

**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 Abogada  
que presenta:

**AUTORA**

*Fiorella Ivette Cordero Gutierrez*

**ASESOR**

*Jaime Alejandro Zelada Flores*

Lima, 2024

## Informe de Similitud

Yo, ZELADA FLORES, JAIME ALEJANDRO, 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(a) CORDERO GUTIERREZ, FIORELLA IVETTE, dejo 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 15/07/2024.
- He revisado con detalle dicho reporte y el Trabajo de Suficiencia Profesional, y no se advierten indicios de plagio.
- Las citas a otros autores y sus respectivas referencias cumplen con las pautas académicas.

Lima, 15 de julio del 2024

ZELADA FLORES, JAIME ALEJANDRO	
DNI: 40061104	Firma: 
ORCID: <a href="https://orcid.org/0000-0003-2484-6820">https://orcid.org/0000-0003-2484-6820</a>	

## **RESUMEN**

En el presente informe jurídico, se analiza la interpretación del cuarto párrafo del artículo 17° del 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. Este reglamento regula la responsabilidad sobre la cobertura a los ocupantes de un vehículo que se encuentra desprovisto de SOAT.

Las compañías de seguros argumentan que el SOAT no debería otorgar cobertura a las víctimas que se encuentren en vehículos no asegurados porque no forman parte del riesgo asegurado. Así, a pesar de que el SOAT tiene como objetivo principal proteger la vida y la integridad de las personas, el presente informe defiende que no debe extenderse la cobertura a los ocupantes de un vehículo no asegurado, ya que esto excede las obligaciones previstas para las aseguradoras y podría desestabilizar el sistema de seguros.

En este contexto, se analiza el caso contenido en la Casación N° 2686-2020-Lima, donde AFOCAT La Primera rechazó pagar la indemnización por la muerte del señor Alejandro Sanga, quien viajaba en un vehículo sin SOAT. Finalmente, se ordenó a AFOCAT La Primera que le otorgara la cobertura, lo que llevó a un debate legal sobre dicha decisión. Siendo así, resulta necesario interpretar el artículo 17° de una manera que no imponga responsabilidades no previstas claramente en la normativa, protegiendo así la estabilidad del sistema de seguros.

### **Palabras clave**

SOAT – Derecho de Seguros – Protección al Consumidor

## **ABSTRACT**

*The present legal report analyzes the fourth paragraph of article 17 of Supreme Decree N° 024-2002-MTC, which approves the Consolidated Text of the National Regulations on Civil Liability and Mandatory Traffic Accident Insurance. This regulation addresses the liability concerning coverage for occupants of a vehicle that lacks SOAT (Personal Accident Mandatory Vehicle Policy).*

*Insurance companies argue that the SOAT should not provide coverage to victims in uninsured vehicles as they do not fall within the insured risk. Although the primary objective of the SOAT is to protect the life and integrity of individuals, this report contends that coverage should not be extended to occupants of an uninsured vehicle, as it exceeds the obligations provided for insurers and could destabilize the insurance system.*

*In this context, the case contained in Cassation N° 2686-2020-Lima is analyzed, where AFOCAT La Primera refused to pay compensation for the death of Mr. Alejandro Sanga, who was traveling in an uninsured vehicle. Ultimately, AFOCAT La Primera was ordered to provide coverage, leading to a legal debate on this decision. Thus, it is necessary to interpret article 17 in a way that does not impose responsibilities not clearly stipulated in the regulations, thereby protecting the stability of the insurance system.*

## **Keywords**

*SOAT - Insurance Law – Consumer Law*

## ÍNDICE

<b>PRINCIPALES DATOS DEL CASO</b> .....	4
<b>I. INTRODUCCIÓN</b> .....	5
1.1. Justificación de la elección de la resolución .....	5
1.2. Presentación del caso.....	6
<b>II. IDENTIFICACIÓN DE LOS HECHOS RELEVANTES</b> .....	9
2.1. Antecedentes .....	9
2.2. Hechos relevantes del caso .....	9
<b>III. IDENTIFICACIÓN DE LOS PRINCIPALES PROBLEMAS JURÍDICOS</b> .....	14
3.1. Problema principal .....	14
3.2. Problemas secundarios .....	14
<b>IV. POSICIÓN DEL CANDIDATO/A</b> .....	15
4.1. Respuestas preliminares a los problemas principal y secundarios.....	15
4.2. Posición individual sobre el fallo de la resolución .....	16
<b>V. ANÁLISIS DE LOS PROBLEMAS JURÍDICOS</b> .....	17
5.1. Problema Secundario 1: ¿Es correcta la aplicación e interpretación del Principio Pro Consumidor del artículo 17° del Reglamento SOAT optada por la Sala Suprema?.....	18
5.2. Problema Secundario 2: ¿Es correcta la interpretación sistemática del artículo 17° del Reglamento SOAT señalada por la Sala Suprema? .....	23
5.3. Problema Secundario 3: ¿Existe una vulneración al Principio de Legalidad por imponer a las aseguradoras una obligación que no se encuentra establecida en ninguna normativa?.....	26
5.4. Problema Principal 1: ¿Cuál es la correcta interpretación al último párrafo del artículo 17 del Reglamento SOAT? .....	31
5.5. Problema Principal 2: ¿Deben las aseguradoras proporcionar cobertura a los ocupantes de un vehículo que desprovisto de SOAT? .....	35
<b>VI. CONCLUSIONES Y/O RECOMENDACIONES</b> .....	37
<b>BIBLIOGRAFÍA</b> .....	38
<b>ANEXOS</b> .....	41

## PRINCIPALES DATOS DEL CASO

<b>N° EXPEDIENTE</b>	Casación N° 2686-2020-Lima Expediente N° 18770-2016-0-1801-JR-CA-26
<b>ÁREAS DEL DERECHO SOBRE LAS CUALES VERSA EL CONTENIDO DEL PRESENTE CASO</b>	Protección al Consumidor, Banca y Seguros, Derecho Constitucional
<b>IDENTIFICACIÓN DE LAS RESOLUCIONES Y SENTENCIAS MÁS IMPORTANTES</b>	Resolución Final N° 170-2015/CPC- INDECOPI-PU Resolución N° 3174-2016/SPC-INDECOPI Resolución N° 15 Resolución N° 19
<b>DEMANDANTE</b>	Asociación Fondo contra Accidentes de Tránsito La Primera - AFOCAT LA PRIMERA
<b>DEMANDADO</b>	1) Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual – INDECOPI 2) Juana Francisca Huayta Ccopacallo
<b>INSTANCIA JURISDICCIONAL</b>	Sala de Derecho Constitucional y Social Permanente
<b>TERCEROS</b>	-
<b>OTROS</b>	-

## I. INTRODUCCIÓN

### 1.1. Justificación de la elección de la resolución

A nivel jurisprudencial, existen diferentes interpretaciones sobre el artículo 17° del 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 (en adelante, “**Reglamento SOAT**”), optando en su mayoría por una interpretación que obliga a las aseguradoras a otorgar cobertura a los ocupantes de los vehículos desprovistos del Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito (**SOAT**). En virtud a lo mencionado, resulta necesario cuestionar cómo han venido resolviendo las Salas Supremas del Poder Judicial y la Sala Especializada de Protección al Consumidor del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (en adelante, la “**Sala del Indecopi**”) las denuncias interpuestas por los beneficiarios de los ocupantes de los vehículos no asegurados contra las aseguradoras pues esta interpretación podría generar un desincentivo a la contratación de dicho seguro por parte de los ciudadanos.

La elección de la Casación N° 2686-2020-Lima se fundamenta en la necesidad de interpretar el último párrafo del artículo 17° del Reglamento SOAT. Este artículo indica que, en situaciones donde uno de los vehículos implicados en un accidente de tránsito no tenga SOAT, tanto el dueño del vehículo como el conductor y, en su caso, el prestador de servicio de transporte, serán responsables de manera solidaria. Esta solidaridad incluye cubrir los gastos y/o indemnizaciones a los ocupantes de un vehículo sin seguro, a los terceros no ocupantes, a los establecimientos de salud y a las compañías de seguros, asegurando que asuman las consecuencias económicas derivadas de los daños causados por la ausencia de la cobertura de seguro.

Debido a esta normativa, existe un interés apremiante de encontrar una interpretación que busque la ponderación entre proteger los derechos de la vida, integridad y dignidad humana de los ocupantes de los vehículos desprovistos de SOAT, con la preservación del sistema de seguros. Siendo fundamental destacar

que imponer a las aseguradoras una obligación que no se encuentra respaldada en ninguna normativa implica la vulneración al Principio de Legalidad y, por ende, al derecho a la defensa y el debido procedimiento de las aseguradoras.

En virtud de ello, el presente informa busca evaluar la interpretación del artículo 17° del Reglamento SOAT postulada por la Sala de Derecho Constitucional y Social Permanente de la Corte Suprema de la República (en adelante, la “**Sala Suprema**”) y, de ser necesario, proponer una nueva interpretación que considere tanto la estabilidad del sistema de seguros, dado que las aseguradoras podrían optar por dejar de comercializar dicho producto o aumentar sus tarifas; como la promoción de la contratación del seguro obligatorio, debido a que los conductores podrían sentirse desincentivados de adquirir el SOAT al saber que estarían siempre protegidos por la cobertura de un vehículo asegurado.

## **1.2. Presentación del caso**

En el presente caso, se analiza la Casación N° 2686-2020-Lima, en la que la Sala Suprema busca determinar si el 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.

La Sala Suprema se apoya en el Principio Pro Consumidor, considerando el carácter tuitivo del artículo 17° del Reglamento SOAT. Esta interpretación busca evitar que una víctima de un accidente de tránsito quede desprotegida si el vehículo con el que colisiona no tiene el SOAT. Así, determinaron que la aseguradora debe proporcionar la cobertura solicitada y pagar a la víctima ocupante el monto establecido por ley para su protección. Además, concluyeron que solo el propietario, el conductor o el prestador del servicio de transporte serán responsables solidarios frente a los ocupantes del vehículo sin SOAT, otorgando a las aseguradoras el derecho de repetición contra el civilmente responsable.

Además, mediante una interpretación teleológica o finalista, la Sala Suprema sostiene que la finalidad de este seguro es proteger los derechos fundamentales

a la vida, salud e integridad personal, tal como se reconoce en el artículo 2°, inciso 1, de la Constitución Política del Perú. Así, el seguro se configura como una medida idónea y rápida para proteger esos derechos fundamentales.

Por tanto, para efectuar un análisis adecuado del expediente seleccionado, se evaluará cuál es la interpretación apropiada del artículo 17° del Reglamento SOAT y, en función a dicha respuesta, se determinará si las aseguradoras están obligadas a proporcionar cobertura a los ocupantes de vehículos sin SOAT. Asimismo, se examinará si la interpretación adoptada por la Sala Suprema fue correcta y si su motivación estaba conforme a derecho.

Al respecto, considero que, si bien la postura de Indecopi constituye una forma célere de otorgar protección a los ocupantes de los vehículos desprovistos de SOAT, dicha interpretación podría (i) contravenir el Principio de Legalidad, ya que no estar respaldada por una obligación legalmente establecida; (ii) resultar inaplicable el Principio Pro Consumidor, dado a que no existe duda insalvable en la interpretación del artículo 17° del Reglamento SOAT; y, (iii) resultar una aplicación incorrecta de la interpretación sistemática del SOAT que no se ajusta a la finalidad de la norma.

A fin de dilucidar los problemas enunciados, se han recopilado los siguientes instrumentos normativos:

### **Respecto a la contravención al Principio de Legalidad**

De la revisión de otras casaciones, la Tercera Sala de Derecho Constitucional y Social Transitoria de la Corte Suprema de Justicia de la República, en la Casación N° 2602-2016-Lima, señaló que la norma en cuestión, en ninguna interpretación posible ni de forma explícita, establece que la aseguradora del vehículo que cuenta con SOAT deba hacerse cargo de las indemnizaciones o gastos médicos de los ocupantes del vehículo sin SOAT.

La Defensoría del Asegurado<sup>1</sup>, mediante la Resolución N° 039/2019, rescató el criterio de utilizado por el mismo organismo en la Resolución N° 062/2010, y señaló que no se puede deducir o concluir que, en caso de accidentes donde participen al menos dos vehículos (uno con SOAT y otro sin él), la aseguradora del primer vehículo esté obligada a cubrir a los ocupantes del segundo. Tal conclusión sería contraria no solo al texto legal, sino también a la lógica del seguro, donde la prima se calcula en función del riesgo asegurado. Esta interpretación, además, podría desincentivar la contratación del SOAT.

### **Respecto a la aplicación del Principio Pro Consumidor del artículo 17° del Reglamento SOAT**

De acuerdo con otros fallos judiciales, la Quinta Sala Especializada en lo Contencioso Administrativo con Sub Especialidad en Temas de Mercado, mediante la sentencia en el Expediente N° 4568-2015, señaló que el Principio de Pro Consumidor solo es aplicable en situaciones de "duda insalvable en el sentido de las normas". Por lo tanto, una interpretación bajo este principio solo podría realizarse cuando el intérprete demuestre que existen dos o más interpretaciones igualmente plausibles derivadas de la misma norma.

Asimismo, la Tercera Sala de Derecho Constitucional y Social Transitoria de la Corte Suprema de Justicia de la República, mediante la Casación N° 2602-2016-Lima, señaló que una interpretación diferente al Principio Pro Consumidor no excluye la obligación legal de tener seguro. Siendo que este tipo de interpretación podría hacer que los conductores sin SOAT asuman erróneamente que terceros indemnizarán los daños en caso del accidente. La interpretación correcta de dicha norma debe ser que los conductores de vehículos sin SOAT no ingresan como beneficiarios y que las aseguradoras de vehículos con SOAT intervinientes no tienen que acoger las solicitudes de

---

<sup>1</sup> Resulta pertinente citar a la Defensoría del Asegurado porque es una institución autónoma creada por la Asociación Peruana de Empresas de Seguros (APESEG) para proteger los derechos de los asegurados y resolver controversias de manera imparcial. Su objetividad proviene de su independencia funcional y su mandato de resolver reclamos de manera justa pues es de sometimiento voluntario, basándose en las reglas del derecho y los medios probatorios.

cobertura, por lo que el rechazo no implica la prestación de un servicio de seguro inidóneo.

## **Respecto a la correcta interpretación finalista o teleológica del SOAT**

De la revisión del voto dirimente de los Jueces Supremos Bustamante Zegarra y Yalán Leal, mediante la Casación N° 2686-2020-Lima, señalaron que de la interpretación de los artículos 2°, 3° y 7° del Reglamento SOAT se establece la obligación legal de toda persona que posea un vehículo automotor de contratar un SOAT. Esta obligación recae en el propietario del vehículo o en el prestador del servicio de transporte. En este sentido, ninguna persona puede conducir un vehículo automotor sin estar cubierto por este seguro, dado que, de no contar con él, se encontraría inhabilitado para circular en el territorio nacional e incurriría en una infracción de tránsito por no portar la documentación obligatoria.

## **II. IDENTIFICACIÓN DE LOS HECHOS RELEVANTES**

### **2.1. Antecedentes**

En el año 2019, la Asociación Peruana de Empresas de Seguros (**APESeg**) reportó que cerca de 40% de los vehículos, incluyendo motos y mototaxis, circulaban sin SOAT<sup>2</sup>. Debido a esta falta de cumplimiento, los beneficiarios de las víctimas de accidentes de tránsito en vehículos que no cuentan con SOAT han presentado reclamos contra las aseguradoras de los vehículos que sí tienen SOAT, buscando obtener cobertura por los siniestros resultantes de dichos accidentes.

### **2.2. Hechos relevantes del caso**

El 22 de setiembre de 2013, falleció el señor Alejandro Sanga Quispe (en adelante, el “**señor Sanga**”), esposo de la señora Juana Francisca Huayta Ccopacallo (en adelante, la “**señora Huayta**”), producto de un accidente de tránsito mientras viajaba en el vehículo de placa de rodaje Z0N-960 (en adelante,

---

<sup>2</sup> APESeg. (2019, 15 de abril). *EL 40% de vehículos en el Perú aún no cuenta con SOAT*. APESeg. <https://www.apeseg.org.pe/2019/04/el-40-de-vehiculos-en-el-peru-aun-no-cuenta-con-soat/>

el “**vehículo 1**”), al ser impactado por el vehículo de placa de rodaje B6T-952 (en adelante, el “**vehículo 2**”). Siendo así, el vehículo 1 no contaba con SOAT, mientras que el vehículo 2 sí contaba con dicho seguro.

El 7 de julio de 2015, la señora Huayta presentó una solicitud ante la Asociación Fondo Contra Accidentes de Tránsito “La Primera” (en adelante, “**AFOCAT La Primera**”) pidiendo el pago de la cobertura por el fallecimiento del señor Sanga - es decir, lo equivalente a una indemnización de 4 UIT vigentes al año 2013 -, para lo cual, anexó los requisitos exigidos por ley. El 13 de julio de 2015, AFOCAT La Primera rechazó la solicitud, alegando que el vehículo del señor Sanga no contaba con SOAT, lo que los eximía de responsabilidad.

En virtud de dicha respuesta, con fecha 24 de julio del 2015, la señora Huayta interpone una denuncia contra AFOCAT La Primera requiriendo el pago por concepto de indemnización por muerte, que se sancione a la denunciada por el incumplimiento del pago de la cobertura, y el pago de costas y costos procesales. Así, mediante la Resolución N° 01 de fecha 03 de agosto del 2015, se admite a trámite la denuncia interpuesta por la señora Huayta contra AFOCAT La Primera, mediante la cual se le imputa la presunta infracción al deber de idoneidad, tipificado en el artículo 19° de la Ley N° 29571, Código de Protección y Defensa del Consumidor (en adelante, el “**Código**”), por no haber cumplido, dentro del plazo legalmente establecido, con el pago de indemnización por muerte de quien en vida fue su esposo, el señor Sanga.

En fecha 19 de agosto del 2015, AFOCAT La Primera presentó su escrito de descargos señalando que el señor Sanga era ocupante del vehículo 1, mismo que no contaba con SOAT provisto por AFOCAT La Primera. Asimismo, señaló que Indecopi ha interpretado de manera errónea el artículo 17° del Reglamento SOAT en anteriores fallos, generando una obligación de asumir el siniestro a pesar de que la referida norma no expresa ello en su literalidad. Siendo así, presentaron la Sentencia de Vista del Expediente N° 720-2012, mediante la cual la Octava Sala Especializada en lo Contencioso Administrativo declara nulidad a una Resolución Final similar del Indecopi.

Seguidamente, mediante la Resolución Final N° 170-2015/CPC-INDECOPI-PUN del 28 de setiembre de 2015, la Comisión de la Oficina Regional del Indecopi de Puno declaró infundada la denuncia interpuesta por la señora Huayta, señalando que no cumplió con presentar el Formato de Registro de Accidentes de Tránsito, conforme a lo dispuesto por el artículo 33° del Reglamento SOAT. En respuesta, el 16 de octubre de 2015, la señora Huayta apeló dicha resolución, argumentando que la parte denunciada no había observado los requisitos de la solicitud y que la Comisión no había tenido en cuenta que el formato requerido no estaba disponible en las comisarías del país. Además, sostuvo que la responsabilidad de exigir el requisito recaía en la denunciada y que se habían ignorado los principios legales y procedimentales. Adjuntó el Formato de Registro de Accidentes de Tránsito para respaldar su reclamo.

Posteriormente, mediante Resolución Final N° 3174-2016/SPC-INDECOPI del 28 de setiembre del 2015, la Sala del Indecopi revocó la Resolución Final N° 170-2015/CPC-INDECOPI-PUN, 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, ordenó como medida correctiva el pago de la indemnización y sancionó a AFOCAT La Primera con una multa de 10 UIT. Esta resolución indicó que la copia certificada de la denuncia policial contenía los datos requeridos por el Formato de Registro de Accidentes de Tránsito y cumplía con la finalidad de dejar evidencia del accidente. Además, para determinar si AFOCAT La Primera debía brindar cobertura al pasajero del vehículo no asegurado, se remitió al artículo 17° del Reglamento SOAT. Así, ante la incertidumbre jurídica sobre la interpretación de esta norma, se optó por aplicar el Principio Pro Consumidor; por tanto, debido a la inmediatez y celeridad en el pago de los beneficios, las aseguradoras deben proporcionar la cobertura, teniendo un derecho de repetición contra el propietario o conductor del vehículo.

El 16 de noviembre del 2016, AFOCAT La Primera interpone demanda contenciosa administrativa contra Indecopi y la señora Huayta, en la que solicita se declare la nulidad de la Resolución Final N° 3174-2016/SPC-INDECOPI,

señalado que Indecopi intenta que el SOAT de un vehículo asegurado cubra a los pasajeros del vehículo no asegurado, lo cual no está previsto en el artículo 17° del Reglamento SOAT. Además, indica que la excepción mencionada en el artículo no se aplica al caso, ya que la persona fallecida era ocupante del vehículo asegurado, no un peatón ni un tercero ajeno. Finalmente, alega que no existen interpretaciones divergentes del artículo 17° del Reglamento SOAT, sino una violación directa de la norma por parte de Indecopi.

Ante ello, el 11 de mayo de 2017, Indecopi contestó la demanda negando y contradiciendo en todos sus extremos. Dicha entidad administrativa alegó que el artículo 17° del Reglamento SOAT impone una responsabilidad solidaria al propietario, conductor o prestador del servicio de transporte de un vehículo sin SOAT en relación con las víctimas que ocupan dicho vehículo, obligándolos a reembolsar a la aseguradora los costos o indemnizaciones. Asimismo, argumentó que una interpretación sistemática de la norma, considerando otros artículos del Reglamento y la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre (en adelante, la “**LGTT**”), permite deducir que el último párrafo del artículo 17° incluye la cobertura por parte de AFOCAT La Primera a las víctimas ocupantes de otro vehículo no asegurado. Finalmente, sostuvo que una interpretación finalista del mismo artículo busca proporcionar cobertura inmediata a todas las víctimas de un accidente de tránsito.

Mediante Resolución N° 15 del 16 de enero de 2019, el Vigésimo Sexto Juzgado Contencioso Administrativo con Subespecialidad en Temas de Mercado declaró fundada la demanda, al concluir que el artículo 17° no establece una obligación legal para que las aseguradoras cubran accidentes que involucren un vehículo sin SOAT. Asimismo, subrayó que la autoridad administrativa debe adherirse a los principios de legalidad y tipicidad al evaluar el incumplimiento de una obligación legal.

Posteriormente, mediante Resolución N° 19 del 12 de noviembre de 2019, 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.

Esta resolución reafirmó que, si un vehículo no tiene SOAT, sus ocupantes no estarán cubiertos y que el propietario, conductor o prestador del servicio de transporte serán responsables de los gastos del tercero ocupante en el accidente.

Finalmente, mediante la Casación N° 2686-2020-Lima de fecha 09 de mayo del 2023, la Sala Suprema declaró fundado el recurso de Casación interpuesto por Indecopi, en consecuencia, casaron la sentencia de vista y revocaron la sentencia de primera instancia, reformándola y declarándola infundada. La Sala argumentó que la aseguradora de un vehículo con SOAT debe cubrir los gastos e indemnizaciones de las víctimas, incluidos los terceros no ocupantes de un vehículo que no cuenta con dicho seguro, con derecho a repetir contra los responsables.

Esta casación adhirió el voto singular del Juez Supremo Corraute Morales a los votos de los Jueces Supremos Yaya Zumaeta, Calderón Puertas y Quispe Salsavilca, mientras que constituye en minoría el voto de los Jueces Supremos Bustamante Zegarra y Yalán Leal.

El voto singular del Juez Supremo Calderón Puertas aborda la cuestión de si las víctimas, consideradas “terceros no ocupantes del vehículo”, deberían estar cubiertas por el SOAT del vehículo que si cuenta con dicho seguro. El Juez respalda la postura de que la cobertura debería extenderse para todas las personas afectadas por el accidente que el SOAT busca recuperar el monto indemnizado y garantizar una atención inmediata a las víctimas. Asimismo, sostiene que las aseguradoras actúan como un medio de reparación, pero que luego estas podrán reclamar al propietario o conductor del vehículo desprovisto de SOAT. Respecto al “desincentivo” a la contratación del SOAT, el Juez señala que el responsable del accidente debe reintegrar los gastos a la aseguradora y asumir responsabilidades administrativas y penales, lo que ofrece incentivos adicionales para contratar el seguro.

El voto singular de los Jueces Supremos Bustamante Zegarra y Yalán Leal aborda la perspectiva legal de que los daños sufridos por el conductor y los

ocupantes de un vehículo que no cuenta con SOAT son responsabilidad solidaria del propietario, conductor o causante del siniestro, y no deben trasladarse a la aseguradora del vehículo con SOAT. Además, argumenta que no procede una interpretación basada en el Principio Pro Consumidor debido a la falta de sustento para su aplicación. Finalmente, destaca el impacto social negativo que podría generar extender la cobertura del seguro a vehículos sin SOAT, argumentando que esto desincentivaría la adquisición del seguro obligatorio, al dar la certeza de estar protegidos por la cobertura del vehículo con SOAT en caso de accidente.

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

#### **3.1. Problema principal**

**3.1.1. Problema Principal 1:** ¿Cuál es la correcta interpretación al último párrafo del artículo 17 del Reglamento SOAT?

**3.1.2. Problema Principal 2:** ¿Deben las aseguradoras proporcionar cobertura a los ocupantes de un vehículo desprovisto de SOAT?

#### **3.2. Problemas secundarios**

**3.2.1. Problema Secundario 1:** ¿Es correcta la aplicación e interpretación del Principio Pro Consumidor del artículo 17° del Reglamento SOAT optada por la Sala Suprema?

**3.2.2. Problema Secundario 2:** ¿Es correcta la interpretación sistemática del artículo 17° del Reglamento SOAT señalada por la Sala Suprema?

**3.2.3. Problema Secundario 3:** ¿Existe una vulneración al Principio de Legalidad por imponer a las aseguradoras una obligación que no se encuentra establecida en ninguna normativa?

#### **IV. POSICIÓN DEL CANDIDATO/A**

##### **4.1. Respuestas preliminares a los problemas principal y secundarios**

En relación con el primer problema principal, se sostiene que la Sala Suprema debió atender a una interpretación finalista con respecto a la LGTT, cuya finalidad es incentivar la contratación del SOAT. Asimismo, que una interpretación contraria vaciaría de contenido a la obligación legal de la misma normativa, pues los conductores tendrían la certeza de que siempre estarían protegidos por el SOAT del vehículo que si cuenta con dicha cobertura.

En relación con el segundo problema principal, se sostiene que el artículo 17° del Reglamento SOAT no impone explícitamente una obligación legal para que las aseguradoras cubran los daños sufridos por el conductor y los ocupantes de un vehículo sin SOAT. Según la literalidad del texto, se sostiene que esta responsabilidad debe recaer en el propietario del vehículo y/o el conductor según lo establecido en el texto, sin perjuicio de la responsabilidad atribuida al causante del accidente.

En relación con el primer problema secundario, se sostiene que no es adecuado aplicar el Principio Pro Consumidor al artículo 17° del Reglamento SOAT, en tanto, esta interpretación solo puede ser utilizada cuando el intérprete demuestre que existen dos o más sentidos interpretativos igualmente plausibles que se deriven de la misma norma. No obstante, en este caso específico, no existe duda insalvable en la interpretación del artículo 17° del Reglamento SOAT que justifique la aplicación de dicho principio.

En relación con el segundo problema secundario, se sostiene que hubo una incorrecta aplicación del método interpretativo sistemático de la normativa en cuestión, dado que este enfoque enfatiza la importancia de considerar el conjunto de normas en su totalidad y no solo determinados elementos normativos. De acuerdo con el análisis integral de la normativa, se establece la obligación para todos los vehículos automotores de tener un seguro obligatorio, siendo responsabilidad del propietario del vehículo o del prestador del servicio

de transporte asegurarse de ello. Por lo tanto, si un vehículo circuló sin contar con SOAT con inobservancia de las normas resulta evidente que la responsabilidad solidaria únicamente debe ser aplicable para el conductor y/o propietario del vehículo, quienes deberán responder frente a los terceros ocupantes.

En relación con el tercer problema secundario, se sostiene que, en virtud del Principio de Legalidad, la autoridad administrativa debe actuar conforme a la Constitución, las leyes y el derecho, dentro de los límites de su competencia y en consonancia con los fines para los cuales fue facultada. En este sentido, las autoridades administrativas no pueden ampliar sus atribuciones legales y realizar una interpretación que implique una obligación no expresamente establecida por la ley. La normativa no establece de manera explícita ni mediante interpretación que la aseguradora del vehículo que contaba con SOAT deba cubrir las indemnizaciones o gastos médicos de los ocupantes del vehículo que no contaba con dicho seguro.

#### **4.2. Posición individual sobre el fallo de la resolución**

En el presente informe, discrepo del fallo, en tanto, considero que no es adecuado interpretar el artículo 17° del Reglamento SOAT conforme al Principio Pro Consumidor, dado que no existe duda insalvable que amerite la aplicación de dicho principio. Asimismo, que se realizó una errónea interpretación finalista del SOAT, en tanto la normativa en cuestión busca garantizar que ningún vehículo automotor en el país pueda circular sin contar con dicho seguro.

En este sentido, comparto la perspectiva expresada mediante el voto dirimente de los Jueces Supremos Bustamante Zegarra y Yalán Leal, en tanto, sostengo que el fallo no aborda adecuadamente el impacto social y en el mercado de seguros. Esto debido a que al permitir la extensión de la cobertura del seguro a los vehículos sin SOAT podría reducir el incentivo para adquirir dicho seguro, lo cual podría vaciar de contenido la obligación establecida en el artículo 3° del Reglamento SOAT. Esto implicaría que los conductores sin SOAT podrían confiar en estar protegidos por el SOAT de otros vehículos en caso de accidente,

lo que podría poner en riesgo los derechos fundamentales a la vida y la salud, protegidos constitucional y legalmente.

## **V. ANÁLISIS DE LOS PROBLEMAS JURÍDICOS**

En atención a que la controversia del presente caso gira en torno a determinar si el SOAT debería cubrir a los ocupantes de un vehículo involucrado en un accidente que no tenía contratado el seguro correspondiente, resulta crucial analizar el cuarto párrafo del artículo 17° del Reglamento SOAT, el cual regula el supuesto en el que uno de los vehículos participantes del accidente de tránsito este desprovisto de SOAT.

Dicha normativa ha dado inicio a un amplio debate, del cual se han derivado dos posturas contrastantes. Por un lado, algunos sostienen que el SOAT debería extender su cobertura a los ocupantes del vehículo sin SOAT, en garantía de la protección de los derechos fundamentales de los afectados. Por otro lado, algunos argumentan que la cobertura del SOAT debe limitarse estrictamente a los ocupantes del vehículo que lo contrató. En esta línea, la obligación normativa es que cada vehículo debe ser responsable de su propia cobertura de seguro.

Debido a ello, la Sala Suprema, mediante el caso abordado Casación N° 2686-2020-Lima, despliega en dos partes sus argumentos principales: (i) emplea el Principio Pro Consumidor, dado a su naturaleza protectora, con el fin de no dejar desamparada a la víctima; y, (ii) realiza una interpretación sistemática sobre la finalidad del SOAT, argumentando que, según una lectura del sentido de las normas contenidas en el Reglamento, se otorga dicha cobertura.

Dado esto, procederemos a analizar dichas argumentaciones y a revisar si esta interpretación no transgrede el Principio de Legalidad:

### **5.1. Problema Secundario 1: ¿Es correcta la aplicación e interpretación del Principio Pro Consumidor del artículo 17° del Reglamento SOAT optada por la Sala Suprema?**

El Principio Pro Consumidor, según lo dispuesto en el numeral 2 del artículo V del Código, indica que, en casos de duda insuperable en la interpretación de las normas o en los términos de los contratos de adhesión y cláusulas generales, debe prevalecer la interpretación que resulte más favorable para el consumidor.

Así pues, este principio busca garantizar una efectiva protección de los derechos e intereses de los consumidores en sus transacciones comerciales, dando una inclinación a favor del consumidor en casos de ambigüedad o incertidumbre en la interpretación de la normativa o contratos, asegurando una mayor protección de los derechos del consumidor.

Este principio es aplicado por la Sala Suprema mediante una interpretación finalista, indicando que en caso se plantee que el último párrafo del artículo 17° del Reglamento SOAT pueda dar lugar a diferentes interpretaciones, se debe optar por una interpretación acorde al Principio Pro Consumidor. Esto busca asegurar una verdadera protección de los derechos e intereses del consumidor, especialmente para no dejar desamparada a una víctima de un accidente de tránsito cuando el vehículo no contaba con el SOAT. En base a dicho principio, la Sala Suprema sostiene que la aseguradora de un vehículo con SOAT debe cubrir los gastos e indemnizaciones de las víctimas que se encontraban a bordo de un vehículo que no contaba con dicho seguro, a cuenta de un derecho de repetir contra los responsables.

No obstante, dicha interpretación puede cuestionarse, ya que se aplicaría incorrectamente dicho principio. La aplicación de la normativa del Principio Pro Consumidor reconoce dos principios adicionales: el Principio Pro Consumidor en sí mismo y el Principio in dubio Pro Consumidor. Aldana (2022) expone que, conforme al Principio Pro Consumidor propiamente dicho, el Estado actúa en todas las áreas en beneficio de los consumidores. Mientras que, el Principio in dubio Pro Consumidor, implica que solo debe interpretarse de la manera más

favorable para los consumidores en los siguientes casos: cuando hay una duda insalvable sobre el significado de las normas, cuando hay incertidumbre sobre los alcances de los contratos por adhesión, y cuando existen dudas sobre los términos de los contratos basados en cláusulas generales de contratación (p. 58).

Asimismo, sobre la base del artículo 65° de la Constitución, el Tribunal Constitucional menciona algunos principios que sustentan dicha protección, entre ellos, el Principio Pro Consumidor y el Principio in dubio Pro Consumidor.

En referencia al Principio Pro Consumidor, mediante el Expediente N° 3315-2004-AA/TC, 2005, el Tribunal Constitucional concluye que este principio busca que el Estado intervenga de manera más activa y protectora para equilibrar las diferencias de la asimetría informativa entre los consumidores y proveedores, asegurando que los derechos de los consumidores sean respetados. Por otro lado, en referencia al Principio in dubio Pro Consumidor, implica que, en caso exista una ambigüedad en la interpretación de la norma, las autoridades deben optar por la interpretación que más beneficie al consumidor. Siendo así, se busca que ante cualquier duda legal, esta se resuelva a favor del consumidor.

Esto nos indica que, si bien el Indecopi cuenta con la potestad de aplicar este Principio Pro Consumidor en todos los ámbitos a favor de los consumidores, la aplicación de dicho principio está sujeta a que el intérprete demuestre que hay dos o más interpretaciones igualmente viables que se derivan del mismo texto legal. Asimismo, que para su aplicación se tiene que sustentar y señalar cuál es la duda insuperable que, pese a los criterios de interpretación, no se ha podido entender el contenido normativo.

Es así como, para que el artículo 17° del Reglamento SOAT pueda ser interpretado sobre la base del Principio Pro Consumidor, debe cumplir con dos requisitos: (i) debe tratarse de una situación en la cual se involucren consumidores o usuarios; y (ii) debe existir duda insuperable en el sentido de las normas, en los alcances de un contrato por adhesión o contratos celebrados en base a cláusulas generales de contratación.

Para determinar si nos encontramos ante una situación que involucra a un usuario o consumidor, es crucial entender el alcance de estos términos. En primer lugar, en amparo de lo establecido en el inciso 1 del artículo IV del Código, se sostiene que el consumidor debe ser el destinatario final, es decir, aquel sujeto que usa y/o disfruta el bien o servicio que ha sido contratado, pero no con propósitos del ámbito empresarial. En otras palabras, un consumidor final es aquel que se encuentra en el último eslabón de la cadena de producción.

En el ámbito de protección del SOAT, se identifican como usuarios directos aquellos que adquirieron los certificados SOAT de las compañías de seguros, mientras que se consideran usuarios indirectos aquellos afectados o involucrados por la relación de consumo entre los consumidores directos y las aseguradoras. De acuerdo con Yuyes (2021), esto significa que las personas que viajan como ocupantes del vehículo asegurado se consideran usuarios afectados de dicho vehículo (p. 11).

En aplicación del presente caso, consumidor directo sería el adquirente del vehículo de placa de rodaje B6T-952 (en adelante, el “**vehículo 2**”), mientras que consumidor indirecto serían los ocupantes del vehículo 2. Así pues, tenemos que en esta figura no se presenta ni como consumidor directo ni indirecto los ocupantes del vehículo de placa de rodaje Z0N-960 (en adelante, el “**vehículo 1**”) puesto a que no configuran como adquirentes ni como ocupantes del vehículo 2.

No obstante, es importante considerar lo establecido en el artículo III del Título Preliminar del Código, que protege al consumidor involucrado, ya sea directa o indirectamente, en una relación de consumo o en una fase preliminar a esta. Según lo establecido por el presente artículo y el inciso 1 del artículo IV del Código, se puede indicar que esta normativa también se aplica en escenarios donde no se establece claramente una relación de consumo, pero donde el consumidor se encuentra expuesto, de manera directa o indirecta, a los efectos antes, durante o después de dicha relación.

Así pues, mediante la Resolución Final N° 0468-2016/CC1, la Comisión de Protección al Consumidor N° 1 – Sede Central concluye que la idea de relación de consumo no debe restringirse únicamente a la noción de un vínculo contractual, sino que abarca situaciones donde los consumidores se ven afectados, a pesar de no tener ninguna relación directa con un proveedor específico, por las consecuencias de esa relación contractual, como el pago de indemnizaciones y coberturas a los beneficiarios del SOAT. En conclusión, la relación de consumo abarca tanto los vínculos directos como los efectos indirectos que pueden impactar a los consumidores.

Por lo expuesto, señalamos que, si bien los ocupantes del vehículo 1 no se encontraban en una relación de consumo con la aseguradora ni en una etapa preliminar a esta pues el contrato de consumo que suscribió el adquirente del vehículo 2, no se celebró con el adquirente del vehículo 1; las consecuencias o efectos de las actuaciones de la compañía aseguradora recaen indirectamente en la esfera jurídica de los ocupantes del vehículo 1. Por tanto, correspondería considerar a los ocupantes del vehículo 1 como consumidores.

Ahora bien, para determinar si hay incertidumbre significativa en la interpretación de las normas, los términos de un contrato por adhesión o contratos con cláusulas generales de contratación, debemos referirnos al artículo 17° del Reglamento SOAT. En su literalidad, este artículo establece que, en caso de que uno de los vehículos involucrados en un accidente de tránsito no disponga de SOAT, el propietario, el conductor y, si corresponde, el prestador del servicio de transporte son solidariamente responsables ante los ocupantes de dicho vehículo, terceros no ocupantes, establecimientos de salud y compañías de seguros. Esto abarca los gastos médicos y las indemnizaciones que estas entidades hayan cubierto a los accidentados, siempre y cuando los responsables sean declarados como tales.

En atención a la presente normativa, se establece que, si un vehículo no tiene SOAT, la responsabilidad recae en el propietario, el conductor y el prestador del servicio de transporte, si corresponde. La solidaridad entre aseguradoras no se

menciona en la norma y, por tanto, su aplicación sería una interpretación incorrecta y sin fundamento legal.

Esta interpretación también es aplicada por la Defensoría del Asegurado (**DEFASEG**) en la Resolución N° 062/2010. En su fundamento sexto, DEFASEG establece que, si un vehículo no tiene SOAT, tanto el propietario, el conductor, como el prestador del servicio de transporte terrestre son solidariamente responsables por los ocupantes del vehículo. Sin embargo, el texto no extiende esta responsabilidad solidaria a la aseguradora del vehículo que sí posee SOAT. La solidaridad es una excepción a la regla general de responsabilidad simple o parciaria y solo se establece mediante un acuerdo o disposición legal específica. Por lo tanto, la responsabilidad solidaria reclamada no se deriva del artículo 17° del Reglamento SOAT.

En aplicación al presente caso, entendemos que la norma no se trata de una normativa ambigua que da amplio margen de interpretación, sino que define de manera clara y específica las responsabilidades. Conforme a lo cual, se establece que la responsabilidad solidaria recae sobre el propietario, el conductor y/o el prestador del servicio de transporte, no incluyendo en ningún margen a las aseguradoras.

De esta manera, se puede constatar que el Principio Pro Consumidor no resulta aplicable en el presente caso debido a que no existe una duda insuperable con respecto a la interpretación del artículo 17° del Reglamento SOAT, en cuanto dicha norma es clara con respecto a las responsabilidades de propietarios, conductores y prestadores de servicios de transporte en caso de que un vehículo no cuente con SOAT. Por lo tanto, la solidaridad entre aseguradoras no está respaldada por la ley y su aplicación sería incorrecta.

## **5.2. Problema Secundario 2: ¿Es correcta la interpretación sistemática del artículo 17° del Reglamento SOAT señalada por la Sala Suprema?**

En principio, conforme señala Da Silva Pereira (2011), la interpretación sistemática implica que una norma o cláusula está sujeta a un conjunto de disposiciones más generales, de las cuales no puede ni debe separarse. Por tanto, el intérprete debe asumir que una ley o cláusula no existe por sí sola y, por tanto, no puede ser comprendida de manera independiente con respecto al resto de las disposiciones (p. 164). Esto implica que, para interpretar correctamente una norma específica, es necesario analizarla en el marco de todo el cuerpo normativo, asegurando así una coherencia y congruencia en su aplicación.

En esta línea, tenemos que este tipo de interpretación se subdivide en dos métodos de interpretación: (i) el método sistemático por comparación con otras normas, y (ii) el método sistemático por ubicación de la norma.

Por un lado, según indica Rubio (2017), el método sistemático por comparación de normas consiste en identificar y aplicar los principios o conceptos que se encuentran presente en otras normativas que no son explícitos en la norma que se está analizando. Así pues, para que este enfoque sea eficaz, esos principios y conceptos deben ser claros y coherentes en todas las normas involucradas (p. 245). Por otro lado, señala que el método sistemático por ubicación de la norma se lleva a cabo considerando el entorno normativo en el que se encuentra la norma, lo cual contribuye a esclarecer su significado dentro del marco normativo (p. 247).

Este último método de interpretación es utilizado por la Sala Suprema en el fundamento 6.5. de la Casación N° 2686-2020-Lima, al considerar los preceptos normativos ubicados en la LGTT, y el Reglamento SOAT. La Sala Suprema acoge los artículos 30°.2 de la LGTT y 31° del Reglamento SOAT, que indican que el seguro debe cubrir a todas las personas involucradas en un accidente de tránsito, y el artículo 14° del Reglamento SOAT, que establece que los gastos e

indemnizaciones deben ser pagados sin necesidad de investigación ni pronunciamiento previo de alguna autoridad.

Basándose en esta normativa, la Sala Suprema interpreta que AFOCAT La Primera debería haber pagado las coberturas correspondientes a la señora Huayta por la muerte de su esposo, pues argumentan que el SOAT debe cubrir a todas las personas involucradas en un accidente de tránsito, tanto ocupantes como no ocupantes del vehículo asegurado, con la posibilidad de reclamar contra los responsables, sin necesidad de una investigación ni de un pronunciamiento previo de ninguna autoridad, y sin importar la responsabilidad del conductor, del propietario del vehículo, del prestador del servicio de transporte, o del causante del accidente.

Ahora bien, para que el artículo 17° del Reglamento SOAT pueda ser interpretado de manera correcta debemos revisar todo el “medio ambiente” de la norma; es decir, su conjunto, subconjunto o grupo normativo, y evitando limitarse a interpretaciones incompletas que podrían distorsionar su aplicación.

Para interpretar sistemáticamente esta normativa, es fundamental revisar la LGTT y el Reglamento SOAT. Ambas normativas disponen un sistema de responsabilidad civil aplicable a los daños provocados por accidentes de tránsito, con la finalidad de proteger a todas las personas involucradas, ya sean ocupantes del vehículo o terceros no ocupantes, que resulten con lesiones o fallezcan debido a un accidente de tránsito.

En primer lugar, corresponde analizar el artículo 30° de la LGTT, el cual regula la obligatoriedad de los vehículos que circulan por el territorio nacional de contar con SOAT. En concordancia con lo establecido, si bien el inciso 2 del artículo 30° establece que el SOAT debe cubrir a todas las personas que sufran lesiones o fallecimiento, ya sean ocupantes o terceros no ocupantes, también impone como obligatorio que cada vehículo que circule en el territorio nacional tenga SOAT. Esto asegura que todas las personas afectadas en un accidente de tránsito reciban atención ágil y segura. De lo contrario, estarían desprotegidas, lo que

comprometería los derechos fundamentales a la vida, integridad personal y salud, reconocidos en el inciso 1 del artículo 2° y el artículo 7° de la Constitución.

En esta línea, como se establece en el artículo 6°.1 de la LGTT, el Estado busca que todos los usuarios de vehículos automotores asuman las consecuencias y costos de las decisiones relacionadas con su uso. Por lo tanto, si una ley, ya sea esta u otra, intenta imponer a un usuario el costo de un riesgo que no ha aceptado voluntariamente, se debe asegurar que dicho riesgo sea trasladado de forma expresa por una norma de rango legal. En el caso de que esta responsabilidad no haya sido acordada contractualmente, sería necesario que esta obligación se establezca explícitamente por ley para que sea un deber de las aseguradoras.

Basándonos en lo dispuesto por los artículos 2°, 3° y 7° del Reglamento SOAT, parte del documento normativo analizado, se establece que constituye una obligación legal, para todo individuo que posea cualquier vehículo automotor, contratar un SOAT. Por tanto, ninguna persona puede manejar un vehículo sin estar cubierto por esta póliza, debido a que de no contar con dicho seguro estaría inhabilitado de circular por todo el territorio nacional y constituiría una infracción a las normas de tránsito por incumplimiento de portar documentación obligatoria para la circulación.

En este contexto, la Administración Pública no debería permitir que un ocupante de un vehículo sin SOAT, involucrado en un accidente de tránsito, exija indemnización a la aseguradora del otro vehículo que sí cuenta con SOAT. Esto se debe a que el conductor y/o propietario del primer vehículo no cumplió con la obligación legal establecida en el Reglamento SOAT de contar con una póliza que proteja a los ocupantes y terceros no ocupantes en relación con su propio vehículo. Por tanto, siendo que el conductor y/o propietario del primer vehículo es el responsable solidario es este quien debería responder sobre los gastos y/o indemnizaciones de los ocupantes de su vehículo.

De esta manera, de la correcta interpretación sistemática adecuada del artículo 17° del Reglamento SOAT, se establece claramente la obligatoriedad del seguro

para todos los vehículos automotores, asegurando una cobertura efectiva en casos de accidentes de tránsito y protegiendo los derechos fundamentales a la vida, integridad personal y salud. En consecuencia, ninguna aseguradora debería ser obligada a cubrir a un ocupante de un vehículo sin SOAT, ya que se habría incumplido con la ley en este aspecto.

### **5.3. Problema Secundario 3: ¿Existe una vulneración al Principio de Legalidad por imponer a las aseguradoras una obligación que no se encuentra establecida en ninguna normativa?**

En el ámbito administrativo, el Principio de Legalidad se encuentra expresamente contemplado en el inciso 1 del artículo 248° del Texto Único Ordenado de la Ley del Procedimiento Administrativo General (en adelante, el “**TUO de LPAG**”). Este principio establece que la potestad sancionadora de todas las entidades solo puede ser atribuida mediante norma con rango de ley. Además, señala que las sanciones administrativas aplicables a un administrado deben estar previstas por ley y en ningún caso pueden habilitar la privación de libertad. Así, esta normativa destaca dos aspectos formales que deben ser considerados:

En primer lugar, esto implica una reserva legal por competencia. La Administración Pública únicamente puede llevar a cabo aquello para lo cual tiene una autorización explícita. Ochoa (2003) señala que, a diferencia de los ciudadanos, que disfrutan de la libertad negativa (nadie está obligado a hacer lo que la ley no ordena ni impedido a hacer lo que esta no prohíbe) o el principio de no coacción, la Administración Pública solo puede realizar lo que está expresamente autorizado (p. 53). Por lo tanto, las autoridades administrativas requieren una habilitación legal expresa para intervenir en un procedimiento administrativo.

El inciso 1.1 del artículo IV del Título Preliminar del TUO de la LPAG señala que las autoridades administrativas, como el Indecopi, deben operar en conformidad con la Constitución, la ley y el derecho, dentro de los límites de sus competencias y en alineación con los objetivos para los cuales fueron establecidas. Por ende, la competencia sancionadora de una entidad pública debe estar autorizada por

una norma con rango de ley o mediante referencia explícita a una normativa reglamentaria.

En segundo lugar, implica una reserva legal para tipificar conductas objeto de reproche disciplinario. La administración pública está sujeta a la Ley; es decir, toda actuación que tenga la administración debe encontrar en la Ley su límite y su fundamento, y debe adecuar su actuación a lo establecido normativamente.

Conforme a lo mencionado, el Principio de Legalidad representa una de las garantías constitucionales de los derechos fundamentales, consagrada en el literal d) del numeral 24 del artículo 2 de la Constitución Política del Perú. Este principio establece que ninguna persona puede ser procesada o condenada por actos u omisiones que no estén previamente definidos de manera clara y precisa como infracciones punibles en la ley al momento de cometerse, ni ser sancionada con penas que no estén establecidas en la ley.

De esta manera, el Principio de Legalidad, en su aspecto material, se refiere a la garantía constitucional que asegura a todos los ciudadanos que deben existir normas previas que definan claramente qué conductas son ilícitas y cuáles son las sanciones correspondientes. En su aspecto formal, indica que estas normas deben tener rango de ley.

En materia sancionadora, el Principio de Legalidad impide atribuir la comisión de una infracción si esta no está expresamente definida por la ley, así como aplicar una sanción que no esté claramente establecida por ley.

Es importante tener en cuenta lo que establece el Tribunal Constitucional en el fundamento 5 del Expediente N° 2192-2004-AA/TC, donde se indica que el subprincipio de Tipicidad o Taxatividad es una expresión del Principio de Legalidad. Este subprincipio impone límites tanto al legislador penal como al administrativo, garantizando que las prohibiciones que conllevan sanciones, sean penales o administrativas, estén definidas con claridad. Esto asegura que cualquier persona con una educación básica pueda comprender sin dificultad

qué acciones están prohibidas y cuáles son las posibles sanciones según una norma legal específica.

Así pues, el Principio de Tipicidad como una de las manifestaciones del Principio de Legalidad establece la obligatoriedad de que las leyes que establecen sanciones administrativas sean tan claras y precisas que el ciudadano pueda entenderlas fácilmente.

El principio mencionado se encuentra establecido en el inciso 4 del artículo 248° del TUO de LPAG, el cual establece que las infracciones susceptibles de sanción administrativa deben estar claramente definidas y tipificadas en normas con rango de ley. Esta tipificación implica que no se pueden interpretar extensivamente ni aplicar por analogía las normas sancionadoras. Las disposiciones reglamentarias pueden detallar o graduar las conductas y sanciones, pero no pueden crear nuevas infracciones más allá de las previstas legalmente, salvo disposición expresa en ley o decreto legislativo que permita la tipificación por norma reglamentaria.

En base a esta normativa, se establece que solo se podrán sancionar las conductas que estén claramente definidas por la ley. De esta manera, las autoridades administrativas no podrán sancionar conductas que no se encuentren tipificadas en la ley ni interpretar la ley para crear nuevas infracciones. Siendo así, este principio busca asegurar que las personas solo sean sancionadas por conductas que se encuentren claramente prohibidas en la ley.

En esta línea, mediante la sentencia recaída en el Expediente N° 01873-2009-PA/TC, el Tribunal Constitucional en su fundamento 12 señala que mediante el Principio de Tipicidad se establece que una conducta debe encontrarse definida claramente en la ley junto a su sanción. Esto garantiza la libertad y seguridad jurídica, pues los ciudadanos podrán saber exactamente qué acciones son sancionables y poder predecir las consecuencias de las mismas. Así pues, no se permiten definiciones generales o vagas de infracciones, y corresponde a la

administración actuar de manera razonada y basada en hechos concretos y en la ley, y no en juicios subjetivos o arbitrarios.

En el caso en concreto, según lo interpretado por la Sala Suprema, el artículo 17° del Reglamento SOAT establece la obligación de la aseguradora de proporcionar cobertura inmediata a las víctimas que sean ocupantes de un vehículo sin SOAT. En este sentido, la Sala Suprema determina que la compañía de seguros debe cubrir los gastos y las indemnizaciones de estas víctimas, incluyendo a terceros que no sean ocupantes del vehículo asegurado, con la posibilidad de repetir contra el propietario, conductor o prestador del servicio de transporte correspondiente.

No obstante, para determinar concretamente si esta interpretación vulnera el Principio de Legalidad y Tipicidad, debemos analizar con más detalle el mencionado artículo 17° del Reglamento SOAT. Así, en su literalidad, este artículo establece que, si un vehículo involucrado en un accidente de tránsito no cuenta con SOAT, el propietario, el conductor, en su caso, el prestador del servicio de transporte es responsables solidariamente por los gastos e indemnizaciones de los ocupantes del vehículo y terceros no ocupantes.

Siendo así, la interpretación de la Sala Suprema podría cuestionarse desde el punto de vista del Principio de Legalidad, que establece la necesidad de una norma previa que defina qué conductas son ilícitas y sus sanciones. En este contexto, la normativa debe especificar de manera precisa y clara las obligaciones de las aseguradoras y las consecuencias de su incumplimiento. Por tanto, si la normativa no establece explícitamente la obligación de las compañías de seguro de cubrir a las víctimas de un vehículo sin SOAT, imponerla podría considerarse una extensión indebida de la ley. Esta extensión que no tiene sustento en ninguna base normativa podría resultar en una actuación arbitraria por parte de la administración ya que estaría imponiendo obligaciones y sanciones no previstas por el legislador.

Asimismo, también podría ser cuestionado desde el Principio de Tipicidad, que establece que solo las conductas definidas con precisión en la ley pueden ser

objeto de sanción. Así, este principio prohíbe la interpretación extensiva o analógica de las normas sancionadoras. En este sentido, si la obligación de la aseguradora no está establecida en la ley, interpretarla para imponer una nueva obligación no prevista en la ley sería una vulneración al principio de tipicidad.

En esta línea, DEFASEG, en el fundamento sexto de la Resolución N° 062/2010, sostuvo que, aunque el SOAT es un seguro de contratación obligatoria con una finalidad social, no se puede concluir que, en accidentes donde participan al menos dos vehículos (uno con SOAT y otro sin él), la aseguradora del vehículo asegurado deba cubrir a los ocupantes del vehículo no asegurado. Tal interpretación no solo es inconsistente con el texto legal, sino también con la lógica del seguro, ya que la prima se calcula en función del riesgo cubierto. Esta interpretación generaría un desincentivo para contratar el SOAT.

En este sentido, la interpretación de la Sala de que las compañías de seguro deben proporcionar una cobertura inmediata a las víctimas de un vehículo sin SOAT, aunque sea bienintencionada, sobrepasa los límites establecidos por los principios de legalidad y tipicidad. Esto debido a que no es una obligación claramente establecida en ninguna norma con rango de ley, por lo que, se estaría creando una nueva obligación mediante interpretación judicial y administrativa, lo cual se encuentra prohibido en virtud de los referidos principios.

Así, al no ser una obligación definida por la ley, se vulneraría el Principio de Tipicidad, ya que la sanción no se basaría en una norma con rango de ley y sería una interpretación extensiva y arbitraria de la normativa existente. Asimismo, al no ser una obligación establecida previamente por la ley, se estaría transgrediendo la seguridad jurídica que cada ciudadano debe de tener de conocer las normas y/o conductas que podrían ser sancionables, y, por ende, vulnerando el Principio de Legalidad.

Ahora bien, habiendo dilucidado estos puntos, resulta pertinente entrelazarlos para resolver los problemas principales:

#### **5.4. Problema Principal 1: ¿Cuál es la correcta interpretación al último párrafo del artículo 17 del Reglamento SOAT?**

Para establecer si el artículo 17° del Reglamento SOAT impone a AFOCAT la responsabilidad de cubrir la indemnización por muerte del señor Sanga (ocupante del vehículo sin SOAT), resulta necesario determinar cuál es la correcta interpretación del mencionado artículo.

En principio, es fundamental tener en cuenta que, según Chávez (2021), la interpretación jurídica consiste en la actividad intelectual destinada a descubrir y determinar el significado o alcance que deben tener las normas, es decir, definir qué establece el derecho (p. 154). Por lo tanto, es esencial analizar el propósito y el ámbito de la normativa para garantizar una correcta aplicación y delimitación de obligaciones dentro del marco legal.

De esta manera, la interpretación jurídica no busca extender ni ampliar el alcance de los supuestos y consecuencias jurídicas expresados en la norma, sino busca interpretarla dentro de los confines establecidos por la propia regulación.

Así pues, si bien la interpretación jurídica puede proporcionar una mejor comprensión sobre la aplicación de una norma específica, considerando la intención del legislador o el contexto de la norma dentro del marco legal, no significa que la interpretación jurídica de una norma siempre sea uniforme puesto a que se pueden producir variables según cada caso.

Asimismo, se debe considerar que cada método de interpretación puede dar lugar a resultados distintos, los cuales pueden resultar compatibles o incompatibles entre sí. Esto permite que el intérprete pueda observar otros puntos de vista interpretativos y así determinar cual constituye el método correcto.

En el presente caso, se pretende determinar la interpretación adecuada del cuarto párrafo del artículo 17° del Reglamento SOAT, el cual regula, entre otras

cosas, la situación en la que dos vehículos están involucrados en un accidente de tránsito y solo uno de ellos cuenta con SOAT.

De una interpretación literal de este artículo, que, según Rubio (2017), implica determinar lo que la norma expresa utilizando las reglas lingüísticas comunes del lenguaje en el que está redactada (p. 238), se desprende que: (i) el propietario, el conductor y/o el prestador del servicio de transporte del vehículo sin seguro son responsables de manera solidaria; (ii) dicha responsabilidad solidaria se extiende hacia los ocupantes del vehículo, los terceros no ocupantes, los centros de salud y las compañías de seguros; y (iii) esta responsabilidad solidaria abarcará los gastos y/o indemnizaciones que se hayan desembolsado a las víctimas.

Así pues, no se impone a las aseguradoras ni a los centros de asistencia la obligación de proporcionar cobertura a los ocupantes de un vehículo sin SOAT. Por el contrario, se establecen las responsabilidades de los propietarios, conductores o prestadores del servicio de transporte de un vehículo que carecía de dicho seguro.

Este método literal de interpretación se encuentra ligado con otros métodos interpretativos para proporcionar un significado verdadero y completo a las interpretaciones. En tanto ello, el análisis de la interpretación no concluirá aquí, sino que observaremos el método adecuado que pueda complementar dicha interpretación literal.

Ahora bien, conforme hemos analizado en el presente informe, la Sala Suprema emplea un método de interpretación sistemática, valiéndose para ello de determinados artículos de la LGTT y el Reglamento SOAT que reafirman la conclusión que tomó, la cual consiste en que las aseguradoras deberían cubrir a todas las personas involucradas en un accidente de tránsito, sean ocupantes o no ocupantes del vehículo asegurado.

No obstante, para emplear este método de interpretación, debemos remitirnos a todo el entorno normativo donde se encuentra la norma, la cual emplea todo un

sistema de responsabilidad civil aplicable a los daños causados por accidentes de tránsito. Así pues, conforme a lo establecido en las normativas de la LGTT y el Reglamento SOAT, existe una obligación legal para todo vehículo automotor de contratar un SOAT para circular dentro del territorio nacional. No siendo congruente que el ocupante de un vehículo desprovisto de SOAT traslade la responsabilidad correspondiente al conductor y/o propietario del vehículo a las aseguradoras con las que no establecieron una relación de consumo puesto a que no existió un contrato con la misma, incumpliendo su obligación legal.

En este sentido, considero que el método correcto y complementario al literal, es el método teleológico o finalista, el cual, según Bravo, se enfoca en los fines que persigue la norma (p. 121). Este método interpretativo permite entender no solo lo que intenta decir la norma, sino también por qué fue establecida y cuáles son sus fines fundamentales.

Conforme a ello, es importante tener en consideración que normativas como la LGTT y el Reglamento SOAT buscan incentivar la adquisición de SOAT por parte de los sujetos que ostentan vehículos automotores y quieren circular dentro del territorio nacional. Ello en aras de otorgar una correcta protección a los derechos fundamentales a la vida, integridad personal y salud de las personas, establecidos en el inciso 1 del artículo 2° y el artículo 7° de la Constitución.

Ahora bien, debemos considerar que expandir las responsabilidades de las aseguradoras hacia los beneficiarios no contempladas por la norma puede tener un efecto nocivo en la consecución de la cobertura que la ley pretende. Ello debido a que las personas que no contratan dicho seguro o que utilizaron un vehículo no asegurado transfieren sus daños a aquellos que si cumplieron de manera diligente con la obligación de contratar el SOAT.

En este contexto, la Quinta Sala Especializada en lo Contencioso Administrativo con Sub Especialidad en Temas de Mercado, en el fundamento octavo de la sentencia del Expediente N° 4568-2015, mencionó que, en efecto, quienes terminarán pagando estas indemnizaciones serán los ciudadanos que contrataron su SOAT de manera responsable, a través del incremento que

puedan experimentar las primas correspondientes. Es decir, en oposición a lo estipulado por el artículo 6°.1 de la LGTT, estos individuos estarán asumiendo los costos derivados de las decisiones negligentes de aquellos que no cumplieron con sus responsabilidades legales.

Conforme a ello, al final, quienes terminarán pagando estas indemnizaciones, mediante un posible aumento en las primas de dicho seguro, serán las personas que adquirieron su SOAT de manera responsable. Esto va claramente en contra del artículo 6°.1 de la LGTT pues los ciudadanos responsables estarían asumiendo los costos derivados de las decisiones negligentes de quienes no cumplieron sus obligaciones legales.

Asimismo, esta situación desalentaría a los ciudadanos a comprar el SOAT puesto a que cada vez menos conductores estarían motivados a adquirir dicho seguro por el aumento de primas. Esto claramente vaciaría el contenido de la obligación legal de adquirir un SOAT pues aquellos que no contrataron dicho seguro tendrían la certeza de que tanto ellos como sus pasajeros estarían cubiertos en caso de algún accidente, dejando desprotegida la vida, integridad y salud de los abordantes.

Complementariamente, es importante tener en cuenta que el Principio Pro Consumidor no se aplica en este caso porque, para hacerlo, es necesario demostrar y señalar una duda insuperable que, a pesar de los criterios de interpretación, no se haya podido resolver en el contenido normativo. Sin embargo, como hemos comprobado, la norma es completamente clara y comprensible, incluso sin la necesidad de recurrir a criterios interpretativos. Además, si se aplicara algún criterio de interpretación, seguiría sin establecer alguna obligación para las aseguradoras con respecto a asegurar un vehículo desprovisto de SOAT, ya que su contenido es completamente entendible.

En conclusión, la interpretación del artículo 17° del Reglamento SOAT se beneficia de dos métodos de interpretación complementarios: una interpretación literal, que establece la responsabilidad directa de propietarios y conductores de

vehículos sin SOAT, y una teleológica, que considera los objetivos y fines de la normativa para proteger a todas las partes involucradas en accidentes de tránsito. Así pues, con respecto a este último, se rescata que el extender la cobertura a vehículos sin SOAT podría generar efectos adversos en el mercado, como aumentos en las primas de seguros para conductores que cumplen con la ley, desalentando así la adquisición del SOAT y comprometiendo la efectividad del sistema de seguros obligatorios en garantizar una adecuada protección legal y social.

#### **5.5. Problema Principal 2: ¿Deben las aseguradoras proporcionar cobertura a los ocupantes de un vehículo que desprovisto de SOAT?**

En el presente caso, se busca determinar si en un accidente de tránsito en el que estuvieron involucrados dos vehículos (uno con SOAT provisto por AFOCAT y otro sin él), AFOCAT estaba obligada a cubrir la indemnización por muerte del señor Sanga (ocupante del vehículo sin SOAT), considerando que AFOCAT era la aseguradora del vehículo que impactó contra el vehículo donde se encontraba el señor Sanga.

De esta manera, resulta apremiante remitirnos nuevamente al artículo 17° del Reglamento SOAT, el cual especifica que, si uno de los vehículos involucrados en un accidente de tránsito no cuenta con SOAT, el propietario, el conductor y, si aplica, el proveedor del servicio de transporte son responsables solidarios. Siendo estos quienes deben cubrir los gastos e indemnizaciones que los hospitales y las compañías de seguro hayan pagado a los afectados tanto ocupantes como terceros involucrados en el accidente.

A partir de lo indicado en dicho artículo, no se indica que las aseguradoras o los centros médicos estén obligados a cubrir a los ocupantes de un vehículo que no tengan SOAT. En cambio, se detallan las responsabilidades de los propietarios, conductores o proveedores de servicios de transporte de vehículos que carezcan de dicho seguro.

En este punto, es importante considerar los principios de legalidad y tipicidad desarrollados anteriormente. Según el Principio de Legalidad, la administración pública, como el Indecopi, solo puede imponer sanciones o responsabilidades que estén claramente previstas en la ley. En aplicación a nuestro caso, cualquier obligación impuesta a las aseguradoras de proporcionar cobertura a los ocupantes de un vehículo desprovisto de SOAT debe estar expresamente establecida en la normativa correspondiente. No pudiendo extenderse la interpretación de las normas para crear nuevas obligaciones que no están expresamente contempladas en la ley. Esto encuentra su fundamento en la responsabilidad jurídica que las aseguradoras y los ciudadanos puedan tener de conocer y prever las responsabilidades y derechos establecidos.

Es importante considerar que cualquier ampliación de responsabilidades hacia las aseguradoras, sin respaldo legal, vulneraría el Principio de Tipicidad. Este principio establece que las infracciones y sanciones deben estar definidas por la ley, sin admitir interpretaciones extensivas o análogas. Por tanto, la imposición de una obligación hacia las aseguradoras no prevista en las normativas correspondientes constituiría una contravención directa a dicho principio.

Así, como hemos expuesto, las normas previstas en la LGTT y el Reglamento SOAT no deben utilizarse para crear obligaciones fuera de las establecidas por dichas normativas.

Asimismo, es importante señalar que, si bien la normativa menciona que los propietarios, conductores o proveedores de servicios de transporte deben asumir la responsabilidad solidaria por los gastos e indemnizaciones pagados por hospitales y aseguradoras a los afectados, no establece una obligación para las compañías de seguro de realizar dichos pagos. Esto queda a discreción de las aseguradoras, quienes tienen la potestad de decidir si efectúan o no las indemnizaciones frente a personas contra las que no se encuentran contractual ni legalmente obligadas pues como mencione, no están obligadas por ley a hacerlo.

En conclusión, el marco normativo del SOAT establece claramente las responsabilidades solidarias de los propietarios, conductores y proveedores de servicios de transporte en caso de accidentes donde no se cuente con dicho seguro. Así pues, no impone una obligación legal a las aseguradoras para cubrir indemnizaciones en casos donde los vehículos involucrados carezcan de SOAT. Esto se fundamenta en los principios de legalidad y tipicidad, que limitan la imposición de obligaciones no previstas explícitamente por la ley, garantizando así la seguridad jurídica tanto para las aseguradoras como para los ciudadanos. Asimismo, existe una discrecionalidad clave a favor de las aseguradoras, quienes tienen la facultad de decidir si proporcionan o no cobertura en tales situaciones.

## **VI. CONCLUSIONES Y/O RECOMENDACIONES**

- a) No resulta adecuada la aplicación del Principio Pro Consumidor en el presente caso, ya que no existe una duda insuperable en la interpretación del artículo 17° del Reglamento SOAT que justifique su aplicación. Este principio solo debe ser utilizado cuando hay dos o más sentidos interpretativos igualmente plausibles, lo cual no es el caso en cuestión.
- b) La interpretación sistemática aplicada por la Sala Suprema fue incorrecta, toda vez que no consideró adecuadamente el conjunto de normas en el que se encuentra inmerso el SOAT y tampoco que el entorno de dicha norma desprende la obligación para todos los vehículos de contar con dicho seguro obligatorio. La responsabilidad de asegurar la cobertura recae en el propietario del vehículo.
- c) El imponer a las aseguradoras la obligación de cubrir a los ocupantes de vehículos desprovistos de SOAT vulnera el Principio de Legalidad. Ello, en vista de que, no hay una normativa que establezca expresamente dicha obligación, y, por tanto, trasladar dicha responsabilidad y obligación a las aseguradoras podría desestabilizar el sistema de seguros, generando incertidumbre y afectando la viabilidad del SOAT.

- d) La interpretación del cuarto o último párrafo del artículo 17° debe ser una aplicación conjunta de la interpretación literal y teleológica o finalista. Así, se establece que la responsabilidad recae directamente en el propietario o conductor del vehículo sin SOAT, toda vez, que este era el responsable de contar con dicho seguro para proteger los derechos de la vida y salud de él y sus abordantes. Siendo que, extender la cobertura del SOAT a vehículos sin dicho seguro podría generar efectos adversos, como aumentos en las primas de seguros para los conductores que cumplen con la ley y desincentivar la adquisición del SOAT, contraviniendo la finalidad de la normativa SOAT.
- e) Las aseguradoras no se encuentran obligadas a proporcionar cobertura a los ocupantes de un vehículo sin SOAT. El artículo 17° del Reglamento SOAT no establece expresamente dicha obligación, y extender su cobertura podría desincentivar la contratación de SOAT, afectando la protección de los derechos fundamentales de la vida y la salud de los abordantes.

## **BIBLIOGRAFÍA**

Aladana, E. (2022). Relaciones de consumo y principios del Derecho del Consumidor. En Asociación Civil IUS ET VERITAS. *Manual del Derecho del Consumidor: A los once años de la publicación del Código* (pp. 43-83). Asociación Civil IUS ET VERITAS.

Ayala, V. (2017). ¿Todo va a estar bien?: análisis de la cobertura del SOAT en los pronunciamientos del Indecopi. Pontificia Universidad Católica del Perú. Obtenido de <http://hdl.handle.net/20.500.12404/8602>

Bravo, M. & Islas, A. (2013). *Argumentación e interpretación jurídica: para juicios orales y la protección de derechos humanos* (2.ª ed.). Porrúa.

Casación N° 2602-2016, Expediente N° 2602-2016 (Tercera Sala de Derecho Constitucional y Social Transitoria, 22 de diciembre del 2019).

Casación N° 6380-2016, Expediente N° 04392-2014 (Tercera Sala Constitucional y Social Transitoria, 10 de agosto del 2017).

Chávez, A. (2021). La interpretación en el derecho tributario. *Giuristi: Revista De Derecho Corporativo*, 2(4), 151–180. Obtenido de <https://doi.org/10.46631/Giuristi.2021.v2n4.03>

Celis, M. (2022). Informe sobre Resolución Final N° 362-2007-INDECOPI-AQP del Expediente N°72-2007/CPC. Pontificia Universidad Católica del Perú. Obtenido de <http://hdl.handle.net/20.500.12404/24618>

Da Silva, C. (2011). *Instituições de Direito Civil*, Vol. 1, Introdução ao Direito Civil, Teoria Geral de Direito, de acordo com o Código Civil de 2002. Revista e atualizada por Maria Celina Marin de Moraes, Rio Janeiro: Forense. Obtenido de [https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/6200058/mod\\_resource/content/1/C.%20M.%20SILVA%20PEREIRA%2C%20Institui%C3%A7%C3%B5es%20de%20Direito%20Civil%2C%20vol.%20I%2C%20cap%C3%ADtulo%20I%2C%20O%20Direito%20e%20Sua%20Divis%C3%A3o.pdf](https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/6200058/mod_resource/content/1/C.%20M.%20SILVA%20PEREIRA%2C%20Institui%C3%A7%C3%B5es%20de%20Direito%20Civil%2C%20vol.%20I%2C%20cap%C3%ADtulo%20I%2C%20O%20Direito%20e%20Sua%20Divis%C3%A3o.pdf)

Decreto Supremo N° 024-2002-MTC, Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito. (13 de junio de 2002). Lima, Perú.

Expediente N° 2192-2004-AA/TC (Tribunal Constitucional, 11 de octubre de 2004). Obtenido de <https://www.tc.gob.pe/jurisprudencia/2005/02192-2004-AA.html>

Expediente N° 3315-2004-AA/TC (Tribunal Constitucional, 17 de enero del 2005). Obtenido de <https://www.tc.gob.pe/jurisprudencia/2005/03315-2004-AA.html>

Expediente N° 01873-2009-PA/TC (Tribunal Constitucional, 03 de setiembre del 2010). Obtenido de <https://www.tc.gob.pe/jurisprudencia/2010/00197-2010-AA.html>

Guzmán, C. (2009). Los principios generales del derecho administrativo. *IUS ET VERITAS*, 19(38), 228-249. Obtenido de <https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/iusetveritas/article/view/12203>

Ley N° 29571, Código de Protección y Defensa del Consumidor. (2023).

Ley N° 29946, Ley del Contrato de Seguro. (2013).

Miranda, R. (2020). Informe sobre Expediente N°72-2007/CPC. Pontificia Universidad Católica del Perú. Obtenido de <http://hdl.handle.net/20.500.12404/17701>

Ochoa, C. (2003). Los principios generales del procedimiento administrativo. En AA.VV., *Comentarios a la ley del procedimiento administrativo general. Ley 27444*. (pp. 53). ARA Editores.

Pacheco, G. (2022). Informe sobre Expediente N°72-2007/CPC. Pontificia Universidad Católica del Perú. Obtenido de <http://hdl.handle.net/20.500.12404/22975>

Resolución N° 039/2019 (Defensoría del Asegurado, 25 de marzo de 2019).

Resolución N° 23, Expediente N° 4568-2015 (Quinta Sala Especializada en lo Contencioso Administrativo con Subespecialidad en Temas Mercado, 16 de enero del 2023)

Resolución Final N° 0468-2016/CC1, Expediente N° 764-2014/CC1 (Comisión de Protección al Consumidor N° 1 – Sede Central, 2 de marzo del 2016).

Rubio, M. (2017). *El Sistema Jurídico: Introducción al Derecho* (11.ª ed.). Fondo Editorial PUCP.

Sandoval, R. (2019). Responsabilidad civil de vehículos no asegurados y responsabilidad solidaria regulada por el Código Civil peruano. Trujillo, Perú: Universidad Nacional de Trujillo. Obtenido de <https://hdl.handle.net/20.500.14414/12987>

Sentencia N° 2736-2004-PA/TC (Tribunal Constitucional, 16 de diciembre del 2005)

Yuyes, M. A. (2022). A propósito de los pronunciamientos del INDECOPI respecto al artículo 17 del Reglamento SOAT, ¿protección a la víctima o incentivo para la no contratación? Pontificia Universidad Católica del Perú. Obtenido de <http://hdl.handle.net/20.500.12404/21914>

## **ANEXOS**



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

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

Lima, nueve de mayo  
de dos mil veintitrés

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

**I. MATERIA DEL RECURSO DE CASACIÓN**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**III. CONSIDERANDO:**

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

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

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

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

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

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

**1.3.** Se entiende por causal de casación al motivo que la ley establece para la procedencia del 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 Ccopaccallo, de fecha veinticuatro de julio de dos mil quince (folios uno - seis).

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

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

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

---

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

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

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

**TERCERO: ANTECEDENTES DEL PROCESO JUDICIAL**

**3.1. DEMANDA**

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

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

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

**3.2. CONTESTACIÓN DE LA DEMANDA**

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

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

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

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

**3.4. SENTENCIA DE PRIMERA INSTANCIA**

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

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

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

**3.5. SENTENCIA DE VISTA**

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

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

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

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

**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 inejecución de la obligación o por su cumplimiento parcial, tardío o defectuoso, comprende tanto el daño emergente como el lucro cesante, en cuanto sean consecuencia inmediata y directa de tal inejecución. Si la inejecución o el cumplimiento parcial, tardío o defectuoso de la obligación, obedecieran a culpa leve, el resarcimiento se limita al daño que podía preverse al tiempo en que ella fue contraída.”*

<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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**IV. DECISIÓN:**

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

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

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

**S.S.**

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

Maz/bma

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

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

**Primero: Materia en controversia**

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

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

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

**Segundo. Las interpretaciones de las referidas disposiciones**

2.1. De un lado, se señala:

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

2.2. Por otra parte, se menciona:

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

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

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

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

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

**Tercero:**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**S.S.**

**CALDERÓN PUERTAS**

Jps.

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

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

**I. VISTA**, la causa con sus acompañados:

**1.1. OBJETO DEL RECURSO DE CASACIÓN**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**II. CONSIDERANDO:**

**PRIMERO. ANTECEDENTES DEL CASO**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**SEGUNDO. CONSIDERACIONES PREVIAS DEL RECURSO DE CASACIÓN**

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

**2.2.** En ese entendido la labor casatoria es una función de cognición especial, sobre vicios en la resolución por infracciones normativas que inciden en la decisión judicial, ejerciendo como vigilantes el control de derecho, velando por su cumplimiento “y *por su correcta aplicación a los casos litigiosos, a través de un poder independiente que cumple la función jurisdiccional.*”<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 Ccopacallo presentó denuncia contra AFOCAT La Primera, por falta de atención a su reclamo de reconocimiento del pago de indemnización por el fallecimiento de su esposo Alejandro Sanga Quispe, ocupante del vehículo de placa Z0N-960 que no contaba con SOAT, consecuencia del accidente de tránsito con el vehículo de placa B6T-952 que si contaba con SOAT de la Compañía de Seguros AFOCAT La Primera, ocurrido el veintidós de setiembre de dos mil trece, como así se desprende de los antecedentes administrativos corriente de fojas uno a seis del expediente administrativo.
- b.** Mediante Resolución Final N° 170-2015/CPC-INDECOPI-PUN, de fecha veintiocho de setiembre de dos mil quince, inserta de fojas treinta del expediente administrativo, la Delegación en Protección al Consumidor de la Comisión de la Oficina Regional del Indecopi de Puno, resolvió declarar infundada la denuncia formulada por Juana Francisca Huayta Ccopacallo, en tanto verificó que la denunciante no cumplió con presentar el Formato Registro de Accidentes de Tránsito.
- c.** Contra la decisión administrativa emitida, Juana Francisca Huayta Ccopacallo con fecha diecinueve de octubre de dos mil quince, interpuso recurso de apelación, obrante de fojas ciento treinta y nueve del acompañado administrativo.
- d.** La impugnación administrativa es resuelta mediante Resolución N° 3174-2016/SPC-INDECOPI, del veintinueve de agosto de dos mil dieciséis, corriente de fojas ciento noventa y uno del expediente administrativo, revocando la Resolución N° Final N° 170-2015/CPC-INDECOPI-PUN y reformándola la declara fundada la misma al haberse acreditado que la denunciada no pago la indemnización correspondiente por la muerte de su esposo a la denunciante.

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

**SEXTO. MARCO REGULATORIO APLICABLE AL CASO**

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

**LA PROTECCIÓN AL CONSUMIDOR**

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

**EL DEBER DE IDONEIDAD**

**6.2.** Atendiendo al texto del artículo 18° de la Ley N° 2 9571, Código de Protección y Defensa del Consumidor: “*Se entiende por idoneidad la correspondencia entre lo que un consumidor espera y lo que efectivamente recibe, en función a lo que se le hubiera ofrecido, la publicidad e información transmitida, las condiciones y circunstancias de la transacción, las características y naturaleza del producto o servicio, el precio, entre otros factores, atendiendo a las circunstancias del caso.*”

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

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

**EL SEGURO OBLIGATORIO POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO –SOAT**

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

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

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

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

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

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

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

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

**COBERTURA DEL SOAT EN LOS SUPUESTOS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**6.10.** En la perspectiva legal evocada, se advierte que ninguna de las normas jurídicas establece explícitamente a quién debe considerarse como ocupante o tercero no ocupante, por lo que frente a dicha ausencia de definición legislativa y siendo de vital importancia clarificar dichos conceptos, recurrimos a la Directiva Administrativa N° 210-MINSA/DGSP.V.01, del dieciséis de noviembre de dos mil quince, cuyo *artículo V -Disposiciones Generales. 5.1 Definiciones Operativas*, clarifica varios conceptos, precisando respecto del “(...) **Ocupante**. - *Persona transportada en un vehículo automotor o que está en su interior cuando permanezca en reposo y/o subiendo o bajando del mismo, que resulta víctima de un accidente de tránsito. También comprende a todas las personas que viajan al interior del vehículo sean el conductor, copiloto, acompañantes, pasajeros y al cobrador. (...) Tercero no Ocupante*. - *Persona que sin ser ocupante de un vehículo automotor resulta víctima de un accidente de tránsito en el que ha participado el vehículo automotor asegurado. Son las personas que se encuentran fuera del vehículo, pueden ser peatones o ciclistas)*<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° 306-2002+MTC/15.02, que aprobó el Formato Único de Póliza del SOAT, define al “Tercero No Ocupante” como la persona que, sin ser ocupante de un vehículo automotor, resulta víctima de un accidente de tránsito en el que ha participado un vehículo automotor.

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

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

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

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

Coligiéndose de tales dispositivos el **deber legal** de toda persona poseedora de cualquier vehículo automotor, **de contratar un SOAT**<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.

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

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

**6.12.** Asimismo, el artículo 29° del Reglamento del 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 c/u : Cuatro (4) UIT

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**EL IMPACTO SOCIAL**

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

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

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

quienes no cumplieron con sus responsabilidades legales. Y, si bien, el hecho de que posteriormente la aseguradora pueda repetir en su contra no evitaría el sobrecosto para las compañías de seguros, en perjuicio de los usuarios que sí cumplen con pagar sus primas de seguro por SOAT, dado que es posible que muchas de las cobranzas deban requerirse su satisfacción en la vía judicial. Es claro para para el suscrito que asumir la postura del Indecopi significaría premiar al conductor irresponsable y contravenir lo señalado por el artículo 6 numeral 6.1 de la Ley General de Transporte Terrestre y Tránsito 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 las Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (Indecopi)**, de fecha veintinueve de noviembre de dos mil diecinueve, de fojas trescientos ochenta y cinco del expediente principal; en consecuencia, **NO SE CASE** la sentencia de vista expedida por la Quinta Sala Especializada en lo Contencioso Administrativo con Subespecialidad en Temas de Mercado de la Corte Superior de Justicia de Lima, dictada mediante resolución número diecinueve, del doce de noviembre de dos mil diecinueve, de fojas trescientos cuarenta y tres; en los seguidos por Asociación Fondo contra Accidentes de Tránsito La Primera (AFOCAT La Primera) contra el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (Indecopi) y otra, sobre acción contencioso administrativa; **SE DISPONGA** la publicación de la presente resolución en el diario oficial *El Peruano* conforme a ley; y, *se devuelva*. **Juez Supremo: Bustamante Zegarra.**

**S.S.**

**BUSTAMANTE ZEGARRA**

**YALÁN LEAL**

*Toq/Cmp/ Rnp*

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