

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD  
CATÓLICA DEL PERÚ**

**FACULTAD DE DERECHO**



Informe jurídico sobre la Casación N° 2686-2020-Lima

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

Fabrizio Alegre Gago

ASESOR:

Wendy Rocío Ledesma Orbegozo

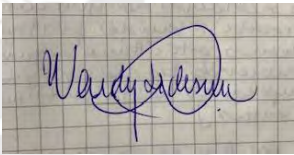
Lima, 2026

## Informe de Similitud

Yo, LEDESMA ORBEGOZO, WENDY ROCIO, 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 Casación N° 2686-2020-LIMA**”, del autor FABRICIO ALEGRE GAGO, de constancia de lo siguiente:

- El mencionado documento tiene un índice de puntuación de similitud de 35%. Así lo consigna el reporte de similitud emitido por el software Turnitin el 30/01/2026.
- He revisado con detalle dicho reporte, así como 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, 30 de enero del 2026

<u>Apellidos y nombres del asesor / de la asesora:</u> LEDESMA ORBEGOZO, WENDY ROCIO	
DNI: 10803344	Firma: 
ORCID: <a href="https://orcid.org/0000-0002-5290-8868">https://orcid.org/0000-0002-5290-8868</a>	

## RESUMEN

Los accidentes de tránsito son una de las razones más comunes de deceso en el mundo, por ello, este tipo de seguro busca cubrir a las víctimas o a sus beneficiarios frente a este tipo de siniestros. El SOAT cumple un rol primordial en la protección de la vida e integridad de las personas, sin embargo, es pertinente preguntarnos qué sucede cuando ocurre un accidente de tránsito entre dos vehículos, uno asegurado y otro no asegurado, quienes serían los obligados a cubrir los gastos en los que incurran las víctimas del vehículo no asegurado o simplemente estas personas quedarían en una situación de desprotección y abandono. Para abordar estas controversias se analizará la Ley General de Transportes, el Reglamento del SOAT, así como diversas resoluciones tanto en el ámbito administrativo como judicial. Finalmente, se analizará cual es la interpretación adecuada que se realice a las normas que permitirá que todas las víctimas de un accidente de tránsito entre dos vehículos, uno asegurado y el otro no asegurado, puedan estar cubiertos por el seguro y salvaguarden sus derechos fundamentales.

### **Palabras clave**

*Principio pro consumidor, SOAT, vehículos no asegurados, protección al consumidor*

## **ABSTRACT**

*Traffic accidents are one of the most common causes of death worldwide, which is why this type of insurance aims to cover victims or their beneficiaries in the event of such incidents. SOAT plays a primary role in protecting people's lives and well-being; however, it is pertinent to ask what happens when a traffic accident occurs between two vehicles—one insured and the other uninsured—who would be obligated to cover the expenses incurred by the victims in the uninsured vehicle, or would these individuals simply be left unprotected and abandoned? To address these controversies, the General Transportation Law, the SOAT Regulations, and various administrative and judicial resolutions will be analyzed. Finally, we will analyze which interpretation of the regulations is appropriate to ensure that all victims of a traffic accident between two vehicles—one insured and the other uninsured—are covered by insurance and have their fundamental rights safeguarded.*

## **Keywords**

*Pro-consumer principle, SOAT, uninsured vehicles, consumer protection*

## ÍNDICE

### Contenido

Datos principales del caso.....	4
<b>I. INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>5</b>
I.1 Justificación de la elección de la resolución.....	5
I.2 Presentación del caso.....	6
<b>II. IDENTIFICACIÓN DE HECHOS RELEVANTES.....</b>	<b>7</b>
II.1 Antecedentes.....	7
II.2 Hechos relevantes del caso.....	8
<b>III. IDENTIFICACIÓN DE LOS PRINCIPALES PROBLEMAS JURÍDICOS.....</b>	<b>11</b>
III.1 Problema principal.....	11
III.2 Problemas secundarios.....	11
<b>IV. POSICIÓN DEL CANDIDATO.....</b>	<b>12</b>
IV.1 Respuestas preliminares y resumidas a los problemas principal y secundarios.....	12
IV.2 Posición individual sobre el fallo de la resolución.....	12
<b>V. ANÁLISIS DE LOS PROBLEMAS JURÍDICOS.....</b>	<b>13</b>
Contrato de seguros.....	13
¿Qué es el SOAT?.....	14
Relación de consumo.....	17
¿Qué criterios de interpretación emplea la Corte Suprema para armonizar la finalidad social del SOAT con la responsabilidad solidaria establecida por la norma?.....	18
¿Qué límites tiene el principio pro-consumidor en la interpretación administrativa del Indecopi?.....	21
¿Cómo se justifica jurídicamente la extensión de cobertura a las víctimas no aseguradas sin afectar los incentivos de aseguramiento obligatorio?.....	22
¿Es correcta la aplicación e interpretación del Principio Pro Consumidor del artículo 17° del Reglamento SOAT optada por la Sala Suprema?.....	23
<b>CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....</b>	<b>25</b>
<b>BIBLIOGRAFÍA.....</b>	<b>28</b>
<b>ANEXOS.....</b>	<b>30</b>

## Datos principales del caso

<b>N° EXPEDIENTE</b>	Casación N° 2686-2020-Lima
<b>ÁREAS DEL DERECHO</b>	Protección al Consumidor Derecho Administrativo
<b>IDENTIFICACIÓN DE LAS RESOLUCIONES Y SENTENCIAS RELEVANTES</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Resolución N° 3174-2016/SPC-INDECOPI del 29 de agosto de 2016</li><li>• Resolución Final N° 170-2015/CPC-INDECOPI-PUN del 28 de setiembre de 2015</li><li>• Resolución 15</li><li>• Resolución 19</li></ul>
<b>DEMANDANTE/DENUNCIANTE</b>	Asociación Fondo contra Accidentes de Tránsito La Primera – AFOCAT LA PRIMERA
<b>DEMANDADO/DENUNCIADO</b>	Indecopi
<b>INSTANCIA ADMINISTRATIVA O JURISDICCIONAL</b>	Sala de Derecho Constitucional y Social Permanente

## **I. INTRODUCCIÓN**

### **I.1 Justificación de la elección de la resolución**

La presente Casación aborda una cuestión de gran importancia dentro de nuestro sistema jurídico: el Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito (SOAT). Los siniestros viales constituyen una de las principales causas de mortalidad a nivel mundial; por ello, este seguro tiene como finalidad amparar a las víctimas o a sus beneficiarios frente a las consecuencias de dichos eventos. El SOAT desempeña una función esencial en la tutela de la vida y la integridad personal. No obstante, resulta necesario plantear qué ocurre cuando se produce un accidente de tránsito entre dos vehículos, de los cuales solo uno cuenta con SOAT: ¿quiénes asumen los gastos derivados de los daños sufridos por las víctimas del vehículo no asegurado o, por el contrario, estas quedarían en una situación de desamparo y vulnerabilidad?

Lo cierto es que, muchas veces, las víctimas de un accidente de tránsito no obtienen la cobertura inmediata para afrontar los gastos incurridos y tienen que recurrir al Poder Judicial lo cual implica un proceso largo y costoso que tampoco les garantiza que tendrán una sentencia favorable y ejecutable. En este tipo de casos, la víctima se encuentra en una situación de total desprotección y desamparo.

En ese sentido, resulta pertinente analizar las resoluciones emitidas por Indecopi en las cuales analiza el alcance del SOAT que se encuentra regulado en el cuarto párrafo del artículo 17° del Reglamento del SOAT, así como las resoluciones judiciales emitidas por el Poder Judicial, en especial, la Corte Suprema. La interpretación que realiza Indecopi a la norma en cuestión toma en cuenta la finalidad social del SOAT, así como, la protección constitucional que tienen las víctimas a sus derechos fundamentales a la vida, salud e integridad. La interpretación adecuada que se realice a la citada norma permitirá que todas las víctimas de un accidente de tránsito entre dos vehículos, uno asegurado y el otro no asegurado, puedan estar cubiertos por el seguro y salvaguarden sus derechos fundamentales.

## I.2 Presentación del caso

La señora Juana Francisca Huayta Ccopacallo (en adelante, señora Huayta) presentó una denuncia ante la Comisión de Protección al Consumidor de Indecopi de Puno indicando que la Asociación Fondo contra Accidentes de Tránsito La Primera (AFOCAT La Primera) se negó injustificadamente a brindar la cobertura de indemnización del Certificado de Accidentes de Tránsito (en adelante, CAT) por la muerte de su cónyuge, quien falleció producto de un accidente de tránsito entre un vehículo asegurado y otro que no se encontraba asegurado. La señora Huayta señala que la aseguradora ha incumplido con pagar oportunamente la póliza del CAT. La denunciante señala que la aseguradora incumplió con el deber de idoneidad ya que se negó injustificadamente a brindar la cobertura establecida según lo dispuesto en el cuarto párrafo del artículo 17° del Reglamento SOAT.

En tal sentido, con la finalidad de poder realizar un análisis idóneo, se analizará si se determinó correctamente la cobertura del CAT ante un accidente de tránsito entre un vehículo asegurado y otro no asegurado en las resoluciones emitidas por Indecopi y las resoluciones judiciales. De igual modo, se analizará si las resoluciones emitidas cumplen con los requisitos de validez fijados en la LPAG y establecen una correcta interpretación del cuarto párrafo del artículo 17° del Reglamento SOAT.

En el presente trabajo académico se ha utilizado la legislación de tránsito en el ordenamiento jurídico peruano, la ley de procedimiento administrativo general, así como diversa jurisprudencia y resoluciones administrativas en materia de cobertura de SOAT y CAT. Además, se ha consultado con diversos autores de la materia para tener conceptos más claros y uniformes. Finalmente, concluimos que la interpretación adecuada del referido artículo del Reglamento SOAT es que, ante un accidente de tránsito entre dos vehículos, uno asegurado y el otro no asegurado, el seguro del vehículo asegurado debe cubrir a todas las víctimas de accidente incluso a los ocupantes del vehículo no asegurado debido a la finalidad social del SOAT y la salvaguarda de los derechos de las víctimas.

## II. IDENTIFICACIÓN DE HECHOS RELEVANTES

### II.1 Antecedentes

Mediante el D.S. N° 001-2004-MTC del 13 de enero de 2004, se incorporó el cuarto párrafo del art. 17° del Reglamento SOAT el cual establece 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.”*

Es así que, en virtud del citado Decreto Supremo, se busca incrementar la contratación del SOAT debido a que de ocurrir un siniestro y no contar con el SOAT, los responsables señalados en la norma deberán cubrir todos los gastos de las víctimas lo cual repercutiría significativamente en su patrimonio personal y le generaría otras contingencias legales. Pese a todas las labores de fiscalización a cargo de la Policía Nacional del Perú a los vehículos automotores, es necesario que la población interiorice la relevancia de contratar el SOAT para estar cubiertos frente a un accidente de tránsito y no dejar desamparados a las víctimas que necesitan una atención rápida y efectiva.

## II.2 Hechos relevantes del caso

El 22 de setiembre de 2013 se produjo el fallecimiento del señor Alejandro Sanga Quispe (en adelante, el señor Sanga), cónyuge de la señora Huayta, a consecuencia de un accidente de tránsito ocurrido cuando se desplazaba en el vehículo de placa de rodaje N° Z0N-960 (en adelante, el “vehículo 1”), el cual fue colisionado por el vehículo con placa de rodaje N° B6T-952 (en adelante, el “vehículo 2”). Cabe señalar que el vehículo 1 no contaba con SOAT, mientras que el vehículo 2 sí se encontraba debidamente asegurado.

Posteriormente, el 7 de julio de 2015, la denunciante solicitó a la AFOCAT La Primera el pago de la cobertura correspondiente por el fallecimiento de su cónyuge, equivalente a 4 UIT vigentes en 2013, acompañando los requisitos legales. Sin embargo, la solicitud fue rechazada el 13 de julio de 2015, bajo el argumento de que el vehículo donde viajaba la víctima no tenía SOAT, lo cual, según la aseguradora, los eximía de toda obligación.

Frente a ello, el 24 de julio de 2015, la señora Huayta interpuso una denuncia ante Indecopi solicitando el pago de la indemnización por fallecimiento contemplado en el Reglamento SOAT.

Por ello, la Comisión Regional de Indecopi en Puno, mediante Resolución Final N° 170-2015/CPC-INDECOPI-PUN del 28 de setiembre de 2015, declaró infundada la denuncia, señalando que la denunciante no presentó el Formato de Registro de Accidentes de Tránsito exigido por el artículo 33° del Reglamento del SOAT. En apelación, la señora Huayta sostuvo que dicho formato no estaba disponible en las comisarías, que la denunciada no había observado los requisitos de la solicitud y que se habían vulnerado principios legales y procedimentales, acompañando además el formato correspondiente.

La Sala de Protección al Consumidor de Indecopi, mediante Resolución Final N° 3174-2016/SPC-INDECOPI, revocó lo resuelto en primera instancia y declaró fundada la denuncia, ordenando a AFOCAT La Primera pagar la indemnización y sancionándola con 10 UIT. Se argumentó que la denuncia policial cumplía con los fines del formato y que, en caso de duda respecto al artículo 17° del

Reglamento SOAT, debía aplicarse el Principio Pro Consumidor, garantizando cobertura inmediata a las víctimas con derecho de repetición de la aseguradora contra los responsables.

Frente a ello, el 16 de noviembre de 2016, AFOCAT La Primera interpuso demanda contenciosa administrativa solicitando la nulidad de dicha resolución, alegando que Indecopi pretendía extender la cobertura del SOAT de un vehículo asegurado a ocupantes de un vehículo sin SOAT, lo cual no estaba contemplado en la norma. Además, sostuvo que el fallecido no era un tercero ajeno ni un peatón, sino ocupante de un vehículo sin seguro, y que no existía una interpretación divergente del artículo 17°, sino una aplicación indebida. Indecopi contestó el 11 de mayo de 2017, defendiendo que la norma imponía responsabilidad solidaria al propietario, conductor o prestador del servicio de transporte de un vehículo sin SOAT, y que el diseño del sistema buscaba asegurar atención inmediata a las víctimas, permitiendo posteriormente a la aseguradora repetir contra los responsables.

El 16 de enero de 2019, el Vigésimo Sexto Juzgado Contencioso Administrativo declaró fundada la demanda, señalando que el artículo 17° no imponía tal obligación a las aseguradoras y que la administración debía respetar los principios de legalidad y tipicidad. Dicha postura fue confirmada el 12 de noviembre de 2019 por la Quinta Sala Contencioso Administrativa de Lima, que reafirmó que los ocupantes de un vehículo sin SOAT no estaban cubiertos y que la responsabilidad recaía en el propietario, conductor o prestador del servicio. Sin embargo, la Corte Suprema, mediante Casación N° 2686-2020-Lima de fecha 9 de mayo de 2023, declaró fundado el recurso de Indecopi, casando la sentencia de vista, revocando la de primera instancia y, en su lugar, declarando infundada la demanda. La Sala estableció que el SOAT de un vehículo asegurado debe cubrir a las víctimas, incluso si son ocupantes de un vehículo sin SOAT, reservando a la aseguradora el derecho de repetición.

En los votos singulares, el juez Calderón Puertas defendió que el objetivo del SOAT es brindar cobertura a todas las víctimas, asegurando su atención inmediata y dejando al responsable la obligación de reintegrar los gastos, lo que además mantiene incentivos para la contratación del seguro. En sentido

contrario, los magistrados Bustamante Zegarra y Yalán Leal argumentaron que los daños sufridos por los ocupantes de un vehículo que carece de SOAT deben ser atribuidos de manera exclusiva a su propietario o conductor, rechazando la aplicación del Principio Pro Consumidor y advirtiendo que una ampliación de la cobertura podría generar efectos desincentivadores respecto de la adquisición del seguro obligatorio.



### **III. IDENTIFICACIÓN DE LOS PRINCIPALES PROBLEMAS JURÍDICOS**

#### **III.1 Problema principal**

¿Puede la interpretación pro consumidor de Indecopi establecer obligaciones a las aseguradoras más allá del artículo 17 del Reglamento del SOAT sin vulnerar los principios de legalidad y tipicidad?

#### **III.2 Problemas secundarios**

¿Qué criterios de interpretación emplea la Corte Suprema para armonizar la finalidad social del SOAT con la responsabilidad solidaria establecida por la norma?

¿Qué límites tiene el principio pro-consumidor en la interpretación administrativa del Indecopi?

¿Cómo se justifica jurídicamente la extensión de cobertura a las víctimas no aseguradas sin afectar los incentivos de aseguramiento obligatorio?

¿Es correcta la aplicación e interpretación del Principio Pro Consumidor del artículo 17° del Reglamento SOAT optada por la Sala Suprema?

## **IV. POSICIÓN DEL CANDIDATO**

### **IV.1 Respuestas preliminares y resumidas a los problemas principal y secundarios**

Con relación al problema principal, considero que la interpretación que se debe realizar al cuarto párrafo del art. 17 del Reglamento del SOAT es que la aseguradora tiene la obligación de indemnizar a todas las víctimas en un accidente de tránsito, incluso a los ocupantes de un vehículo no asegurado ello en salvaguarda de sus derechos fundamentales y del carácter social de este tipo de seguro. No obstante, la aseguradora tiene el derecho de repetición contra los responsables solidarios establecidos en la ley.

### **IV.2 Posición individual sobre el fallo de la resolución**

En relación a lo analizado en la presente resolución, me encuentro a favor del fallo de la casación ya que la naturaleza tuitiva y finalidad social del SOAT implica que la aseguradora tiene la obligación de indemnizar a todas las víctimas en un accidente de tránsito, incluso a los ocupantes de un vehículo no asegurado ello en salvaguarda de los derechos fundamentales a la vida e integridad de las personas y del carácter social de este tipo de seguro.

## V. ANÁLISIS DE LOS PROBLEMAS JURÍDICOS

Con la finalidad de poder realizar un análisis de los hechos relevantes y los problemas jurídicos señalados, es necesario determinar la normativa que regula el SOAT y su alcance.

### - Marco teórico

En ese sentido, se analizarán algunas cuestiones previas establecidas en la legislación y doctrina como vemos a continuación:

#### **Contrato de seguros**

Como paso previo, debemos preguntarnos que es un contrato de seguro. Para ello, la Ley N° 29946, Ley del Contrato de Seguro, en el artículo 1° define el contrato de seguro como aquel en el cual una parte contratante asume el riesgo del otro a cambio de una prima convenida o pactada.

Por una parte, Garrigues señala que el contrato de seguro es un contrato sustantivo y oneroso por el cual una persona -el asegurador- asume el riesgo de que ocurra un acontecimiento incierto, al menos en cuanto al tiempo, obligándose a realizar una prestación pecuniaria cuando el riesgo se haya convertido en siniestro (1987, p. 257).

Asimismo, Villota establece que, en el contrato de seguro, el contratante cubre un riesgo a cambio del pago de una contraprestación, que es el pago de la prima del seguro; de tal manera que, si el siniestro se realiza, la compañía aseguradora se encuentra obligada a indemnizar dicho evento o a pagar el capital, renta o prestación convenida (2012, p. 23-24).

Ahora bien, de las definiciones señaladas podemos destacar que en el contrato de seguro existen dos partes, el asegurado y el asegurador respectivamente. El primero es aquella persona natural o jurídica que paga una prima (o mensualidad) pactada para asegurar un riesgo en cualquier ámbito contratado, es decir, paga por la cobertura que podría recibir frente a la ocurrencia de un

siniestro. El segundo es por lo general una compañía de seguros que se obliga a indemnizar al asegurado dentro de lo pactado. A través del contrato de seguros se traslada el riesgo del asegurado a la compañía de seguros, el cual se encuentra en una mejor posición de responder.

Además, no hay que perder de vista que el contrato de seguros es un instrumento muy técnico y complejo que podría generar una asimetría informativa entre el asegurado y la compañía de seguros. Aunado a ello, debemos tener en cuenta que este tipo de contratos son de adhesión, ello implica que el asegurado no tiene la posibilidad de negociar las cláusulas del contrato.

Asimismo, una comunidad o colectividad de personas solventarán una bolsa común y asumirán el riesgo entre todos los miembros, de acontecer un siniestro se solventará de ese fondo para cubrir la cobertura del asegurado.

### **¿Qué es el SOAT?**

El SOAT se crea mediante el D. S. N° 024-2002-MTC que aprueba el TUO del Reglamento SOAT, es un seguro que cubre determinados riesgos generados en un accidente de tránsito. Es un seguro de tipo obligatorio que cubre la muerte y lesiones corporales que sufran las personas, como consecuencia de un accidente de tránsito de un vehículo automotor.

Por un lado, el artículo 3° del Reglamento SOAT señala que todo vehículo automotor que circule en el territorio de la República debe contar con una póliza vigente de SOAT según los términos y montos establecidos en el presente Reglamento. Es decir, cualquier vehículo que tenga propulsión propia y circule en territorio peruano está obligado a contratar el SOAT.

Por otro lado, el artículo 7° del Reglamento SOAT establece que la obligación de contratar el SOAT 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. En otras palabras, la norma señala a los responsables de contratar el SOAT que son el propietario o el prestador de servicios.

Ahora bien, respecto a la cobertura del SOAT, el artículo 4° del Reglamento SOAT señala que el SOAT 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. Ello quiere decir que la compañía aseguradora del SOAT se encuentra en la obligación de pagar la cobertura de manera inmediata y sin condiciones con la sola demostración de las lesiones o muerte y la ocurrencia de un accidente de tránsito.

Asimismo, el artículo 17° del Reglamento SOAT establece 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 el contrato de la póliza de seguro. A mi criterio, este artículo es importante debido a que garantiza que frente a la ocurrencia de un siniestro, la aseguradora está en la obligación de cubrir los gastos de manera inmediata sin ningún tipo de cuestionamiento.

En adición a ello, podemos decir que frente al accidente de tránsito no debe existir retrasos injustificados o investigaciones para que la aseguradora pueda brindar la cobertura a las víctimas, debe primar la protección de los derechos fundamentales a la vida e integridad de las personas involucradas en el accidente. No obstante, ello no enerva que si existiese responsabilidad se pueda dilucidar en la vía civil, penal o incluso administrativa si fuera el caso.

Ahora bien, respecto al SOAT, fue creado como un precepto para contrarrestar el alto registro de accidentes de tránsito. Al respecto, Valenzuela Gómez sostiene que las medidas para combatir los siniestros de tránsito, la necesidad de atención inmediata de las víctimas, la falta de fiscalización de las autoridades competentes dio lugar a la aparición de la obligación del SOAT en nuestro país (Valenzuela, 2004, p. 355). En virtud de ello, desde el año 1999 que se crea la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, el SOAT es obligatorio para todos los vehículos que circulen en el país, no es una posibilidad sino un deber impuesto que está sujeto a multas y otras medidas disuasorias de la no

contratación del seguro. Sin embargo, según Asociación Peruana de Empresas de Seguros (en adelante, APESEG) señala que 3 de cada 10 vehículos no tienen SOAT en nuestro país, lo cual genera un riesgo altísimo en las potenciales víctimas de un accidente de tránsito.

Habiendo revisado toda la normativa aplicable al SOAT, ahora hablaremos sobre su naturaleza. Al respecto, Valenzuela sostiene que:

Este seguro tiene una naturaleza *no fault*, las indemnizaciones se pagan con la demostración del siniestro y de las lesiones o muertes ocurridas, no existe consideración o valoración alguna de la responsabilidad.

Este sistema se refiere a un sistema de responsabilidad sin culpa en el cual la indemnización es pagada con inmediatez e incondicionalidad sin determinar previamente a los responsables conforme a lo establecido en el artículo 14° del Reglamento SOAT. Este sistema tiene por finalidad proteger la vida e integridad de las personas frente a un accidente de tránsito ya que es un pago célere en el cual solo basta demostrar 2 cosas: i) ocurrencia de un accidente de tránsito y ii) que existan daños personales o materiales producto del siniestro. En estos casos incluso el responsable del accidente podría recibir la cobertura del SOAT, podrían surgir muchas preguntas respecto a porque si es responsable tiene el beneficio del pago de la indemnización lo cual analizaremos más adelante. Ello ocurre porque este sistema no está diseñado para determinar la culpabilidad o responsabilidad de los involucrados en el accidente de tránsito, sino que está diseñado para cubrir los gastos incurridos e indemnización de las víctimas. Aquí radica la principal diferencia del SOAT con un seguro privado, la finalidad del SOAT persigue una finalidad social que busca proteger los derechos fundamentales.

Ahora bien, en el supuesto que las aseguradoras que contratan el SOAT se pusieran a analizar la responsabilidad del responsable del accidente de tránsito demorarían demasiado en realizar dicha investigación y las víctimas quedarían desprotegidas ya que estarían condicionados a la determinación de la responsabilidad del accidente de tránsito para que las coberturas puedan ser pagadas. Este escenario claramente violaría la esencia del SOAT el cual

pretende cubrir los daños sufridos en el accidente de tránsito y que las víctimas puedan tener una atención celer e inmediata que les permita conservar su vida.

Por otro lado, tenemos los conceptos de relación de consumo y SOAT, el que se procederá a analizar en el presente acápite.

### **Relación de consumo**

Respecto a la relación de consumo, el numeral 5 del artículo IV del Título Preliminar del Código de Protección al Consumidor establece que la 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. Al respecto, tenemos que en la definición aparecen tres elementos, consumidor, proveedor y producto o servicio que genera una transacción comercial. Además, hay unos supuestos de aplicación que hace referencia a una relación de consumo directa o indirecta, así como que las relaciones de consumo se celebren en el país o despeguen sus efectos en él. En ese sentido, la relación de consumo es primordial para determinar si es aplicable o no lo establecido en materia de consumidor. En relación a ello, Cavero Safrá sostiene lo siguiente:

El consumidor protegido se encuentra inmerso en una relación de consumo, es decir, es un adquirente de bienes o servicios a cambio de una prestación económica. Excepcionalmente, aparece el consumidor indirecto que no es el adquirente, pero disfruta el producto. Además, existe el consumidor expuesto que de alguna manera se vea afectado por la oferta o la información brindada por un proveedor, pese a no existir un contrato de consumo ni contraprestación pagada (Cavero, 2016, p. 47).

En ese sentido, la relación de consumo también abarca la posible constitución de beneficiario de un producto o servicio a pesar de no tener un contrato, lo cual encaja perfectamente en los seguros ya que los consumidores finales podrían gozar de los beneficios de la cobertura ya que podrían constituirse en beneficiarios de la cobertura de la póliza de ser el caso.

Por otro lado, un aspecto importante en la relación de consumo es la asimetría informativa; al respecto, Thorne León señala que lo usual es que el diestro en la

funcionalidad de los servicios sea el proveedor ya que forman parte de su rama de especialización y se encuentran en contacto todos los días con ellos, no obstante, el consumidor se encuentra limitado en información debido a que no es su actividad económica (Thorne, 2010, p. 65). En ese sentido, tenemos claro que en una relación de consumo siempre existe una parte fuerte y otra débil en materia de información acerca de los productos o servicios, de las contingencias, calidad, tiempo de vida útil, costos y demás aspectos de la actividad económica. Es por ello que, surge la pregunta de qué manera se corrige esta asimetría en medida de equiparar las oportunidades y el conocimiento. En la mayoría de casos, el consumidor siempre se verá en la peor posición para contratar y ello puede derivar en abusos por parte de los proveedores.

Ahora bien, otro aspecto importante a analizar es la asimetría informativa, Montoya Alberti sostiene que:

Existe una gran ventaja de los proveedores sobre los consumidores ya que manejan toda la información sensible y necesaria sobre los productos y servicios. Por otro lado, los consumidores solo cuentan con su propia diligencia en base a información básica de los productos. De ninguna manera existirá una relación igual entre ambas partes (Montoya, 2022, p. 23).

Ambos autores coinciden que los proveedores tienen una posición favorecida en la relación de consumo que puede ser directa, indirecta-expuesto o comprendido las cuales se encuentran protegidas por el Código de Protección al Consumidor.

En ese sentido, habiendo abordado la normativa relevante y posición de los autores sobre tránsito, SOAT y relación de consumo se procederá a analizar los problemas jurídicos encontrados en la Casación N° 2686-2020-Lima.

**¿Qué criterios de interpretación emplea la Corte Suprema para armonizar la finalidad social del SOAT con la responsabilidad solidaria establecida por la norma?**

En el presente caso, se presenta una incertidumbre jurídica respecto a la interpretación del artículo 17° del Reglamento SOAT. Para establecer el significado del citado artículo debemos recurrir a los métodos de interpretación los cuales esclarecerán el significado de la norma teniendo en cuenta determinados parámetros. Por lo que se procederá a analizar los principales métodos de interpretación para dicha finalidad:

En primer lugar, analizaremos el método literal el cual consiste en averiguar el significado según las reglas de lingüística y gramática, buscar el contenido según el común entender de lo que se encuentra redactado en la norma (Rubio, 2009, p. 238).

Este método de interpretación es el punto de partida, no puede haber cambio de sujetos o predicados más de lo que ha escrito textualmente la norma, es un primer avance, pero considero que no es suficiente.

En segundo lugar, analizaremos el método sistemático el cual consiste en darle a la norma un sentido más claro en función de las normas jurídicas que la rodean, se parte de la premisa que el ordenamiento jurídico es un todo ordenado y coherente que dará solución a las zonas grises. Al respecto, Marcial Rubio sostiene que este método consiste en determinar el significado buscando el contenido en otras normas que se encuentren más claras y tengan relación (Rubio, 2009, p. 242).

En tercer lugar, el método histórico consiste en analizar la intención del legislador, es decir, investigar los motivos que llevaron a los autores a promulgar tal norma. Respecto a ello, Marcial Rubio señala que este método busca averiguar los antecedentes jurídicos vinculados a la norma y la intención del legislador al crear la norma (Rubio, 2009, p. 242).

Los métodos de interpretación jurídica nos ayudarán a encontrar la adecuada interpretación de las normas que tienen más de un significado posible o que se encuentran en una zona gris. Los métodos de interpretación deben utilizarse respetando los principios generales.

Ahora bien, en la Casación N° 2686-2020-Lima se señaló que el Código debe interpretarse en el sentido más favorable al consumidor, de no ser así, se

causaría un grave perjuicio de los derechos de los consumidores al impedirse el acceso a los beneficios que otorga el SOAT. Esta posición de la Corte Suprema parte por reconocer que- dado el carácter tuitivo del SOAT- no puede dar por desamparada a una víctima en un accidente de tránsito cuando el vehículo no se encontraba asegurado y que el artículo 65° de la Constitución defiende los derechos de los consumidores, en especial, la salud de la población.

En ese sentido, es preciso señalar que el SOAT tiene una lógica a los seguros en general cumpliendo ante todo un interés público. El SOAT ha sido diseñado para brindar cobertura a todas las víctimas que intervienen en un accidente de tránsito, considerando un elemento esencial que es la inmediatez y la naturaleza social del seguro.

En esa línea, el Tribunal Constitucional ya señaló anteriormente que la finalidad del SOAT es eminentemente social, siendo su objetivo asegurar la atención de manera inmediata e incondicional a las víctimas de accidentes de tránsito que sufren daños personales. (Casación N° 0001-2005-PI/TC, fundamento 29)

Asimismo, el artículo 17° del Reglamento SOAT se ubica dentro del Reglamento SOAT, la Ley General de Transporte y debe interpretarse en armonía con las disposiciones normativas afines. En ese sentido, de la revisión del citado artículo 17° y los artículos 14 y 28, se establece que el SOAT otorga cobertura inmediata e incondicional las víctimas de un accidente de tránsito que sufren lesiones o muerte. Asimismo, el numeral 2 del artículo 30° de la Ley General de Transporte establece que el SOAT cubre a todas las personas de un accidente de tránsito, independientemente si estas se encontraban o no dentro de un vehículo asegurado. Cabe precisar que, esta disposición parte de la premisa que todos los vehículos que circulen por el territorio nacional están obligados y cuentan con el SOAT.

Es por ello que, armonizando los textos normativos citados, la Corte Suprema interpreta que el SOAT al ser un seguro con cobertura universal frente a un siniestro debe incluir a todas las víctimas de un accidente de tránsito sin distinción si se encontraba coberturado o no. Al respecto, tenemos que un peatón o ciclista que se encontraba circulando por la vía pública y es víctima de un accidente de tránsito se encontrará cubierto por el SOAT y que diferencia existe

con el ocupante de un vehículo no asegurado, esto es, una persona que se encontraba circulando por la vía pública y fue víctima de un accidente de tránsito. Ambas figuras por analogía deberían estar cubiertas por el SOAT al no tener mayor incidencia en la ocasión del siniestro y ser personas expuestas al riesgo frente a un accidente de tránsito.

En síntesis, la Corte Suprema realiza una interpretación sistemática y finalista para llegar a una conclusión adecuada y comprender los alcances y el sentido del artículo 17° del Reglamento SOAT.

### **¿Qué límites tiene el principio pro-consumidor en la interpretación administrativa del Indecopi?**

La Constitución Política de 1993 recogió este principio dentro del capítulo sobre régimen económico, reconociendo como derechos del consumidor a la información, a la salud y a la seguridad. El artículo 65° indica lo siguiente:

*“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 seguridad y la salud de la población”.*

Ahora bien, el Tribunal Constitucional señaló en el Expediente N°0008-2003-AI/TC los alcances del artículo 65° de la Constitución y extraer a partir de dicha interpretación, como un principio rector para la actuación del Estado, la protección del consumidor.

Conforme a la interpretación efectuada por el Tribunal Constitucional, la protección del consumidor constituye un principio rector de la actuación estatal con naturaleza tuitiva, derivado directamente del texto constitucional. Este principio orienta y fundamenta la intervención del Estado en el ámbito de las actividades económicas, asemejándose a lo que en el ordenamiento jurídico español se denomina Principio Rector de la Política Social y Económica del Estado. En tal sentido, la tutela del consumidor se configura como un principio

orientador de la función de los poderes públicos. Asimismo, el Tribunal Constitucional ha precisado que dicha protección no se restringe únicamente a los derechos expresamente reconocidos en el artículo 65º de la Constitución, sino que comprende también un conjunto más amplio de derechos vinculados a la defensa del consumidor.

Al respecto, Villota señala que sobre el principio pro consumidor “se suele llamar también principio “pro consumatore”. Es una manifestación del principio de protección al consumidor como principio rector de la política social y económica del Estado, en relación a que los poderes públicos deben tener una acción tuitiva a favor de los consumidores (Villota 2007, p. 19).

Ahora bien, tal como se ha expuesto previamente, el Tribunal Constitucional realizó una interpretación extensiva del artículo 65º de la Constitución, dotándolo de un contenido orientado a la tutela de los derechos del consumidor. En esa línea, se ha destacado que dicho mandato constitucional constituye un principio rector de la política social y económica del Estado, lo que impone a todos los poderes públicos el deber de actuar de manera protectora en favor de los consumidores. No obstante, es preciso aclarar que este principio no puede operar en desmedro de otros principios consagrados en el ordenamiento jurídico, aunque sí presenta una incidencia relevante y reforzada en su aplicación práctica.

En ese sentido, considero que Indecopi tiene el deber de aplicar el principio pro consumidor en sus políticas internas y al momento de resolver casos por denuncias de consumidores. Por ello, considero que el único límite que tiene este principio es cuando no exista una controversia donde sea aplicable el Código de protección al consumidor.

### **¿Cómo se justifica jurídicamente la extensión de cobertura a las víctimas no aseguradas sin afectar los incentivos de aseguramiento obligatorio?**

La extensión de cobertura a víctimas no aseguradas se justifica jurídicamente como una manifestación del principio pro consumidor y de la obligación estatal de proteger la vida y la integridad, garantizando una reparación mínima a las

víctimas. No afecta los incentivos al aseguramiento obligatorio porque el sistema mantiene mecanismos de recobro y sanción que preservan la responsabilidad del infractor y diferencian claramente entre quienes cumplen y quienes no.

Al respecto, Indecopi resolvió que -ante un accidente de tránsito entre dos vehículos, uno no asegurado y otro asegurado-, y se reclame una cobertura por fallecimiento del conductor del vehículo no asegurado, se declare infundado la denuncia en la medida que no se puede amparar la negligencia del propio conductor.

En otras palabras, el conductor que no contrate el SOAT no podrá reclamar los beneficios del SOAT si le llegase a ocurrir un siniestro en la medida que no se puede favorecer a una persona por sus propios actos negligentes – la falta de contratación de SOAT- por ello, Indecopi mantiene dicha postura en no proteger únicamente al conductor negligente.

En ese sentido, considero que los incentivos para la contratación del SOAT se mantienen totalmente justificados ya que una persona racional no querrá ver su patrimonio perjudicado frente a algún accidente de tránsito o verse expuesto a sanciones administrativas o penales, de ser el caso.

**¿Es correcta la aplicación e interpretación del Principio Pro Consumidor del artículo 17° del Reglamento SOAT optada por la Sala Suprema?**

En el presente caso, considero que la interpretación realizada por la Corte Suprema es la más adecuada al art. 17 del Reglamento SOAT ya que el SOAT cumple una finalidad social, su principal objetivo es asegurar la cobertura de los gastos de las víctimas que incurran en un accidente de tránsito, se busca proteger los derechos fundamentales reconocidos en los art. 1, 2 y 7 de la Carta Magna. Además, la cobertura del SOAT debe brindarse a todas las víctimas del accidente, aún en el supuesto que alguno de los vehículos no estuviera asegurado. Solo de esta manera, el SOAT está cumpliendo de manera efectiva la finalidad social para la cual fue creada.

Además, se debe tomar en cuenta la naturaleza del SOAT, los fines para los que fue creado, así como su carácter tuitivo. Cabe precisar que, no se puede trasladar la carga a las víctimas y dejarlas al desamparo por la irresponsabilidad de – conductor – un tercero.

Cabe precisar que el SOAT no es un seguro común de responsabilidad civil; es un mecanismo de protección social inmediata. Su finalidad constitucionalmente relevante es asegurar que toda víctima reciba cobertura sin dilaciones ni controversias sobre la responsabilidad del causante.

El Tribunal Constitucional ha reconocido que la protección al consumidor es un principio rector que orienta la actuación estatal y la interpretación normativa. La Corte Suprema, recogiendo esta doctrina, consideró que la finalidad del SOAT debe prevalecer sobre interpretaciones limitativas del Reglamento.

Es por ello que, la interpretación extensiva en favor de la víctima no solo es compatible con el diseño del SOAT, sino que es la única que preserva su naturaleza de instrumento de protección social.

El texto del artículo 17° del Reglamento SOAT no desarrolla explícitamente el supuesto de ocupantes de vehículos que carecen de SOAT; sin embargo, tampoco lo excluye expresamente. Esta laguna interpretativa genera un supuesto de ambigüedad normativa, activando el Art. V del Título Preliminar del Código del Consumidor.

La Sala Suprema acertadamente reconoció que, ante este vacío, el intérprete debe optar por la solución que maximice la protección del consumidor/víctima. El Principio pro consumidor tiene rango legal y constitucional, y su aplicación sistemática resulta jurídicamente obligatoria cuando el contenido de la norma no es claro o no prevé de manera taxativa el supuesto debatido.

Es por ello que, la Corte Suprema aplicó un método interpretativo reconocido y vinculante, no una creación normativa autónoma.

Negar cobertura inmediata a la víctima por el solo hecho de haber estado en un vehículo no asegurado contradice la finalidad humanitaria del SOAT y vulnera la

tutela jurisdiccional efectiva, pues obliga al perjudicado a iniciar procesos largos contra conductores insolventes o no ubicables.

La interpretación de la Sala Suprema, en cambio, materializa el derecho constitucional a la protección de la integridad y salud, garantizando una reparación inmediata. El riesgo financiero para la aseguradora es atenuado mediante la acción de repetición contra el responsable del daño, mecanismo previsto en el mismo régimen del SOAT.

En ese sentido, la Sala Suprema logra armonizar el interés de protección a la víctima con el equilibrio contractual, sin crear cargas excesivas para la aseguradora.

La interpretación literal aislada del Reglamento sería insuficiente, pues el sistema del SOAT se basa en:

- a) atención médica urgente,
- b) indemnización inmediata,
- c) cobertura objetiva e independiente de la culpa.

Si el asegurador del vehículo involucrado pudiera oponerse a cubrir a una víctima por el solo hecho de provenir de un vehículo sin SOAT, se estaría creando una zona de no protección, incompatible con el carácter universal del sistema.

La Sala Suprema optó por una lectura sistemática que evita vacíos de cobertura. Esta línea se alinea con la jurisprudencia previa que concibe los seguros obligatorios como instrumentos de política pública que deben interpretarse de modo amplio.

## **CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES**

La protección al consumidor —reconocida en el artículo 65° de la Constitución de 1993 e interpretada ampliamente por el Tribunal Constitucional— se configura como un auténtico principio rector de la política social y económica del Estado, que exige una actuación tuitiva y proactiva de todos los poderes públicos en favor de los consumidores. Este principio, cuya proyección incluye la regla *in dubio pro*

*consumidor*, trasciende los derechos expresamente mencionados en la Constitución y abarca un conjunto más amplio de garantías orientadas a equilibrar las asimetrías propias del mercado. Si bien su aplicación no puede desconocer otros principios legales, posee una presencia decisiva en la actividad estatal, especialmente en la labor de Indecopi, que está obligado a integrarlo en su actuación institucional y en la resolución de controversias. En esa línea, su límite natural se encuentra únicamente en aquellos supuestos donde la relación materia de análisis no se enmarque dentro del ámbito de protección previsto por el Código de Protección y Defensa del Consumidor.

En atención a los principios constitucionales de protección a la persona y al consumidor, la finalidad tuitiva del SOAT, la existencia de una ambigüedad normativa en el artículo 17° del Reglamento y la obligación del intérprete de maximizar la salvaguarda de la víctima, la interpretación asumida por la Corte Suprema en la Casación N.º 2686-2020-Lima es jurídicamente correcta, adecuada y constitucionalmente pertinente.

La Corte Suprema no amplió ilegítimamente el contrato de seguro, sino que aplicó un método hermenéutico legítimo: interpretación teleológica y pro consumidor. Esta decisión garantiza la coherencia del régimen del SOAT con su función de protección social y evita vacíos de cobertura contrarios a la dignidad humana y a la efectividad de los derechos fundamentales.

La extensión de cobertura a víctimas no aseguradas encuentra una sólida justificación jurídica en el principio pro consumidor y en el deber estatal de salvaguardar la vida e integridad personal, sin que ello distorsione los incentivos del aseguramiento obligatorio, pues subsisten mecanismos de recobro y sanción que preservan la responsabilidad individual. La propia jurisprudencia administrativa del Indecopi refuerza esta lógica al negar beneficios al conductor que, por su propia negligencia, omitió contratar el SOAT, evitando así que el sistema ampare conductas infractoras. En consecuencia, los incentivos para la contratación del SOAT permanecen plenamente vigentes, dado que un agente racional buscará evitar la afectación de su patrimonio y la exposición a eventuales sanciones administrativas o penales derivadas de circular sin el seguro obligatorio.

En síntesis, la Corte Suprema realiza una interpretación sistemática y finalista para llegar a una conclusión adecuada y comprender los alcances y el sentido del artículo 17° del Reglamento SOAT.



## BIBLIOGRAFÍA

- Acosta Olivo, C. A. (2013). Análisis de los requisitos de validez del acto administrativo y los principales vicios que lo afectan. Actualidad Gubernamental, (54).
- Cavero Safra, E. (2016) ¿Efecto dominó o efecto mariposa? El (distorsionado) concepto de consumidor protegido en el derecho peruano. Ius Et Veritas, número 53, 34-47.

<file:///C:/Users/ADMIN/Downloads/16534-Texto%20del%20art%C3%ADculo-65735-1-10-20170407.pdf>

- El Peruano (2022). Apeseg: Tres de cada diez vehículos en el Perú no tienen SOAT. Fecha de consulta: 13 de junio de 2022.

<https://elperuano.pe/noticia/160433-apeseg-tres-de-cada-diez-vehiculos-en-el-peru-no-tienen-soat>

- Garrigues, J. (1987). Curso de derecho mercantil. Tomo IV.
- Ministerio de Justicia y Derechos Humanos, (2021). Manual sobre la protección y defensa del consumidor. Código de protección y defensa del consumidor y normas complementarias, (Tercera edición), 1-38. Recuperado a partir de [https://www.indecopi.gob.pe/documents/51084/126949/CodigoConsumo\\_Indecopi\\_Minjus\\_Feb\\_2021/48503e7b-f323-7e5d-525d-b1b32c30ba1f](https://www.indecopi.gob.pe/documents/51084/126949/CodigoConsumo_Indecopi_Minjus_Feb_2021/48503e7b-f323-7e5d-525d-b1b32c30ba1f)
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2002, 14 de junio). Decreto Supremo 024-2002- MTC. TUO del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito. <https://spij.minjus.gob.pe/spij-ext-web/detallenorma/H827332>
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2004, 13 de enero). Decreto Supremo 001-2004- MTC. Modifican el TUO del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito. <https://spij.minjus.gob.pe/spij-extweb/detallenorma/H857357>

- Montoya, H. (2022) El deber de informar al consumidor. En R. Saavedra Gil(coordinador), Tratado de Derecho Mercantil. Derecho del Consumidor, Competencia Desleal y Libre Competencia. Lima: Jurista Editores.
- Morón Urbina, J. C. (2019). Comentarios a la Ley del Procedimiento Administrativo General. Nuevo Texto Único Ordenado de la Ley 27444. 14.a ed. Lima: Gaceta Jurídica.
- Rubio, M. (2009) El sistema jurídico. Introducción al Derecho. Décima edición aumentada. Lima: Fondo Editorial de la Pontifica Universidad Católica del Perú.
- Salas, R. (2010) Algunos apuntes y reflexiones sobre la tutela de los derechos de los consumidores y la asimetría Informativa en el mercado. Foro Jurídico, (11), 182-193. Recuperado de <https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/forojuridico/article/view/18587>
- Thorne León, J. (2010). Las Relaciones de Consumo y los Principios Esenciales en Protección y Defensa del Consumidor. Reflexiones en torno al Proyecto de Código de Consumo. Derecho & Sociedad, (34), 61-68. Recuperado a partir de <https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/derechoysociedad/article/view/13328>
- Ulloa Ibáñez, Á. (2015). El acto administrativo y sus elementos constitutivos: Estudio sobre la piedra angular del derecho administrativo. Revista del Foro, (102), 78-97.
- Valenzuela, H. (2004) Responsabilidad civil por accidente de tránsito y seguro obligatorio: una aproximación desde el análisis económico del Derecho. Ara Editores
- Villota, M. (2012) Comentarios a la Ley del contrato de seguro y a los temas vinculados a protección al consumidor. Revista de la Competencia y Propiedad Intelectual. (15), 21-75.

## ANEXOS

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

**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 adhiere 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

pág. 1

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

demanda, en consecuencia, nula la Resolución N° 3174-2016/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

pág. 2

**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 recurso<sup>1</sup>, 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 Ccopacallo, 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

---

<sup>1</sup> 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 Ccopaccallo, 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 Ccopaccallo (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 uno-doscientos 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 Ccopaccallo, 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 ZON-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,

pág. 7

**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 oponible 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°40-2006-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

**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° 28839<sup>2</sup> publicada en el diario oficial "El Peruano" el veinticuatro de julio de dos mil seis<sup>3</sup>, 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*

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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 1321<sup>4</sup> del Código Civil; y para el caso de responsabilidad extracontractual en el artículo 1969<sup>5</sup> 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

---

<sup>4</sup> *"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 inexecución 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 inexecución. Si la inexecución 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."*

<sup>5</sup> *"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”*<sup>6</sup>

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/TC<sup>7</sup> 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.”,

---

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

<sup>7</sup> 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

**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 - SOAT<sup>8</sup>.

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”*<sup>9</sup>.

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*

---

<sup>8</sup> 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. (...)

<sup>9</sup> 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 seguro<sup>10</sup>.*

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

---

<sup>10</sup> 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 norma<sup>11</sup>, 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

---

<sup>11</sup> "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

**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

**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".<sup>12</sup>*

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

---

<sup>12</sup> 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.

**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 17° 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*

pág. 29

**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 demanda

**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.

**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° 317 4-2016/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 las 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.”<sup>13</sup>, 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.

---

<sup>13</sup> 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 recurso<sup>14</sup>, 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,*

---

<sup>14</sup> 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*<sup>15</sup>. 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:

---

<sup>15</sup> 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 Ccopaccallo 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 Ccopaccallo, 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 Ccopaccallo 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 finalidades 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*)"<sup>16</sup>. 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*

<sup>16</sup> La Resolución Ministerial N° 308-2002+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<sup>17</sup>** (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 tránsito<sup>18</sup> por incumplimiento de portar la documentación obligatoria<sup>19</sup>.

---

<sup>17</sup> 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.

<sup>18</sup> 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.

<sup>19</sup> 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.

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

6.12. Asimismo, el artículo 29° del Reglamento del SOAT<sup>20</sup>, 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

<sup>20</sup> 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 o/u : Cuatro (4) UIT

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

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

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

\* Gastos de sepelio o/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*

**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 sobre costo 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 Terrestre<sup>21</sup>

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,

---

<sup>21</sup> 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”*<sup>22</sup>. 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*

<sup>22</sup> 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 comentario; 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 la 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**

Tog/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.

pág. 53