del Perú, asesor(a) del Trabajo de Suficiencia Profesional titulado "Informe jurídico sobre la Sentencia Casación N° 2686-2020-LIMA", del autor(a) CAPCHA PORTUGUEZ, ADRIANA SOFIA, dejo constancia de lo siguiente:

- El mencionado documento tiene un índice de puntuación de similitud de 34%. Así lo consigna el reporte de similitud emitido por el software Turnitin el 21/07/2025.

- He revisado con detalle dicho reporte y el Trabajo de Suficiencia Profesional, y no se advierten indicios de plagio.

- Las citas a otros autores y sus respectivas referencias cumplen con las pautas académicas.

Lima, 21 de julio de 2025.

PAZOS HAYASHIDA, JAVIER MIHAIL	
DNI: 07758696	Firma: 
ORCID: https://orcid.org/0000-0002-3516-2603	

RESUMEN

En el presente trabajo se da revisión a la Sentencia de Casación N° 2686-2020-Lima, la cual es representativa de un caso reiterativo en los tribunales administrativos: la cobertura que han de recibir los ocupantes de un vehículo no asegurado cuando este último participa en un accidente automovilístico frente a una unidad que sí cuenta con el Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito - SOAT. Con el propósito de lograr una cobertura global del SOAT, el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI) ha considerado que el Reglamento del SOAT prevé una obligación de las aseguradoras de otorgar cobertura incluso a aquellos ocupantes de automóviles no asegurados. Tal opinión viene a ser secundada por la Corte Suprema de Justicia, según se demuestra en el desarrollo de sus sentencias de Casación relativas al tema.

El razonamiento de la autoridad de consumo motiva el análisis efectuado en el presente texto jurídico, en tanto este informe rechaza la idea de que la cobertura de un seguro obligatorio establecido en ley pueda ser ampliada mediante interpretación normativa. Lo explicado implica que se deniega la presencia de una relación de consumo entre el ocupante no asegurado y la compañía de seguro de la otra unidad participante y, por ende, la protección del Derecho de Protección al Consumidor no alcanzaría a tales ocupantes. Finalmente, la óptica aquí considerada busca salvaguardar la dinámica del sistema de seguros. Esto mediante la promoción de la contratación del SOAT y el impedimento de la afectación a la mutualidad.

Palabras clave

Protección al consumidor – SOAT – Relación de consumo

ABSTRACT

This paper reviews the Cassation N° 2686-2020-Lima, which represents a recurring case in administrative courts: the coverage of the occupant of an uninsured vehicle when involved in a car accident with another automobile that does have the Mandatory Vehicle Insurance – SOAT. In order to achieve a total coverage from the SOAT, the National Institute for the Defense of Competition and the Protection of Intellectual Property (INDECOPi) has considered that the national regulation establishes an obligation for insurers to provide coverage even to occupants of uninsured vehicles. This opinion is supported by the Peruvian Supreme Court of Justice, as demonstrated in its rulings on the subject.

INDECOPi's reasoning motivates the analysis carried out in this legal report, as this text rejects the idea that the Mandatory Insurance's coverage can be expanded using regulatory interpretation. This implies the refusal of the existence of a consumer relationship between the uninsured occupant and the insurance companies of the other participating automobile. Therefore, the Consumer Protection and Defense Code would not extend its protection towards the uninsured occupants. Finally, the established stance on this subject seeks to protect the dynamics of the insurance system, by promoting the acquisition of the mandatory insurance and preventing an adverse outcome on the SOAT's mutuality.

Keywords

Consumer Protection – SOAT – Consumer Relationship

ÍNDICE

PRINCIPALES DATOS DEL CASO	4
I. INTRODUCCIÓN	5
1.1 Justificación de la elección de la resolución	5
1.2 Presentación del caso y del análisis	6
II. IDENTIFICACIÓN DE LOS HECHOS RELEVANTES	9
2.1 Hechos relevantes del caso	9
III. IDENTIFICACIÓN DE LOS PRINCIPALES PROBLEMAS JURÍDICOS	15
3.1 Problema principal	15
3.2 Problemas secundarios	15
IV. POSICIÓN DEL CANDIDATO/A	16
4.1 Respuestas preliminares a los problemas principal y secundarios	16
4.2 Posición individual sobre el fallo de la resolución	17
V. ANÁLISIS DE LOS PROBLEMAS JURÍDICOS	19
5.1 Cuestiones previas	19
5.2 Primer problema: En el caso de una colisión donde participan un vehículo asegurado con SOAT y otro que carece del mismo, ¿el ocupante de la unidad no asegurada ostenta la calidad de consumidor frente a la única aseguradora interviniente?	35
5.3 Segundo problema: ¿Corresponde la aplicación del Principio Pro Consumidor (Inciso 2, artículo V del Título Preliminar del Código) sobre el artículo 17 del Reglamento del SOAT?	55
VI. CONCLUSIONES Y/O RECOMENDACIONES	62
BIBLIOGRAFÍA	65

PRINCIPALES DATOS DEL CASO

N° EXPEDIENTE	Casación N° 2686-2020 LIMA (Expediente N° 18770-2016-0-1801- JR-CA-26)
ÁREA(S) DEL DERECHO SOBRE LAS CUALES VERSA EL CONTENIDO DEL PRESENTE CASO	Derecho a la Protección y Defensa del Consumidor
IDENTIFICACIÓN DE LAS RESOLUCIONES Y SENTENCIAS MÁS IMPORTANTES	Resolución N° 170-2015/CPC- INDECOPI- PU; Resolución N° 3174-2016/SPC- INDECOPI; del Expediente 18770- 2016-0-1801-JR-CA-26, Resolución N° 15 y Resolución N° 19
DEMANDANTE/DENUNCIANTE	Asociación Fondo Contra Accidentes de Tránsito (AFOCAT) La Primera
DEMANDADO/DENUNCIADO	Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual – INDECOPI; Juana Francisca Huayta Ccopacallo
INSTANCIA ADMINISTRATIVA O JURISDICCIONAL	Instancia jurisdiccional, Sala de Derecho Constitucional y Social Permanente
TERCEROS	
OTROS	

I. INTRODUCCIÓN

1.1 Justificación de la elección de la resolución

La Sentencia de Casación materia de análisis trata un caso que incita cuestionamientos importantes sobre la dinámica del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT. Esto a causa de que, si en un choque entre automóviles resultan afectadas en su integridad, o incluso vida, las personas que se transportaban en un vehículo que prescinde del seguro obligatorio, es inevitable preguntarse cuál será la suerte de tales sujetos, ¿acaso es parte del servicio de la compañía de seguros cubrir a personas que no contrataron el SOAT?, ¿acaso estas víctimas quedan desprotegidas por no recibir el pago del SOAT?, ¿quién debería responder por el perjuicio ocasionado a los accidentados si estos no están protegidos por el SOAT? Esta controversia se traduce en un constante enfrentamiento entre las partes que se encuentran involucradas, pero que cuentan con intereses contrapuestos. Por un lado, las víctimas que desean acceder a una cobertura incluso si la unidad que las transportaba no estaba asegurada; y, por otro lado, las compañías de seguro, que no desean pagar por un riesgo no previsto en su contrato.

La problemática se ha trasladado al área de Derecho de Protección al Consumidor, suceso iniciado por el reclamo de los accidentados contra las aseguradoras de dar incumplimiento al deber de idoneidad que tienen las compañías al prestar el servicio del SOAT. Aunado a ello, la persistencia de la presencia del tema se manifiesta en las múltiples resoluciones que INDECOPI ha expedido sobre el incumplimiento o no de la idoneidad de los proveedores en ese tipo de casos. La cantidad de resoluciones ha llevado a la autoridad de consumo a incluir el tema dentro de sus Lineamientos Resolutivos sobre Protección al Consumidor para explicar la línea argumentativa que ha estado utilizando para resolverlos.

Si hay algo que demuestra la frecuencia con la cual INDECOPI da revisión a este tipo de casos, es que no existe al día de hoy solución pacífica sobre el mismo. Sumado a lo anterior, estos casos no acaban en instancia administrativa, sino

que son llevados ante el Poder Judicial mediante acciones contencioso administrativas. Este estado de cosas solo añade un grado más a la complejidad del tema en cuestión. Lo anterior se explica pues, tanto a nivel de Cortes Superiores y Cortes Supremas, cada instancia ha generado el desarrollo de sus propios criterios interpretativos sobre el caso, los cuales pueden (y suelen) ser contrarios a lo resuelto por INDECOPI.

Otro asunto que evidencia la asiduidad de estos casos es que se mantiene un contexto de informalidad en la contratación del SOAT. Que haya reiteradas solicitudes emitidas por las personas que se transportaban en vehículos carentes del seguro pidiendo la indemnización por su afectación en un accidente, implica que el automóvil que ocupaban circulaba en el territorio sin contar con el seguro obligatorio. A esto se le añade que la Asociación Peruana de Empresas de Seguros (APESEG) indicó que solo 7 de cada 10 vehículos cumplen con la exigencia de contratación, esto a dos décadas desde la entrada en vigencia del SOAT (El Peruano, 2022).

Teniendo claridad sobre el panorama en el que se inserta el caso, no hay dificultad en visualizar la apremiante necesidad de resolver la controversia. Sentencias como las aquí analizadas tienen un impacto social. Ello se fundamenta en que lo resuelto podría repercutir en la decisión de los titulares de los vehículos: si se deberá adecuarse a la normativa vigente o si, por el contrario, es más conveniente residir en la informalidad legal ya que siempre se contará con cobertura frente a siniestros. A partir de tal cuestión, es posible colegir una disyuntiva respecto qué decisión se adecúa de forma más certera al objetivo que se ha planteado para el SOAT sobre el amparo de los derechos fundamentales de integridad personal y vida de los afectados en un accidente automovilístico.

1.2 Presentación del caso y del análisis

El caso inicia con un siniestro automovilístico: la unidad vehicular de placa Z0N-960, que no tenía SOAT, colisionó con el automóvil de placa BGT-952 el cual había contratado un CAT. Como consecuencia del accidente, uno de los ocupantes de la unidad sin SOAT falleció. A partir de ello, la cónyuge de la

víctima presentó una solicitud ante la AFOCAT del primer vehículo pidiendo el pago de indemnización por el fallecimiento de su esposo. La compañía de seguros respondió negando la solicitud. Esto llevó a una denuncia ante INDECOPI, reclamando la afectación del artículo 19, deber de idoneidad, de la Ley 29571 - Código de Protección y Defensa del Consumidor (de ahora en adelante, el Código o CPDC indistintamente). Con la conclusión de la instancia administrativa, se interpuso una demanda contencioso administrativa y, finalmente, el caso terminó en la Corte Suprema y fue resuelto mediante una Casación.

El problema principal se refiere a si se considera un incumplimiento al deber de idoneidad que, en el marco de un siniestro vehicular donde participen una unidad con SOAT y otro auto que prescinde del seguro, la aseguradora de la primera rechace la cobertura a las víctimas transportadas en el automóvil carente de SOAT. Para dar respuesta a tal problema, se debe dar la resolución de dos problemas subordinados: el primero, si es que las personas que se transportan en el automóvil no asegurado pueden ser considerados como consumidores; y el segundo, si corresponde la aplicación del Principio Pro Consumidor para solucionar el caso.

La posición asumida es que no se puede considerar que los ocupantes del vehículo que no contaba con SOAT sean consumidores frente a la compañía de seguros de la otra unidad. Es en función a ello que tampoco corresponde la aplicación del Principio Pro Consumidor, pues el mismo solo media para favorecer a los consumidores, los cuales no existen en esta relación. A partir de lo explicado, la resolución al problema principal sería similar que a la del segundo problema subordinado: dado que los ocupantes del auto sin seguro no son consumidores de la aseguradora de la otra unidad, esta última carece de un deber de idoneidad sobre la prestación del servicio de seguros cuando se encuentra frente a tales ocupantes.

Para solucionar los problemas planteados, el presente texto recurre a diversos instrumentos jurídicos. Así, se hace uso de la legislación pertinente al caso, que viene a ser la ley N° 27181, Ley General del Transporte y Tránsito Terrestre; el

Decreto Supremo N° 024-2002-MTC; la ley N° 29946, Ley del Contrato de Seguros; y la ley 29571, Código de Protección y Defensa del Consumidor. Además, se recurre a jurisprudencia como la revisión de diferentes resoluciones de INDECOPI referidas al tema en cuestión; sentencias del Poder Judicial; y sentencias del Tribunal Constitucional. Finalmente, se implementa doctrina pertinente a la materia.



II. IDENTIFICACIÓN DE LOS HECHOS RELEVANTES

2.1 Hechos relevantes del caso

La denuncia

El 24 de julio de 2015, la señora Juana Francisca Huayta Ccopaccallo (en adelante, la señora Huayta) interpuso una denuncia contra la Asociación Fondo Contra Accidentes de Tránsito - AFOCAT La Primera (en adelante, La Primera) ante el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual - INDECOPI por incumplimiento del artículo 19 de la Ley 29571 - Código de Protección y Defensa del Consumidor, disposición que establece el deber de idoneidad el cual debe ser cumplido por los proveedores, asegurando la calidad de los productos o servicios que ofrecen en el mercado.

La denuncia se sustentó en razón de los hechos relatados a continuación. El 22 de setiembre de 2013, el automóvil de placa Z0N-960 (en adelante, Unidad 1), que no había contratado el Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito – SOAT, colisionó con el vehículo de placa BGT-952 (en adelante, Unidad 2) el cual sí contaba con dicho seguro otorgado por la AFOCAT La Primera. Como consecuencia del accidente, uno de los ocupantes de la Unidad 1, el señor Alejandro Sanga Quispe (desde ahora, señor Sanga), falleció.

El 07 de julio de 2015, la señora Huayta presentó una solicitud ante La Primera pidiendo el pago de indemnización por el fallecimiento de su cónyuge, el señor Sanga. Tal cobertura consistía en el equivalente a una indemnización de 4 UIT (según el monto establecido en el año 2013). El 13 de julio de 2015, La Primera respondió a la solicitud indicando que no podía asumir tales pagos en tanto la Unidad 1 no contaba con la cobertura del SOAT y, por lo tanto, no correspondía a la AFOCAT asumir la cobertura por la muerte del ocupante de ese vehículo.

Con fecha 19 de agosto de 2015, La Primera presentó un escrito de descargos en respuesta a la denuncia interpuesta por la señora Huayta. En tal escrito, la

aseguradora volvió a rechazar la cobertura del fallecimiento del señor Sanga, sustentando la negativa en lo establecido por la Ley N° 27181- Ley General del Transporte y Tránsito Terrestre (desde ahora, LGTTT) y el Decreto Supremo N° 024-2002-MTC (en adelante, el Reglamento del SOAT), que disponen que la cobertura del SOAT alcanza a los ocupantes de la unidad vehicular asegurada y a terceros no ocupantes. Asimismo, presentó la sentencia de vista del Expediente 720-2012, emitida por la Octava Sala Especializada en lo Contencioso Administrativo con Subespecialidad en Temas de mercado de la Corte Superior de Justicia de Lima. En la referida sentencia, que contenía un caso análogo al presente, la Corte Superior declaró nula una resolución de INDECOPI donde había realizado una interpretación equívoca del artículo 17 del Reglamento del SOAT.

Resolución de primera instancia administrativa

En la fecha de 28 de setiembre de 2015, la Comisión de la Oficina Regional del Indecopi de Puno emitió la Resolución N° 170-2015/CPC-INDECOPI-PUN que declaró infundada la denuncia pues la denunciante no cumplió con presentar el Formato Registro de Accidentes de Tránsito.

Frente a tal decisión, la señora Huayta formuló un recurso de apelación, siendo este interpuesto en la fecha de 16 de octubre de 2015. La denunciante alegó que la aseguradora inobservó los requisitos de la solicitud de indemnización. Luego, indicó que la Comisión de Protección al Consumidor no consideró que el Formato de Registro de Accidentes no se entrega en las comisarías del país. Adicionalmente, señaló que La Primera es en quien recae la obligación de exigir el requisito. Finalmente, adjuntó el Formato de Registro de Accidentes de Tránsito.

El 27 de abril de 2016, La Primera respondió al recurso de apelación, reiterando los argumentos realizados en los descargos de la denuncia.

Resolución de segunda instancia administrativa

El 29 de agosto de 2016, el Tribunal de Defensa de la Competencia y de la Propiedad Intelectual emitió la Resolución Final N° 3174-2016/SPC-INDECOPI mediante la cual se resuelve la impugnación administrativa, revocando la Resolución N° 170-2015/CPC-INDECOPI-PUN y, reformándola, la declara fundada.

Esta decisión se dio en base a que la Segunda Disposición Transitoria del Reglamento del SOAT admite la posibilidad de presentar la copia certificada de la denuncia policial mientras se encuentre pendiente la aprobación del Formato de Registro de Accidentes de Tránsito. Dado que la presentación del Formato atiende a una necesidad sobre la certeza de la ocurrencia del accidente, se acepta la presentación de la copia certificada de la denuncia policial, la cual acredita el mismo tipo de información requerida. En función a ello, la señora Huayta cumplió con los requisitos legales al consignar en su solicitud la copia certificada de la denuncia policial.

Por otro lado, el Tribunal realizó una interpretación del artículo 17 del Reglamento del SOAT para determinar si correspondía el pago de la indemnización por la muerte del señor Sanga. Se concluyó que el último párrafo del artículo en cuestión daba lugar a distintas interpretaciones y que, frente a tal incertidumbre, correspondía adoptar una interpretación acorde al Principio Pro Consumidor. En aplicación de tal principio, se consideró que a la disposición se le debía dar una interpretación sistemática con la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, de la cual se obtenía que el SOAT daba cobertura a todos los accidentados en un siniestro. Aunado a ello, también se consideró la interpretación finalista o teleológica de la norma, en base a la cual se obtiene que los seguros obligatorios persiguen una finalidad social de proteger los derechos fundamentales de la vida y la integridad de las personas.

En virtud de los argumentos expuestos, se ordenó el pago de la indemnización solicitada por Juana Huayta por el fallecimiento de su esposo, en calidad de medida correctiva. Asimismo, se sancionó a la compañía de seguros con una multa de 10 UIT por la infracción del artículo 19 del Código.

Demanda contenciosa administrativa

En la fecha de 16 de noviembre de 2016, La Primera interpone demanda contenciosa administrativa contra el INDECOPI y la señora Huayta, solicitando como pretensión principal la nulidad total de la Resolución Final N° 3174-2016/SPC-INDECOPI. La aseguradora argumenta que el artículo 17 del Reglamento del SOAT no regula la cobertura de la compañía de seguros sobre los ocupantes del automóvil sin seguro de CAT. Que la entidad administrativa ha dado una aplicación incorrecta del segundo párrafo del referido artículo 17 en tanto tal extremo regula el supuesto de los terceros no ocupantes, situación que no se adecúa a los hechos en cuestión. Asimismo, indica que el párrafo final del artículo 17 no se presta a diversas interpretaciones ya que la disposición es clara y precisa, siendo que la aplicación del Principio Pro Consumidor realizada por la entidad administrativa es una vulneración expresa de la norma.

INDECOPI contesta a la demanda el 11 de mayo de 2017, contradiciéndola en todos sus extremos. La entidad alegó que del cuarto párrafo del artículo 17 del Reglamento del SOAT se obtiene la responsabilidad solidaria del propietario, conductor y prestador del servicio de transporte del vehículo sin SOAT respecto de los ocupantes accidentados de dicho automóvil. Aunado a ello, los mencionados responsables solidarios deben reembolsar a la aseguradora los gastos o indemnizaciones que hubieren pagado a los accidentados. Además, se reitera la argumentación realizada en la Resolución Final N° 3174-2016/SPC-INDECOPI sobre la aplicación de una interpretación sistemática y teleológica o finalista para concluir que el artículo tiene como objetivo aportar cobertura a todos los afectados de un siniestro automovilístico. Mediante Resolución N° 8 de fecha 20 de diciembre de 2017, se declaró la rebeldía de la demandada Juana Francisca Huayta Ccopacallo.

Sentencia de primera instancia

El Vigésimo Sexto Juzgado Contencioso Administrativo con Subespecialidad en Temas de Mercado emitió la Resolución N° 15 con fecha del 16 de enero de 2019, mediante la cual declaró fundada la demanda de La Primera y, por ende,

declaró la nulidad de la Resolución Final N° 3174-2016/SPC-INDECOPI. Se argumenta que el artículo 17 no establece una obligación legal sobre las compañías de seguros de dar cobertura a las víctimas de siniestros de un vehículo carente de SOAT. En función a lo anterior, La Primera no habría incurrido en infracción del artículo 19 del Código ante el rechazo de la solicitud de indemnización de la señora Huayta.

Apelación y sentencia de vista

Con fecha 22 de enero de 2019, INDECOPI presentó su escrito de apelación sobre la sentencia anterior, impugnación que fue concedida mediante la Resolución N° 16 de fecha 21 de marzo de 2019 con efecto suspensivo. De tal forma, la Quinta Sala Especializada en lo Contencioso Administrativo con Subespecialidad en Temas de Mercado de la Corte Superior de Justicia de Lima emitió la Resolución N° 19 el 12 de noviembre de 2019 mediante la cual confirmó la sentencia de primera instancia que declaró fundada la demanda.

El colegiado reprodujo el argumento realizado en primera instancia, indicando que no se reglamenta obligación alguna para las compañías aseguradoras sobre la cobertura para los transportados en el automóvil sin SOAT. También se indica que se ha dado una errónea aplicación del Principio Pro Consumidor en tanto la misma solo debe darse en caso de duda insalvable en el sentido de las normas, hecho que no se ha podido identificar en la redacción artículo 17. Finalmente, indica que el INDECOPI está realizando una interpretación extensiva de la norma, ampliando la cobertura del SOAT a un supuesto no regulado.

La Casación

En la fecha de 29 de noviembre de 2019, INDECOPI presentó un recurso de Casación a la Corte Superior, escrito que fue remitido a la Corte Suprema mediante la Resolución N° 20 de fecha 03 de diciembre de 2019. En la fecha de 24 de junio de 2020, se declaró procedente el recurso en tanto se consideró que se cumplían con las causales de infracción normativa del artículo 17 del

Reglamento del SOAT y por la inaplicación del inciso 2 del artículo V del Título Preliminar del Código el cual establece el Principio Pro Consumidor.

Se expidió la Sentencia de Casación N° 2686-2020-Lima el 9 de mayo de 2023, mediante la cual la Sala Suprema declaró fundado el recurso de Casación interpuesto por INDECOPI, casando de tal forma la Sentencia de vista y revocando la Sentencia de Primera instancia, reformándola y declarándola infundada. La decisión se basó en considerar que el artículo 17 establece la obligación a cargo de La Primera de otorgar cobertura inmediata a los afectados ocupantes del automóvil que prescindía de SOAT, contando con el derecho de repetición contra los responsables. Adicionalmente, indica que en caso de dudas sobre el sentido del cuarto párrafo del artículo 17, se debe optar por aquella que sea conforme al Principio Pro Consumidor para no dejar desamparada a la víctima de un accidente de tránsito cuando la unidad en la que se transportaba no tenía SOAT.

La Casación cuenta con los votos de los Jueces Supremos Yaya Zumaeta, Calderón Puertas y Quispe Salsavilda, a los cuales se adhiere el voto del Juez Supremo Corante Morales. Por otro lado, se cuenta con el voto en minoría de los señores Jueces Supremos Bustamante Zegarra y Yalán Leal.

III. IDENTIFICACIÓN DE LOS PRINCIPALES PROBLEMAS JURÍDICOS

3.1 Problema principal

En el marco de un siniestro automovilístico en el que participan dos unidades vehiculares, una que cuenta con la protección del SOAT y otra desprovista del mismo, ¿el rechazo a la cobertura de las víctimas ocupantes del automóvil no asegurado implica un incumplimiento al deber de idoneidad (artículo 19 del Código) de las aseguradoras?

3.2 Problemas secundarios

Primer problema: En el caso de una colisión donde participan un vehículo asegurado con SOAT y otro que carece del mismo, ¿el ocupante de la unidad no asegurada ostenta la calidad de consumidor frente a la única aseguradora interviniente?

Segundo problema: ¿Corresponde la aplicación del Principio Pro Consumidor (inciso 2, artículo V del Título Preliminar del Código) sobre el artículo 17 del Reglamento del SOAT?

IV. POSICIÓN DEL CANDIDATO/A

4.1 Respuestas preliminares a los problemas principal y secundarios

Es a consideración de la autora que la negativa de La Primera a brindar cobertura a la víctima ocupante de la unidad carente de SOAT no representa una vulneración al deber de idoneidad de la compañía de seguros. En primer lugar, para que medie el deber de idoneidad, es necesario resolver una cuestión previa: el establecimiento de la relación de consumo entre las víctimas y la aseguradora. La dilucidación de tal relación llevará a determinar si, efectivamente, La Primera cumple un rol de proveedor como aseguradora sobre las víctimas no ocupantes.

De forma preliminar, es de opinión de quien escribe el texto que no existe una relación de consumo entre La Primera y las víctimas que sean ocupantes de una unidad carente de SOAT. En tanto no exista este tipo de relación, no hay razón para que la aseguradora dé cumplimiento al deber de idoneidad. Esto responde al hecho de que, al no ser consumidores, los ocupantes de la unidad sin SOAT no son comprendidos en la protección tuitiva que tiene el Estado, lo que a su vez impide la aplicación del Código de Defensa y Protección al Consumidor.

La manera en la cual se averigua si se está ante la presencia de una relación de consumo entre la aseguradora y las víctimas ocupantes sin SOAT es dando respuesta al primer problema secundario. Ya que solo si se da una cobertura a tales individuos, habrá una relación de consumo. Sobre el particular, y como ha quedado adelantado en la respuesta al problema principal, se considera que los ocupantes de la unidad sin seguro no ostentan la calidad de consumidores. Lo anterior en razón de que los únicos capaces de ser considerados como consumidores son el tomador y los beneficiarios del SOAT anunciados en la norma, relación que queda establecida en los artículos 30.2 de la LGTTT, y los artículos 4 y 28 del Reglamento del SOAT.

En aquello correspondiente al segundo problema secundario, se tiene que, si no existe relación de consumo, entonces tampoco se puede dar aplicación a un

principio que se activa para la protección del consumidor. No obstante, incluso tomando una posición en la cual los ocupantes sin SOAT son consumidores, la autora considera que hay una incorrecta aplicación del principio en cuestión. Ello debido a que el artículo 17 del Reglamento del SOAT no presenta duda insalvable en la norma que no pueda ser solucionada dando uso de los métodos de interpretación. Negado el uso en ambos frentes, entonces, no cabe la aplicación del principio pro consumidor sobre la disposición normativa referenciada.

4.2 Posición individual sobre el fallo de la resolución

La autora del texto discrepa del fallo de la Sentencia y, por lo tanto, tampoco se encuentra de acuerdo con el criterio desarrollado por INDECOPI en la segunda instancia administrativa, argumento que es reiterado por la Corte Suprema. En primer lugar, se considera que comprender a los ocupantes de la unidad que no tiene seguro dentro de la cobertura de la unidad que sí contaba con SOAT es una interpretación forzada de la norma y significa una afrenta al principio de legalidad. Las condiciones del Seguro Obligatorio se encuentran previstas en normativa especial, incluyendo los sujetos quienes disfrutaban del servicio de seguro. El SOAT no se encuentra previsto para el disfrute de los ocupantes de la unidad sin seguro, por lo que cualquier interpretación que incluya a tales sujetos implicaría el reconocimiento de una obligación a las aseguradoras que no se explicitó en la normativa.

Por otro lado, en aquello que concierne la interpretación en sí del artículo 17 del Reglamento del SOAT, también se encuentra discordia con los razonamientos expuestos en la Casación. Primero, se encuentra conformidad con las resoluciones de las Salas Superiores las cuales indican que la disposición normativa no prevé una obligación de cobertura extendida. Segundo, la interpretación que la Corte realizó sobre el artículo es una que ha sido forzada, basándose únicamente en que la finalidad del SOAT consiste en la protección de los derechos de la vida e integridad de las personas.

En lo que refiere a la aplicación del principio pro consumidor, se tiene que no corresponde dar uso del mismo en el presente caso. Primero, porque entre la compañía de seguros de la unidad con SOAT y los ocupantes del vehículo sin SOAT no existe una relación de consumo, y estos últimos sujetos no ostentan la condición de consumidor. Ello significa que no es posible la aplicación del Código y de los principios tuitivos al consumidor en tanto el mismo no existe en este caso. Segundo, incluso de insertarse en una situación donde los ocupantes del vehículo del seguro sí son consumidores frente a la aseguradora, el artículo 17 no presenta duda insalvable que permita la aplicación del principio en cuestión. La Corte Suprema únicamente justifica el uso del principio por la presencia de interpretaciones discordantes sobre el artículo 17, situación insuficiente para aplicar el principio pro consumidor.

Finalmente, es en base a todo lo referido que no correspondería el pago por parte de La Primera por la indemnización del fallecimiento del señor Sanga. Lo que, a su vez, determina que no existió vulneración al deber de idoneidad de la AFOCAT al respecto de los ocupantes de la Unidad 1. Lo explicado se basa en el hecho de que la señora Huayta y el señor Sanga no son consumidores de ningún tipo de La Primera y, por lo tanto, no corresponde la recepción de la protección tuitiva del Estado sobre tales individuos.

Adicionalmente, cabe resaltar el voto en minoría de los Jueces Supremos Bustamante Zegarra y Yalán Leal, de quienes se hace especial mención por el análisis realizado sobre el impacto social que genera una decisión como la de la Casación. Este análisis lleva a concluir que el fallo desincentiva la contratación del SOAT, lo cual no es solo contrario al ordenamiento jurídico vigente, sino que se opone a los objetivos que se buscan con la contratación de tal seguro, el mismo cuya obligatoriedad refuerza la finalidad social que se busca con el seguro y que corresponde a la tutela de derechos fundamentales.

V. ANÁLISIS DE LOS PROBLEMAS JURÍDICOS

5.1 Cuestiones previas

Los seguros

El “riesgo” es un elemento presente de manera constante en la vida de las personas, en tanto forma parte de toda actividad realizada. Este enunciado utiliza la concepción común del término, el cual implica la posibilidad de perder. No obstante, Núñez del Prado clasifica a los riesgos como puros y especulativos, siendo los primeros aquellos que siguen la concepción común, y los segundos incluyen la posibilidad de ganar (2017, p. 15). La clasificación de Núñez del Prado resulta pertinente para entender la naturaleza de la figura de los seguros.

Los seguros se presentan como una de las maneras mediante las cuales se puede afrontar el riesgo de una actividad. Esto debido a que, al ser conscientes del riesgo que conlleva la realización de las actividades humanas, las personas tienden a buscar maneras de evitarlos, en el mejor de los casos, o afrontarlos para minimizar su impacto (Validivieso-Soto, 2016, p. 11). Es en base a ello que se comprende que los riesgos asegurables son de tipo puros, donde la posibilidad se presenta en “perder” o “no perder”.

La función de los seguros en la administración de riesgos es, entonces, afrontar el riesgo minimizando las consecuencias del mismo cuando llegue a concretarse. Esto se logra mediante la transferencia del riesgo a un tercero profesional en su manejo, es decir, una compañía aseguradora. La aseguradora asume el riesgo a cambio de una contribución económica denominada prima; tal suma de dinero se reserva en un fondo común, compuesto por aportes individuales de personas expuestas al mismo riesgo, mediante el cual se resarce a los miembros del fondo que hayan sido afectados en la ocurrencia de un siniestro. El contrato a través del cual se da la transferencia se denomina póliza.

El contrato de seguro, como negocio jurídico, implica la participación de determinadas partes para su creación, sobre las cuales se procederá a su descripción:

- a) **La aseguradora.** Esta viene a ser la persona jurídica autorizada por la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP para poder asumir los riesgos.
- b) **El tomador.** Es la contraparte de la aseguradora, por lo tanto, es el contratante del seguro. Si se trata de seguros de transporte, generalmente el tomador será el propietario, conductor o prestador de un servicio de transporte y es la figura en la que recaen las cargas y deberes derivados del contrato. Asimismo, en el tomador se incluye la figura del asegurado.
- c) **El asegurado.** Es la persona cuya vida, salud o bienes se le aseguran (SBS, s.f.).
- d) **El beneficiario.** Es la persona designada para recibir la indemnización. Este sujeto puede ser designado de forma contractual o legal: en el primero, la designación se determina mediante la póliza, mientras que en el segundo la estipulación se encuentra en normas, algo propio de los seguros obligatorios (Núñez del Prado, 2017, p. 108)

Los seguros están regidos por una serie de principios los cuales, dada su naturaleza, cuentan con una presencia consistente en las legislaciones internacionales. En el caso particular de la legislación peruana, estos son enunciados en el artículo II de la Ley del Contrato de Seguro¹ (desde ahora, LCS). Sobre estos principios, se procederá a detenerse en el de “mutualidad”, ya que el mismo resulta pertinente para el SOAT, al cual le son aplicables los

¹ **Ley N° 29946, Ley del Contrato de Seguros**

Artículo II.- El contrato de seguro se rige por los siguientes principios:

- a) Máxima buena fe.
- b) Indemnización.
- c) Mutualidad.
- d) Interés asegurable.
- e) Causa adecuada.
- f) Las estipulaciones insertas en la póliza se interpretan, en caso de duda, a favor del asegurado.

principios de la LCS siguiendo lo dispuesto en la Tercera Disposición Final del Reglamento del SOAT².

Así, el principio de mutualidad consiste en la dinámica ya explicada de la contribución personal mediante una prima a un fondo común para cubrir los riesgos de los aportantes. Es en ese sentido que la doctrina considera a la mutualidad, más que un principio, un elemento esencial para la existencia de un seguro (Efrén Ossa, 1984, como se cita en Núñez del Prado, 2017, p. 50).

Conforme a lo explorado, se puede arribar a una definición de seguro la cual sirva como pilar referente en el presente texto. El seguro es un negocio jurídico sostenido por una colectividad que comparte un riesgo en específico. Mediante los aportes económicos individuales a un fondo común, la colectividad busca dispersar el riesgo que es objeto de la cobertura, haciendo uso del fondo para resarcir a las miembros aportantes al momento de acaecer el riesgo en cuestión.

Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT)

Ahora bien, el SOAT es la palabra formada por las siglas de “Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito”, términos que sirven para explicar de forma cabal y concisa la figura en cuestión. Un primer acercamiento a la figura se da mediante su definición en el artículo 28 del Reglamento del SOAT³, el cual dispone que “actúa bajo la modalidad de un seguro de accidentes personales y cubre los riesgos de muerte y lesiones corporales que sufran las personas, sean

² **Decreto Supremo N° 024-2002-MTC, Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito Tercera.-** En todo lo no previsto expresamente en el presente Reglamento, serán de aplicación las normas legales y administrativas que regulan el Seguro Complementario de Trabajo de Riesgo establecido mediante la Ley N° 26790, Ley de Modernización de la Seguridad Social y su Reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 003-98-SA, así como las demás normas que regulan el contrato de seguro, en lo que resulte pertinente.

³ **Decreto Supremo N° 024-2002-MTC, Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito Artículo 28.-** El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito actúa bajo la modalidad de un seguro de accidentes personales y cubre los riesgos de muerte y lesiones corporales que sufran las personas, sean ocupantes o terceros no ocupantes de un vehículo automotor, como consecuencia de un accidente de tránsito en el que dicho vehículo haya intervenido.

ocupantes o terceros no ocupantes de un vehículo automotor, como consecuencia de un accidente de tránsito en el que dicho vehículo haya intervenido.”

Como seguro, y siguiendo las palabras que componen las siglas, los riesgos que busca cubrir el SOAT son aquellos que se presentan en un accidente de tránsito. Tomando en consideración las notas características ya exploradas sobre los seguros, el SOAT tiene la principal diferencia de que no se limita a la reparación del daño al asegurado, sino que incluye la cobertura inmediata a los terceros no ocupantes que puedan ser víctimas en la ocurrencia de un siniestro.

Continuando con la exploración de las siglas de este seguro, se tiene que es de carácter obligatorio. La obligatoriedad, en este caso, no solo se evidencia a partir de la denominación, sino que también queda establecida de forma explícita en el artículo 30.1 de la LGTTT⁴ y los artículos 3 y 7 del Reglamento del SOAT⁵. Más allá del deber dispuesto de forma expresa, es posible extraer la obligatoriedad del seguro a partir de las infracciones impuestas en ambos textos normativos por la prescindencia del SOAT. La infracción consiste en que la carencia de contratación de ese seguro conlleva a la inhabilitación de circular en

⁴ **Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre**

Artículo 30.- Del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito

30.1 Todo vehículo automotor que circule en el territorio de la República debe contar con una póliza de seguros vigente del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT o certificados contra accidentes de tránsito - CAT, que contengan términos equivalentes , condiciones semejantes o mayores coberturas ofertadas que el SOAT vigente (...).

⁵ **Decreto Supremo N° 024-2002-MTC, Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito**

Artículo 3.- Todo vehículo automotor que circule en el territorio de la República debe contar con una póliza vigente de Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito según los términos y montos establecidos en el presente Reglamento.

(...)

Artículo 7.- La obligación de contratar el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito recaerá sobre el propietario del vehículo automotor o el prestador del servicio de transporte. (...)

el automóvil dentro del territorio nacional (artículo 31 LGTTT⁶ y artículo 38 Reglamento del SOAT⁷).

En lo que refiere a los principios de los seguros aplicables al SOAT, es pertinente traer a colación una conocida afirmación realizada por Antígono Donati sobre que “sin mutualidad, no hay seguro” (1961, p. 670). Lo anterior implica que el principio que necesariamente se aplicará al SOAT es el de mutualidad, en razón de que va más allá de ser un mero principio, al ser un componente necesario para la existencia de un seguro.

La diferencia entre la mutualidad de los seguros de contratación voluntaria y la del SOAT, es que la segunda es producto de la característica de obligatoriedad y, por lo tanto, está interpuesta por ley (Ayala, 2017, p. 8). Esto se explica debido a que la mutualidad, es decir, el fondo común formado a partir de aportes individuales, es también obligatorio y la creación del fondo está establecida en ley. Es consecuencia del establecimiento legal que sea la norma la que decida los sujetos participantes y la cobertura de los mismos.

Dejando establecida la obligatoriedad del SOAT, cabe indicar que esta característica se relaciona con el contenido social de este seguro. Se haya coincidencia con lo postulado por Yuyes sobre que el SOAT tiene como finalidad asegurar que las víctimas de un accidente reciban atención de manera inmediata e incondicional, a diferencia de los seguros no obligatorios, donde la potestad de contratación reside en el cliente y cuya finalidad consiste en trasladar el riesgo a

⁶ **Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre**

Artículo 31.- De las sanciones al incumplimiento de la obligación de contar con seguro

El incumplimiento a la obligación establecida en la presente Ley de contar y mantener seguros o certificaciones contra accidentes de tránsito vigentes, inhabilita a la unidad vehicular para transitar por cualquier vía del país, debiendo la autoridad competente retener el vehículo, impedir su circulación e internarlo hasta que se acredite la contratación del seguro o certificaciones contra accidentes de tránsito correspondiente (...).

⁷ **Decreto Supremo N° 024-2002-MTC, Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito**

Artículo 38.- El incumplimiento de la obligación de contar con una póliza del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito vigente; o cuando corresponda, no portar el Certificado SOAT físico correspondiente, o portar un Certificado SOAT físico falsificado, inhabilita al vehículo automotor para transitar por cualquier vía pública terrestre del país (...).

la aseguradora para así liberar al asegurado (2021, p. 2). Se tiene, entonces, que el aseguramiento es obligatorio pues se desea una protección de las víctimas en el acaecimiento de un accidente, lo cual define el contenido “social”, es decir, dedicado a la sociedad, del SOAT.

Habiendo esclarecido cuáles son las características de este seguro especial, es pertinente identificar a las partes del SOAT dada la particularidad de las mismas. Para ello, se usará de base a los actores de los seguros, quienes han sido anteriormente definidos. Adicionalmente, se hará provecho de esta sección para precisar algunos conceptos relativos a los participantes en el SOAT que necesiten una profundización detallada.

- a) **La aseguradora.** Es la empresa autorizada por la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP para operar en el Perú y poder asumir los riesgos (artículo 5, literal c) Reglamento SOAT⁸). En el SOAT, es mediante la aseguradora que se da la contratación de la póliza, además que esta tiene a su cargo la emisión del Certificado de SOAT para el tomador.
- b) **El tomador.** El Reglamento del SOAT prescribe en su artículo 7⁹ que la obligación de contratar recae sobre el propietario del vehículo automotor o el prestador del servicio de transporte. Asimismo, el segundo párrafo del artículo menciona explícitamente a quiénes se considera como tomadores del SOAT (propietario del vehículo, prestador de servicio de transporte u otra persona contratante del seguro).

⁸ **Decreto Supremo N° 024-2002-MTC, Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito**

Artículo 5.- Para los fines del presente Reglamento se entenderá por:

(...)

c) **Compañía de Seguros.-** Empresa autorizada por la Superintendencia de Banca y Seguros para operar en el Perú.

⁹ **Decreto Supremo N° 024-2002-MTC, Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito**

Artículo 7.- La obligación de contratar el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito recaerá sobre el propietario del vehículo automotor o el prestador del servicio de transporte. (...) Para todos los efectos de este Reglamento se considerará como tomador del seguro al propietario o a quienes durante la vigencia del seguro se haya transferido o transmitido la propiedad del vehículo o al prestador del servicio de transporte u otro que hubiera contratado el seguro en cumplimiento de lo dispuesto en la normativa vigente, en adelante “el contratante”.

- c) **El asegurado.** Como anteriormente se ha explicado, el asegurado viene a ser el sujeto que es titular del interés asegurable. En el caso del SOAT, es la persona a la cual su vida e integridad se le aseguran. Es en función a ello que el asegurado del SOAT no se limita únicamente a la figura del tomador, la cobertura es más amplia pues se da sobre las víctimas de un choque automovilístico. Los asegurados están establecidos en el artículo 30.2 de la LGTTT¹⁰, así como en los artículos 28 y 4 del Reglamento del SOAT¹¹ en donde se indica que la cobertura se extiende a todas las personas, sean ocupantes o terceros no ocupantes que se vean afectados (mediante lesiones o muerte) debido a un accidente de tránsito.
- d) **El beneficiario.** Es la persona que recibe la indemnización. En este sentido, dado que los asegurados son los que reciben la indemnización por el SOAT, la figura del asegurado coincide con la del beneficiario.

Habiendo concluido la relación entre las figuras identificadas en los seguros y el rol que vendrían a asumir en el caso del SOAT, resulta importante hacer mención a los actores propios del SOAT, los cuales han sido mencionados en la referencia realizada sobre el artículo 30.2 de la LGTTT y el artículo 4 del Reglamento del SOAT. Tales sujetos vendrían a ser los ocupantes y terceros no ocupantes.

Pese a la mención de tales sujetos a lo largo de los textos normativos aludidos, la normativa no aporta una definición de los actores. Lo más cercano a un desarrollo conceptual en la norma se encuentra en el artículo 17 del Reglamento del SOAT, que textualmente indica “En caso de peatones o terceros no ocupantes de vehículos automotores (...)”. En la frase, la conjunción “o” expresa

¹⁰ **Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre**
Artículo 30.- Del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito
(...)

30.2 El SOAT cubre a todas las personas, sean ocupantes o terceros no ocupantes, que sufran lesiones o muerte como producto de un accidente de tránsito.

¹¹ **Decreto Supremo N° 024-2002-MTC, Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito**
Artículo 4.- El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito cubre a todas las personas, sean ocupantes o terceros no ocupantes de vehículo automotor, que sufran lesiones o muerte como consecuencia de un accidente de tránsito.

equivalencia denominativa (RAE, s.f.), es decir, que las palabras “peatones” y “terceros no ocupantes” serían sinónimos.

Para contar con una definición apropiada, será necesario recurrir a la Directiva Administrativa para la atención de pacientes víctimas de accidentes de tránsito cubiertos por el Seguro Obligatorio de Accidentes de Trabajo (SOAT) o el Certificado contra Accidentes de Tránsito (CAT) en las Instituciones Prestadoras de Servicios de Salud (IPRESS) públicas del Ministerio de Salud y Gobiernos Regionales. La Directiva ha sufrido modificaciones a lo largo de los años (la primera versión siendo la Directiva Administrativa N° 106-MINSA/DGSP-V.01 del año 2007; Directiva Administrativa N° 210-MINSA/DGSP-V.01 del año 2015; y Directiva Administrativa N° 374/DGAIN-2025 del presente año), pero los términos que se utilizarán en este texto como referencia se han mantenido.

De tal manera, la versión actual de la Directiva del MINSA ha establecido en su artículo V las Definiciones Operativas, sección en la cual se encuentran los significados de ocupante y tercero no ocupante.

V. DISPOSICIONES GENERALES

5.1. DEFINICIONES OPERATIVAS.

(...)

Ocupante: Persona transportada en un vehículo automotor o que está en su interior cuando permanezca en reposo y/o subiendo o bajando del mismo, que resulta víctima de un accidente de tránsito. También comprende a todas las personas que viajan al interior del vehículo sean el conductor, copiloto, acompañantes, pasajeros y al cobrador.

(...)

Tercero no ocupante de vehículo automotor: Persona que sin ser ocupante de un vehículo automotor resulta víctima de un accidente de tránsito en el que ha participado el vehículo automotor asegurado. Son las personas que se encuentran fuera del vehículo. (MINSA, 2025, p. 9 y 10)

Un concepto importante a resaltar en esta sección es el “Paciente SOAT/CAT”, en tanto esta definición presenta a los sujetos a quienes les alcanza la cobertura

del SOAT. Si bien en la Directiva original se limitaba a indicar que el paciente era la persona que tiene derecho a ser protegido por una póliza SOAT, las Directivas subsiguientes realizan una precisión sobre quiénes serían tales personas que tienen derecho a la protección:

Paciente SOAT/CAT: Para efectos de la presente Directiva Administrativa, se entiende por paciente SOAT/CAT a toda persona que ha sufrido daños en su integridad física o mental, como consecuencia de un accidente de tránsito, en su calidad de ocupante o tercero no ocupante de un vehículo automotor, cuyo propietario o prestador del servicio de transporte es usuario de una póliza SOAT o el CAT que se encuentra vigente y que tiene derecho a ser protegido con la cobertura del mismo. (MINSA, 2025, p. 9).

Gracias al apoyo terminológico realizado, existe la posibilidad de aplicar los conceptos a una situación de siniestro vehicular como la del presente caso. En este sentido, en el contexto de que ocurra una colisión entre dos vehículos particulares donde una unidad se encuentra asegurada bajo el SOAT y la otra unidad no, los actores involucrados serían los que se muestran en la siguiente tabla:

Tabla 1:

Rol asumido por los sujetos involucrados en siniestro vehicular donde una de las unidades carece de SOAT

SUJETO INVOLUCRADO	ROL QUE ASUME BAJO LA CLASIFICACIÓN DEL REGLAMENTO DEL SOAT
Conductor, copiloto y acompañantes de la unidad asegurada	Ocupantes de la Unidad 1
Conductor, copiloto y acompañantes de la unidad no asegurada	Ocupantes (no asegurados) de la Unidad 2
Peatones u ocupantes de vehículos no automotores víctimas del accidente	Terceros no ocupantes

Fuente: elaboración propia.

La identificación de los actores de los que hace mención el SOAT es un ejercicio necesario para tener claridad sobre los sujetos a los cuales alcanza la cobertura del seguro. Esta acción no resulta frívola, en tanto reconocer la extensión de la cobertura es un elemento necesario para dar respuesta al cuestionamiento principal del presente informe: si el servicio brindado por la aseguradora se adecúa o no al deber de idoneidad que tiene como proveedor.

Derecho de Protección al Consumidor y los seguros

Otro aspecto necesario para resolver el problema central del texto es determinar si la protección por parte del Derecho al Consumidor alcanza a los actores de los seguros y, de tal manera, si alcanza igualmente a los actores del SOAT. Es así que la última cuestión previa a resolver será relacionar a los sujetos identificados en las secciones anteriores con los individuos protegidos bajo la norma pertinente en el área de Derecho de Protección al Consumidor, que sería la Ley N° 29571 o Código de Protección y Defensa del Consumidor.

El área de Derecho de Protección al Consumidor se centra en los intereses de los consumidores, en tanto estos son la figura clave para el funcionamiento del mercado. Esto se explica por el rol “soberano” de los consumidores, es decir, son sus decisiones las que determinarán los precios en el mercado y el éxito (o fracaso) de las empresas; sin embargo, a su vez, los consumidores de forma individual se encuentran en una posición de desventaja frente a los proveedores (Maraví, 2013, p.1). Es en base a esta dualidad de la figura de “consumidor” que se busca su protección, la cual, de forma previa al CPDC, se manifestaba mediante el artículo 65 de la Constitución Peruana¹². Actualmente, en nuestro ordenamiento, el CPDC busca lograr el objetivo de protección mediante la regulación de las relaciones entre consumidores y proveedores.

¹² **Constitución Política del Perú de 1993**

Protección al consumidor

Artículo 65.- El Estado defiende el interés de los consumidores y usuarios. Para tal efecto garantiza el derecho a la información sobre los bienes y servicios que se encuentran a su disposición en el mercado. Asimismo vela, en particular, por la salud y la seguridad de la población.

El CPDC indica en el artículo III de su Título Preliminar el ámbito de aplicación de la norma¹³. Ahí se indica expresamente que la protección otorgada por el Código alcanza a los consumidores que se encuentren directa o indirectamente expuestos o comprendidos por una relación de consumo o una etapa preliminar de tal relación. Asimismo, el artículo IV del Título Preliminar del mismo Código define a la “relación de consumo” como aquella en la que un consumidor adquiere un producto o servicio con un proveedor a cambio de una contraprestación económica¹⁴.

En base a lo dispuesto en la norma, es posible identificar que las relaciones de consumo se forman sobre tres componentes:

- a) **Las partes**, un consumidor y un proveedor;
- b) **El producto o servicio** materia de transacción económica; y,
- c) **La contraprestación económica** que presenta el consumidor al proveedor para adquirir el producto o servicio (Villota, 2014, p. 8; Maraví, 2013, p.1).

El deslinde los conceptos de “relación de consumo” y “contrato de consumo” no es una actividad baladí. Ello pues se podría generar la errónea percepción de que los términos son intercambiables entre sí y, por lo tanto, la protección del Código recaería sobre las partes involucradas en un contrato, a excepción de las situaciones incluidas en el artículo III del Título Preliminar.

¹³ **Ley Nº 29571, Código de Protección y Defensa del Consumidor**

Artículo III.- Ámbito de aplicación

1. El presente Código protege al consumidor, se encuentre directa o indirectamente expuesto o comprendido por una relación de consumo o en una etapa preliminar a ésta.
2. Las disposiciones del presente Código se aplican a las relaciones de consumo que se celebran en el territorio nacional o cuando sus efectos se producen en éste.
3. Están también comprendidas en el presente Código las operaciones a título gratuito cuando tengan un propósito comercial dirigido a motivar o fomentar el consumo.

¹⁴ **Ley Nº 29571, Código de Protección y Defensa del Consumidor**

Artículo IV.- Definiciones

Para los efectos del presente Código, se entiende por:

(...)

5. Relación de consumo.- Es la relación por la cual un consumidor adquiere un producto o contrata un servicio con un proveedor a cambio de una contraprestación económica. Esto sin perjuicio de los supuestos contemplados en el artículo III.

La relación entre los términos mencionados puede resumirse en la siguiente oración: todo contrato de consumo genera una relación de consumo, pero no toda relación de consumo es producto de un contrato. Lo descrito queda ejemplificado mediante las promociones gratuitas de productos, cuyo propósito es fomentar el consumo (Villota, 2014, p. 3). En este caso, la relación de consumo no fue generada mediante un contrato y, pese a ello, el consumidor puede acudir a la protección del Código si el producto resulta defectuoso.

El consumidor insertado en la relación de consumo y al cual se refiere el CPDC es la persona, sea natural o jurídica, que adquiere, utiliza o disfruta como destinatario final productos o servicios en beneficio propio¹⁵. Es decir, el consumidor objeto de protección es al que se le considera el eslabón final de la cadena productiva (de ahí que se haga referencia al “consumidor **final**”), al cual se le tutela de forma reforzada en función al nivel de asimetría informativa que mantiene respecto a su contraparte, el proveedor (Farina, 2000, p. 41-43).

Ahora bien, el consumidor del cual se ha hablado es un adquirente de bienes o servicios, lo que lo hace partícipe de una relación de consumo con el proveedor. A pesar de ello, el CPDC incluye en su protección otras dos figuras desprovistas de esta relación de consumo. Estas figuras se encuentran reguladas mediante el artículo III del Título Preliminar del Código. Sumado a ello, el cuerpo normativo indica en la definición que realiza sobre “relación de consumo” que la inclusión de estos supuestos es excepcional pues no caben dentro de la regulación de la relación de consumo y, por lo tanto, los sujetos involucrados tampoco son consumidores según lo definido en el Código.

¹⁵ **Ley Nº 29571, Código de Protección y Defensa del Consumidor**

Artículo IV.- Definiciones

Para los efectos del presente Código, se entiende por:

1. Consumidores o usuarios

1.1 Las personas naturales o jurídicas que adquieren, utilizan o disfrutan como destinatarios finales productos o servicios materiales e inmateriales, en beneficio propio o de su grupo familiar o social, actuando así en un ámbito ajeno a una actividad empresarial o profesional. No se considera consumidor para efectos de este Código a quien adquiere, utiliza o disfruta de un producto o servicio normalmente destinado para los fines de su actividad como proveedor.

(...)

Pese a lo explicado, y para facilitar la comprensión de estas figuras, al momento de hacer referencia a las situaciones excepcionales del artículo III, se hará uso del término “consumidores”, siguiendo la nomenclatura utilizada por Enrique Cavero. En su texto, el autor identifica al “consumidor indirecto” como aquel que no realiza una contraprestación para la adquisición del bien, por lo cual no se le considera adquirente; no obstante, este sujeto usa o disfruta el bien. Ejemplo de ello sería el destinatario de un regalo: el adquirente no será quien use o disfrute el bien, sino que adquiere el mismo para darlo de forma gratuita a un tercero.

Por otro lado, se tiene al “consumidor equiparado”, siguiendo esta vez la terminología acuñada por Juan Espinoza Espinoza. El consumidor equiparado es aquel que se ve expuesto a una relación de consumo, independientemente de que la misma se concrete o no (2010, p. 165). Los ejemplos más reconocibles para el consumidor equiparado son los casos de discriminación previstos en el artículo 38 del CDPC, que pueden manifestarse en el impedimento a las personas de entrar a un local en base a motivos prohibidos. Otra situación es cuando una persona entra a un local comercial y termina lesionada por un desperfecto del lugar. En ambos casos, no se concreta una relación de consumo pues no se logró adquirir los bienes o servicios y no se ha dado entrega de la contraprestación. Sin perjuicio de ello, los individuos involucrados quedan protegidos bajo el Código.

Con respecto a la contraparte de los consumidores, el ya mencionado proveedor, la norma lo identifica como las personas naturales o jurídicas, de derecho público o privado, que de manera habitual fabrican elaboran, manipulan, acondicionan, mezclan, envasan, almacenan, preparan, expenden, suministran productos o prestan servicios de cualquier naturaleza a los consumidores¹⁶.

¹⁶ **Ley Nº 29571, Código de Protección y Defensa del Consumidor**

Artículo IV.- Definiciones

Para los efectos del presente Código, se entiende por:

(...)

2. Proveedores.- Las personas naturales o jurídicas, de derecho público o privado, que de manera habitual fabrican, elaboran, manipulan, acondicionan, mezclan, envasan, almacenan, preparan, expenden, suministran productos o prestan servicios de cualquier naturaleza a los consumidores. En forma enunciativa y no limitativa se considera proveedores a:

A esta altura, corresponde relacionar los conceptos definidos para comprobar si la protección del CPDC alcanza a los seguros y, en específico, al SOAT. Verificado lo anterior, se procederá a determinar de qué forma se presenta la relación de consumo en el SOAT. Para dar inicio a este ejercicio, cabe plantearse la pregunta de si los contratos de seguro establecen relaciones de consumo. La respuesta la provee el mismo CPDC que en el inciso 4, artículo IV del Título Preliminar identifica a los seguros como un tipo de servicio ofrecido en el mercado¹⁷. Mediante la disposición queda claro que, como un servicio, los seguros vienen a ser el objeto de una relación de consumo, servicio que será provisto a un consumidor (tomador) cuando este realice una contraprestación económica al proveedor (aseguradora).

Atendiendo a lo anterior, queda averiguar los roles que se asumen en la relación de consumo establecida por el SOAT como servicio de seguro:

- a) **Consumidor directo:** dado que el consumidor directo es aquel que es un adquirente, la única persona que vendría a asumir tal rol sería el tomador del SOAT, quien realiza una contraprestación económica con el fin de contratar con las compañías de seguro las pólizas.
- b) **Consumidor indirecto:** en temas de seguros, el consumidor indirecto vendría a ser el asegurado que no es el contratante, es decir, el sujeto que es titular del interés asegurado sin ser en simultáneo el tomador del

1. Distribuidores o comerciantes.- Las personas naturales o jurídicas que venden o proveen de otra forma al por mayor, al por menor, productos o servicios destinados finalmente a los consumidores, aun cuando ello no se desarrolle en establecimientos abiertos al público.

2. Productores o fabricantes.- Las personas naturales o jurídicas que producen, extraen, industrializan o transforman bienes intermedios o finales para su provisión a los consumidores.

3. Importadores.- Las personas naturales o jurídicas que importan productos para su venta o provisión en otra forma en el territorio nacional.

4. Prestadores.- Las personas naturales o jurídicas que prestan servicios a los consumidores.

¹⁷ **Ley Nº 29571, Código de Protección y Defensa del Consumidor**

Artículo IV.- Definiciones

Para los efectos del presente Código, se entiende por:

(...)

4. Servicio.- Es cualquier actividad de prestación de servicios que se ofrece en el mercado, inclusive las de naturaleza bancaria, financiera, de crédito, de **seguros**, previsionales y los servicios técnicos y profesionales. No están incluidos los servicios que prestan las personas bajo relación de dependencia (*el resaltado es propio*).

seguro. De esta forma, se entiende que si bien los asegurados (excluyendo al tomador) no contrataron la póliza de seguros, terminarán disfrutando del servicio de cobertura de riesgos (Sánchez, 1997, p. 51).

Un ejemplo del consumidor indirecto en seguros puede apreciarse en las pólizas de seguro vehicular que incluyen una cobertura de responsabilidad civil por daños a terceros (Resolución N.º 1044-2013/SC2-INDECOPI; Resolución 0694-2018/SPC-INDECOPI; INDECOPI, 2022). Así, en el caso referido, la póliza en cuestión establecía que cuando el tomador-asegurado debía resarcir los daños hechos a un tercero, de forma posterior a un proceso judicial o arbitral de responsabilidad civil, la aseguradora debía asumir el pago del resarcimiento. En este sentido, por la propia naturaleza de ese tipo de seguro, el “tercero” recibía la cobertura y el resarcimiento del servicio de seguros, aunque sea un sujeto ajeno a la celebración del contrato.

Como se ha tenido oportunidad de explicar, los asegurados en el SOAT vienen a ser quienes resultan víctimas en el acaecimiento de un siniestro automovilístico y cuyas lesiones o muerte activen la indemnización de la aseguradora. Al terminar estos sujetos recibiendo la cobertura del SOAT, entonces disfrutaban del servicio pese a no ser quienes contrataron el mismo. Consecuentemente, queda claro que los asegurados en el SOAT (quienes vendrían a ser los ocupantes del vehículo asegurado y los terceros no ocupantes) son consumidores indirectos y, por lo tanto, protegidos por el CPDC.

- c) **Proveedor:** las compañías aseguradoras, en tanto son los prestadores de los servicios de seguro.

Habiendo dilucidado la relación entre los seguros, el SOAT, y el Derecho de Protección al Consumidor, es evidente que los seguros son un servicio, razón por la cual la contratación del mismo por un tomador crea una relación de consumo entre el contratante y la aseguradora. La relación de consumo incorpora a todo actor a quien la cobertura del seguro alcanza, siendo estos consumidores indirectos.

En el tema del SOAT resulta que, al ser un seguro, también es un servicio y forma a su alrededor una relación de consumo con su adquisición. No hay mayor debate en considerar que los ocupantes de un vehículo asegurado son asegurados y, por ende, son consumidores, sea directos o indirectos dependiendo de si ostentan la calidad de tomador o no. Por otro lado, los terceros no ocupantes resultan consumidores indirectos al ser también sujetos asegurados, según lo establece la normativa, en la ocurrencia de un siniestro automovilístico donde se involucra un vehículo con SOAT.

Es a partir de lo anterior que se puede dar aplicación de los conceptos para identificar a los participantes cuando se da la activación del SOAT. De tal manera, tampoco hay dudas al momento de ocurrir un accidente que involucre a dos automóviles que se encuentren asegurados por el SOAT. Así, el artículo 17 del Reglamento del SOAT establece que:

Artículo 17.- En caso de accidentes de tránsito en que hayan participado dos o más vehículos, cada compañía de seguros será responsable de las indemnizaciones correspondientes a las personas transportadas en el vehículo por ella asegurado.

En caso de peatones o terceros no ocupantes de vehículos automotores, las compañías de seguros intervinientes serán responsables solidariamente de las indemnizaciones que correspondan a dichas personas o su(s) beneficiario(s).

En este último caso, la compañía de seguros que hubiere pagado tendrá derecho a repetir contra las demás para exigirles su correspondiente participación sin perjuicio de los convenios que para el efecto puedan celebrar las compañías de seguros involucradas.

(...)

A partir del artículo, en un supuesto de accidente donde participen dos unidades aseguradas, la cobertura es otorgada por las aseguradoras de los respectivos vehículos. En base a ello, las personas transportadas vienen a ser consumidores

de la aseguradora que cubre el vehículo del cual eran ocupantes. En lo que refiere a los terceros no ocupantes, al ser cubiertos por ambas aseguradoras involucradas de manera solidaria, son consumidores indirectos de ambas compañías.

El supuesto problemático es aquel donde el accidente involucra a un vehículo con SOAT y uno desprovisto de tal seguro. Tal caso es el que se presenta en la sentencia materia de análisis y la ambigüedad sobre los roles asumidos por los ocupantes no asegurados es la cuestión generadora de controversia. Este tema se revisará a mayor profundidad en el siguiente acápite.

5.2 Primer problema: En el caso de una colisión donde participan un vehículo asegurado con SOAT y otro que carece del mismo, ¿el ocupante de la unidad no asegurada ostenta la calidad de consumidor frente a la única aseguradora interviniente?

Este primer apartado busca determinar si el sujeto al cual se ha identificado previamente como “ocupante no asegurado” tiene también el rol de consumidor frente a la empresa aseguradora de la unidad que contrató el servicio del SOAT. La resolución de tal aspecto es crucial, en tanto solo si al ocupante no asegurado se le considera consumidor, podrá recibir la protección por parte del CDPC y, consecuentemente, el proveedor (la aseguradora) deberá cumplir con el deber de idoneidad en la prestación de su servicio.

Para comenzar con tal ejercicio, es pertinente recordar que ya se ha tenido oportunidad de abordar el tema de la cobertura del SOAT y los sujetos para quienes se prevé el disfrute del servicio de seguro. En esa misma línea, es relevante reiterar que, en función a la obligatoriedad propia de este tipo de seguro, las condiciones del SOAT son establecidas por ley; por ende, los sujetos a quienes alcanza la cobertura también han sido determinados legalmente.

Considerando lo anterior, se tiene que, en el contexto de un siniestro vehicular, al ocupante sin seguro no le alcanza la cobertura del SOAT contratado por otra unidad. La normativa menciona de forma explícita que el SOAT alcanza al

tomador, a los ocupantes del vehículo asegurado, y a los terceros no ocupantes, según se ha previsto en el artículo 30.2 de la LGTTT y el artículo 4 del Reglamento del SOAT. Es así que este seguro “no ha sido contratado para el disfrute de los ocupantes del vehículo sin SOAT” (Ayala, 2017, p. 55).

Es igualmente pertinente recordar que, además de lo dispuesto explícitamente en la norma, existen otros documentos que coinciden en la determinación de los sujetos considerados asegurados. Así, la Directiva Administrativa N° 374/DGAIN-2025 que se ha usado en la forma de documento orientador para la definición terminológica, reconoce que los “Pacientes SOAT/CAT” son las víctimas de un accidente que, en su calidad de ocupantes o terceros no ocupantes del vehículo cuyo propietario o prestador del servicio de transporte es usuario de una póliza SOAT o el CAT que se encuentra vigente, tienen derecho a ser protegidos con la cobertura del seguro. No se debe olvidar que tal Directiva y sus antecesoras han sido elaboradas sobre la base de las normativas aplicables al SOAT, y tienen la finalidad de otorgar una guía para el reembolso de los gastos médicos cubiertos por el seguro obligatorio.

¿Qué tipo de consumidor es el ocupante no asegurado?

A partir de la dilucidación del concepto de consumidor en la sección de cuestiones preliminares, no se presenta como desafío identificar qué tipo de consumidor es el ocupante no asegurado. De esta forma, se tiene que el ocupante no asegurado no se inserta dentro de los tres supuestos presentados. No es un consumidor directo, en tanto no ha realizado una contraprestación a favor de la aseguradora para así recibir el servicio del SOAT. Tampoco se le puede considerar un consumidor indirecto en tanto no se ha previsto al ocupante del vehículo sin seguro como beneficiario del SOAT de la otra unidad, situación que sí sucede para los ocupantes del vehículo asegurado y los terceros no ocupantes.

En lo relativo a si se subsume dentro del supuesto de consumidor equiparado, es relevante reiterar su definición. Los consumidores equiparados no se incluyen dentro de una relación de consumo, en tanto no existe una contraprestación ni

un acceso al servicio o bien; sin embargo, tales sujetos están expectantes a que el proveedor les ofrezca los bienes y servicios que oferta. De tal manera, los ocupantes no asegurados no realizan la entrega de una contraprestación, lo que no les permite acceder al servicio o bien. No obstante, que estos ocupantes se vean eventualmente involucrados en un siniestro, ¿no significa que ellos están expectantes a recibir el servicio?

Cabe recordar que, a partir de los ejemplos, los consumidores equiparados se ven expuestos a una relación de consumo que no se logró concretar y, pese a ello, terminan afectados a partir de esta exposición. En este supuesto en particular, no se observa que los ocupantes no asegurados se hayan visto expuestos a la oferta de la aseguradora del otro vehículo involucrado. Yendo un paso más allá, esta falta de exposición se fundamenta en el hecho de que el propietario del automóvil o el prestador de servicio ha actuado de forma negligente y no adquirió el servicio del seguro obligatorio.

Aunque se haya negado que los ocupantes no asegurados sean cubiertos por el SOAT, y, en consecuencia, se ha negado a su vez que sean consumidores de la aseguradora del vehículo con SOAT, distintas decisiones de la autoridad de consumo y el mismo caso materia de análisis consideran que la cobertura alcanza a estos sujetos. Es necesario cuestionar, entonces, ¿de dónde parte este razonamiento?

Posición de INDECOPI y la Corte Suprema sobre la condición de consumidor del ocupante no asegurado

La cobertura sobre los ocupantes no asegurados es una posición que se encuentra sustentada en la única mención normativa que tiene el supuesto de un accidente en el que intervienen una unidad con SOAT y otra sin. Pues bien, tal situación se encuentra regulada en el párrafo final del artículo 17 del Reglamento del SOAT, el cual dispone lo siguiente:

Artículo 17.- (...)

En el caso que alguno de los vehículos que participa en el accidente de tránsito no contase con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, el propietario, el conductor y en su caso, el prestador del servicio de transporte responden solidariamente frente a los ocupantes de dicho vehículo, terceros no ocupantes, establecimientos de salud y compañías de seguros por el monto de los gastos incurridos y/o indemnizaciones que éstos hubieren pagado a los accidentados frente a los cuales, los sujetos antes mencionados, resulten responsables.

El párrafo del artículo genera dudas sobre su interpretación, en especial sobre la relación que establece entre el ocupante no asegurado y la compañía que asegura al otro vehículo. Para demostrar lo anterior, basta dar revisión a los entendimientos provistos del significado lingüístico de la norma. A partir de la literalidad de la disposición, se han obtenido sentidos opuestos entre sí: la Corte Suprema explicó en los considerandos 3.17 de una Casación que el párrafo no impone a las proveedoras del seguro una obligación de proporcionar cobertura a los ocupantes no asegurados, sino que lo que establece el artículo son las responsabilidades del conductor, propietario y prestador de servicio de transporte frente a los daños personales que este vehículo no asegurado cause (Casación N° 12680-2021-Lima, p.19).

Lo anterior se enfrenta directamente a lo interpretado por la autoridad de consumo, la cual encuentra que los responsables solidarios deben reembolsar a la compañía de seguros los gastos o indemnizaciones pagados por los accidentados, lo que comprende una obligación por parte de la única aseguradora participante en el accidente de cubrir con la póliza del SOAT a todos los afectados, incluyendo a los ocupantes no asegurados.

Con el fin de aclarar el sentido del artículo, y habiendo quedado evidenciada la insuficiencia del método literal de interpretación para proporcionar una respuesta al sentido de la norma, se recurrirá a las interpretaciones realizadas por la autoridad de consumo y el Poder Judicial. Asimismo, se dará uso de los métodos de interpretación para asumir una posición propia en lo referente al entendimiento de la disposición.

En lo que concierne las decisiones de la entidad administrativa, se tiene que INDECOPI ha seguido una línea interpretativa uniforme al respecto del último párrafo del artículo 17. Aunado a ello, el criterio interpretativo queda plenamente reflejado en la Casación N° 2686-2020-LIMA, sentencia analizada en el presente informe. Por consiguiente, se empezará desde el pronunciamiento de la entidad administrativa en el caso que llevó a la Casación.

INDECOPI postuló en la Resolución Final N° 3174-2016/SPC-INDECOPI mediante su fundamento 30 que “no [se] establece una responsabilidad civil solidaria de la compañía, sino la obligación a cargo de la compañía de la Unidad 2, en una etapa previa, de otorgar cobertura inmediata a las víctimas ocupantes del vehículo que no contaba con SOAT (...)”. Ello quiere decir que INDECOPI encuentra que el artículo 17 establece una obligación previa a cargo de la única aseguradora interviniente de cubrir a las víctimas ocupantes del vehículo desprovisto de SOAT, debiendo tales gastos e indemnizaciones ser reembolsados por el conductor, propietario o prestador del servicio de ese último.

Según la Sala, tal razonamiento deriva de una interpretación sistemática del artículo 17 y lo dispuesto en el artículo 30.2 de la LGTTT, en conjunto con los artículos 4, 14, 16 y 28 del Reglamento del SOAT. Los artículos 30.2 de la LGTTT y los artículos 4 y 28 del Reglamento del SOAT indican la cobertura del seguro, redacción que INDECOPI ha interpretado como demostración de que la cobertura se extiende a todas las víctimas del accidente. Por otro lado, se indica

que el artículo 14¹⁸ regula el pago inmediato de la aseguradora; y el artículo 16¹⁹ que a las víctimas de un accidente no se les es oponible las excepciones dirigidas contra el tomador.

En apoyo al desarrollo realizado, INDECOPI también refiere a que su posición sobre el significado del artículo 17 se encuentra de acorde a una interpretación finalista o teleológica. Para ello, citan una sentencia emitida por el Tribunal Constitucional (Sentencia STC 2736-2004-PA/TC) de la cual se extrae que el SOAT tiene como finalidad “proteger los derechos fundamentales a la vida y a la integridad personal” y que es “una medida idónea y pronta para otorgar debida protección a los referidos derechos fundamentales”. Es a partir de tales consideraciones que la entidad administrativa considera que el máximo intérprete constitucional ha reconocido que el SOAT debe orientarse a la realización del pago a favor de todos los afectados en un accidente vehicular.

El razonamiento expresado en la Resolución Final es representativo de la línea interpretativa que ha seguido la autoridad de consumo de forma consistente, tanto en resoluciones emitidas en Comisión y en Sala alrededor de los años²⁰. La frecuencia de este argumento es la razón por la cual ha sido incluido en los Lineamientos de Protección al Consumidor como un criterio resolutivo

¹⁸ Decreto Supremo N° 024-2002-MTC, Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito

Artículo 14.- El pago de los gastos e indemnizaciones del seguro a que se refiere el presente Reglamento se hará sin investigación ni pronunciamiento previo de autoridad alguna, bastando la sola demostración del accidente y de las consecuencias de muerte o lesiones que éste originó a la víctima, independientemente de la responsabilidad del conductor, propietario del vehículo o prestador del servicio, causa del accidente o de la forma de pago o cancelación de la prima, lo cual deberá constar expresamente en el contrato de la póliza de seguro. (...)

(...) En el caso de las indemnizaciones deberá observarse lo establecido en el Artículo 33 del presente Reglamento.

¹⁹ Decreto Supremo N° 024-2002-MTC, Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito

Artículo 16.- Las víctimas de un accidente de tránsito y sus beneficiarios tendrán acción contra la compañía de seguros, no siéndoles oponibles las excepciones que ésta pueda alegar contra el tomador del seguro que se basen en hechos o circunstancias imputables a este último.

²⁰ Resolución N.° 3654-2012/SPC-INDECOPI, 2761-2013/SPC-INDECOPI, Resolución N.° 4288-2016/SPC-INDECOPI, Resolución N.° 0468-2016/CC1-INDECOPI Resolución 0494-2021/SPC-INDECOPI.

importante. Este documento, en su versión del 2022, ha establecido en su sección 12.10., “Responsabilidad de la aseguradora en caso de choque de dos vehículos y solo uno tiene SOAT”, lo siguiente sobre el tema:

“En virtud de lo dispuesto en el artículo 17 del Reglamento del SOAT, así como de una interpretación finalista y sistémica de las demás disposiciones de dicha norma, la empresa aseguradora de un vehículo automotor que interviene en un accidente de tránsito, tiene la obligación de cubrir las lesiones sufridas por los ocupantes de su vehículo, así como las que correspondan a los ocupantes del otro vehículo que no cuenta con SOAT.

La Sala ha interpretado que del artículo 17 del citado Reglamento se desprende una obligación a cargo de la aseguradora de otorgar cobertura inmediata a las víctimas ocupantes del vehículo que no cuenta con SOAT, teniendo dicha aseguradora el derecho de repetición contra el propietario, conductor y prestador del servicio de transporte, quienes son considerados de manera expresa como responsables civiles solidarios.” (p. 147).

De tal manera, INDECOPI considera que la empresa de seguros de la única unidad con SOAT debe asumir la indemnización sobre las víctimas del accidente que sean, a su vez, ocupantes de la unidad que carece de SOAT, contando la aseguradora con un derecho de repetición contra el propietario, conductor, o prestador del servicio de transporte del vehículo no asegurado. Argumenta que este entendimiento se encuentra de acorde a una interpretación sistemática y teleológica.

Esta posición queda reafirmada por las salas de la Corte Suprema de Justicia de la República²¹, aunque, como para toda regla, se ha presentado un número de

²¹ Ejemplo de lo mencionado son las Sentencias de Casación N.º 12291-2014-Lima, Casación N.º 02932-2014-Lima, Casación N.º 04080-2015-Lima, Casación N.º 10192-2016-Lima, Casación N.º 03683-2017-Lima, Casación N.º 04159-2017-Lima, Casación N.º 12017-2020-Lima, , Casación N.º 02932-2022-Lima, y Casación N.º 17747-2022-Lima (sobre la cual se hace especial mención

excepciones²². La presente Casación demuestra la tendencia que sigue la Corte Suprema de no solo confirmar lo dispuesto por INDECOPI, sino de reiterar los argumentos presentados por la autoridad e incorporarlos en sus sentencias al momento de casar los casos.

Por otro lado, las salas especializadas en lo contencioso administrativo con subespecialidad en temas de mercado de la Corte Superior de Lima siguen un derrotero contrario al de la autoridad de consumo y la Corte Suprema, ya que consideran que del artículo 17 no se desprende ningún deber de cobertura de la aseguradora a los ocupantes no asegurados. De tal manera, en la Resolución N° 19 del presente caso, el fundamento décimo primero indica que lo que reglamenta el párrafo final son las responsabilidades de los propietarios, conductores y prestadores del servicio de transporte de la unidad que no contaba con SOAT, siendo estos sujetos los que asumen los gastos irrogados por las afectaciones causadas a las víctimas.

Establecidas las posiciones, y cómo se ven reflejadas las mismas en la sentencia materia de informe, el ejercicio que procede es realizar el planteamiento propio sobre el alcance de la cobertura del SOAT, lo cual ayudará a determinar si el ocupante no asegurado se considera consumidor o no. Sobre este punto, se reitera que la posición asumida es una que va acorde al razonamiento seguido por la Corte Superior, dando a entender que el artículo 17 no reconoce una cobertura a los ocupantes no asegurados.

Refutación de los argumentos esgrimidos por INDECOPI y la Corte Suprema

Atendiendo al objetivo de cuestionar la interpretación utilizada por la Sala, se iniciará por indicar que el razonamiento seguido por INDECOPI se ha presentado

de que la razón por la cual extienden la cobertura a los ocupantes no asegurados es por considerar a los mismos terceros no ocupantes en relación con la única compañía de seguros interviniente).

²² Esta situación queda apreciada mediante las Sentencias de Casación N° 19147-2016-Lima y Casación N° 12680-2021-Lima.

como problemático, al punto en que ha generado resoluciones contradictorias a sus criterios asumidos. Lo anterior se evidencia cuando se da revisión de los siguientes criterios estipulados en el acápite 12.10 de los Lineamientos de Protección al Consumidor, los cuales disponen lo siguiente:

“Cuando un vehículo que tiene SOAT colisiona con otro que no lo tiene, la compañía de seguros del primero no está obligada a cubrir al chofer del segundo, debido a que este último actuó negligentemente al no contratar el SOAT respectivo. De acuerdo con ello, se precisa que la compañía de seguros solo está obligada a cubrir a los ocupantes y a los peatones.

La Sala —en un caso— consideró justificada la denegatoria de la cobertura por fallecimiento y gastos de sepelio del SOAT reclamada por el denunciante ante el deceso de su cónyuge, quien era ocupante del vehículo al momento del accidente de tránsito. Ello en tanto se verificó que el denunciante era el conductor de la unidad al momento del siniestro y no había cumplido con su obligación de contratar dicha póliza; por lo que no correspondía beneficiarlo con su cobertura.” (INDECOPI, 2022, p. 147)

Al respecto, es importante hacer el recordatorio de que, en la misma sección del documento, INDECOPI mencionaba que de una interpretación finalista y sistemática del último párrafo del artículo 17 se obtenía que el SOAT, debido a sus características de inmediatez e incondicionalidad, debía ofrecer una cobertura sobre todas las personas que resulten afectadas en un accidente. Ergo, una interpretación diferente establecería un “desamparo total” a las víctimas, lo cual desnaturalizaría la finalidad del SOAT (Ayala, 2017, p. 41).

No obstante, la autoridad administrativa ha considerado que esta cobertura no alcanzaría al ocupante si este es el conductor y, por lo tanto, es en simultáneo el sujeto responsable de adquirir el servicio obligatorio del SOAT. Las resoluciones de la autoridad indican que el chofer negligente no puede gozar de la misma protección que el resto de ocupantes (Resolución N° 4288-2016/SPC-INDECOPI, fundamento 40).

El siguiente lineamiento, buscando ser consecuente con aquel que indica que no se puede indemnizar al conductor negligente, excluye a un mayor número de actores de la cobertura del SOAT en base a las circunstancias. Las resoluciones de la Sala de Protección al Consumidor encuentran consenso en que, así como no se puede proteger al conductor negligente mediante la cobertura, el conductor negligente no puede ser considerado como beneficiario del SOAT de ninguna forma posible. Así pues, si el conductor no asegurado reclama la cobertura del SOAT por la muerte de su cónyuge que era ocupante del vehículo, tal resarcimiento no se le puede brindar debido a que el conductor negligente sería el receptor del beneficio (Resolución N° 0494-2021/SPC-INDECOPI).

Entonces, lo que se termina apreciando es que el verdadero criterio que tiene INDECOPI en casos de accidentes donde intervienen una unidad con SOAT y otra sin, es que la proveedora del seguro del vehículo con SOAT tiene la obligación de cubrir a los ocupantes del automóvil que está desprovisto de SOAT, a menos que tal ocupante sea, a su vez, el conductor o propietario de la unidad no asegurada. Ello debido a que tal sujeto fue negligente al no contratar el seguro obligatorio. Asimismo, también se excluye la cobertura de los afectados sobre los cuales el conductor o propietario ostente la calidad de beneficiario, según el artículo 34 del Reglamento del SOAT²³.

Con ello establecido, es natural cuestionarse si el propio planteamiento de INDECOPI no resulta contradictorio con la interpretación teleológica bajo la cual sustenta la aplicación del artículo 17, según la cual la finalidad del SOAT se

²³ **Decreto Supremo N° 024-2002-MTC, Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito**

Artículo 34.- En caso de muerte, serán beneficiarios del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito las personas que a continuación se señalan, en el siguiente orden de precedencia:

- a) El cónyuge o integrante sobreviviente de la unión de hecho.
- b) Los hijos menores de dieciocho (18) años, o mayores de dieciocho (18) años incapacitados de manera total y permanente para el trabajo.
- c) Los hijos mayores de dieciocho (18) años.
- d) Los padres.
- e) Los hermanos menores de dieciocho (18) años, o mayores de dieciocho (18) años incapacitados de manera total y permanente para el trabajo.

(...)

encamina a la protección de los derechos de integridad y vida de todas las víctimas.

El desarrollo aquí presentado permite concluir que resulta insostenible por parte de la autoridad administrativa intentar mantener, por un lado, la supuesta cobertura global del SOAT a todas las personas afectadas en un siniestro, y, a su vez, intentar defender el aspecto de obligatoriedad del SOAT, negando la cobertura a quienes incumplieron el deber de contratar.

Análogamente, otro aspecto a cuestionar sobre las decisiones de INDECOPI es la incorrecta aplicación del método de interpretación sistemática. Así, la autoridad de consumo ha forzado las disposiciones citadas con la finalidad de arribar a un bloque normativo que sustente su posición sobre el sentido del artículo 17.

En primer lugar, tanto los artículos 30.2 de la LGTTT, como los artículos 4 y 28 del Reglamento del SOAT no otorgan una cobertura que alcance incluso a los ocupantes no asegurados cuando estos sean víctimas de un accidente. Estos artículos, previamente citados en este informe, establecen los sujetos a quienes la protección del SOAT alcanza, expresando así que el seguro “cubre a todas las personas, sean ocupantes o terceros no ocupantes del vehículo automotor” (el subrayado es propio). Este vocablo incluye de forma explícita a los ocupantes del vehículo asegurado y a los terceros no ocupantes como destinatarios de la protección del SOAT, redacción que el INDECOPI ha inobservado para únicamente seleccionar la parte que refiere a “todas las personas” e interpretar que la cobertura alcanza incluso a ocupantes no asegurados.

En cuanto a los artículos 14 y 16 del Reglamento del SOAT, se tiene que lo dispuesto en tales artículos resulta irrelevante para el argumento que construye la entidad administrativa. Por el lado del artículo 14, este expresa la dinámica de funcionamiento del SOAT, que se realiza un pago inmediato de las indemnizaciones bastando la sola demostración del accidente, independiente de las responsabilidades. En lo que refiere al artículo 16, este indica que las víctimas y sus beneficiarios cuentan con una acción contra la aseguradora y no les son

oponibles las excepciones que el tomador tiene con la compañía. Ambos artículos no mantienen relación con la consideración de que el ocupante no asegurado es incluido como receptor del servicio del SOAT, además que las características que describen no son justificación suficiente para ampliar la cobertura del seguro.

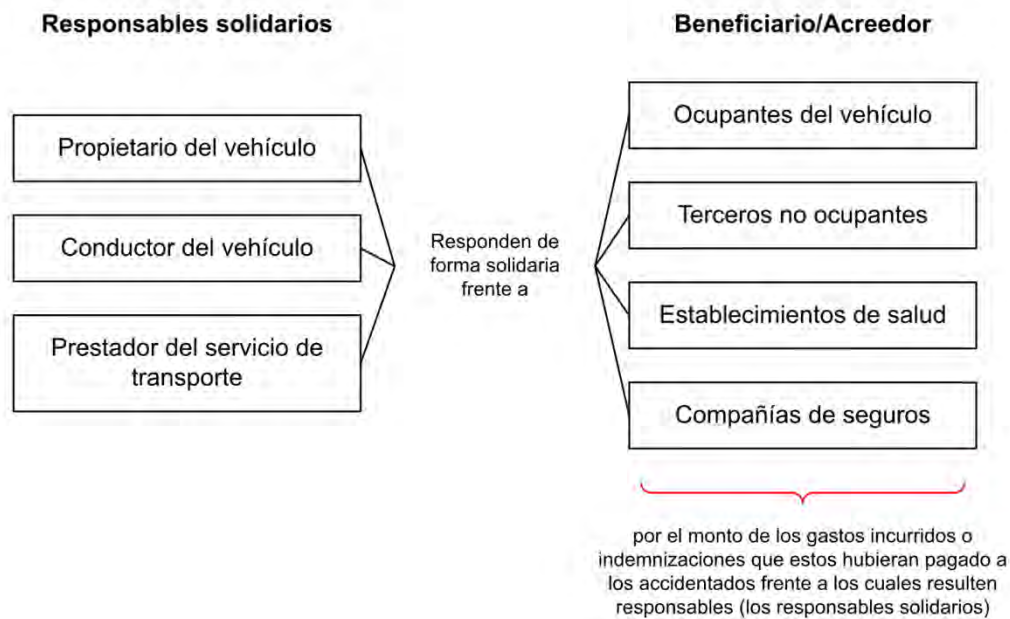
Toma de posición sobre el sentido del último párrafo del artículo 17 del Reglamento del SOAT

Ahora bien, habiendo descartado el razonamiento seguido por INDECOPI y reiterado por la Corte Suprema, la pregunta que cae de madura es, ¿cuál es la propuesta que debe ser asumida al momento de interpretar el artículo 17 del Reglamento del SOAT? Como se había adelantado, la postura asumida es aquella postulada por la Corte Superior, por lo que se procederá a profundizar sobre la misma. Para ello, se procederá con la aplicación de los métodos interpretativos de la norma, partiendo del método literal, el cual es el primero a implementar al ejecutar el proceso de interpretación (Rubio, 2020, p. 248).

En ese sentido, es posible disgregar el párrafo citado en los siguientes enunciados: (1) el propietario, conductor y prestador del servicio de transporte del vehículo que no cuenta con SOAT son responsables solidarios frente a ocupantes del vehículo sin SOAT, terceros no ocupantes, centros de salud y compañías de seguros; (2) estos responsables solidarios deberán reembolsar los gastos o indemnizaciones pagados por los accidentados. Para facilitar la comprensión de lo aquí expresado, se ha recreado el siguiente esquema:

Figura 1

Gráfico de la interpretación literal del último párrafo del artículo 17 del Reglamento del SOAT



Fuente: adaptado de Celis (2022).

Entonces, el párrafo identifica una serie de sujetos a los cuales se puede dividir en dos grupos, según como ha descrito Celis en su gráfico: primero, a los responsables solidarios, que vendrían a ser el conductor, propietario o prestador del servicio de transporte del vehículo sin SOAT; y segundo, están los beneficiarios o acreedores que son los ocupantes del vehículo desprovisto de SOAT, terceros no ocupantes, establecimientos de salud y compañías de seguros.

Dado que el contexto en el que se inserta el artículo 17 es un siniestro automovilístico donde uno de los participantes es un automóvil que carece de SOAT, la aseguradora a la que se refieren en el grupo de beneficiarios solamente puede ser la proveedora del SOAT del único vehículo asegurado. Otro punto a clarificar es el uso del término “accidentados” sobre quienes se incurre en gastos, los cuales luego serán reembolsados a los beneficiarios. Una interpretación literal del término lleva a entender que se incorpora a cualquier sujeto que resulte lesionado en un choque de automóviles, siendo irrelevante su rol de ocupante, tercero no ocupante u ocupante del vehículo no asegurado.

Así pues, se tiene que el último párrafo del artículo 17 prevé a un grupo de individuos como beneficiarios o acreedores, quienes recibirán, en distintos momentos, el reembolso por los pagos incurridos en atención a los accidentados (Celis, 2022, p. 24). Como las aseguradoras están incluidas dentro del grupo de acreedores, el párrafo lleva a entender que las mismas llegarán a cubrir en algún momento los gastos o indemnizaciones de los accidentados, pagos que luego serán reembolsados por los responsables solidarios. Por lo tanto, razón no le falta a la autoridad de consumo para entender que de la literalidad del párrafo se extrae una obligación de cobertura global de las compañías de seguro cuando se activa el SOAT.

Aun así, surgen dudas al respecto de la interpretación literal del artículo. Por un lado, si la aseguradora brindará una cobertura plena y global con su póliza a todos los accidentados de un siniestro, ¿cuál es la necesidad de mencionar a los otros beneficiarios o acreedores (ocupantes no asegurados, terceros no ocupantes y establecimientos de salud)? Por otro lado, si los gastos e indemnizaciones mencionados en el artículo implican una cobertura que parte de la póliza, ¿por qué la normativa del SOAT no prescribe que los ocupantes no asegurados son beneficiarios del seguro?

En razón de lo expuesto, se puede concluir que el método de interpretación literal resulta insuficiente para desentrañar el significado del cuarto párrafo del artículo 17. Según indica Rubio Correa, el método antes utilizado suele actuar ligado a otros para poder obtener una respuesta interpretativa adecuada (2020, p. 248), por lo cual se procederá a recurrir a otros métodos en conjunto a la interpretación literal. Para ello, se implementará una interpretación teleológica del SOAT, es decir, averiguar la finalidad para la que fue creado.

Para encontrar la finalidad del seguro, la autoridad de consumo y la Corte Suprema han recurrido a la Sentencia del Tribunal Constitucional recaída sobre el Expediente N° 02736-2004-PA-TC. No existe mayor discrepancia con lo establecido en tal sentencia sobre que el SOAT busca la protección de los derechos fundamentales de la vida y la integridad de las personas. Es más, esta finalidad fue mencionada al momento de detallar las notas características de este

seguro especial, indicando que esa protección parte de la condición social propia del SOAT.

En contraste, aquello a lo que se opone es al esfuerzo argumentativo para encajar los criterios establecidos por el Tribunal Constitucional con el reconocimiento de una cobertura global. Que el intérprete constitucional haya identificado como tal la finalidad del SOAT, no acarrea un reconocimiento a una obligación de las aseguradoras a cubrir incluso a aquellos ocupantes no asegurados en el acaecimiento de un accidente.

Luego, cabe recordar que la manifestación del contenido social del SOAT es la característica de obligatoriedad de este seguro, en tanto es mediante la obligación de asegurarse que se otorga una verdadera protección a la víctima. Más todavía, la sentencia del Tribunal Constitucional citada realiza un test de proporcionalidad sobre la imposición de contratación establecida por la norma, con el propósito de averiguar si la obligatoriedad presenta un nivel de afectación mayor al necesario sobre el derecho de la libertad de contratación y los derechos fundamentales que conforman la finalidad del SOAT.

Así las cosas, en sus fundamentos 14 y 15, el Tribunal Constitucional concluye en que la obligatoriedad del SOAT es constitucional y no representa una afectación al contenido esencial del derecho, sino que, por el contrario, la restricción de la libertad contractual no se aleja del objetivo de proteger los derechos fundamentales a la vida y la integridad personal. Por lo tanto, supeditar la cobertura global del SOAT a la contratación vigente no significa una vulneración al carácter social ni al propósito que desea satisfacer el SOAT.

Otro punto sobre el cual se encuentra coincidencia con lo postulado por INDECOPÍ y por la Corte Suprema es al respecto del método de interpretación sistemática para la comprensión del párrafo final. Para ello, se tomará el desarrollo realizado por Valdivieso-Soto. El factor determinante al cual autor se refiere es diferenciar los gastos médicos de otro tipo de indemnizaciones. Para ello, se recurre al penúltimo párrafo del artículo 33 del Reglamento del SOAT que regula el tema de las indemnizaciones por gastos médicos, y que señala:

Artículo 33.-

(...)

Para efectos de garantizar la inmediata atención de las víctimas, éstas serán conducidas a los centros de salud públicos o privados más cercanos al lugar de ocurrencia del accidente. (...) **Los centros de salud públicos o privados, atenderán obligatoriamente a las víctimas** de accidentes de tránsito **debiendo**, de ser el caso, **cargar los gastos correspondientes a la póliza del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito**, cuya contratación será acreditada con el Certificado SOAT físico. (...) (El resaltado es propio)

Esta disposición se vincula con los artículos 15, 3 y 39 de la Ley N° 26842 - Ley General de Salud, los cuales disponen lo señalado a continuación:

Artículo 15.- Toda persona tiene derecho a lo siguiente:

15.1 Acceso a los servicios de salud

a) A recibir atención de emergencia médica, quirúrgica y psiquiátrica en cualquier establecimiento de salud público o privado, **conforme con los artículos 3 y 39, (...)**.

Artículo 3.- Toda persona tiene derecho a recibir, en cualquier establecimiento de salud, atención médico quirúrgica de emergencia cuando lo necesite, **estando los establecimientos de salud sin excepción obligados a prestar esta atención, mientras subsista el estado de grave riesgo para su vida y salud.**

Después de atendida la emergencia, el reembolso de los gastos será efectuado de acuerdo a la evaluación del caso que realice el Servicio Social respectivo, en la forma que señale el Reglamento. (...).

Artículo 39.- Los establecimientos de salud sin excepción están **obligados a prestar atención médico quirúrgica de emergencia** a quien la necesite y mientras subsista el estado de grave riesgo para su vida y salud.

Estos establecimientos de salud, después de atendida la emergencia, tienen derecho a que se les reembolse el monto de los gastos en que hayan incurrido, de acuerdo a la evaluación del caso que realice el Servicio Social respectivo, en la forma que señale el Reglamento. Las personas indigentes debidamente calificadas están exoneradas de todo pago. (El resaltado es propio).

Lo que se puede extraer de los artículos precedentes es que existe una obligación por parte de los centros de salud de brindar atención inmediata a todos los accidentados en un choque vehicular, independientemente de su condición. Los gastos médicos en los que se incurre por la atención a las víctimas, deben ser cargados a la póliza de SOAT, de ser el caso. Para Valdivieso-Soto, el vocablo de “de ser el caso” implica que debe acreditarse que existe al menos una póliza sobre la cual cargar todos los gastos médicos (2016, p. 65).

Sosteniéndose en la base de una evaluación unificada de los artículos referidos y la totalidad del artículo 17 del Reglamento del SOAT, es posible obtener una comprensión de las dinámicas de cobertura expuestas en el texto legal en el contexto del acaecimiento de un accidente. Así, se obtiene que no hay mayor debate en comprender que, cuando en un choque intervienen dos o más vehículos, las compañías de seguros se responsabilizan de los pagos sobre los ocupantes de los automóviles que aseguran.

En lo que respecta a los terceros no ocupantes, el SOAT prevé a tales sujetos como beneficiarios de la cobertura del seguro (artículo 30.2 LGTTT; artículos 4 y 28 del Reglamento del SOAT), razón por la cual las aseguradoras de cada unidad serán responsables solidarias de las indemnizaciones a favor de los terceros o sus beneficiarios. La compañía que ha dado cobertura a los gastos de los terceros no ocupantes tiene el derecho de repetir contra las otras aseguradoras intervinientes para exigir la participación correspondiente.

Finalmente, el último párrafo describe que, en el contexto en que intervenga una unidad desprovista de SOAT, los pagos e indemnizaciones irrogados por la

afectación de los ocupantes no asegurados deben ser asumidos de forma solidaria por el chofer, propietario o prestador del servicio de transporte del automóvil sin seguro. En cuanto a los terceros no ocupantes, el conjunto de responsables solidarios y la aseguradora deben pagar por el resarcimiento en caso estos actores resulten afectados. Por último, respecto a los establecimientos de salud y las aseguradoras, los gastos médicos incurridos en la atención de las víctimas serán cargados a la única compañía interviniente. Así, la compañía de seguros repetirá contra el conductor, propietario o prestador de servicio de transporte, de corresponder, de la unidad sin SOAT, sujetos que responderán de forma solidaria ante la empresa de seguros.

Resulta pertinente precisar que, de seguir la interpretación realizada en Sala y por la Corte Suprema, carecería de sentido que el artículo 17 indique que el conjunto de sujetos del propietario, conductor o prestador del servicio también responden de manera solidaria frente a los ocupantes no asegurados y los terceros no ocupantes, establecimientos de salud y compañías de seguros por los gastos incurridos. Esto debido a que, si se asume que todos los sujetos mencionados han sido plenamente cubiertos por la única aseguradora participante, entonces el trío de responsables solidarios respondería únicamente ante la aseguradora y no ante el resto (Valdivieso-Soto, 2016, p. 66).

Por lo tanto, la aplicación de una interpretación sistemática sobre el artículo 17 lleva a determinar que tal disposición no percibe una obligación por parte de la única aseguradora en el accidente de considerar en su cobertura a los afectados ocupantes de la unidad sin seguro. Al respecto de tales sujetos, lo que el artículo 17 prevé es la obligación del conductor, propietario o prestador del servicio de transporte de ese vehículo de asumir los gastos por la afectación de sus ocupantes. La excepción que se realiza es que el pago de los gastos médicos queda a cargo de la única aseguradora participante en el accidente, y estos deben ser reembolsados por el trío de responsables solidarios. La asunción de esos gastos en específico se da en función a la obligación que tienen los establecimientos de salud de brindar atención a todas las víctimas, gastos que la LGS indica que son cobrados al SOAT.

En consecuencia, cuando se dé una situación de un siniestro vehicular con la participación de una unidad con SOAT y otra sin, la compañía de seguros del automóvil que cuenta con SOAT no tiene la obligación de resarcir por la afectación a los ocupantes no asegurados, haciendo una salvedad al respecto de los gastos médicos, los cuales deben ser reembolsados. Aplicado al caso en concreto, no corresponde a La Primera otorgar a la señora Huayta una indemnización por el fallecimiento de su cónyuge dado que los señores Huayta y Sanga eran ocupantes del automóvil desprovisto de SOAT y sobre ellos no recae el disfrute del servicio del seguro. El pago que debe efectuar La Primera en tal situación es el referente a los gastos médicos en los que se incurre por la atención inmediata de todas las víctimas, al ser la única aseguradora sobre la cual recargar los gastos.

La vulneración al principio de mutualidad de los seguros

El último argumento a enfrentar ante la posición de INDECOPI y la Corte Suprema es que asumir tal razonamiento implicaría una violación al principio de mutualidad de los seguros. Al momento de aclarar cuestiones previas para el informe, se indicó que la mutualidad es el principio fundante de los seguros, en tanto establece la dinámica de traslado de riesgos y reducción de costos. Así pues, el seguro actúa como una “bolsa común” en la cual las personas que comparten la exposición a determinado riesgo entregan una contribución económica; tal bolsa común usará los aportes para atender las necesidades de uno de los sujetos sometido al riesgo cuando este último se concrete.

Ramírez menciona que existe una necesidad de calcular de forma previa la probabilidad de ocurrencia y la intensidad del evento dañoso que cubre el seguro. Esta necesidad parte de que, sin el cálculo, el número o magnitud de los siniestros que se concretan podría superar el monto reunido de los aportes de la mutualidad, lo cual implicaría que se imposibilite el cumplimiento del pago al que se ha obligado la aseguradora (2024, p. 84). Es así que la autora ha determinado que este aspecto forma parte de la mutualidad, en función a que la explotación del fondo que agrupa economías individuales depende de una gestión especial, la cual incorpora un plan previsible.

Teniendo claro lo anterior, y considerando que la Tercera Disposición Final del Reglamento del SOAT indica que “en todo lo no previsto expresamente en el [Reglamento de SOAT], serán de aplicación (...) las normas que regulan el contrato de seguro”, se entiende que el principio de mutualidad se aplica sobre el SOAT, incluyendo la implementación de un plan de explotación. Aunado a ello, no se debe olvidar que la mutualidad es el elemento que dota al seguro de su naturaleza. En palabras de Efrén Ossa: “cuando [la mutualidad] no entre en juego, podrá haber instituciones similares (...), pero no habrá seguro” (1988, p. 17-19).

Entonces, asumir una interpretación como la que realiza INDECOPI sería una transgresión contra el principio de mutualidad propia de la naturaleza de los seguros. Ello pues extender la cobertura del SOAT incumple la explotación del seguro conforme al plan y excede la mutualidad de los sujetos que conforman la unidad de riesgo, ya que el riesgo perteneciente al vehículo sin SOAT no ha sido considerado o medido en la prima (Ramírez, 2024, p. 86).

La consecuencia de asumir una cobertura por un riesgo que escapa de aquellos que han sido medidos, es que se genera una afectación a la solvencia del seguro. Lo aquí explicado tiene dos repercusiones: la primera, que eventualmente, a la ocurrencia de un siniestro, los asegurados no puedan ser cubiertos económicamente; la segunda es que la asunción de riesgos no previstos haría aumentar la prima pagada por los asegurados, dado que ahora se tendría en consideración el resarcimiento de los sujetos que no han pagado una prima para la protección contra esos riesgos (Valdivieso-Soto, 2016, p. 68 y 69).

A modo de conclusión de este acápite, se tiene que el SOAT, al ser un seguro de carácter obligatorio, según su propio nombre indica, tiene establecidas sus condiciones mediante ley. A partir de ello, la ley es en quien depende la determinación de los sujetos asegurados, en lo cual existe claridad de que estos sujetos son los ocupantes y los terceros no ocupantes del automóvil que ha contratado el SOAT. En tanto los ocupantes no asegurados no se encuentran

involucrados ni expuestos a una relación de consumo con la proveedora del seguro de la otra unidad, no ostentan la condición de consumidores.

No se acepta una interpretación del cuarto párrafo del artículo 17 del Reglamento del SOAT como una disposición que extiende la cobertura hacia los ocupantes no asegurados. Ello debido a que otorgar un sentido como tal a la disposición normativa es producto de una interpretación forzada, mediante la cual la autoridad de consumo y la Corte Suprema han conducido el sentido para que encaje en la posición que defienden. No obstante, una correcta aplicación de los métodos de interpretación conlleva reconocer que el último párrafo del artículo 17 no prevé obligación por parte de la única aseguradora presente en el accidente, exceptuando la salvedad indicada en tema de gastos médicos.

5.3 Segundo problema: ¿Corresponde la aplicación del Principio Pro Consumidor (inciso 2, artículo V del Título Preliminar del Código) sobre el artículo 17 del Reglamento del SOAT?

El segundo acápite hace referencia a otro de los argumentos principales esgrimidos por INDECOPI y la Corte Suprema para justificar la cobertura a los ocupantes no asegurados por parte de la aseguradora del otro automóvil involucrado en un siniestro. En la sentencia de Casación aquí analizada, la Corte Suprema indica en el fundamento 6.4 que, en caso se sostuviera que el artículo 17 del Reglamento del SOAT da lugar a distintas interpretaciones, se debería escoger una interpretación favorable al consumidor con el propósito de conseguir una auténtica tutela de los derechos e intereses de tal sujeto.

Al igual que la interpretación sobre el artículo 17 para incluir al ocupante no asegurado dentro de la cobertura, la invocación al Principio Pro Consumidor es una constante en las resoluciones de INDECOPI en casos similares, argumento que también resulta reiterado en las sentencias de casación. La Casación objeto de este informe resulta, nuevamente, representativa en tal aspecto.

El ejercicio realizado por la autoridad de consumo y la Corte Suprema hace relevante explorar la aplicación que se le da al referido principio, y si era

pertinente su invocación en casos como el presente. Además, se plantea que, incluso en la situación en que se considere al ocupante no asegurado como consumidor, no correspondía la utilización del Principio Pro Consumidor.

Aplicación del Principio Pro Consumidor

Tal como lo menciona el nombre del capítulo, el principio pro consumidor se encuentra regulado en el inciso 2, artículo V del Título Preliminar del Código, el cual dice lo siguiente:

Artículo V.- Principios

El presente Código se sujeta a los siguientes principios:

(...)

2. Principio Pro Consumidor.- En cualquier campo de su actuación, el Estado ejerce una acción tuitiva a favor de los consumidores. En proyección de este principio **en caso de duda insalvable en el sentido de las normas** o cuando exista duda en los alcances de los contratos por adhesión y los celebrados en base a cláusulas generales de contratación, debe **interpretarse en sentido más favorable al consumidor**. (El resaltado es propio)

El principio encuentra su raíz en el “favor debilis” que viene a ser una directriz mediante la cual se incorporan reglas en el ordenamiento jurídico con la finalidad de mejorar la situación de un tipo de individuo considerado vulnerable (Isler, 2019, p. 53). De tal forma, al sujeto consumidor final se le considera débil frente a su contraparte (el proveedor) debido al poder de negociación reducido que tiene frente a esta; sumado a ello, se encuentra la asimetría informativa previamente referida con respecto a los productos o servicios que adquiere. Un punto de especial interés que hace notar Isler citando a Schötz es que el legislador presume la vulnerabilidad del individuo con la determinación de que este cumple con los requisitos que lo tornan en un consumidor (2019, p. 46).

Desde la perspectiva del Tribunal Constitucional, el origen de este principio parte de un “deber especial de protección” que ha sido encomendado al consumidor

por parte de la Constitución Política en su artículo 65 (STC recaída en el Expediente N° 3315-2004-AA). El máximo intérprete de la Constitución considera que tal artículo establece una defensa dual para los consumidores: por un lado, se prescribe un principio dirigido a regir la actuación del Estado; por otro lado, se consigna un derecho para los consumidores. Es en el primer ámbito que se reconoce una pauta de actuación del Estado orientada por el fin tuitivo de la defensa de los intereses de los consumidores.

Agregado a lo anterior, la Sentencia del Tribunal Constitucional distingue dos formas en las cuales el principio se manifiesta. De tal manera, se cuenta con dos variables del principio pro consumidor: el Principio Pro Consumidor en sí mismo el cual se refiere a la acción tuitiva del Estado, es decir, a que el Estado actúa en beneficio de los consumidores; y el Principio in Dubio Pro Consumidor que se refiere a la adopción de la interpretación más favorable.

Asimismo, como la norma también lo ha establecido, el Principio in Dubio Pro Consumidor prevé dos situaciones a las cuales corresponde su aplicación: la primera es referida a las normas, pues en caso haya duda insalvable sobre el sentido de las mismas, debe interpretarse de forma más beneficiosa para el consumidor. En segundo lugar, se encuentra la duda en los alcances sobre los contratos por adhesión o con cláusulas generales de contratación, ambos casos donde el consumidor no tiene la posibilidad de negociación (Villota, 2010, p. 24).

La utilización que la autoridad de consumo da al principio pro consumidor en el presente caso, y sus análogos, es identificable dentro de la clasificación anteriormente realizada. En tal sentido, se vuelve a reiterar que las condiciones del SOAT quedan establecidas por ley especial, y es en razón a ello que la autoridad de consumo haya interpretado el artículo 17 del Reglamento del SOAT para considerar que la cobertura del seguro alcanza a los ocupantes no asegurados. Por lo tanto, el principio se ha aplicado en su modalidad de In Dubio Pro Consumidor, referido a la interpretación de normas que presenten duda insalvable.

De la disgregación del artículo que prescribe el principio, es posible organizar una serie de pasos que deben ser superados para así recurrir a la aplicación del principio en su modalidad de In Dubio Pro Consumidor en la situación de aplicación sobre normas. Es de esta forma en que se ha organizado tales requisitos, necesarios y concurrentes, de la siguiente manera:

a) **Encontrarse en una relación de consumo o frente a un consumidor.**

Como lo indica el inicio del artículo, la acción tuitiva o protectora del Estado se da sobre los consumidores. Si los sujetos no tienen la calidad de consumidores, carecería de sentido que se dé una actuación protectora sobre los mismos.

b) **Determinar la disposición sobre la cual se aplica el artículo.**

Dependiendo de la situación, se procederá al siguiente paso. De tal forma, se prevén dos supuestos: (1), que sea una disposición normativa, o (2), que sean cláusulas en un contrato de adhesión o con cláusulas generales. En caso sea el supuesto (1), se sigue al siguiente presupuesto.

c) La norma debe **contar con duda insalvable.**

Si se da cumplimiento a todos los requisitos enunciados, entonces se procede a implementar el principio para así elegir la interpretación que sea más favorable al consumidor. Es aquí que se encuentra el primer problema en la aplicación realizada por los operadores jurídicos, pues se debe cumplir con el presupuesto de estar frente a un consumidor. No obstante, tanto la autoridad de consumo como la Corte Suprema han obviado ese paso, y en su lugar se ha usado el principio con la finalidad de otorgar a un sujeto la calidad de consumidor, extendiendo la cobertura establecida legalmente.

Dicho de otro modo, el primer paso a superar requiere que el sujeto sobre el cual se desea aplicar una norma o cláusula contractual ostente la calidad de consumidor. Y esta característica es una que el sujeto posee de forma previa a la aplicación del principio, de ahí que sea un presupuesto. Empero, INDECOPI y la Corte Suprema están haciendo uso del principio para mediante el mismo determinar la condición de consumidor del sujeto, lo cual evidencia una aplicación indebida por omisión del requisito inicial.

Evidentemente, siguiendo lo concluido en el capítulo anterior, si los ocupantes no asegurados no son considerados consumidores, entonces no se da aplicación del Código para su situación y, por ende, tampoco corresponde la aplicación de los principios dispuestos en el Código. Este desarrollo es la respuesta a la pregunta de apertura del presente capítulo y deja zanjado cualquier debate sobre la problemática, ya que incluso asumiendo el entendimiento de INDECOPI sobre las distintas interpretaciones al artículo 17, no corresponde la aplicación del Principio Pro Consumidor en tanto no existe consumidor al cual favorecer.

Vulneración a la literalidad de los contratos de seguros

Yendo más allá de la indebida aplicación del principio, es oportuno indicar que la consecuencia de asumir la interpretación más favorable sobre el artículo 17 tampoco resulta acorde a Derecho. Como se refirió anteriormente, la LCS es aplicable al SOAT en las disposiciones que le sean compatibles, mediante lo establecido en la Tercera Disposición Final del Reglamento del SOAT. En temas de cobertura, la LCS indica en su artículo IV, numeral séptimo, que “la cobertura, exclusiones y, en general, la extensión del riesgo, así como los derechos de los beneficiarios, previstos en el contrato de seguro, deben interpretarse literalmente”. Esto es lo que se viene a llamar la literalidad de los contratos de seguros.

Según Ramírez, la norma anterior indica de manera expresa una prohibición de extender la cobertura mediante métodos de interpretación analógica, bajo la finalidad de salvaguardar el principio de mutualidad de asegurados (2024, p. 86). Por lo tanto, las interpretaciones sistemáticas y teleológicas que da la autoridad de consumo sobre el artículo 17, y la subsecuente aplicación del Principio Pro Consumidor para extender la cobertura del SOAT a los ocupantes no asegurados, es una contravención a lo dispuesto por la LCS.

Inexistencia de duda insalvable

Finalmente, en caso se asuma que los dos primeros pasos quedan superados, queda por dilucidar si cabe la posibilidad de aplicar el principio en función a la

presencia de duda insalvable en la interpretación de la normativa. Para ello, debe definirse el concepto de duda insalvable. El adjetivo de “insalvable” lleva a entender que la duda no queda disipada una vez se haya agotado los métodos interpretativos para averiguar el significado de las normas (Canalle abogados, 2021, p. 4).

El primer capítulo inició haciendo mención sobre las interpretaciones opuestas que se le dan al artículo 17 del Reglamento del SOAT, y no es una pregunta irrazonable cuestionar si los entendimientos disímiles justifican la aplicación del principio pro consumidor. Cabe recordar que tales contenidos normativos son producto de la interpretación literal y para superar este primer obstáculo es necesario hacer uso de los distintos métodos interpretativos. Así como se indicó en la definición de “duda insalvable”, el principio pro consumidor requiere el agotamiento de los métodos de interpretación y que, pese a ello, la duda persista.

Ahora bien, en el desarrollo realizado por INDECOPI y reiterado por la Corte Suprema, se dio aplicación de los métodos de interpretación literal, sistemático y teleológico, y de los resultados de tal ejercicio se obtuvo el razonamiento conjunto sobre que la cobertura del SOAT aplica a todos los accidentados. Lo que se evidencia aquí, entonces, es que los operadores jurídicos pudieron desentrañar el significado del artículo 17, más allá de que el resultado haya sido erróneo. Dado que quedó resuelto el tema del sentido de la disposición en cuestión, no había necesidad de dar aplicación del principio pro consumidor al no persistir “duda insalvable”.

Así, la única justificación aportada por la entidad administrativa y por la Corte Suprema es que, si el artículo da lugar a “distintas interpretaciones”, se debe decantar por aquella que sea más beneficiosa al consumidor. Ese sustento resulta insuficiente, a causa de que, como se explicó párrafos atrás, las distintas interpretaciones no justifican por sí solas la aplicación del principio. Frente a interpretaciones opuestas entre sí, se requiere realizar primero la determinación del sentido de la norma mediante los métodos de interpretación, ejercicio que fue realizado por la Sala y la Corte Suprema.

En resumidas cuentas, en casos como el aquí analizado, hubo una indebida aplicación del principio pro consumidor. Haciendo uso del hallazgo del capítulo anterior, basta la aplicación de una secuencia lógica para determinar que la consecuencia inmediata de que a un sujeto no se le considere consumidor, es que no reciba la acción tuitiva del Estado. Por lo tanto, no corresponde la aplicación de un principio previsto para la protección de los consumidores cuando los sujetos involucrados no son individuos que tengan tal calidad.

Adicionalmente, es necesario precisar que el objetivo buscado por la autoridad de consumo y la Corte Suprema mediante la aplicación del principio pro consumidor sobre el artículo 17 es incorporar en la cobertura al ocupante no asegurado. En otras palabras, mediante la interpretación de la disposición referida, se busca afirmar que el ocupante no asegurado es un consumidor. No obstante, la calidad de consumidor es uno de los presupuestos que se requiere cumplir para poder recurrir al principio en cuestión. Ello lleva a concluir que el ejercicio realizado por los operadores jurídicos para aplicar el principio ha sido incorrecto.

Finalmente, incluso en el hipotético caso de que los ocupantes no asegurados sean considerados consumidores, no corresponde la aplicación del principio pro consumidor. Ello a propósito de que no hay una superación de la “duda insalvable” que es necesaria para dar aplicación del principio. La mera existencia de interpretaciones literales discordantes no lleva a la aplicación del principio, ya que es necesario dilucidar el sentido de la norma haciendo uso de los otros métodos de interpretación, ejercicio que fue realizado por INDECOPI y la Corte Suprema.

VI. CONCLUSIONES Y/O RECOMENDACIONES

En fin, los ocupantes del automóvil carente de SOAT no son consumidores. Ello en vista de que su condición frente a la única aseguradora participante en el accidente no se subsume en la definición de consumidor que protege el Código. No es un consumidor directo al no ser el adquirente quien realiza la contraprestación necesaria para obtener el servicio de seguro. No es un consumidor indirecto pues para este sujeto no está prevista la cobertura del SOAT, según lo establece la norma. Y, finalmente, no es un consumidor equiparado, el cual configura un supuesto especial consistente en proteger bajo el CPDC a aquellas personas que se ven expuestas a una relación de consumo, aunque no se concretara la adquisición del bien o servicio del cual eran expectantes.

Pese a lo anterior, la autoridad de consumo y la Corte Suprema han intentado realizar un esfuerzo interpretativo del último párrafo del artículo 17 del Reglamento del SOAT. Esto con el motivo de incorporar a los ocupantes no asegurados dentro de la cobertura de la única aseguradora interviniente en un caso de accidente donde una unidad tiene SOAT y la otra no. La inclusión del ocupante no asegurado dentro de la cobertura lo haría un consumidor y, por ende, debería aplicarse al mismo las normas del Derecho de Protección al Consumidor.

No obstante, la interpretación realizada por la instancia administrativa y la Corte Suprema ha quedado desvirtuada. De una apropiada aplicación de los métodos interpretativos de la norma, se extrae el sentido del artículo 17 el cual no dispone una ampliación de la cobertura establecida en otros artículos. Lo que regula la disposición son las responsabilidades del propietario, conductor o prestador del servicio de transporte del automóvil desprovisto de SOAT. Asimismo, se indica que estos sujetos reembolsan de forma solidaria a la aseguradora por los gastos médicos irrogados, y son quienes deben responder, en solidaridad con la aseguradora, frente a los terceros no ocupantes que resulten afectados.

Otro de los esfuerzos que han realizado los operadores jurídicos mencionados para considerar al ocupante de la unidad sin SOAT como asegurado es dar aplicación del principio pro consumidor. La justificación de los operadores parte del hecho de que, si hay interpretaciones discordantes en lo que respecta al último párrafo del artículo 17, entonces debe optarse por la interpretación que más beneficie al consumidor, según lo manda el principio referido.

Por un lado, considerando que el ocupante de la unidad sin SOAT no es un consumidor, debe descartarse la aplicación de la normativa protectora de los consumidores. Lo anterior implica que tampoco puede darse aplicación al principio pro consumidor, ya que no hay individuo sobre el cual realizar una interpretación a su favor. Sobre este argumento, se añade que la aplicación del principio por parte de las autoridades referidas es incorrecta. Ello pues mediante el mismo se desea otorgar la condición de consumidor al ocupante no asegurado, mientras que el principio requiere para su aplicación que el sujeto al que se desea favorecer ostente de manera previa su condición de consumidor.

Por otro lado, es pertinente señalar que incluso de considerar al ocupante no asegurado como consumidor, la aplicación del principio sería indebida. Esto se explica pues el último párrafo del artículo 17 no presenta duda insalvable, la misma que es un requisito indispensable para poder recurrir a la aplicación del principio. La sola existencia de interpretaciones discordantes no justifica aplicar el principio pro consumidor, ya que primero debe dilucidarse el tema haciendo uso de los métodos de interpretación de la norma.

De tal manera, la conclusión a la cual se arriba es una que aplica el mismo criterio utilizado para descartar el uso del principio pro consumidor: como el ocupante de la unidad no asegurada no es considerado un consumidor, no existe una relación de consumo con la aseguradora interviniente en el rol de proveedor y, por ende, no es posible exigir a las aseguradoras que cumplan con un deber de idoneidad en la prestación de su servicio. La idoneidad viniendo a ser la correspondencia entre el servicio ofertado y lo que efectivamente recibe el consumidor, atendiendo en esta situación que los consumidores esperarían recibir una cobertura completa de la compañía de seguros en caso de un

accidente automovilístico. Así las cosas, en casos como el revisado en el presente texto, no hay contravención normativa por incumplimiento del artículo 19 del Código si las compañías de seguros se niegan a dar cobertura a ocupantes no asegurados.

Se rescata el esfuerzo loable realizado por los operadores jurídicos para asegurar una cobertura global a los afectados en vista de la ocurrencia de un siniestro automovilístico. Empero, este esfuerzo no puede exceder lo dispuesto en la normativa, en especial si el ejercicio tiene un efecto que resulta perjudicial para el objetivo que se busca. Así, la línea resolutive de INDECOPI, y secundada por la Corte Suprema, logran lo contrario al objeto social que persigue el SOAT.

Lo anterior se da en vista de que ampliar la cobertura en detrimento de la obligatoriedad del servicio llevaría a los asegurados responsables a asumir una prima más onerosa, que conllevaría a un desincentivo de contratación, en especial considerando que la cobertura se otorga independientemente de que esta adquisición del servicio exista. Si bien una cobertura total es lo que se busca, se debe de reconocer que proviene de un escenario ideal en el que se da cumplimiento total a la obligación de adquirir el seguro; y en tanto ello no se dé, la contratación debe ser presupuesto para recibir la cobertura, salvo disposición normativa expresa, como en caso de los terceros no ocupantes.

BIBLIOGRAFÍA

- Ayala, V. (2017). *¿Todo va a estar bien?: análisis de la cobertura del SOAT en los pronunciamientos del Indecopi*. [Trabajo Académico para optar el grado de segunda especialidad en Derecho de Protección al Consumidor, Pontificia Universidad Católica del Perú] Repositorio Digital de Tesis y Trabajos de Investigación PUCP. <http://hdl.handle.net/20.500.12404/8602>
- Canalle Abogados. (2021). *ANÁLISIS DE LOS PRINCIPIOS DE CÓDIGO DE PROTECCIÓN Y DEFENSA DEL CONSUMIDOR*. <https://canalleabogados.com/wp-content/uploads/2021/02/ANALISIS-DE-LOS-PRINCIPIOS-DE-CODIGO-DE-PROTECCION-Y-DEFENSA-DEL-CONSUMIDOR.-PRINCIPIO-PRO-CONSUMIDOR-1.pdf>
- Cavero, E. (2016). ¿Efecto dominó o efecto mariposa? El (distorsionado) concepto de consumidor protegido en el derecho peruano. *IUS ET VERITAS*, 24(53), 34-47. <https://doi.org/10.18800/iusteveritas.201701.002>
- Celis, M. (2022). *Informe sobre Resolución Final N° 362-2007-INDECOPI-AQP del Expediente N°72-2007/CPC*. [Trabajo de Suficiencia Profesional para optar el Título de Abogada, Pontificia Universidad Católica del Perú] Repositorio Digital de Tesis y Trabajos de Investigación PUCP. <http://hdl.handle.net/20.500.12404/24618>
- Donati, A. (1961). Economía, técnica e diritto nell'assicurazione. *Giornale degli Economisti e Annali di Economia*, 20, (11/12), 667-679.
- El Peruano. (22, 13 de junio). *Apeseg: Tres de cada diez vehículos en el Perú no tienen SOAT*. El Peruano. <https://www.elperuano.pe/noticia/160433-apeseg-tres-de-cada-diez-vehiculos-en-el-peru-no-tienen-soat>
- Efrén Ossa, J. (1988). *Teoría General del Seguro*. Editorial Temis.

- Espinoza, J. (2010). Primeras reflexiones a propósito del Código de Protección y Defensa del Consumidor. *IUS ET VERITAS*, 20(41), 164-169. <https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/iusetveritas/article/view/12116>
- Farina, J. (2000). *Defensa del consumidor y del usuario: comentario exegético de la Ley 24.240 y del decreto reglamentario 1798/9* (2.a. ed.). Astrea.
- Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual [INDECOPI]. (2019). *Lineamientos sobre Protección al Consumidor*. <https://www.gob.pe/institucion/indecopi/informes-publicaciones/1683478-lineamientos-sobre-proteccion-al-consumidor-2019>
- Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual [INDECOPI]. (2022). *Lineamientos sobre Protección al Consumidor*. <https://consumidor.gob.pe/2022/12/21/lineamientos-sobre-proteccion-al-consumidor-actualizacion-2022/>
- Isler, E. (2019). Del favor debilis al favor consumatore: consideraciones históricas. *Derecho PUCP*, (82), 35-59. <https://doi.org/10.18800/derechopucp.201901.002>
- Maraví, A. (2013). Breves apuntes sobre el sistema de protección al consumidor en el Perú. *Revista De Actualidad Mercantil*, (2), 31-41. <https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/actualidadmercantil/article/view/12897>
- Núñez del Prado, A. (2017). *Los secretos de los seguros*. Fondo Editorial PUCP.
- Ramírez, L. (2024). *Reflexiones sobre el Marco Normativo de protección del consumidor de Seguros, en la jurisprudencia judicial y administrativa*. Centro de Investigación, Capacitación y Asesoría Jurídica del Departamento Académico de Derecho (CICAJ-DAD). <https://repositorio.pucp.edu.pe/index/handle/123456789/199642>

Real Academia Española [RAE]. (s.f.). *Diccionario panhispánico de dudas*.
<https://www.rae.es/dpd/o#:~:text=Conjunci%C3%B3n%20coordinante%20que%20tiene%20valor,al%20cine%20o%20al%20teatro>

Resolución Ministerial N.º 214-2025-MINSA (2025, 26 de marzo). Ministerio de Salud [MINSA].
<https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/7832998/6607136-resolucion-ministerial-n-214-2025-minsa.pdf?v=1743008698>

Resolución N.º 1044-2013/SC2-INDECOPI. (2013, 29 de abril). INDECOPI (Montoya Alberti, H.).

Resolución N.º 4288-2016/SPC-INDECOPI. (2016, 9 de noviembre). INDECOPI (Durand Carrión, J. B.).

Resolución N.º 0694-2018/SPC-INDECOPI. (2018, 4 de abril). INDECOPI (Villa García Vargas, J. E.).

Resolución N.º 0494-2021/SPC-INDECOPI (2021, 3 de marzo). INDECOPI (Villa García Vargas, J. E.).

Rubio, M. (2020). *El sistema jurídico: introducción al Derecho* (12.ª ed.). Fondo Editorial PUCP.

Sánchez, E. (1997). *El consumidor de seguros: protección y defensa*. Mapfre.

Sentencia 02736-2004-PA/TC (2005, 16 de diciembre). Tribunal Constitucional (Gonzales Ojeda, M. ; y García Toma, V.).
<https://www.tc.gob.pe/jurisprudencia/2006/02736-2004-AA.pdf>

Sentencia 3315-2004-AA/TC (2005, 17 de enero). Tribunal Constitucional (Bardelli Lartirigoyen, J. B.).
<https://www.tc.gob.pe/jurisprudencia/2005/03315-2004-AA.html>

Sentencia Casación N° 12680-2021-Lima (2023, 22 de setiembre). Corte Suprema de Justicia de la República Sala de Derecho Constitucional y Social Permanente (Bustamente Zegarra). <https://img.lpderecho.pe/wp-content/uploads/2024/10/Casacion-12680-2021-Lima-LPDerecho.pdf>

Superintendencia de Banca, Seguros y Administradoras Privadas de Fondos de Pensiones - AFP [SBS]. (s.f.). *Aprende sobre Seguros*. <https://www.sbs.gob.pe/usuarios/seguros/contratacion-de-seguros/contrato-de-seguro>

Valdivieso-Soto, R. (2016). *Sujetos protegidos por el SOAT según la jurisprudencia de Indecopi. Análisis crítico a la luz de la técnica del seguro*. [Tesis para optar por el Título de Abogado, Universidad de Piura] Repositorio Institucional PIRHUA. <https://hdl.handle.net/11042/2357>

Villota, M. (2014). *Contrato de consumo, protección mínima del contrato y cláusulas abusivas*. <https://es.scribd.com/document/361231396/El-Contrato-de-Consumo>.

Villota, M. (2010). Avances y orientaciones del nuevo código de protección y defensa del consumidor. *Revista de la Competencia y la Propiedad Intelectual* - INDECOPI, 6 (11). <https://revistas.indecopi.gob.pe/index.php/rcpi/article/view/82>

Yuyes, M. (2022). *A propósito de los pronunciamientos del INDECOPI respecto al artículo 17 del Reglamento SOAT, ¿protección a la víctima o incentivo para la no contratación?* [Trabajo Académico para optar el grado de segunda especialidad en Derecho de Protección al Consumidor, Pontificia Universidad Católica del Perú] Repositorio Digital de Tesis y Trabajos de Investigación PUCP. <http://hdl.handle.net/20.500.12404/21914>

**SENTENCIA
CASACIÓN N° 2686-2020
LIMA**

SUMILLA: La aseveración acerca de que el Código de Protección y Defensa del Consumidor debe interpretarse en el sentido más favorable al consumidor y, de no ser así, se causaría un grave perjuicio a sus derechos al impedirse a las personas que intervienen en un accidente de tránsito el acceso a los beneficios que otorga el CAT.

Lima, nueve de mayo
de dos mil veintitrés

VISTA; en discordia, la presente causa en la fecha, con el expediente principal, acompañados y el cuaderno de casación formado en esta Sala Suprema, luego de verificada la votación con arreglo a ley, con el voto del señor Juez Supremo **CORANTE MORALES**, que se **adhiera** al voto de los señores Jueces Supremos **YAYA ZUMAETA, CALDERON PUERTAS Y QUISPE SALSAVILCA** incorporados de fojas ciento treinta y uno a fojas ciento cuarenta y ocho vuelta del cuaderno de casación y el voto en minoría de los señores Jueces Supremos **BUSTAMANTE ZEGARRA Y YALAN LEAL**, que obran de fojas ciento cuarenta y ocho vuelta a fojas ciento sesenta y cinco del citado cuaderno; se emite la siguiente resolución:

I. MATERIA DEL RECURSO DE CASACIÓN

Se trata del recurso de casación interpuesto por el **Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual – INDECOPI**, de fecha veintinueve de noviembre de dos mil diecinueve, obrante a fojas trescientos ochenta y cinco contra la sentencia de vista contenida en la resolución número diecinueve, de fecha doce de noviembre de dos mil diecinueve, obrante a fojas trescientos cuarenta y tres, expedida por la Quinta Sala Especializada en lo Contencioso Administrativo con Subespecialidad en Temas de Mercado de la Corte Superior de Justicia de Lima, que **confirmó** la sentencia de primera instancia, contenida en la resolución número quince de fecha dieciséis de enero de dos mil diecinueve, obrante a fojas doscientos noventa y ocho, que declaró **fundada** la

**SENTENCIA
CASACIÓN N° 2686-2020
LIMA**

demanda, en consecuencia, nula la Resolución N° 317 4-2016/SPC-INDECOPI en todos sus extremos resolutivos.

II. CAUSALES POR LAS CUALES SE HA DECLARADO PROCEDENTE EL RECURSO DE CASACIÓN

Mediante resolución de fecha veinticuatro de junio de dos mil veinte obrante a fojas ciento once del cuaderno de casación, se declaró **procedente** el recurso de casación interpuesto por el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual - INDECOPI, por las siguientes causales:

- 1) Infracción normativa del artículo 17 del Decreto Supremo N° 024-2002-MTC.** En ese sentido desarrolla su posición de la siguiente manera: i) *“Al analizar el último dispositivo en cuestión se desprenden dos enunciados claros; el primero, que dicha norma establece la responsabilidad civil solidaria del propietario, conductor y prestador del servicio de transporte de la unidad 1 respecto de las víctimas ocupantes de dicho vehículo, en el supuesto que no cuente con SOAT; y el segundo enunciado es aquel que señala que dichos responsables solidarios deben reembolsar a la compañía aseguradora los gastos o indemnizaciones que hubiera pagado a los accidentados”;* ii) *“Cabe anotar que el último párrafo del artículo 17 del Reglamento SOAT no establece una responsabilidad civil solidaria de la aseguradora, sino la obligación a cargo de la aseguradora de la unidad 2, en una etapa previa, de otorgar cobertura inmediata a los terceros no ocupantes, como lo son todas las víctimas del accidente de tránsito, teniendo el derecho a repetición contra propietario, conductor y prestador del servicio de transporte, quienes sí son considerados de manera expresa como responsables civiles solidarios”.*

Asimismo, hace mención que la Corte Suprema a través de la Tercera Sala Constitucional y Social Transitoria ya se ha pronunciado al respecto en la Casación N° 6380-2016, en donde señala que resulta una obligación legal brindar la cobertura de seguro en todos los involucrados en el accidente de tránsito, incluido los ocupantes del vehículo que no contaba con SOAT. Finalmente, haciendo mención a la sentencia del Tribunal Constitucional N° 2736-2004-PA/TC del

**SENTENCIA
CASACIÓN N° 2686-2020
LIMA**

dieciséis de diciembre de dos mil cinco, señala que esta sentencia precisa que el objeto del SOAT consiste en cubrir a todas las personas sean ocupantes o terceros no ocupantes que sufran lesiones o muerte como consecuencia de un accidente de tránsito. De lo anterior, se aprecia que el recurrente además de señalar su interpretación sobre el artículo 17 del Decreto Supremo N° 024-2002-MTC, apoya la misma con una sentencia del Supremo Tribunal y del Tribunal Constitucional cumpliendo de dicha manera con demostrar la incidencia directa de la infracción sobre la decisión impugnada.

2) Infracción normativa por inaplicación del inciso 2 del artículo V del Título Preliminar de la Ley N° 29571 Código de Protección y Defensa del Consumidor. En este punto el recurrente sostiene: *“Como vemos, si la Quinta Sala mantenía alguna duda respecto de la interpretación (...) de lo establecido en el artículo 17 del Reglamento del SOAT, debió interpretar la norma en el sentido más favorable al consumidor, siendo que con la sentencia impugnada los efectos de la misma ocasionan un grave perjuicio a los derechos del consumidor al impedirle acudir a la autoridad competente en materia de conflictos de consumo”*. Además, agrega que: *“Como vemos, el Tribunal Constitucional también incide en la obligación de interpretar las situaciones en las cuales se involucren a consumidores y usuarios, de acuerdo con lo dispuesto por la normativa constitucional, es decir, en base al principio in dubio pro consumidor. (...) Así la Quinta Sala, ha desconocido la prioridad del Código, así como la competencia del sistema de protección al consumidor, vaciando de contenido el marco de tutela que existe para resolver los conflictos de consumo, como fue el existente en el presente caso donde el demandante no brindó la cobertura del SOAT a una persona que se vio perjudicada en un suceso de tránsito”*.

Finalmente menciona la Sentencia del Tribunal Constitucional N° 3315-2004-PA/TC, sobre el principio pro consumidor (interpretación más favorable en favor del consumidor).

III. CONSIDERANDO:

**SENTENCIA
CASACIÓN N° 2686-2020
LIMA**

PRIMERO: El recurso de casación tiene por fines la adecuada aplicación del derecho objetivo al caso concreto y la uniformidad de la jurisprudencia nacional por la Corte Suprema de Justicia de la República, conforme lo precisa el artículo 384 del Código Procesal Civil, modificado por el artículo 1 de la Ley N° 29364. En materia de casación es factible el control de las decisiones jurisdiccionales, con el propósito de determinar si en ellas se han infringido o no las normas que garantizan el derecho al proceso regular, teniendo en consideración que éste supone el cumplimiento de los principios y garantías que regulan el proceso como instrumento judicial, precaviendo sobre todo el ejercicio del derecho a la defensa de las partes en conflicto. Resulta pertinente hacer referencia a algunos apuntes acerca del recurso extraordinario de casación, que delimitan la actividad casatoria de esta Sala Suprema.

1.1. El recurso extraordinario de casación tiene por objeto el control de las infracciones que las sentencias o los autos puedan cometer en la aplicación del derecho, partiendo a tal efecto de los hechos considerados probados en las instancias de mérito y aceptados por las partes, para luego examinar si la calificación jurídica realizada es la apropiada a aquellos hechos. No basta la sola existencia de la infracción normativa, sino que se requiere que el error sea esencial o decisivo sobre el resultado de lo decidido. Así también, habiéndose acogido entre los fines de la casación la función nomofiláctica, debe precisarse que esta no abre la posibilidad de acceder a una tercera instancia, no se orienta a verificar un reexamen del conflicto ni a la obtención de un tercer pronunciamiento por otro tribunal sobre el mismo petitorio y proceso, constituyendo antes bien un recurso singular que permite acceder a una Corte de Casación para el cumplimiento de determinados fines, como la adecuada aplicación del derecho objetivo al caso concreto y la uniformidad de la jurisprudencia nacional por la Corte Suprema de Justicia de la República.

1.2. Así también, el recurso extraordinario de casación es uno eminentemente formal y excepcional, constituyendo responsabilidad del justiciable el saber adecuar la denuncia que invoca a las causales que para dicha finalidad taxativamente se encuentran determinadas en la norma procesal, por cuanto esta Sala Suprema no está facultada para interpretar el recurso ni para integrar o remediar las carencias del

**SENTENCIA
CASACIÓN N° 2686-2020
LIMA**

mismo, toda vez que no constituye función de la Sala Casatoria interpretar los fundamentos que sustentan la denuncia ni sustituir la defensa que compete realizar a las partes, así como tampoco analizar las infracciones normativas denunciadas de forma teórica, sin que tengan incidencia directa en la decisión contenida en la resolución impugnada o en el apartamiento inmotivado del precedente judicial.

1.3. Se entiende por causal de casación al motivo que la ley establece para la procedencia del recurso¹, debiendo sustentarse en aquellas previamente señaladas en la ley, pudiendo por ende interponerse por apartamiento inmotivado del precedente judicial, por infracción de la ley o por quebrantamiento de la forma. Se consideran motivos de casación por infracción de la ley, la violación en el fallo de leyes que debieron aplicarse al caso, así como la falta de congruencia de lo decidido con las pretensiones formuladas por las partes y la falta de competencia. Los motivos por quebrantamiento de la forma aluden a infracciones en el proceso, por lo que en tal sentido si bien todas las causales suponen una violación de la ley, también lo es que estas pueden darse en la forma (por infracción normativa procesal), o en el fondo (por infracción normativa material).

SEGUNDO: ANTECEDENTES DEL EXPEDIENTE ADMINISTRATIVO

Del expediente administrativo adjuntado por la entidad demandada, en cumplimiento al mandato dispuesto por resolución número cuatro de fecha diecisiete de abril de dos mil diecisiete, obrante a fojas ciento cincuenta y cuatro, se aprecia lo siguiente:

2.1. Formato de denuncia presentado por la señora Juana Francisca Huayta Ccopaccallo, de fecha veinticuatro de julio de dos mil quince (folios uno - seis).

2.2. Por resolución número uno de fecha tres de agosto de dos mil quince, se admitió a trámite la denuncia interpuesta (folios cincuenta y dos - cincuenta y cinco).

2.3. Escrito de descargos de fecha diecinueve de agosto de dos mil quince (folios sesenta y uno-sesenta y cuatro).

2.4. Según Resolución Final N° 170-2015/CPC-INDECOPI-PU N de fecha veintiocho de setiembre de dos mil quince, se declara infundada la denuncia interpuesta por la

¹ Monroy Cabra, Marco Gerardo, Principios de Derecho Procesal Civil, Segunda Edición, Editorial Temis Librería, Bogotá Colombia, 1979, página 359.

SENTENCIA
CASACIÓN N° 2686-2020
LIMA

señora Juana Francisca Huayta Ccopacallo, en contra de la Asociación Fondo Contra Accidentes de Tránsito La Primera, en tanto que se verificó que la denunciante no cumplió con presentar el Formato Registro de Accidentes de Tránsito (folios ciento treinta-ciento treinta y seis).

2.5. Recurso de apelación de fecha dieciséis de octubre de dos mil quince, interpuesto por Juana Francisca Huayta Ccopacallo (folios ciento treinta y nueve-ciento cuarenta y cuatro).

2.6. Mediante Resolución N° 3174-2016/SPC-INDECOPI de fecha veintinueve de agosto de dos mil dieciséis, el Tribunal de Defensa de la Competencia y de la Propiedad Intelectual, revocó la Resolución N° 170-2015/CPC-INDECOPI-PUN de fecha veintiocho de setiembre de dos mil quince (folios ciento noventa y unodiecios nueve) que declaró infundada la denuncia y reformándola declara fundada la misma al haberse acreditado que la denunciada no pagó la indemnización correspondiente por la muerte del esposo de la denunciante; en el extremo que denegó la medida correctiva y reformándola ordenó en calidad de medida correctiva cumpla con hacer efectiva la cobertura del seguro a favor de la señora Juana Francisca Huayta Ccopacallo, pagando la indemnización por la muerte de su esposo; y dispuso sancionar a la Asociación Fondo contra Accidentes de Tránsito La Primera con una multa de diez unidades impositivas tributarias (10 UIT) por infracción del artículo 19 del Código de Protección y Defensa del Consumidor.

TERCERO: ANTECEDENTES DEL PROCESO JUDICIAL

3.1. DEMANDA

Por escrito presentado el dieciséis de noviembre de dos mil dieciséis, obrante a fojas setenta y cuatro, la Asociación Fondo contra Accidentes de Tránsito La Primera - AFOCAT LA PRIMERA, interpone demanda contenciosa administrativa contra el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual – INDECOPI , subsanada por escrito obrante a fojas ciento dieciocho y por escrito obrante a fojas ciento cincuenta y dos, en la que solicita como pretensión principal, se declare la *nulidad total* de la Resolución N° 3174-2016/SPC-INDECOPI de fecha veintinueve de agosto de dos mil dieciséis, en la tramitación del Expediente Administrativo 48-2015/CPC-INDECOPI-PUN, mediante la cual se revocó la

**SENTENCIA
CASACIÓN N° 2686-2020
LIMA**

Resolución N° 170-2015/CPC-INDECOPI-PUN y, como pretensión accesoria se disponga el pago de las costas y costos del proceso. Señala lo siguiente: **i)** Indecopi pretende hacer ver que, en un accidente entre dos vehículos, deberá cubrirse con el seguro del vehículo que cuenta con AFOCAT a los pasajeros o quienes se encontraban en el vehículo que no contaba con seguro CAT; extremo que no se encuentra regulado en ninguna parte del artículo 17 y menos aún en el segundo párrafo de la misma disposición legal, del que se pretende hacer valer la demandada. Por el contrario, en el primer párrafo está claramente definido que en caso hayan participado dos o más vehículos, cada compañía de seguros será responsable de las indemnizaciones correspondientes a sus unidades aseguradas; **ii)** Asimismo, señala que la excepcionalidad contenida en el segundo párrafo de la norma precitada se refiere a los supuestos de peatones no ocupantes de vehículos automotores y de terceros no ocupantes de automóviles; extremos que no se adecuan al caso materia de autos, al estar demostrado que la persona fallecida no era un peatón ni tercero ajeno al vehículo con el cual se produjo el accidente, sino que éste fue ocupante del vehículo Z0N-960; y, **iii)** Finalmente, indica que no existen diversas interpretaciones del artículo 17 del Reglamento del SOAT, pues la norma es clara y precisa, no existiendo en ninguna parte del referido texto la obligación de pago por parte del asegurador a favor de un vehículo sin seguro; por tanto, no se trata de una interpretación distinta la que realiza el Indecopi, sino una vulneración expresa a la norma.

3.2. CONTESTACIÓN DE LA DEMANDA

Por escrito de fecha once de mayo de dos mil diecisiete, obrante a fojas ciento sesenta y nueve INDECOPI contesta la demanda, negándola y contradiciéndola en todos sus extremos, argumentando lo siguiente: **i)** Del cuarto párrafo del artículo 17 del Reglamento del SOAT se desprenden dos enunciados claros: el primero establece la responsabilidad solidaria del propietario, conductor y prestador del servicio de transporte del vehículo sin SOAT respecto de las víctimas ocupantes de dicho vehículo; y, el segundo señala que dichos responsables solidarios deben reembolsar a la compañía aseguradora los gastos o indemnizaciones que hubiere pagado a los accidentados; **ii)** De una interpretación sistemática de la norma materia de análisis,

**SENTENCIA
CASACIÓN N° 2686-2020
LIMA**

tomando en consideración lo establecido en el artículo 30.2 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, que establece que el SOAT cubre a todas las personas, sean ocupantes o no ocupantes del vehículo asegurado; de los artículos 4 y 28 de su Reglamento, que establecen que el SOAT debe cubrir a todas las víctimas de un accidente; en el artículo 14 que establece que la aseguradora debe pagar de manera inmediata sin investigación ni pronunciamiento previo de autoridad alguna; y en el artículo 16 del mismo Reglamento, que establece que no son oponibles a las víctimas y sus beneficiarios las excepciones dirigidas contra el tomador del seguro. Se desprende claramente, que el último párrafo del artículo 17 del Reglamento, considera la cobertura a cargo de AFOCAT La Primera (empresa aseguradora de la Unidad 2) a las víctimas ocupantes de la Unidad 1, las cuales no contaban con SOAT; y **iii)** De una interpretación finalista o teleológica del último párrafo del artículo 17 del Reglamento del SOAT, se colige que éste, en línea a lo dispuesto en otros artículos del referido Reglamento y la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, busca que se otorgue cobertura inmediata a todas las víctimas de un accidente de tránsito.

3.3. Mediante resolución número ocho de fecha veinte de diciembre de dos mil diecisiete obrante a fojas doscientos treinta y uno, se declara la **REBELDÍA** de la demandada Juana Francisca Huayta Ccopacallo.

3.4. SENTENCIA DE PRIMERA INSTANCIA

Por resolución número quince de fecha dieciséis de enero de dos mil diecinueve, obrante a fojas doscientos noventa y ocho, emitida por el Vigésimo Sexto Juzgado Contencioso Administrativo con Subespecialidad en Temas de Mercado, se declaró fundada la demanda. Considera que del artículo 17 del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito no se desprende una obligación legal atribuible a las compañías de seguros que les imponga el cubrir siniestros que vinculen a un vehículo carente de SOAT. De lo que concluye que en la medida que no exista una obligación manifiestamente clara y considerando además que la imposición de una sanción conlleva *per se* a la restricción de situaciones jurídicas de los administrados, la determinación del incumplimiento de una obligación de carácter legal por parte de la autoridad administrativa necesariamente

**SENTENCIA
CASACIÓN N° 2686-2020
LIMA**

deberá observar los principios de legalidad y tipicidad esenciales dentro de la potestad sancionadora con la que cuenta la administración pública.

3.5. SENTENCIA DE VISTA

Por resolución número diecinueve de fecha doce de noviembre de dos mil diecinueve, obrante a fojas trescientos cuarenta y tres, la Quinta Sala Especializada en lo Contencioso Administrativo con Subespecialidad en Temas de Mercado de la Corte Superior de Justicia de Lima, **confirmó** la sentencia de primera instancia, que declaró **fundada** la demanda. Considera que en el caso se dé un accidente entre un vehículo con SOAT y uno sin SOAT, en el que sufra lesiones o muere un peatón (tercero no ocupante), son responsables solidarios ante dicho peatón tanto la aseguradora como el propietario, conductor o prestador del servicio de transporte, y en caso la única que haya asumido los gastos sea la empresa aseguradora, pues ésta última tendrá la opción de solicitar el reembolso; y si no se tuvo la diligencia de adquirir un SOAT para el vehículo automotor, sus ocupantes no tendrán ningún tipo de cobertura y por el contrario, el propietario, conductor o prestador del servicio de transporte tendrán que responder por los gastos de peatones que se vean involucrados en un accidente vehicular con su unidad.

CUARTO: Sobre la finalidad del Seguro Obligatorio por Accidentes de Tránsito

4.1. Con la expedición de la Ley N°27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y el Decreto Supremo N° 024-2002-MTC que aprueba el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito, se creó el sistema de responsabilidad aplicable a los daños ocasionados por accidentes de tránsito, el cual tiene por objeto cubrir a todas las personas, sean ocupantes o terceros no ocupantes, que sufran lesiones o muerte como producto de un accidente de tránsito.

4.2. Asimismo, mediante Decreto Supremo N°040-2006-MTC, se expidió el Reglamento de Supervisión de las Asociaciones de Fondos Regionales o Provinciales contra Accidentes (AFOCAT) y de Funcionamiento de la Central de Riesgos de Siniestralidad derivada de Accidentes de Tránsito, en el que se estableció en la Cuarta Disposición Complementaria Final, que en todo lo no previsto en el Título V

*Corte Suprema de Justicia de la República
Sala de Derecho Constitucional y Social Permanente*

**SENTENCIA
CASACIÓN N° 2686-2020
LIMA**

Certificados de Accidentes de Tránsito del presente Reglamento serán de aplicación supletoria las normas legales y administrativas que regulen el Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito, de conformidad con el Reglamento del SOAT.

4.3. En ese contexto, el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito se encuentra previsto en el artículo 30 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre modificado por la Ley N° 28839² publicada en el diario oficial “El Peruano” el veinticuatro de julio de dos mil seis³, Ley que modifica los artículos 30 y 31 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, referido al Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) e incorpora el artículo 431-A al Código Penal, que establece:

“30.1. Todo vehículo automotor que circule en el territorio de la República debe contar con una póliza de seguros vigente del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT o certificados contra accidentes de tránsito - CAT, que contengan términos equivalentes, condiciones semejantes o mayores coberturas ofertadas que el SOAT vigente, en cuyo caso las asociaciones de fondos regionales o provinciales contra accidentes de tránsito – Afocat entregaran el certificado; (...), destinados exclusivamente a vehículos de transporte provincial de personas, urbano e interurbano, incluyendo el transporte especial de personas en mototaxis, que presten servicios al interior de la región o provincia, (...).”

4.4. Asimismo, el artículo 14 del Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito, señala que: *“El pago de los gastos e indemnizaciones del seguro a que se refiere el presente Reglamento se hará sin investigación ni pronunciamiento previo de autoridad alguna, bastando la sola demostración del accidente y de las consecuencias de muerte o lesiones que éste originó a la víctima, independientemente de la responsabilidad del conductor, propietario del vehículo o prestador del servicio, causa del accidente o de la forma de pago o cancelación de la prima, lo cual deberá constar expresamente en*

² Modifica los numerales 30.1, 30.2 y 30.3 e incorpora los numerales 30.4, 30.5, 30.6, 30.7 y 30.8 al artículo 30 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y el artículo 431-A AL Código Penal.

³ Posteriormente modificada por el Decreto Legislativo N° 1051 publicado en el diario oficial “El Peruano” el 27 de junio de 2008, que modifica los numerales 30.1, 30.2, 30.5, 30.6, 30.7 y 30.8 del artículo 30 y el artículo 31 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre

**SENTENCIA
CASACIÓN N° 2686-2020
LIMA**

el contrato de la póliza de seguro. En el caso de las indemnizaciones deberá observarse lo establecido en el artículo 33 del presente Reglamento”.

4.5. Ahora bien, las definiciones y referencias del reglamento y del Seguro contra Accidentes de Tránsito – y su reglamento, se encuentran previstas en los artículos 2.15 y 2.17 del Decreto Supremo N°040-2006-MTC, que señalan respectivamente:

“2.15 Reglamento SOAT: Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios contra Accidentes de Tránsito, cuyo Texto Único Ordenado ha sido aprobado por Decreto Supremo N° 024-2002-MTC

“2.17. SOAT: Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito regulado por el Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios contra Accidentes de Tránsito, cuyo Texto Único Ordenado fue aprobado por Decreto Supremo N° 024-2002-MTC

4.6. Por otro lado, el artículo 30.4 de la Ley N° 27181, establece que el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito y los certificados contra accidentes de tránsito tienen las siguientes características: a) Incondicionalidad. b) Inmediatez. c) Cobertura ilimitada, en razón del número de los siniestros. d) Efectividad durante toda su vigencia. e) Cobertura a nivel nacional en el caso del SOAT, y regional o provincial en el caso del Afocat; con periodicidad anual. f) Insustituible. En consecuencia, tenemos que los certificados contra accidentes de tránsito se distinguen como tal, aparte de su obligatoriedad, por la incondicionalidad, inmediatez, cobertura ilimitada (en razón de los siniestros), efectividad, y porque resulta insustituible, características necesarias de tener presente para entender el alcance de su cobertura.

4.7. Sobre los beneficiarios, el artículo 30 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, establece: *“2. El SOAT y el CAT cubren a todas las personas, sean ocupantes o terceros no ocupantes que sufran lesiones o muerte, como producto de un accidente de tránsito.”* Del mismo modo, el artículo 286 del Reglamento Nacional de Tránsito aprobado por Decreto Supremo N° 016-2009-MTC señala que: *“La Póliza de Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito debe cubrir a la tripulación y pasajeros ocupantes y terceros no ocupantes de un vehículo automotor, que sufran lesiones o muerte como consecuencia de un accidente de tránsito.”*

SENTENCIA
CASACIÓN N° 2686-2020
LIMA

QUINTO: DE LA INFRACCIÓN NORMATIVA DEL ARTÍCULO 17 DEL DECRETO SUPREMO N° 024-2002-MTC Y DEL INCISO 2) DEL ARTÍCULO V DEL TÍTULO PRELIMINAR DE LA LEY N° 29571 CÓDIGO DE PROTECCIÓN Y DEFENSA DEL CONSUMIDOR

5.1. Ahora bien, en el presente caso el recurso de casación interpuesto por el demandado INDECOPI ha sido declarado procedente por la causal de infracción normativa del artículo 17 del Decreto Supremo N° 024-2002-MTC - Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito y del inciso 2) del artículo V del Título Preliminar de la Ley N° 29571 Código de Protección y Defensa del Consumidor, bajo los argumentos expuestos por el recurrente, referidos a que es incorrecto afirmar que la aseguradora del vehículo con SOAT no está obligada a cubrir a los ocupantes del vehículo sin SOAT, dado que su finalidad es cubrir a todas las víctimas de un accidente de tránsito, sean ocupantes o no del vehículo asegurado.

5.2. En efecto el artículo 17 señala lo siguiente: *“En caso de accidentes de tránsito en que hayan participado dos o más vehículos, cada compañía de seguros será responsable de las indemnizaciones correspondientes a las personas transportadas en el vehículo por ella asegurado. **En caso de peatones o terceros no ocupantes de vehículos automotores,** las compañías de seguros intervinientes serán responsables solidariamente de las indemnizaciones que correspondan a dichas personas o su (s) beneficiario (s). En este último caso, la compañía de seguros que hubiere pagado tendrá derecho a repetir contra las demás para exigirles su correspondiente participación sin perjuicio de los convenios que para el efecto puedan celebrar las compañías de seguros involucradas. En el caso que alguno de los vehículos que participa en el accidente de tránsito no contase con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, el propietario, el conductor y en su caso, el prestador del servicio de transporte responden solidariamente **frente a los ocupantes de dicho vehículo, terceros no ocupantes, establecimientos de salud y compañías de seguros** por el monto de los gastos incurridos y/o indemnizaciones que éstos hubieren pagado a los accidentados frente a los cuales, los sujetos antes mencionados, resulten responsables.”.* Asimismo, el principio pro consumidor contemplado en el inciso 2) del artículo V del Título Preliminar de la Ley N° 29571

**SENTENCIA
CASACIÓN N° 2686-2020
LIMA**

señala que: *“En cualquier campo de su actuación, el Estado ejerce una acción tuitiva a favor de los consumidores. En proyección de este principio en caso de duda insalvable en el sentido de las normas o cuando exista duda en los alcances de los contratos por adhesión y los celebrados en base a cláusulas generales de contratación, debe interpretarse en sentido más favorable al consumidor”.*

5.3. En tal sentido, la cuestión controvertida del presente caso consiste en determinar si el Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito - SOAT debería cubrir no solo a los ocupantes del vehículo que contrató su cobertura, sino además a los ocupantes del vehículo con el que se accidentó y que no tenía contratado un SOAT.

5.4. Sobre el particular, en nuestro ordenamiento jurídico, la responsabilidad civil es considerada de dos formas: la primera como aquella responsabilidad contractual que tiene como objeto indemnizar los daños ocasionados por el incumplimiento de las obligaciones asumidas en forma voluntaria; y la segunda como la responsabilidad extracontractual cuyo fin es indemnizar los daños que se produzcan sin un vínculo obligacional previo.

5.4.1. Asimismo, para la determinación de la responsabilidad debe evaluarse el cumplimiento de los elementos de la responsabilidad civil, como son: la antijuricidad, el daño causado, la relación de causalidad y los factores de atribución. Estos últimos se clasifican en: a) subjetivos: dolo y culpa, y, b) objetivo: riesgo creado; siendo que, para el caso de responsabilidad contractual, se encuentra contemplado en el artículo 1321⁴ del Código Civil; y para el caso de responsabilidad extracontractual en el artículo 1969⁵ del citado código adjetivo.

5.4.2. De la misma manera, es importante reconocer que estos factores de atribución aplicados a la responsabilidad extracontractual se basan en un riesgo creado; es decir, basta con que se acredite el daño, la relación de causalidad y que el daño se haya producido a través de un bien o actividad riesgosa, para que se atribuya

⁴ *“Queda sujeto a la indemnización de daños y perjuicios quien no ejecuta sus obligaciones por dolo, culpa inexcusable o culpa leve. El resarcimiento por la inejecución de la obligación o por su cumplimiento parcial, tardío o defectuoso, comprende tanto el daño emergente como el lucro cesante, en cuanto sean consecuencia inmediata y directa de tal inejecución. Si la inejecución o el cumplimiento parcial, tardío o defectuoso de la obligación, obedecieran a culpa leve, el resarcimiento se limita al daño que podía preverse al tiempo en que ella fue contraída.”*

⁵ *“Aquel que por dolo o culpa causa un daño a otro está obligado a indemnizarlo. El descargo por falta de dolo o culpa corresponde a su autor.”*

SENTENCIA
CASACIÓN N° 2686-2020
LIMA

la responsabilidad. Así también lo entiende el jurista Lizardo Taboada, al señalar que: *“Para todo este tipo de bienes y actividades no será necesario examinar la culpabilidad del autor, pues deberá bastar con acreditar el daño causado, la relación de causalidad y que se ha tratado de un daño producido mediante un bien o actividad que supone un riesgo adicional al ordinario y común y que por ello mismo merecen la calificación de “riesgosos”. Haya sido el autor culpable o no, será igualmente responsable por haber causado el daño mediante una actividad riesgosa o peligrosa. El factor de atribución no es, pues, la culpa del autor, sino el riesgo creado en el sentido antes mencionado”*⁶

5.5. Cabe resaltar, que la creación de este seguro obligatorio ha sido declarado plenamente constitucional, al perseguir la protección de valores y derechos constitucionalmente superiores, precisándose además un supuesto de responsabilidad civil extracontractual basado en la noción de riesgo creado según la sentencia del Expediente N° 00001-2005- AI/TC⁷ emitida por el Tribunal Constitucional, que señala: “ (...) 22. En los últimos años es evidente el incremento de vehículos de transporte público y privado, con el consiguiente crecimiento desmedido del parque automotor, lo cual implica muchos riesgos para la vida, la integridad y la salud de los usuarios, acrecentándose la posibilidad de sufrir daños. Por tales razones es que resultó conveniente favorecer la situación de las víctimas, estableciéndose un supuesto de responsabilidad civil extracontractual basado en la noción de riesgo creado consagrada en el numeral 1970º del Código Civil”. “23. La noción de riesgo creado alude a la idea de que todos los bienes que se utilizan en la vida moderna para la satisfacción de las necesidades suponen un riesgo común u ordinario; empero, también hay actividades que suponen un riesgo adicional, como es el caso de los vehículos automotores, para lo cual no es necesario examinar la culpabilidad del autor, pues bastará con acreditarse el daño causado, la relación de causalidad y que se ha tratado de un daño producido mediante un bien o actividad riesgosa.”,

⁶ Taboada Córdova, Lizardo. Elementos de la Responsabilidad Civil. 2013. Editorial GRIJLEY. Perú. Pág. 117.

⁷ Sentencia a través de la cual declaró Infundada la demanda de Inconstitucionalidad interpuesta contra los artículos 29º y 30º de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre

*Corte Suprema de Justicia de la República
Sala de Derecho Constitucional y Social Permanente*

**SENTENCIA
CASACIÓN N° 2686-2020
LIMA**

consecuentemente en el resarcimiento indemnizatorio a favor de la víctima, sólo se desarrollan formulas indemnizatorias bajo estos criterios.

5.6. Ahora bien, en los artículos 29 y 30 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, se establece que la responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito causados por vehículos automotores es objetiva, y que todo vehículo automotor que circule en el territorio de la República debe contar con una póliza de seguros vigente del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT⁸.

5.7. Por consiguiente, y conforme lo ha señalado el mismo Tribunal Constitucional en la sentencia N° 00001-2005-AI/TC, el fin del Seguro Obligatorio para Accidentes de Tránsito – SOAT, es *“proteger los derechos fundamentales a la vida, a la integridad personal y a la salud, reconocidos en los artículos 2. 1º y 7º, respectivamente, de la Constitución, habiendo sido configurado como una medida idónea y pronta para otorgar debida protección a los referidos derechos fundamentales”*⁹.

5.8. De igual manera, así lo respalda la sentencia constitucional antes citada, la cual en su fundamento número cuarenta señala: *“40. El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) tiene pues, por objeto, asegurar el pago de un monto dinerario*

⁸ Ley N° 27181.- Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre. Artículo 29.- De la responsabilidad civil. La responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito causados por vehículos automotores es objetiva, de conformidad con lo establecido en el Código Civil. El conductor, el propietario del vehículo y, de ser el caso, el prestador del servicio de transporte terrestre es solidariamente responsables por los daños y perjuicios causados.

Artículo 30.- Del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.

30.1 Todo vehículo automotor que circule en el territorio de la República debe contar con una póliza de seguros vigente del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT o certificados contra accidentes de tránsito - CAT, que contengan términos equivalentes, condiciones semejantes o mayores coberturas ofertadas que el SOAT vigente, en cuyo caso las asociaciones de fondos regionales o provinciales contra accidentes de tránsito - AFOCAT entregarán el certificado; y además el distintivo que acredita la vigencia del mismo, y serán destinados exclusivamente a vehículos de transporte provincial de personas, urbano e interurbano, incluyendo el transporte especial de personas en mototaxis que presten servicios al interior de la región o provincia, que sólo tendrán validez dentro de la respectiva circunscripción de funcionamiento. (...)

⁹ 39. Por otra parte, en la STC N.º 2736-2004-PA/TC, este Tribunal ya ha tenido oportunidad de pronunciarse respecto de la finalidad del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), la que, a tenor de lo dispuesto por el artículo 30º de la Ley N.º 27181, tiene como propósito proteger los derechos fundamentales a la vida, a la integridad personal y a la salud, reconocidos en el inciso 1) del artículo 2º y en el artículo 7º de la Constitución, respectivamente. De otro lado, tal como se advierte de los Decreto Supremos N°s 049-2000-MTC y 024-2002-MTC, que lo regulan –en especial los artículos 14º de ambos– el seguro ha sido configurado como una medida idónea y pronta para otorgar debida protección a los referidos derechos fundamentales.

**SENTENCIA
CASACIÓN N° 2686-2020
LIMA**

ante los supuestos de lesiones o muerte ocasionadas por tales accidentes, tanto así, que el numeral 14° del Decreto Supremo N° 049-2000-MTC que lo regula dispone que el pago de los gastos e indemnizaciones del seguro se hará sin investigación ni pronunciamiento previo de autoridad alguna, bastando la sola demostración del accidente y de las consecuencias de muerte o lesiones que este originó a la víctima, independientemente de la responsabilidad del conductor, propietario del vehículo o prestador del servicio, causa del accidente o de la forma de pago o cancelación de la prima, lo cual deberá constar expresamente en el contrato de la póliza de seguro¹⁰.

5.9. Aunado a ello, se debe tener en cuenta lo dispuesto en el inciso 2) del artículo 30 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, modificado por el artículo 1 de la Ley N° 28839, publicada el veinticuatro de julio de dos mil seis, que dispone: "*El SOAT cubre a todas las personas, **sean ocupantes o terceros no ocupantes**, que sufran lesiones o muerte como producto de un accidente de tránsito*" (el resaltado es nuestro); de la misma manera, el artículo 28 del Decreto Supremo N° 024-2002-MTC, Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito, establece lo siguiente: "*El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito actúa bajo la modalidad de un seguro de accidentes personales y cubre los riesgos de muerte y lesiones corporales que sufran las personas, **sean ocupantes o terceros no ocupantes de un vehículo automotor, como consecuencia de un accidente de tránsito en el que dicho vehículo haya intervenido***" (el resaltado es nuestro); de lo cual se entiende que el SOAT cubrirá a las víctimas del accidente de tránsito, cumpliéndose así la finalidad por la que fue creado.

5.10. Además, para el pago de gastos e indemnizaciones basta la sola demostración del accidente y de las consecuencias que de muerte o lesiones que éste originó a la víctima, independientemente de la responsabilidad, conforme se establece en el Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito, aprobado por el Decreto Supremo N° 024-2002-MTC y el artículo 33 establece que las indemnizaciones previstas en el presente Reglamento se pagarán al

¹⁰ STC N.º 2736-2004-PA/TC, Fundamento N.º 8.

**SENTENCIA
CASACIÓN N° 2686-2020
LIMA**

beneficiario, dentro del plazo máximo de diez (10) días siguientes a la presentación de los requisitos contenidos en dicha norma¹¹, cuyo incumplimiento de cualquiera de las obligaciones a que se refiere el párrafo anterior, sin perjuicio de las responsabilidades administrativas que correspondan, darán lugar a las responsabilidades penales por exposición a peligro o abandono de personas en peligro, conforme a los artículos 126 y 127 del Código Penal.

Análisis del caso concreto

SEXTO: En dicho contexto normativo, se ha establecido mediante escrito de fecha veinticuatro de julio de dos mil quince, que la denunciante solicitó indemnización por fallecimiento de su esposo al colisionar un vehículo automotor (vehículo de placa ZON-960) sin cobertura del SOAT con un segundo vehículo automotor (vehículo de placa B6T-952) que sí contaba con el SOAT, sin embargo, la aseguradora incumplió con el pago de la indemnización a la denunciante; habiéndose desestimado la pretensión al señalar la instancia superior que las normas no establecen una cobertura para los ocupantes de un vehículo sin SOAT.

6.1. En consecuencia, de lo expuesto en el artículo 17 del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito y lo argumentado en la sentencia de vista, corresponde señalar lo siguiente:

a) la norma que establece la obligación de la aseguradora de cubrir - a través del SOAT- a todas las personas, sean ocupantes o terceros no ocupantes, es el artículo

¹¹ “a) *Formato Registro de Accidentes de Tránsito en el que conste la ocurrencia del accidente de tránsito otorgado por la dependencia de la Policía Nacional del Perú de la jurisdicción en la que ocurrió el accidente.*

b) *En caso de muerte, certificado de defunción de la víctima, Documento Nacional de Identidad del familiar que invoca la condición de beneficiario del seguro y, de ser el caso, certificado de matrimonio, constancia de inscripción de la unión de hecho en el Registro Personal de la Superintendencia Nacional de los Registros Públicos - SUNARP, certificado de nacimiento o declaratoria de herederos u otros documentos que acrediten legalmente la calidad de beneficiario del seguro.*

c) *En caso de invalidez permanente o incapacidad temporal, certificado médico expedido por el médico tratante; en caso de discrepancia, dictamen o resolución administrativa firme del Instituto Nacional de Rehabilitación o laudo arbitral que decida o resuelva en definitiva sobre la naturaleza y/o grado de la invalidez y/o incapacidad expedido por el Centro de Conciliación y Arbitraje de la Superintendencia de Entidades Prestadoras de Salud u otro centro de solución de controversias especializado en salud autorizado oficialmente, al que se sometan las partes en conflicto.*

d) *Comprobantes de pago con valor tributario y contable que acredite el valor o precio de los gastos médicos en que se haya incurrido para el tratamiento de la víctima como consecuencia de las lesiones sufridas y, de ser el caso, de los gastos de sepelio.(...)”*

**SENTENCIA
CASACIÓN N° 2686-2020
LIMA**

30.2 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y el artículo 28 del Decreto Supremo N° 024-2002-MTC, Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito, explicándose además la finalidad de la cobertura; b) dicho esto, el propósito del artículo 17 del Decreto Supremo N° 024-2002-MTC es establecer la obligación solidaria del propietario, del conductor y del prestador del servicio de transporte del vehículo que no cuenta con SOAT frente a aquellas personas (sean ocupantes o terceros no ocupantes), establecimientos de salud y compañías de seguros; por tanto, no debe entenderse como la regulación de la obligación de la aseguradora, pues ésta ya se encuentra debidamente prevista en las normas indicadas precedentemente, sino la obligación a cargo de la aseguradora de otorgar cobertura inmediata a las víctimas ocupantes del vehículo que no contaba con SOAT, teniendo el derecho de repetición contra el propietario, conductor y prestador del servicio de transporte quienes sí son considerados de manera expresa como responsables solidarios; c) respecto a la aseguradora, se entiende del último párrafo el citado artículo 17, que esta no crea (expresa ni tácitamente) ninguna obligación solidaria por parte de ella; por el contrario, reconoce el derecho que le asiste en un segundo momento de repetir contra dichos obligados una vez cumplido con asistir con la debida indemnización a las víctimas; es más, bajo la interpretación del artículo 17 del Decreto Supremo N° 024-2002-MTC, no existe tal obligación solidaria, sino más bien existe una obligación legal prevista en el artículo 30.2 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.

6.2. Así la obligación de la compañía es pagar a la víctima un monto establecido por ley a efectos de protegerlo y la del propietario o conductor es pagar la indemnización correspondiente a los daños o perjuicios causados, en tal sentido únicamente el propietario, conductor o el que brinda el servicio de transporte público serán los solidariamente responsables frente a los ocupantes del vehículo sin SOAT por los daños sufridos, teniendo las aseguradoras un derecho de repetición contra quien sea civilmente responsable, lo cual no implica tampoco una solidaridad entre propietario, conductor y compañía de seguros, sino un derecho de repetición de esta última contra los primeros en caso se establezca la responsabilidad en el accidente. Ello quiere

**SENTENCIA
CASACIÓN N° 2686-2020
LIMA**

decir que, no se trata de que asuma una responsabilidad solidaria por el accidente de tránsito a efectos de otorgar cobertura, sino de una obligación que pesa directamente sobre ella, consistente en cubrir a las víctimas o beneficiario siendo la solidaria más bien aplicable en un momento posterior, es decir, al momento de repetir por el monto que la aseguradora hubiere pagado contra los responsables del accidente, esto es, contra el conductor, propietarios del vehículo o prestador del servicio de transporte.

6.3. Conforme a ello, la finalidad de este tipo de seguro no es la desincentivación de determinadas conductas, sino que realice el pago de la indemnización a los afectados por un accidente de tránsito, y dicha finalidad ha sido mencionada por el Tribunal Constitucional en la Sentencia 2736-2004-PA/TC de fecha dieciséis de diciembre de dos mil cinco *“12. (...) En consecuencia, resulta evidente que su finalidad se encuentra orientada a proteger los derechos fundamentales a la vida y a la integridad personal, reconocidos en el artículo 2 inciso 1 de la Constitución por otra parte, tal como se advierte de su respectiva regulación en los Decretos Supremos 049-2000-MTC y 024-2002-MTC -en especial del análisis de sus artículos 14- el seguro ha sido configurado como una medida idónea y pronta para otorgar debida protección a los referidos derecho fundamentales”.*

6.4. Es más, en caso que se sostuviera que el último párrafo del artículo 17 del Reglamento del SOAT puede dar lugar a diversas interpretaciones, se debe optar por una interpretación pro consumidor dado el carácter tuitivo, para no dejar desamparada a una víctima de un accidente de tránsito cuando el vehículo no contaba con el SOAT, de conformidad con lo dispuesto por el inciso 2 del artículo V del Título Preliminar de la Ley N° 29571, asimismo se cumple con el artículo 65 de la Constitución que establece *“El Estado defiende el interés de los consumidores y usuarios. Para tal efecto garantiza el derecho a la información sobre los bienes y servicios que se encuentran a su disposición en el mercado. Asimismo, vela, en particular, por la salud y la seguridad de la población*
.”

6.5. Por lo anterior, la Sala de mérito al expedir la resolución impugnada por medio de este recurso de casación, ha incurrido en interpretación errónea

*Corte Suprema de Justicia de la República
Sala de Derecho Constitucional y Social Permanente*

**SENTENCIA
CASACIÓN N° 2686-2020
LIMA**

del artículo 17 del Decreto Supremo N°024-2002-MTC Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito; e infracción normativa del inciso 2) del artículo V del Título Preliminar de la Ley N° 29571 Código de Protección y Defensa del Consumidor, pues conforme se desprende de las referidas normas la aseguradora de un vehículo que sí contaba con SOAT, debe cubrir los gastos e indemnizaciones de las víctimas, incluido los terceros no ocupantes del vehículo que no cuenta con dicho seguro, a cuenta de un derecho de repetir contra los responsables; análisis que esta Sala Suprema considera que se refuerza con una interpretación sistemática de la norma materia de análisis, con lo establecido en el artículo 30.2 de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y en el artículo 31 del Decreto Supremo N°040-2006-MTC, que señalan que el seguro cubre a todas las personas, sean ocupantes o terceros no ocupantes que sufran lesiones o muerte, como producto de un accidente de tránsito, máxime si el artículo 14 del Decreto Supremo N°024- 2002-MTC, dispone el pago de los gastos e indemnizaciones del seguro sin investigación ni pronunciamiento previo de alguna autoridad, independientemente de la responsabilidad del conductor, del propietario del vehículo o del prestador del servicio de transporte o causa del accidente, bastando la sola demostración del accidente y de las consecuencias de muerte o lesiones

6.6. Siendo ello así, la demandante Asociación Fondo contra Accidentes de Tránsito La Primera - AFOCAT La Primera, como aseguradora del vehículo de placa de rodaje B6T-952, debió cumplir con pagar las respectivas coberturas a la señora Juana Francisca Huayta Ccopaccallo, por la muerte de su esposo, dado que por mandato legal contenido en el artículo 30.2 de la Ley N°271 81, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, concordante con el artículo 4 del Decreto Supremo N° 024-2002-MTC, que aprueba el Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito, el seguro obligatorio debe cubrir a todos los involucrados en un accidente de tránsito, ocupantes y no ocupantes del vehículo asegurado y posteriormente repetir contra los responsables; lo contrario atentaría contra los derechos fundamentales a la vida y la salud, de no prestársele una atención oportuna a las víctimas de un vehículo que no contara con el SOAT como se ha señalado precedentemente en la presente resolución, el Tribunal Constitucional, ha

Corte Suprema de Justicia de la República
Sala de Derecho Constitucional y Social Permanente

SENTENCIA
CASACIÓN N° 2686-2020
LIMA

señalado que el SOAT, a tenor de lo dispuesto por el artículo 30 de la Ley N°27181, tiene como propósito proteger los derechos fundamentales a la vida, a la integridad personal y a la salud, y que del artículo 14 del Decreto Supremo N°024-2002-MTC, se desprende que el citado seguro ha sido configurado como una medida idónea y pronta para otorgar debida protección a los referidos derechos fundamentales.

6.7. En tal sentido, la Resolución N° 3174-2016/SPC-INDECOPI, de fecha veintinueve de agosto de dos mil dieciséis emitida por la Sala Especializada en Protección al Consumidor que revocó la Resolución N° 170-2015-CPC-INDECOPI-PUN de fecha veintiocho de setiembre de dos mil quince, en el extremo que denegó la medida correctiva solicitada y reformándose ordenó que en calidad de medida correspondía cumpla con hacer efectiva la cobertura del seguro a favor de la señora Juana Francisca Huayta Ccopacallo, pagando la indemnización por la muerte de su esposo, conforme a lo previsto en el Reglamento Obligatorio de Accidentes de Tránsito, no se encuentra incurso en causal de nulidad alguna, al haber sido emitida con arreglo a las disposiciones legales y constitucionales precedentemente citadas.

IV. DECISIÓN:

Por estas consideraciones, **DECLARARON: FUNDADO** el recurso de casación interpuesto por el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual – INDECOPI, de fecha veintinueve de noviembre de dos mil diecinueve, obrante a fojas trescientos ochenta y cinco; en consecuencia **CASARON** la sentencia de vista contenida en la resolución número diecinueve, de fecha doce de noviembre de dos mil diecinueve, obrante a fojas trescientos cuarenta y tres, expedida por la Quinta Sala Especializada en lo Contencioso Administrativo con Subespecialidad en Temas de Mercado de la Corte Superior de Justicia de Lima; **y actuando en sede de instancia, REVOCARON** la sentencia de primera instancia, contenida en la resolución número quince de fecha dieciséis de enero de dos mil diecinueve, obrante a fojas doscientos noventa y ocho, que declaró fundada la demanda, y **REFORMÁNDOLA** la misma declararon **INFUNDADA** la demanda; en los seguidos por la Asociación Fondo contra Accidentes de Tránsito La Primera –

**SENTENCIA
CASACIÓN N° 2686-2020
LIMA**

AFOCAT LA PRIMERA contra el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual - INDECOPI y otro, sobre nulidad de resolución administrativa; **DISPUSIERON** la publicación de la presente resolución en el diario oficial “El Peruano” conforme a ley; y, los devolvieron. **Interviene como ponente el señor Juez Supremo Quispe Salsavilca.**

S.S.

**YAYA ZUMAETA
CALDERÓN PUERTAS
QUISPE SALSAVILCA
CORANTE MORALES**

Maz/bma

**LOS FUNDAMENTOS DEL VOTO SINGULAR DEL SEÑOR JUEZ SUPREMO
CALDERÓN PUERTAS, ES COMO SIGUE: -----**

Coincido con el voto del señor Juez Supremo Quispe Salsavilca, por las razones que expone y, además:

Primero: Materia en controversia

Viene a debate la interpretación y aplicación del artículo 17 del Decreto Supremo N° 024-2002-MTC y del inciso 2 del artículo V del Título Preliminar de la Ley N° 29571. Los referidos dispositivos regulan, de un lado, el sistema de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios de Accidentes de Tránsito, y del otro, el principio pro consumidor contenido en el Código de Protección del Consumidor. La discrepancia surge porque a criterio de la parte demandante, la aseguradora no se encuentra obligada a indemnizar a la víctima del accidente de tránsito que se transporta en un vehículo no asegurado, aunque se produjera por un accidente contra un vehículo asegurado por esta, al no considerarse a la víctima un “tercero no ocupante del vehículo” en términos del artículo 17 del Decreto Supremo N° 024-2002-MTC, mientras que la parte demandada estima que, en virtud del propio artículo 17 del mismo Decreto Supremo, todas las personas

**SENTENCIA
CASACIÓN N° 2686-2020
LIMA**

se encuentran cubiertas por la póliza del seguro contra accidentes de tránsito, debiendo operar la indemnización a cargo de la aseguradora del vehículo asegurado.

Segundo. Las interpretaciones de las referidas disposiciones

2.1. De un lado, se señala:

- a. Que la finalidad del Seguro Obligatorio por Accidentes de Tránsito es la cobertura de **todas las personas, sean ocupantes o terceros no ocupantes**, que sufran lesiones o muerte como producto de un accidente de tránsito.
- b. Que el artículo 17 del Decreto Supremo N° 024-2002-MTC indica expresamente que existe la posibilidad de accidentes **entre vehículos asegurados y no asegurados**, operando en este caso el derecho de repetición de los ocupantes del vehículo no asegurado, terceros no ocupantes, establecimientos de salud y compañías de seguros respecto del propietario del vehículo, el conductor del vehículo y la empresa de transportes, de ser el caso, de manera solidaria.
- c. Que la interpretación del artículo 17 del Decreto Supremo N° 024-2002-MTC, en armonía con los artículos 29 y 30 de la Ley N° 27181, permite advertir que el objetivo del SOAT es el de asegurar el pago de un monto dinerario sin mediar investigación ni pronunciamiento previo de autoridad, siendo suficiente la demostración de la existencia del accidente y de las consecuencias generadas (lesiones o muerte). Sumado a esto, el artículo 30 de la Ley N° 27181, al igual que el Decreto Supremo N° 024-2002-MTC, **no establecen diferencia alguna entre terceros no ocupantes de un vehículo automotor y terceros ocupantes de un vehículo automotor no asegurado.**

2.2. Por otra parte, se menciona:

- a. Que existe obligación expresa del poseedor de un vehículo automotor de contratar un SOAT para poder circular con un vehículo automotor, de acuerdo a la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.

**SENTENCIA
CASACIÓN N° 2686-2020
LIMA**

b. El artículo 2 del Decreto Supremo N° 024-2002-MTC reitera lo contenido en la Ley N° 27181, respecto al régimen de responsabilidad solidaria por los daños derivados de accidentes de tránsito, resultando responsables el conductor, el propietario del vehículo y la empresa prestadora del servicio de transporte, si fuera el caso, debiendo considerarse los daños ocasionados tanto a los ocupantes del vehículo automotor como a los terceros no ocupantes.

c. Bajo esas premisas, no se debería pretender la cobertura del SOAT, a sabiendas de no haber cumplido con la obligación legal de contar con dicha cobertura para el uso del vehículo, resultando el conductor, el propietario y el prestador del servicio de transporte del vehículo no asegurado responsables solidarios por los daños y perjuicios ocasionados por un eventual accidente de tránsito.

d. Debe tenerse en cuenta, además, el impacto social que ocasionaría el reconocimiento de la obligación de indemnización por parte de la empresa de seguros, entendiéndose que resultaría más beneficioso no contratar el SOAT: una cobertura expuesta a la indemnización por culpa de terceros resultará más cara, lo que eventualmente será perjudicial para los conductores responsables que sí contratan un SOAT, viéndose beneficiados los conductores negligentes que no contrataron el seguro.

Tercero:

3.1. Como se advierte, la primera posición privilegia la atención de la víctima desde la función resarcitoria de la responsabilidad civil, la cual tiene como finalidad el resarcimiento del daño ocasionado a la víctima, mientras que la segunda atiende a los costos económicos e incentivos perversos que podrían originarse, teniendo en cuenta, desde una perspectiva que incorpora el Análisis Económico del Derecho, que aquellos vehículos asegurados no encontrarán beneficio en la adquisición del SOAT, toda vez que los pasajeros de vehículos no asegurados se encontrarían cubiertos por la póliza de un vehículo asegurado en caso de accidente contra uno de estos.

SENTENCIA
CASACIÓN N° 2686-2020
LIMA

3.2. Aunque ambas posiciones son absolutamente razonables y coherentes, comparto el criterio del señor Juez Supremo Quispe Salsavilca, toda vez que encuentra su fundamento no solo en el propio articulado del Decreto Supremo N° 024-2002-MTC, que no establece ninguna distinción con respecto a los terceros (“El seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito **cubre a todas las personas, sean ocupantes o terceros no ocupantes de vehículo automotor (...)**”, sino además porque: (i) se habilita a la aseguradora a repetir en contra de los responsables solidarios: propietario del vehículo, conductor y empresa de servicio de transportes, cumpliéndose así con la finalidad pretendida por el SOAT, preservando la posibilidad de recuperar el monto indemnizado a través de los responsables ulteriores de los daños ocasionados; y (ii) se atiende a las víctimas de manera inmediata e incondicional, evitando la consecución de daños ulteriores en detrimento de estas.

3.3. Cabe agregar que el SOAT se crea mediante el artículo 30 de la Ley N° 27181 (modificado por la Ley N° 28392), Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y el Decreto Supremo N° 024-2002-MTC, que aprueba el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito, formando parte del sistema de responsabilidad aplicable a los daños ocasionados por accidentes de tránsito, el que tiene por finalidad cubrir a todas las personas, ocupantes o terceros no ocupantes, que sufran lesiones o muerte como producto de un accidente de tránsito. En ese sentido, el artículo 14 del Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito señala que el pago de los gastos e indemnizaciones en favor de las víctimas se realiza sin mediar investigación o pronunciamiento de autoridad alguna, bastando demostrar la existencia del accidente y las consecuencias de muerte o lesiones. El SOAT, además, de acuerdo al numeral 4 del artículo 30 de la Ley N° 27181, resulta a) incondicional, b) inmediato, c) cuenta con cobertura ilimitada en razón del número de siniestros, d) efectivo durante toda su vigencia, e) con cobertura nacional en el caso del SOAT, y regional o provincial en el caso del AFOCAT, y f) insustituible. Esto permite colegir que, en concordancia con el numeral 2 del artículo 30 del mismo dispositivo legal, el SOAT tiene como finalidad cubrir a todas las personas, independientemente de su condición o participación en el accidente de

SENTENCIA
CASACIÓN N° 2686-2020
LIMA

tránsito (sean ocupantes o terceros no ocupantes), quienes puedan haber sufrido lesiones o muerte.

3.4. Debe indicarse que la evolución del sistema de responsabilidad civil se ha orientado cada vez con mayor énfasis a la reparación efectiva del daño, apartándose del rol de la culpa como único criterio de selección de lo que se deberá considerar resarcible:

Hoy, pues, puede decirse, a inicio del siglo XXI, que la responsabilidad civil cumple funciones diversas, pero todas orientadas bajo perspectivas complementarias:

Desde una perspectiva diádica o micro-sistémica, la responsabilidad civil cumplirá, básicamente, una triple función:

a) Satisfactoria: como garantía de consecución de los intereses que merecieron juridicidad por el orden jurídico, incluida la reparación del daño, cuando este se ha hecho presente, en su carácter de fenómeno exógeno al interés.

b) De equivalencia: que explica el por qué la responsabilidad civil representa siempre una afectación patrimonial, en donde “alguien” deberá siempre soportar las consecuencias económicas de la garantía asumida para la satisfacción de intereses dignos de tutela. Presente el fenómeno exógeno del daño, se deberá decidir si esta afectación patrimonial se deja allí donde se ha producido o, si por el contrario, conviene trasladarla a otro sujeto.

c) Distributiva: presente solo cuando el daño ha afectado a un interés tutelado, cuya función consistirá – como su propio nombre lo indica – en distribuir entre determinados sujetos el costo de su actividad, induciendo de esta manera a una regulación espontánea acorde con los lineamientos macro-económicos perseguidos. De esta manera, esta función servirá para la aplicación de los justificativos teóricos del traspaso del peso económico del daño de la víctima al

**SENTENCIA
CASACIÓN N° 2686-2020
LIMA**

responsable, a través de los denominados “factores atributivos de responsabilidad”.¹²

De acuerdo con lo citado, atendiendo a las funciones de la responsabilidad civil desde una perspectiva diádica, no resulta contrario a la función de equivalencia y la función distributiva, asignar la carga patrimonial del daño en un primer momento a las empresas aseguradoras, toda vez que resulta más eficiente en favor de la víctima ver indemnizado el daño (en aplicación de la función satisfactoria) evitando los sobrecostos que pudiera generarle una reparación tardía. Además de ello, debe tenerse en cuenta, como se ha mencionado en los párrafos precedentes, que no se pretende que las empresas aseguradoras asuman los daños ocasionados, sino que estas constituyan un medio de reparación que eventualmente deberá ser reintegrado por los responsables solidarios del accidente de tránsito en cuestión: conductor, propietario y prestador del servicio de transporte.

3.5. En síntesis, puede señalarse que una interpretación del **artículo 17 del Decreto Supremo N° 024-2002-MTC** deberá favorecer al ocupante del vehículo no asegurado, debiendo este ser considerado beneficiario de la cobertura del seguro, a pesar de la negligencia del poseedor del vehículo no asegurado, sino por existir una vía específicamente señalada para la protección de los intereses de la empresa aseguradora que deberá indemnizar a las víctimas del accidente: el derecho de repetición contra los responsables solidarios.

3.6. Finalmente, sobre el análisis del “desincentivo” a la contratación del SOAT deben considerarse 2 puntos esenciales: i) Como se ha mencionado y reiterado en los párrafos precedentes, el responsable del accidente de tránsito cuyo vehículo no contase con el SOAT correspondiente, no es exonerado de responsabilidad civil, sino que se mantiene como responsable (solidario respecto al propietario y el prestador del servicio de transporte, de ser el caso), quien deberá no solo reintegrar a la empresa aseguradora los gastos en los que hubiese incurrido, sino que deberá asumir también

¹² Fernández Cruz, G. (2001) “*Las transformaciones funcionales de la responsabilidad civil: la óptima sistémica. Análisis de las funciones de incentivo o desincentivo y preventiva de la responsabilidad civil en los sistemas del civil law*”. En *Ius et Veritas* Vol. 22, pp. 11-33. Lima: PUCP.

*Corte Suprema de Justicia de la República
Sala de Derecho Constitucional y Social Permanente*

**SENTENCIA
CASACIÓN N° 2686-2020
LIMA**

los gastos de los ocupantes del vehículo no asegurado (entiéndase, por el monto pendiente de indemnización no cubierto por el seguro) y establecimientos de salud. ii) Que la empresa aseguradora asuma la indemnización por cobertura en nada afecta a las responsabilidades administrativas e incluso penales que pudieran derivarse de la falta de contratación del SOAT. Téngase en cuenta que el artículo 91 del Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito (Decreto Supremo N° 016-2009-MTC) establece como obligación del conductor exhibir ante la autoridad competente, cuando esta lo solicite, el certificado vigente del SOAT o CAT del vehículo conducido, bajo sanción de multa. Por otro lado, el Decreto de Urgencia N° 019-2020, Decreto de Urgencia para Garantizar la Seguridad Vial (publicado el 24 de enero de 2020 en el diario oficial El Peruano) incorpora el artículo 273-A al Código Penal aprobado mediante Decreto Legislativo N° 635, tipificado como delito la “producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros”, delito que implica la prestación de servicios de transporte público o la conducción de este tipo de vehículo con o sin habilitación por autoridad competente sin cumplir los requisitos de ley para circular y sin contar con el correspondiente SOAT, o no haber pasado la última inspección técnica vehicular, siendo reprimido con pena privativa de libertad no menor de uno ni mayor de tres años.

De lo expuesto, incluso si existiera un eventual incentivo para eludir el pago de la responsabilidad civil al no contratar el SOAT correspondiente y pretender que la cobertura de otros vehículos asegurados asuma la carga de los eventuales daños ocasionados en accidentes de tránsito (obviando el derecho de repetición de las propias empresas aseguradoras), existen otros incentivos a la contratación del SOAT, fundamentados en responsabilidades administrativas y penales.

S.S.

CALDERÓN PUERTAS

Jps.

**EL VOTO EN DISCORDIA DE LOS SEÑORES JUECES SUPREMOS
BUSTAMANTE ZEGARRA Y YALÁN LEAL, ES COMO SIGUE: -----**

**SENTENCIA
CASACIÓN N° 2686-2020
LIMA**

I. VISTA, la causa con sus acompañados:

1.1. OBJETO DEL RECURSO DE CASACIÓN

Se trata del recurso de casación interpuesto el veintinueve de noviembre de dos mil diecinueve, de fojas trescientos ochenta y cinco del expediente principal, por el **Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual** (*en adelante Indecopi*), contra la sentencia de vista contenida en la resolución número diecinueve, de fecha doce de noviembre de dos mil diecinueve, de fojas trescientos cuarenta y tres, por la cual la Quinta Sala Especializada en lo Contencioso Administrativo con Subespecialidad en Temas de Mercado de la Corte Superior de Justicia de Lima, resuelve **confirmar** la sentencia apelada expedida por el Vigésimo Sexto Juzgado Contencioso Administrativo Subespecializado en Temas de Mercado de Lima, mediante resolución número quince, de fecha dieciséis de enero de dos mil diecinueve, de fojas doscientos noventa y ocho, que declaró **fundada** la demanda.

1.2. CAUSALES POR LAS CUALES SE HA DECLARADO PROCEDENTE EL RECURSO DE CASACIÓN

Mediante auto calificadorio, de fecha veinticuatro de junio de dos mil veinte, de fojas ciento once del cuaderno de casación formado en esta Sala Suprema, se declaró **PROCEDENTE** el recurso de casación interpuesto por el Indecopi, por las siguientes causales:

a) Infracción normativa del artículo 17 del Decreto Supremo N° 024-2002/MTC. En este punto el recurrente sostiene que: *“la norma interpretada incorrectamente (...) es el artículo 17º del Decreto Supremo N.º 024-2002/MTC, Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios, por Accidentes de Tránsito, el cual establece la obligación de la aseguradora de otorgar cobertura del seguro obligatorio contra accidentes de tránsito a todos los involucrados en n suceso de tránsito”*. Asimismo, cita el décimo cuarto considerando de la sentencia de vista, en la cual se interpreta el sentido del mencionado artículo. Agrega que: *“En relación con*

*Corte Suprema de Justicia de la República
Sala de Derecho Constitucional y Social Permanente*

**SENTENCIA
CASACIÓN N° 2686-2020
LIMA**

el fundamento de la sala que le ha servido para declarar fundada la demanda, cabe señalar que el artículo 30° de la Ley General de Transportes y Tránsito Terrestre, establece que todo vehículo automotor que circule en el territorio de la República debe contar con SOAT o certificado contra Accidentes de Tránsito. El citado artículo precisa que dichos seguros cubren a todas las personas, sean ocupantes o terceros no ocupantes que sufran lesiones o muerte como producto de un accidente de tránsito". En este punto, cabe señalar que el recurrente ha descrito de forma precisa la norma que sustenta la interpretación que propone sobre el artículo 17 del Decreto Supremo N° 024-2002/MTC. 'En ese sentido desarrolla su posición de la siguiente manera: i) "Al analizar el último dispositivo en cuestión se desprenden dos enunciados claros; el primero, que dicha norma establece la responsabilidad civil solidaria del propietario, conductos y prestador del servicio de transporte de la unidad 1 respecto de las víctimas ocupantes de dicho vehículo, en el supuesto que no cuente con SOAT; y el segundo enunciado es aquel que señala que dichos responsables solidarios deben reembolsar a la compañía aseguradora los gastos o indemnizaciones que hubiera pagado a los accidentados"; ii) "Cabe anotar que el último párrafo de artículo 17 del Reglamento SOAT no establece una responsabilidad civil solidaria de la aseguradora, sino la obligación a cargo de la aseguradora de la unidad 2, en una etapa previa, de otorgar cobertura inmediata a los terceros no ocupantes, como lo son todas las víctimas del accidente de tránsito, teniendo el derecho a repetición contra propietario, conductor y prestador del servicio de transporte, quienes sí son considerados de manera expresa como responsables civiles solidarios". Asimismo, hace mención que la Corte Suprema a través de la Tercera Sala Constitucional y Social Transitoria ya se ha pronunciado al respecto en la Casación N° 6380-2 016, en donde señala que resulta una obligación legal brindar la cobertura de seguro en todos los involucrados en el accidente de tránsito, incluido los ocupantes del vehículo que no contaba con SOAT. Finalmente, habiendo mención a la sentencia del Tribunal Constitucional N° 2736-2004-PA/TC del dieciséis de diciembre de dos mil cinco, señala que esta sentencia precisa que el objeto del SOAT consiste en cubrir a todas las personas sean ocupantes o terceros no ocupantes que sufran lesiones o muerte como consecuencia de un accidente de tránsito. De lo anterior, se aprecia que el recurrente además de señalar su interpretación sobre el artículo 17 del Decreto Supremo N° 024-2002-MTC,

**SENTENCIA
CASACIÓN N° 2686-2020
LIMA**

apoya la misma con una sentencia del Supremo Tribunal y del Tribunal Constitucional cumpliendo de dicha manera con demostrar la incidencia directa de la infracción sobre la decisión impugnada.

b) Infracción normativa por inaplicación del inciso 2 del artículo V del Título Preliminar de la Ley N° 29571 Código de Protección y Defensa del Consumidor.

En este punto el recurrente sostiene: *“Como vemos, si la Quinta Sala mantenía alguna duda respecto de la interpretación (...) de lo establecido en el artículo 17 del Reglamento del SOAT, debió interpretar la norma en el sentido más favorable al consumidor, siendo que con la sentencia impugnada los efectos de la misma ocasionan un grave perjuicio a los derechos del consumidor al impedirle acudir a la autoridad competente en materia de conflictos de consumo”*. Además, agrega que: *“Como vemos, el Tribunal Constitucional también incide en la obligación de interpretar las situaciones en las cuales se involucren a consumidores y usuarios, de acuerdo con lo dispuesto por la normativa constitucional, es decir, en base al principio in dubio pro consumidor. (...) Así la Quinta Sala, ha desconocido la prioridad del Código, así como la competencia del sistema de protección al consumidor, vaciando de contenido el marco de tutela que existe para resolver los conflictos de consumo, como fue el existente en el presente caso donde el demandante no brindó la cobertura del SOAT a una persona que se vio perjudicada en un suceso de tránsito”*. Finalmente menciona la Sentencia del Tribunal Constitucional N° 3315-2004- PA/TC, sobre el principio pro consumidor (interpretación más favorable en favor del consumidor).

II. CONSIDERANDO:

PRIMERO. ANTECEDENTES DEL CASO

Contextualizado el caso concreto resulta menester realizar un breve recuento de las principales actuaciones procesales, así tenemos que:

1.1. Mediante escrito presentado el dieciséis de noviembre de dos mil dieciséis, de fojas setenta y cuatro, subsanado por escritos de fojas noventa y dos, ciento dieciocho y ciento cincuenta y dos, la **Asociación Fondo contra Accidentes de Tránsito La Primera - AFOCAT La Primera** (*en lo sucesivo AFOCAT*), interpuso **demand**

**SENTENCIA
CASACIÓN N° 2686-2020
LIMA**

contenciosa Administrativa, postulando como petitorio la nulidad de la Resolución N° 3174-2016/SPC-INDECOPI, de fecha veintinueve de agosto de dos mil dieciséis, emitido por el Tribunal de Defensa de la Competencia y de la Propiedad Intelectual, Sala Especializada en Protección al Consumidor, en el Expediente N° 48-2015/CPC-INDECOPI-PUN por el cual se revoca la Resolución 170-2015/CPC-INDECOPI-PUN del veintiocho de setiembre de dos mil quince. Asimismo, solicita se disponga el pago de las correspondientes costas y costos del proceso.

1.2. Mediante escrito de **contestación** presentado el once de mayo de dos mil diecisiete, de fojas ciento sesenta y nueve, el **Indecopi**, absolviendo la demanda argumentó que: **a)** del cuarto párrafo del artículo 17 del Reglamento del SOAT se desprenden dos enunciados claros: el primero establece la responsabilidad solidaria del propietario, conductor y prestador del servicio de transporte del vehículo sin SOAT respecto de las víctimas ocupantes de dicho vehículo; y, el segundo señala que dichos responsables solidarios deben reembolsar a la compañía aseguradora los gastos o indemnizaciones que hubiere pagado a los accidentados; **b)** de una interpretación sistemática de la norma materia de análisis, tomando en consideración lo establecido en el artículo 30.2 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, que establece que el SOAT cubre a todas las personas, sean ocupantes o no ocupantes del vehículo asegurado; de los artículos 4 y 28 de su Reglamento, que establecen que el SOAT debe cubrir a todas las víctimas de un accidente; en el artículo 14° que establece que la aseguradora debe pagar de manera inmediata sin investigación ni pronunciamiento previo de autoridad alguna; y en el artículo 16° del mismo Reglamento, que establece que no son oponibles a las víctimas y sus beneficiarios las excepciones dirigidas contra el tomador del seguro. Se desprende claramente, que el último párrafo del artículo 17 del Reglamento, considera la cobertura a cargo de AFOCAT La primera (empresa aseguradora de la Unidad 2) a las víctimas ocupantes de la Unidad 1, las cuales no contaban con SOAT; y **c)** de una interpretación finalista o teleológica del último párrafo del artículo 17 del Reglamento del SOAT, se colige que éste, en línea a lo dispuesto en otros artículos del referido Reglamento y la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, busca que se otorgue cobertura inmediata a todas las víctimas de un accidente de tránsito.

Corte Suprema de Justicia de la República
Sala de Derecho Constitucional y Social Permanente

SENTENCIA
CASACIÓN N° 2686-2020
LIMA

1.3. Mediante resolución número ocho, de fecha veinte de diciembre de dos mil diecisiete, de fojas doscientos treinta y uno, se declaró, entre otros asuntos, la **rebeldía** de la codemandada Juana Francisca Huayta Ccopaccallo.

1.4. El Vigésimo Sexto Juzgado Contencioso Administrativo Subespecializado en Temas de Mercado de la Corte Superior de Justicia de Lima emitió **sentencia de primera instancia** mediante **resolución número quince**, de fecha dieciséis de enero de dos mil diecinueve, de fojas doscientos noventa y ocho, declarando **fundada** la demanda; en consecuencia, nula la Resolución N° 3174-2016/SPC-INDECOPI. Sostiene principalmente el Juzgado, que si bien el Indecopi considera que constituye una obligación de las compañías de seguro el cubrir siniestros en los cuales participen dos vehículos automotores y uno de estos no cuente con el respectivo seguro obligatorio; sin embargo, del texto del artículo 17 del Reglamento del SOAT no se desprende una obligación legal atribuible a las compañías de seguros que les imponga el cubrir siniestros que vinculen a un vehículo carente de SOAT. Siendo que la referida obligación legal encuentra sus límites en el derecho a la libertad manifestada en forma expresa en el literal a) del numeral 24 del artículo 2 de la Carta Magna.

1.5. Contra la decisión final de primera instancia, el Indecopi interpuso apelación mediante recurso presentado el veintidós de enero de dos mil diecinueve, de fojas trescientos catorce, dando lugar a la emisión de la **sentencia de vista**, expedida por la Quinta Sala Especializada en lo Contencioso Administrativo con Subespecialidad en Temas de Mercado de la Corte Superior de Justicia de Lima mediante resolución número diecinueve, de fecha doce de noviembre de dos mil diecinueve, de fojas trescientos cuarenta y tres, que **confirmó** la sentencia apelada que declaró **fundada** la demanda. Constituyen pilares fundamentales de la decisión de la Sala Superior que: *i)* del tenor del artículo 17 del Decreto Supremo N° 24-2002-MTC no se desprende imposición a las compañías aseguradoras ni a los centros de asistencia la obligación de cubrir los gastos e indemnizaciones de las víctimas de un accidente de tránsito que ocupasen un vehículo que no cuente con SOAT, sino que establece las responsabilidades de los propietarios, conductores y prestadores del servicio de

**SENTENCIA
CASACIÓN N° 2686-2020
LIMA**

transporte de una unidad automotora que no contaba con dicho seguro y que, la norma permite tanto a los centros asistenciales como a la compañías aseguradoras repetir contra el propietario, conductor o prestador del servicio cuando incurran en gastos médicos o paguen indemnizaciones o los gastos incurridos a la personas frente a las cuales estaban obligadas a responder contractualmente; y, *ii*) en el caso concreto no se presenta dos o más sentidos interpretativos del artículo 17 del Reglamento del SOAT por lo que, no deviene aplicable el principio contemplado en el artículo V numeral 2 del Título Preliminar del Código de Protección y Defensa del Consumidor.

SEGUNDO. CONSIDERACIONES PREVIAS DEL RECURSO DE CASACIÓN

2.1. En primer lugar, debe tenerse en cuenta que el recurso extraordinario de casación tiene por objeto, el control de las infracciones que las sentencias o los autos puedan cometer en la aplicación del Derecho; partiendo a tal efecto de los hechos considerados probados en las instancias de mérito y aceptados por las partes, para luego examinar si la calificación jurídica realizada es la apropiada a aquellos hechos. No bastando la sola existencia de la infracción normativa, sino que se requiere que el error sea esencial o decisivo sobre el resultado de lo decidido.

2.2. En ese entendido la labor casatoria es una función de cognición especial, sobre vicios en la resolución por infracciones normativas que inciden en la decisión judicial, ejerciendo como vigilantes el control de derecho, velando por su cumplimiento “*y por su correcta aplicación a los casos litigiosos, a través de un poder independiente que cumple la función jurisdiccional.*”¹³, revisando si los casos particulares que acceden a casación se resuelven de acuerdo a la normatividad jurídica, correspondiendo a los Jueces de Casación cuestionar que los Jueces encargados de impartir justicia en el asunto concreto respeten el derecho objetivo en la solución de los conflictos.

¹³ HITTERS, Juan Carlos. Técnicas de los Recursos Extraordinarios y de la Casación. Librería Editora Platense, Segunda Edición, La Plata, página 166.

**SENTENCIA
CASACIÓN N° 2686-2020
LIMA**

2.3. Así también, habiéndose acogido entre los fines de la casación la función nomofiláctica, ésta no abre la posibilidad de acceder a una tercera instancia ni se orienta a verificar un reexamen del conflicto ni la obtención de un tercer pronunciamiento por otro Tribunal sobre el mismo petitorio y proceso, siendo más bien un recurso singular que permite acceder a una Corte de Casación para el cumplimiento de determinados fines, como la adecuada aplicación del derecho objetivo al caso concreto y la uniformidad de la jurisprudencia nacional por la Corte Suprema de Justicia de la República.

2.4. Ahora bien, por causal de casación, se entiende al motivo que la ley establece para la procedencia del recurso¹⁴, debiendo sustentarse en aquellas anticipadamente señaladas en la ley, pudiendo por ende interponerse por apartamiento inmotivado del precedente judicial, por infracción de la Ley o por quebrantamiento de la forma. Se consideran motivos de casación por infracción de la ley, la violación en el fallo de leyes que debieron aplicarse al caso, así como la falta de congruencia de lo decidido con las pretensiones formuladas por las partes y la falta de competencia. Los motivos por quebrantamiento de la forma aluden a infracciones en el proceso, por lo que en tal sentido si bien todas las causales suponen una violación de la ley, también lo es que éstas pueden darse en la forma o en el fondo.

TERCERO. ANÁLISIS DE LAS CAUSALES DE CASACIÓN DE NATURALEZA MATERIAL

Se ha denunciado en el recurso de casación como causales materiales la ***-infracción normativa al artículo 17 del Decreto Supremo N° 024-2002-MTC; así como la inaplicación del numeral 2 del artículo V del Título Preliminar de la Ley N° 29571, Código de Protección y Defensa del Consumidor-*** correspondiendo dar inicio con el primero de los errores denunciados, para ello partimos precisando que la doctrina ha señalado: *“Habrá interpretación errónea cuando la Sala Jurisdiccional en su resolución le da a la norma un sentido que no tiene: aplica la norma pertinente al caso,*

¹⁴ MONROY CABRA, Marco Gerardo. Principios de Derecho Procesal Civil, Segunda Edición, Editorial Temis Librería, Bogotá Colombia, 1979, página 359.

**SENTENCIA
CASACIÓN N° 2686-2020
LIMA**

*pero le otorga un sentido diferente. La interpretación errónea de la norma es una forma de violarla (...) la interpretación errónea de una norma sustantiva por la Sala Especializada, al resolver el litigio, importa denunciar la atribución de un sentido que no tiene la norma o de restringir o extender indebidamente sus alcances*¹⁵. Así, estaremos frente a esa forma de infracción cuando la norma legal elegida para la solución de la controversia si bien es la correcta, reconociéndose su existencia y validez para la solución del caso; sin embargo, la interpretación que precisa el juzgador es errada, al otorgarle un sentido y alcance que no tiene.

4.1. Con la precisión doctrinal anotada, tenemos que la factibilidad de control de las decisiones judiciales que se otorga a este Tribunal de Casación, importa que cualquier imputación que se formule al fallo objeto del recurso extraordinario, dirigida específicamente a impugnar el juzgamiento concreto hecho por el sentenciador sobre la aplicación o interpretación de la norma jurídica, debe partir de una evaluación conjunta e integral de la sentencia de vista, a la luz de las mismas normas jurídicas cuyas infracciones se invocan y en el contexto de los hechos probados, para así establecer si se ha incurrido o no en las causales materiales denunciadas que se hayan invocado. Precizando de antemano que las instancias judiciales han determinado que el asunto debatido se centra en establecer la correcta interpretación del artículo 17 del Reglamento del SOAT, esto es, si la cobertura por riesgo del SOAT, que brinda a los vehículos automotores cubre o no el riesgo de los ocupantes de un vehículo no asegurado por un SOAT.

QUINTO. MARCO REFERENCIAL DE LOS HECHOS GENERADOS EN SEDE ADMINISTRATIVA, FIJADOS POR LAS INSTANCIAS DE MÉRITO

En línea con la actuación jurisdiccional fijada por esta Sala Suprema en el precedente apartado, tenemos que las judicaturas de mérito han establecido como premisas fácticas probadas, derivadas de las actuaciones que se desprenden del expediente administrativo y que tienen relación con la materia controvertida, las siguientes:

¹⁵ **CARRIÓN LUGO, Jorge.** El Recurso de Casación en el Perú. Volumen I, 2da Edición, Editora Jurídica GRIJLEY, Lima, 2003. Página 5.

**SENTENCIA
CASACIÓN N° 2686-2020
LIMA**

a. Con fecha veinticuatro de julio de dos mil quince, Juana Francisca Huayta Ccopacallo presentó denuncia contra AFOCAT La Primera, por falta de atención a su reclamo de reconocimiento del pago de indemnización por el fallecimiento de su esposo Alejandro Sanga Quispe, ocupante del vehículo de placa Z0N-960 que no contaba con SOAT, consecuencia del accidente de tránsito con el vehículo de placa B6T-952 que si contaba con SOAT de la Compañía de Seguros AFOCAT La Primera, ocurrido el veintidós de setiembre de dos mil trece, como así se desprende de los antecedentes administrativos corriente de fojas uno a seis del expediente administrativo.

b. Mediante Resolución Final N° 170-2015/CPC-INDECOPI-PUN, de fecha veintiocho de setiembre de dos mil quince, inserta de fojas treinta del expediente administrativo, la Delegación en Protección al Consumidor de la Comisión de la Oficina Regional del Indecopi de Puno, resolvió declarar infundada la denuncia formulada por Juana Francisca Huayta Ccopacallo, en tanto verificó que la denunciante no cumplió con presentar el Formato Registro de Accidentes de Tránsito.

c. Contra la decisión administrativa emitida, Juana Francisca Huayta Ccopacallo con fecha diecinueve de octubre de dos mil quince, interpuso recurso de apelación, obrante de fojas ciento treinta y nueve del acompañado administrativo.

d. La impugnación administrativa es resuelta mediante Resolución N° 3174-2016/SPC-INDECOPI, del veintinueve de agosto de dos mil dieciséis, corriente de fojas ciento noventa y uno del expediente administrativo, revocando la Resolución N° Final N° 170-2015/CPC-INDECOPI-PUN y reformándola la declara fundada la misma al haberse acreditado que la denunciada no pago la indemnización correspondiente por la muerte de su esposo a la denunciante.

**SENTENCIA
CASACIÓN N° 2686-2020
LIMA**

SEXTO. MARCO REGULATORIO APLICABLE AL CASO

En la línea de trabajo fijada, corresponde ahora evocar el marco regulatorio considerado por las instancias de mérito, para así determinar si lo decidido por la Sala Superior ha sido el resultado de una correcta interpretación concordante y sistemática de las normas involucradas; destacando los asuntos acerca de la normativa jurídica sobre el SOAT, así como el deber de idoneidad, desde que el asunto en debate se centra en determinar si corresponde a las aseguradoras del SOAT indemnizar o no a los ocupantes de un vehículo sin SOAT, a consecuencia de un accidente vehicular en el que ha participado un vehículo asegurado por éstas, ya que la negativa injustificada del pago indemnizatorio constituye una infracción a ese deber de idoneidad previsto en el artículo 18° de la Ley N° 29571; todo ello, dentro del marco constitucional aplicable.

LA PROTECCIÓN AL CONSUMIDOR

6.1. La Constitución Política del Perú, en su artículo 65° consagra que: *“El Estado defiende el interés de los consumidores y usuarios. Para tal efecto garantiza el derecho a la información sobre los bienes y servicios que se encuentran a su disposición en el mercado. Asimismo, vela, en particular, por la salud y la seguridad de la población.”* Descripción normativa que evidencia la necesidad de protección al consumidor, bajo un marco legal especial, respecto de cualquier anomalía del mercado y que, originó el nacimiento del Indecopi.

EL DEBER DE IDONEIDAD

6.2. Atendiendo al texto del artículo 18° de la Ley N° 29571, Código de Protección y Defensa del Consumidor: *“Se entiende por idoneidad la correspondencia entre lo que un consumidor espera y lo que efectivamente recibe, en función a lo que se le hubiera ofrecido, la publicidad e información transmitida, las condiciones y circunstancias de la transacción, las características y naturaleza del producto o servicio, el precio, entre otros factores, atendiendo a las circunstancias del caso.”*

**SENTENCIA
CASACIÓN N° 2686-2020
LIMA**

Por su parte el artículo 19° de la misma Ley, en cuanto a las obligaciones de los proveedores, establece que: *“El proveedor responde por la idoneidad y calidad de los productos y servicios ofrecidos; por la autenticidad de las marcas y leyendas que exhiben sus productos o del signo que respalda al prestador del servicio, por la falta de conformidad entre la publicidad comercial de los productos y servicios y éstos, así como por el contenido y la vida útil del producto indicado en el envase, en lo que corresponda”* En otras palabras, los proveedores son administrativamente responsables por la falta de idoneidad y calidad de los productos y servicios ofrecidos, exonerándose de responsabilidad solamente cuando prueban que existió una causa objetiva, justificada y no previsible que configure un rompimiento del nexo causal por caso fortuito, fuerza mayor, hecho determinante de un tercero o imprudencia del propio consumidor afectado; donde la carga de la prueba de la idoneidad del servicio o del bien corresponde al proveedor.

EL SEGURO OBLIGATORIO POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO –SOAT

6.3. Los registros legales acerca del SOAT lo encontramos en la Ley N° 27181, Ley de Transporte y Tránsito Terrestre, así como en el Decreto Supremo N° 024-2002-MTC, Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito, a través de los cuales se creó el sistema de responsabilidad aplicable a los daños generados por accidentes de tránsito, cuyo objetivo se orienta a cubrir a todas las personas, sean ocupantes o terceros no ocupantes que sufran lesiones o muerte a consecuencia de un accidente de tránsito.

6.4. En esa misma línea, el Reglamento de Supervisión de las Asociaciones de Fondos Regionales o Provinciales contra Accidentes –AFOCAT y de Funcionamiento de la Central de Riesgos de Siniestralidad derivada de Accidentes de Tránsito, aprobada por Decreto Supremo N° 040-2006-MTC, en su Cuarta Disposición Complementaria Final estableció que en todo lo no previsto en el Título V Certificados de Accidentes de Tránsito del Reglamento serán de aplicación supletoria las normas legales y administrativas que regulen el SOAT, de acuerdo con el Reglamento del SOAT.

SENTENCIA
CASACIÓN N° 2686-2020
LIMA

6.5. Ahora bien, el artículo 1° de la Ley N° 27181, numeral 1.1. Prevé que: “**La presente Ley establece los lineamientos generales económicos, organizacionales y reglamentarios del transporte y tránsito terrestre y rige en todo el territorio de la República (...).**”

El artículo 30 numeral 30.1 de la misma ley establece que: “**Todo vehículo automotor que circule en el territorio de la República debe contar con una póliza de seguros vigente del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito –SOAT o certificados contra accidentes de tránsito –CAT (...).**”

El artículo 30.2, dispone que: “**El SOAT y el CAT cubren a todas las personas sean ocupantes o terceros no ocupantes que sufran lesiones o muerte, como producto de un accidente de tránsito.**”

El artículo 30.4 establece que el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito y los Certificados contra Accidentes tienen las siguientes características: incondicionalidad, inmediatez, cobertura limitada, en razón del número de los siniestros, efectividad durante todo su vigencia, cobertura a nivel nacional en el caso del SOAT, y regional o provincial en el caso del AFOCAT, con periodicidad anual e insustituible; particulares que son necesarias considerar a efectos de entender el alcance de sus coberturas.

El artículo 286° del Decreto Supremo N° 033-2001-MT C, Reglamento Nacional de Tránsito, señala que: “**La Póliza de Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito debe cubrir a la tripulación y pasajeros ocupantes y terceros no ocupantes de un vehículo automotor, que sufran lesiones o muerte como consecuencia de un accidente de tránsito.**”

COBERTURA DEL SOAT EN LOS SUPUESTOS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

SENTENCIA
CASACIÓN N° 2686-2020
LIMA

6.6. De la actividad administrativa y judicial desarrollada en el presente caso, se colige que no existe mayor discordancia en cuanto a la cobertura del SOAT en el supuesto de la participación de un único vehículo automotor con el SOAT o cuando se trata de la colisión de dos vehículos automotores que cuentan con el SOAT; surgiendo la polémica cuando se trata del choque de dos vehículos y uno de ellos no cuenta con el seguro vehicular, en cuyo caso debe responderse a las preguntas acerca de ¿quién debe responder por la reparación de daños sufridos por las víctimas del vehículo que no contaba con el SOAT y si al conductor de este último vehículo le alcanza o no algún amparo?.

6.7. Citando el marco legal que trata sobre el asunto debatido, diremos que el artículo 17 del Decreto Supremo N° 024-2002-MTC, Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito, establece que:

“En caso de accidentes de tránsito en que hayan participado dos o más vehículos, cada compañía de seguros será responsable de las indemnizaciones correspondientes a las personas transportadas en el vehículo por ella asegurado.

En caso de peatones o terceros no ocupantes de vehículos automotores, las compañías de seguros intervinientes serán responsables solidariamente de las indemnizaciones que correspondan a 3dichas personas o su (s) beneficiario (s).

En este último caso, la compañía de seguros que hubiere pagado tendrá derecho a repetir contra las demás para exigirles su correspondiente participación sin perjuicio de los convenios que para el efecto puedan celebrar las compañías de seguros involucradas.

En el caso que alguno de los vehículos que participa en el accidente de tránsito no contase con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, el propietario, el conductor y en su caso, el prestador del servicio de transporte responden solidariamente frente a los ocupantes de dicho vehículo, terceros no ocupantes, establecimientos de salud y compañías de seguros **por el monto de los gastos**

**SENTENCIA
CASACIÓN N° 2686-2020
LIMA**

incurridos y/o indemnizaciones que éstos hubieren pagado a los accidentados frente a los cuales, los sujetos antes mencionados, resulten responsables” (párrafo destacado)

6.8. Del texto normativo transcrito, se advierte que los dos primeros párrafos regulan acerca del supuesto de un siniestro en el que participan dos vehículos que cuentan con SOAT, en tanto que el último párrafo lo hace respecto del supuesto de un accidente en el que también participan dos vehículos, pero uno de ellos, no cuenta con el seguro. En el primer caso es evidente que cada compañía aseguradora será responsable de las indemnizaciones que correspondan a las personas transportadas en el vehículo por ella asegurado y, en el caso de peatones o terceros no ocupantes, las compañías aseguradoras de ambos vehículos serán responsables solidariamente de las indemnizaciones que correspondan a dichas personas o a sus beneficiarios, independiente de qué vehículo haya causado el accidente; en cuyos supuestos, la compañía aseguradora que hubiera pagado las indemnizaciones adquiere el derecho de repetir contra las otras compañías asegurados, lo que responde a las finalidad y características del SOAT ya referidas, directamente relacionadas a proteger la vida y la salud de todas las víctimas del accidente, de modo efectivo e inmediato.

6.9. El último párrafo del artículo 17 que regula sobre el - accidente en el que participan dos vehículos, uno con el SOAT y otro sin dicho seguro – enuncia dos presupuestos legales, a saber: i) la responsabilidad solidaria del propietario, conductor y prestador del servicio de transporte de la unidad que no cuenta con SOAT respecto de los ocupantes de dicho vehículo, terceros no ocupantes y ii) dichos responsables solidarios deberán reembolsar a la compañía aseguradora los gastos o indemnizaciones que hubiese cancelado a los accidentados; en otras palabras, en el caso que en el accidente participe, un vehículo sin SOAT, la responsabilidad solidaria recaerá sobre el propietario, el conductor y de ser el caso, el prestador del servicio de transporte, quienes deberán responder frente a sus ocupantes, terceros no ocupantes, establecimientos de salud y asegurados por los gastos incurridos a consecuencia del accidente.

**SENTENCIA
CASACIÓN N° 2686-2020
LIMA**

6.10. En la perspectiva legal evocada, se advierte que ninguna de las normas jurídicas establece explícitamente a quién debe considerarse como ocupante o tercero no ocupante, por lo que frente a dicha ausencia de definición legislativa y siendo de vital importancia clarificar dichos conceptos, recurrimos a la Directiva Administrativa N° 210-MINSA/DGSP.V.01, del dieciséis de noviembre de dos mil quince, cuyo *artículo V -Disposiciones Generales. 5.1 Definiciones Operativas*, clarifica varios conceptos, precisando respecto del “(...) **Ocupante**. - *Persona transportada en un vehículo automotor o que está en su interior cuando permanezca en reposo y/o subiendo o bajando del mismo, que resulta víctima de un accidente de tránsito. También comprende a todas las personas que viajan al interior del vehículo sean el conductor, copiloto, acompañantes, pasajeros y al cobrador. (...) Tercero no Ocupante*. - *Persona que sin ser ocupante de un vehículo automotor resulta víctima de un accidente de tránsito en el que ha participado el vehículo automotor asegurado. Son las personas que se encuentran fuera del vehículo, pueden ser peatones o ciclistas)”¹⁶. El auxilio terminológico que encontramos en la Directiva Administrativa aludida, en vinculación con las normas legales evocadas y comentadas en los anteriores apartados permite arribar a establecer el sentido normativo correcto del último párrafo del artículo 17 del Decreto Supremo N° 024-2002-MTC, en cuanto a la existencia de solidaridad respecto de los terceros no ocupantes en todos los casos; esto es, que legalmente se ha precisado que los ocupantes de un vehículo que no tiene SOAT no cumplen con la característica de ser un “tercero no ocupante” con relación al vehículo que si tiene SOAT, para que de esta forma le sea alcanzable la cobertura del seguro contratado por esta última; quedando pendiente absolver la pregunta acerca de **quién responde por las indemnizaciones de los ocupantes del vehículo sin SOAT**.*

6.11. Para tales efectos, traemos a colación la siguiente normativa: **Artículo 2 del Decreto Supremo N° 024-2002-MTC:** “*La responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito causados por vehículos automotores se regula por lo dispuesto en el presente Reglamento y en el Código Civil. El conductor, el propietario del vehículo y, de ser el caso, el prestador del servicio de transporte terrestre son*

¹⁶ La Resolución Ministerial N° 306-2002+MTC/15.02, que aprobó el Formato Único de Póliza del SOAT, define al “Tercero No Ocupante” como la persona que, sin ser ocupante de un vehículo automotor, resulta víctima de un accidente de tránsito en el que ha participado un vehículo automotor.

*Corte Suprema de Justicia de la República
Sala de Derecho Constitucional y Social Permanente*

**SENTENCIA
CASACIÓN N° 2686-2020
LIMA**

solidariamente responsables por los daños personales y materiales, así como perjuicios, causados a los ocupantes y terceros no ocupantes del vehículo automotor”.

Artículo 3: *“Todo vehículo automotor que circule en el territorio de la República debe contar con una póliza vigente de Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, según los términos y montos establecidos en el presente Reglamento (...). Artículo 7:* *“La obligación de contratar el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito recaerá sobre el propietario del vehículo automotor o el prestador del servicio de transporte. Para tal fin se presumirá como propietario, la persona cuyo nombre aparezca inscrito en la tarjeta de identificación vehicular o tarjeta de propiedad del vehículo expedido por el Registro de Propiedad Vehicular (...).”*

Coligiéndose de tales dispositivos el **deber legal** de toda persona poseedora de cualquier vehículo automotor, **de contratar un SOAT**¹⁷ (obligación que se le asigna al propietario del vehículo o al prestador del servicio de transporte), en ese sentido, **ninguna persona puede conducir un vehículo automotor sin estar bajo los alcances de tal cobertura**, dado que de no contarse con este seguro se encontraría inhabilitado para circular dentro del territorio nacional e incurre en una infracción de tránsito¹⁸ por incumplimiento de portar la documentación obligatoria¹⁹.

¹⁷ Según lo dispuesto en el artículo 28, del citado Reglamento, el SOAT es un seguro que “actúa bajo la modalidad de un seguro de accidentes personales y cubre los riesgos de muerte y lesiones corporales que sufran las personas, sean ocupantes o terceros no ocupantes de un vehículo automotor, como consecuencia de un accidente de tránsito en el que dicho vehículo haya intervenido.

¹⁸ Según el Decreto Supremo N° 055-2010-MTC - Reglamento Nacional de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Motorizados o no Motorizados. Artículo 25.- Infracciones y Sanciones. Constituye infracción a las normas del Servicio Especial toda acción u omisión, del Transportador Autorizado, a las disposiciones contenidas en el presente Reglamento y a las disposiciones contenidas en las normas complementarias dictadas por la Municipalidad Distrital Competente. Dichas infracciones se califican en leves, graves y muy graves. La Municipalidad Distrital Competente tipificará, calificará y sancionará las infracciones al Servicio Especial con amonestación, multa no mayor al 5% de la UIT vigente al momento del pago, suspensión de hasta quince (15) días calendario para la prestación del Servicio Especial o cancelación del Permiso de Operación, según escala que determine dicha autoridad administrativa.

¹⁹ Según lo dispuesto en:

La Ley N° 27181. Artículo 31.- De las sanciones al incumplimiento de la obligación de contar con seguro

El incumplimiento a la obligación establecida en la presente Ley de contar y mantener seguros o certificaciones contra accidentes de tránsito vigentes, inhabilita a la unidad vehicular para transitar por cualquier vía del país, debiendo la autoridad competente retener el vehículo, impedir su circulación e internarlo hasta que se acredite la contratación del seguro o certificaciones contra accidentes de tránsito correspondiente, sin perjuicio de las demás sanciones que para tal fin establece el reglamento nacional, que deberán ser asumidas por el propietario del vehículo o el prestador del servicio.

(...)

El Decreto Supremo N° 024-2002-MTC. Artículo 38.- El incumplimiento de la obligación de contar y mantener vigente el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, no portar el certificado correspondiente, o que la póliza, certificado o calcomanía sean falsificados, inhabilita al vehículo automotor para transitar por cualquier vía pública terrestre del país, debiendo la Policía Nacional del Perú asignada al control del tránsito, retener el vehículo, impedir su circulación e internarlo en el depósito oficial de vehículos hasta que se acredite la contratación del seguro de accidentes de tránsito, independientemente de la sanción administrativa a que hubiere lugar.

Corte Suprema de Justicia de la República
Sala de Derecho Constitucional y Social Permanente

SENTENCIA
CASACIÓN N° 2686-2020
LIMA

6.12. Asimismo, el artículo 29° del Reglamento del SOAT²⁰, fija los montos de cobertura mínimos para cada tipo de siniestro y regula respecto de los distintos pagos e indemnizaciones que se pueden otorgar, señalando explícitamente que cubre los riesgos por cada persona ocupante o tercero no ocupante **del vehículo automotor asegurado**.

6.13. En esa perspectiva legislativa, considerando que es deber de todo conductor contratar el seguro del SOAT antes de hacer circular su vehículo, no deviene arreglado a ley que ante un accidente de tránsito, el conductor negligente – *no contrato el SOAT* – exija a la aseguradora del otro vehículo interviniente en el accidente y que cuenta con el SOAT, una indemnización por los daños personales que haya sufrido, toda vez que no ha cumplido con el **deber legal** previsto por el Reglamento del SOAT, esto es, contar con una póliza vigente de SOAT, destinado a proteger a los ocupantes y terceros no ocupantes con relación a su propio vehículo, lo que no significa la exclusión de las víctimas de la cobertura por las lesiones o muerte que hubiere sufrido, incluido el conductor, desde que la protección de las víctimas se materializa con la responsabilidad solidaria del propietario del vehículo, del propio conductor del causante del siniestro. En otras palabras, si un agente de tránsito conduce a sabiendas que no cuenta con una póliza vigente del SOAT, no puede ser considerado como beneficiario de dicho seguro, por cuanto su conducción ha significado la inobservancia del deber impuesto por la ley; siendo un escenario distinto el caso de los

²⁰ Artículo 29. D. S. 024-2002-MTC. El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito cubrirá, como mínimo, los siguientes riesgos por cada persona, ocupante o tercero no ocupante de un vehículo automotor asegurado:

* Muerte c/u : Cuatro (4) UIT

* Invalidez permanente c/u hasta : Cuatro (4) UIT

* Incapacidad temporal c/u hasta : Una (1) UIT

* Gastos médicos c/u hasta : Cinco (5) UIT

* Gastos de sepelio c/u hasta : Una (1) UIT

Los gastos médicos comprenden la atención pre hospitalaria, los gastos de atención médica, hospitalaria, quirúrgica y farmacéutica y otros gastos que sean necesarios para la rehabilitación de las víctimas. Los gastos de transporte están comprendidos dentro de los gastos médicos, únicamente cuando se trate del traslado de un paciente de un centro de salud a otro de mayor capacidad resolutive o cuando, por la naturaleza o gravedad de las lesiones, deba trasladarse a la víctima desde el lugar del accidente a otra ciudad.

La indemnización por muerte se pagará por el íntegro del monto señalado en este artículo. La de invalidez permanente, conforme a la tabla contenida en el anexo adjunto al presente Reglamento. El pago correspondiente a gastos médicos y gastos de sepelio, se efectuará hasta el monto establecido. El pago por cada día de incapacidad temporal será el equivalente a la treintava (1/30) parte de la Remuneración Mínima Vital vigente al momento de otorgarse la prestación hasta el monto establecido.

El pago de las indemnizaciones por concepto de invalidez permanente o incapacidad temporal de cualquier índole, no afectará el derecho a percibir la indemnización que corresponda por concepto de gastos médicos.

El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito podrá ser contratado por coberturas superiores a las mencionadas precedentemente.

**SENTENCIA
CASACIÓN N° 2686-2020
LIMA**

terceros no ocupantes, quienes a diferencia del conductor irresponsable, no se les puede atribuir responsabilidad por el hecho de que uno de los vehículos participantes en el siniestro no cuenta con un SOAT.

6.14. Bajo dichas premisas y realizando una interpretación sistemática del último párrafo del Reglamento del SOAT con el marco normativo citados en los precedentes fundamentos, se colige que la cobertura que brinda el vehículo asegurado se limita únicamente a los ocupantes de dicho vehículo y, por precisión legal, a los terceros no ocupantes (son aquellos que se encuentran fuera del vehículo asegurado y no se encuentran a bordo de ningún vehículo automotor) excluyendo del ámbito de protección al conductor y los ocupantes de los vehículos que no cuentan con SOAT.

En ese sentido, los daños que pudieran sufrir el conductor y los ocupantes de un vehículo que no cuenten con el SOAT, como ya se ha precisado, son responsabilidad solidaria del propietario del vehículo, del propio conductor o del causante del siniestro, pero no se puede trasladar la responsabilidad a la aseguradora del vehículo que cuenta con SOAT, pues asumir un criterio contrario a ello importaría infringir el artículo 1183° del Código Civil, según el cual “*La solidaridad no se presume. Solo la ley o el título de la obligación la establecen en forma expresa*”.

6.15. Con relación a la interpretación finalista o teleológica efectuada por el Indecopi, debemos señalar que si bien la finalidad del SOAT es asegurar la cobertura inmediata de todas las víctimas de un accidente de tránsito; también lo es, que dicha cobertura se da bajo el entendido que ningún vehículo automotor en el país puede circular sin contar con el SOAT; siendo que sobre la garantía de cautelar la vida y la salud de las personas, el Tribunal Constitucional en el Expediente N° 2736-2004-PA/TC, ha sostenido en su fundamento 15 que: “*Consecuentemente, el Tribunal Constitucional considera que la restricción de la libertad contractual generada por la obligación de contratar el SOAT no afecta el contenido esencial del derecho. Por el contrario, aprecia que la protección que a través de ella se dispensa a los derechos fundamentales a la vida y a la integridad optimiza el cuadro material de valores de la Constitución del Estado, presidido por el principio-derecho de dignidad humana*”

Corte Suprema de Justicia de la República
Sala de Derecho Constitucional y Social Permanente

SENTENCIA
CASACIÓN N° 2686-2020
LIMA

(artículo 1 de la Constitución)”, tampoco se ve afectada, puesto que como se ha establecido, a quien le corresponde asumir la reparación de los daños sufridos por el conductor y ocupantes de un vehículo que no cuenta con SOAT, es al propietario del vehículo y al propio conductor, sin perjuicio de la responsabilidad que se pueda atribuir al causante del siniestro.

La interpretación efectuada por el Organismo regulador respecto del artículo 17 del Reglamento del SOAT, soslaya lo preceptuado de manera expresa en dicho precepto legal, en relación a quien es el responsable en el supuesto de un accidente de tránsito de alguno de los ocupantes de un vehículo que no cuente con SOAT, toda vez que, dicha norma contempla que en tal supuesto responden solidariamente el propietario, el conductor y, en su caso, el prestador del servicio de transporte del vehículo no asegurado y, esto es así, desde que dichas personas a causa de su negligencia por no haber contratado un seguro que es obligatorio, deben asumir los gastos irrogados por las lesiones y/o muertes de las víctimas del accidente; bajo el entendido que legalmente se ha establecido una delimitación de la responsabilidad de las empresas aseguradoras circunscrita solo a las personas transportadas en el vehículo por ella asegurado, a los peatones y a los terceros no ocupantes de vehículos automotores. Refuerza esta postura el contenido del principio de legalidad, conforme al cual las autoridades administrativas deben actuar con respeto a la Constitución, la ley y al derecho, dentro del marco competencial atribuido y de acuerdo con los fines para los que les fueron conferidas; estando intrínsecamente ligado a dicho principio el denominado principio de vinculación administrativa a la ley, el cual demanda que la certeza de validez de todo acto administrativo depende de la medida en que pueda referirse a un precepto jurídico o que partiendo de este, pueda derivarse como cobertura o desarrollo necesario.

6.16. Apoya la interpretación normativa de la Sala Superior de mérito y lo afirmado en los anteriores considerandos, el criterio asumido por el Tribunal de Defensa de Competencia y de la Propiedad Intelectual del Indecopi, en el Expediente N° 4288-2016/SPC-INDECOPI, del nueve de noviembre de dos mil dieciséis, que establece en su fundamento 45: “(...) *determinar que las aseguradoras acojan las solicitudes de*

SENTENCIA
CASACIÓN N° 2686-2020
LIMA

cobertura a favor de aquellas personas que no cumplieron con las obligaciones impuestas por la ley, ocasionaría un efecto negativo en el mercado, en la medida que los conductores (en su condición de agentes de tránsito) que no contrataron un SOAT y conducen un vehículo, estarían trasladando la responsabilidad a un conductor que, en forma diligente, sí lo contrató, generando, con ello, un incremento en el costo de este tipo de seguro por parte de las aseguradoras, viéndose los contratantes responsables afectados con este aumento y, consecuentemente, incentivados a no contratar estos SOAT. 46. La Sala al igual que la Comisión, considera que esta situación no es la esperada y, por tanto, no puede ser amparada por la normativa del SOAT, en especial por el artículo 17° del Reglamento del SOAT (...).”

EL IMPACTO SOCIAL

6.17. Nos preguntamos ahora cuál sería el impacto social que causaría asumir la posición del Indecopi. En el supuesto negado de que se extienda la cobertura del seguro a los vehículos que no cuentan con SOAT, ocasionaría un desincentivo en la adquisición de dicha póliza, toda vez que, serían menos los conductores de vehículos que adquieran el SOAT, vaciando de contenido la obligación legal y universal de contratarlo, puesto que los conductores de los vehículos que no han cumplido con contratar el SOAT tendrían la convicción de que, ante un eventual accidente de tránsito, siempre tanto ellos como sus acompañantes estarían protegidos; conducta que de manera alguna puede recibir amparo legal, pues ello sí significaría dejar en desamparo y desproteger la vida y la salud, además de otros derechos implícitos, que se encuentran tutelados constitucional y legalmente.

6.18. Asimismo, es potencialmente posible que los propietarios de los vehículos puedan optar por no adquirir la póliza de seguro obligatorio vehicular, en el entendido de que en caso de suceder un siniestro, será otra la aseguradora que cubra con los gastos; debiendo recordarse que finalmente quienes asumirán estas indemnizaciones, a través del aumento que puedan sufrir las primas correspondientes son las personas que responsablemente contrataron su SOAT, es decir, que los conductores responsables serían quienes asumirían los costos por decisiones negligentes de

**SENTENCIA
CASACIÓN N° 2686-2020
LIMA**

quienes no cumplieron con sus responsabilidades legales. Y, si bien, el hecho de que posteriormente la aseguradora pueda repetir en su contra no evitaría el sobrecosto para las compañías de seguros, en perjuicio de los usuarios que sí cumplen con pagar sus primas de seguro por SOAT, dado que es posible que muchas de las cobranzas deban requerirse su satisfacción en la vía judicial. Es claro para para el suscrito que asumir la postura del Indecopi significaría premiar al conductor irresponsable y contravenir lo señalado por el artículo 6 numeral 6.1 de la Ley General de Transporte Terrestre y Tránsito Terrestre²¹

6.19. Por consiguiente, si bien el artículo 30.2 de la Ley N° 27181 establece que el SOAT y el CAT cubren a todas las personas, sean ocupantes o terceros no ocupantes que sufran lesiones o muerte, como producto de un accidente de tránsito; aquello, **no debe entenderse que lo allí dispuesto también abarca a los conductores y ocupantes de los vehículos que no cuentan con SOAT**, como en el presente caso, que los herederos del conductor de un vehículo que no contaba con SOAT pueda gozar de las indemnizaciones del seguro, pues, como se desprende del último párrafo del artículo 17 del Decreto Supremo N° 24-2002-MTC, **aquel supuesto, no está contemplado en esta última norma**, conforme al desarrollo jurídico glosado en los considerandos anteriores.

6.20. En la perspectiva que se ha venido desarrollando, el suscrito llega a la conclusión que una interpretación arreglada a ley no admite que la compañía aseguradora se encuentra obligada de abonar las indemnizaciones correspondientes en caso de accidentes de tránsito cuando se encuentren involucrados el conductor y ocupantes de un vehículo que no cuenta con el SOAT, por cuanto ello conllevaría a otorgar facultades y/o responsabilidades no previstas en la norma, vulnerándose el principio de legalidad. En esa línea interpretativa es correcto lo decidido por las instancias de mérito, al considerar que la demandante sí prestó un servicio idóneo,

²¹ **Artículo 6.- De la internalización y corrección de costos**

6.1 El Estado procura que todos los agentes que intervienen en el transporte y en el tránsito perciban y asuman los costos totales de sus decisiones, incluidos los costos provocados sobre terceros como consecuencia de tales decisiones. Asimismo, promueve la existencia de precios reales y competitivos en los mercados de insumos y servicios de transporte y corrige, mediante el cobro de tasas u otros mecanismos similares, las distorsiones de costos generadas por la congestión vehicular y la contaminación.

SENTENCIA
CASACIÓN N° 2686-2020
LIMA

desde que objetivamente no tiene responsabilidad alguna por infracción a los derechos del consumidor de la denunciante Juana Francisca Huayta Ccopaccallo; por lo que los actos administrativos contenidos en la Resolución N° 3174-2016/SPC-INDECOPI, devienen en nulo, al haber considerado la existencia de un servicio no idóneo en un caso en el que legalmente no se ha establecido la responsabilidad de la compañía accionante, al no estar dentro de la cobertura de su servicio el fallecimiento del ocupante de un vehículo no asegurado.

6.21. Finalmente, la Sala de Alzada al haber establecido en la sentencia de vista recurrida en casación que el último párrafo del artículo 17 del Decreto Supremo N°24-2002-MTC, no impone a las compañías aseguradoras ni a los centros de salud la obligación de cubrir los gastos e indemnizaciones de las víctimas de un accidente de tránsito como ocupantes de un vehículo que no cuente con SOAT; sino que, establece las responsabilidades de los propietarios, conductores y prestadores del servicio de transporte de una unidad automotora que no contaba con ese seguro; ha sido el resultado de una correcta interpretación de dicha norma; en tal virtud, el recurso interpuesto por la causal normativa material denunciada, deviene en **infundado**.

SÉTIMO. RESPECTO DE LA INFRACCIÓN NORMATIVA POR INAPLICACIÓN DEL NUMERAL 2 DEL ARTÍCULO V DEL TÍTULO PRELIMINAR DE LA LEY N° 29571, CÓDIGO DE PROTECCIÓN Y DEFENSA DEL CONSUMIDOR

En principio, debemos precisar que *inaplicar* una norma jurídica reside en prescindir de la misma para resolver un caso en el que tenía vocación de ser aplicada; en otras palabras, se resuelve el caso concreto sin ajustarse a lo dispuesto en ella. Sobre el particular, la doctrina ha sostenido que: *“La inaplicación de normas de derecho material o doctrina jurisprudencial (...) constituye el desconocimiento de la norma de derecho material en su existencia, validez o significado”*²². De otro lado, el Tribunal Constitucional nacional ha señalado en la sentencia recaída en el Expediente N° 00025-2010-PI/TC del diecinueve de diciembre de dos mil once, que: *“Con la expresión ‘inaplicación’ habitualmente se hace referencia a la acción de un operador*

²² CALDERÓN, Carlos y ALFARO, Rosario. “La Casación Civil en el Perú. Doctrina y Jurisprudencia”. Editora Normas Legales S.A. Trujillo, Perú, 2001, página 113.

SENTENCIA
CASACIÓN N° 2686-2020
LIMA

jurídico consistente en ‘no aplicar’ una norma jurídica a un supuesto determinado. La base de este efecto negativo en el proceso de determinación de la norma aplicable puede obedecer a diversas circunstancias, no siempre semejantes. Puede ser corolario de un problema de desuetudo -cuando este es tolerado en un ordenamiento jurídico en particular, que no es el caso peruano-; obedecer a una vacatio legis; constituir el efecto de la aplicación de ciertos criterios de solución de antinomias normativas (...) o, entre otras variables, ser el resultado o efecto de una declaración de invalidez previa, esto es, de una constatación de ilegalidad/inconstitucionalidad, en caso se advierta la no conformidad de la norma controlada con otra de rango superior, o la afectación del principio de competencia como criterio de articulación de las fuentes en un sistema normativo”.

7.1. Hechas las precisiones doctrinal y jurisprudencial citadas, recordemos que el Organismo regulador ha sustentado la causal casatoria alegando sustancialmente que la falta de aplicación del dispositivo legal invocado ocasionaría un grave perjuicio a los derechos del consumidor al impedirle percibir los beneficios que otorga el SOAT a las personas que intervienen en un accidente de tránsito; todo lo cual importa desconocer la acción tuitiva que debe desarrollar el Estado a favor de los consumidores en situaciones en que sus derechos se ven afectados como en caso de accidentes de tránsito; debiendo haber sido el sentido más favorable al consumidor en concordancia con lo prescrito en el artículo 65 de la Constitución Política del Estado.

7.2. El texto del artículo V numeral 2 de la Ley N° 2957 1, Código de Protección y Defensa del Consumidor, es como sigue:

“Artículo V.- Principios

El presente Código se sujeta a los siguientes principios:

(...)

2. Principio Pro Consumidor. - *En cualquier campo de su actuación, el Estado ejerce una acción tuitiva a favor de los consumidores. En proyección de este principio en caso de duda insalvable en el sentido de las normas o cuando exista duda en los alcances de los contratos por adhesión y los celebrados en base a cláusulas generales de contratación, debe interpretarse en sentido más favorable al consumidor”.*

SENTENCIA
CASACIÓN N° 2686-2020
LIMA

7.3. La aseveración acerca de que el Código de Protección y Defensa del Consumidor debe interpretarse en el sentido más favorable al consumidor y, de no ser así, se causaría un grave perjuicio a sus derechos al impedirse a las personas que intervienen en un accidente de tránsito el acceso a los beneficios que otorga el CAT; debemos anotar al respecto que si bien es cierto que de acuerdo al principio en mención la norma debe interpretarse en el sentido más favorable al consumidor; sin embargo, la interpretación efectuada por las judicaturas de instancias respecto del marco jurídico aplicable al caso concreto no desconoce la acción tuitiva del Estado a favor del consumidor, menos aún, han considerado que en el caso particular se presente duda insalvable en el sentido de las normas; en ese escenario, no se han presentado las premisas que determinen la aplicación del principio bajo comento; más aún, cuando los operadores de justicia han otorgado al numeral 30.2 del artículo 30 de la Ley N° 27181 y artículo 17 del Decreto Supremo N° 024-2002 -MTC el sentido normativo correcto, ello como resultado de una interpretación sistemática de las normas que regulan los diferentes aspectos que engloba el SOAT; por tanto, al no haberse sustentado justificadamente el motivo de aplicación del principio y expresado cómo la infracción normativa ha tenido injerencia en el fallo emitido, la causal bajo examen debe **desestimarse**.

7.4. Abunda a la desestimación de la causal casatoria el hecho que legalmente es obligación que todo vehículo automotor que circule en el territorio nacional cuente con una póliza de seguros vigente del SOAT y que, circular sin haberse contratado un seguro del SOAT de modo alguno puede válidamente justificar una interpretación de la norma en el sentido más favorable al consumidor, - *importando un ejercicio abusivo del derecho* -, por cuanto dicha persona negligentemente no cumplió con su obligación de asegurar su vehículo contra accidentes de tránsito; en esa línea de ideas, resulta errado lo denunciado por el Organismo regulador en cuanto a la falta de aplicación del principio contenido en el artículo V numeral 2 del Código de Protección y Defensa del Consumidor – Ley N° 29571; desde que en primer lugar, no se han dado los presupuestos para su aplicación y, en segundo lugar, porque se ha determinado judicialmente que no puede acceder a la tutela del Estado el propietario o conductor de un vehículo que ha sido negligente al no contratar la póliza de seguro del SOAT que

Corte Suprema de Justicia de la República
Sala de Derecho Constitucional y Social Permanente

SENTENCIA
CASACIÓN N° 2686-2020
LIMA

legalmente está instituida con carácter obligatorio; por tales razones, la causal examinada deviene en **infundada**.

III. DECISIÓN:

Por estas consideraciones y, de conformidad con lo regulado además por el artículo 36° del Texto Único Ordenado del Decreto Supremo N° 013-2008-JUS, concordante con el artículo 397° del Código Procesal Civil, **NUESTRO VOTO** es porque se declare: **INFUNDADO** el recurso de casación interpuesto por el **Instituto Nacional de Defensa de las Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (Indecopi)**, de fecha veintinueve de noviembre de dos mil diecinueve, de fojas trescientos ochenta y cinco del expediente principal; en consecuencia, **NO SE CASE** la sentencia de vista expedida por la Quinta Sala Especializada en lo Contencioso Administrativo con Subespecialidad en Temas de Mercado de la Corte Superior de Justicia de Lima, dictada mediante resolución número diecinueve, del doce de noviembre de dos mil diecinueve, de fojas trescientos cuarenta y tres; en los seguidos por Asociación Fondo contra Accidentes de Tránsito La Primera (AFOCAT La Primera) contra el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (Indecopi) y otra, sobre acción contencioso administrativa; **SE DISPONGA** la publicación de la presente resolución en el diario oficial *El Peruano* conforme a ley; y, *se devuelva*. **Juez Supremo: Bustamante Zegarra.**

S.S.

BUSTAMANTE ZEGARRA

YALÁN LEAL

Toq/Cmp/ Rnp

LA SECRETARIA DE LA SALA DE DERECHO CONSTITUCIONAL Y SOCIAL PERMANENTE DE LA CORTE SUPREMA DE LA REPÚBLICA; CERTIFICA: los votos suscritos con firma digital por los señores Jueces Supremos Yaya Zumaeta, Calderón Puertas, Bustamante Zegarra, Quispe Salsavilca y Yalán Leal, dejados oportunamente en relatoría en cumplimiento a lo establecido en el artículo 149 del Texto Único Ordenado de la Ley Orgánica del Poder Judicial, los mismos que obran de fojas ciento treinta y uno a fojas ciento sesenta y cinco del presente cuaderno de casación.