

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD
CATÓLICA DEL PERÚ**

Escuela de Posgrado



**El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito con límites:
¿Se justifica la activación del Seguro Obligatorio de
Accidentes de Tránsito -SOAT- del vehículo que sí contaba
con dicho seguro, a favor de los ocupantes de un vehículo que
no contaba con el seguro, al momento del accidente de
tránsito, en el marco de los principios del Derecho de Seguro
Privado aplicables y la Ley N° 29946, en concordancia con el
D.S. 024-2002-MTC?**

Trabajo de investigación para obtener el grado académico de Maestro
en Derecho Bancario y Financiero que presenta:

Ernesto Alonso Najjar Ramal

Asesora:

Lorena Cecilia Ramírez Otero

Lima, 2025

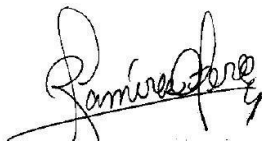
Informe de Similitud

Yo, RAMÍREZ OTERO LORENA CECILIA, docente de la Escuela de Posgrado de la Pontificia Universidad Católica del Perú, asesor(a) de el trabajo de investigación titulada(o) EL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO CON LÍMITES: ¿SE JUSTIFICA LA ACTIVACIÓN DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO -SOAT- DEL VEHÍCULO QUE SÍ CONTABA CON DICHO SEGURO, A FAVOR DE LOS OCUPANTES DE UN VEHÍCULO QUE NO CONTABA CON EL SEGURO, AL MOMENTO DEL ACCIDENTE DE TRÁNSITO, EN EL MARCO DE LOS PRINCIPIOS DEL DERECHO DE SEGURO PRIVADO APLICABLES Y LA LEY N° 29946, EN CONCORDANCIA CON EL D.S. 024-2002-MTC?, de el autor ERNESTO ALONSO NAJAR RAMAL, 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 27/05/2025.
- Al ser una investigación en derecho se ha hecho mención de numerosas normas y documentos jurídicos.
- He revisado con detalle dicho reporte y la Tesis o Trabajo de investigación, y no se advierte indicios de plagio.
- Las citas a otros autores y sus respectivas referencias cumplen con las pautas académicas.

Lugar y fecha:

Lima, 21 de Agosto de 2025.

Apellidos y nombres del asesor / de la asesora: <u>RAMÍREZ OTERO LORENA CECILIA</u>	
DNI: 02848574	Firma 
ORCID: 0009-0008-4259-6240	

RESUMEN EJECUTIVO:

El presente trabajo de investigación plantea, analiza y brinda una solución a un problema cotidiano desde el 2009 aproximadamente en el Perú, correspondiente a determinar si se justifica la activación del Seguro Obligatorio de Accidente de Tránsito (en adelante, SOAT) del vehículo que sí contaba con dicho seguro, a favor de los ocupantes de un vehículo que no contaba con el seguro, al momento del accidente de tránsito.

En ese sentido, el trabajo se enfoca principalmente en brindarle el contenido y la relevancia respectiva a los principios aplicables al Derecho de Seguro Privado, recogidos en la Ley 29946, en concordancia con el D.S. 024-2002-MTC -sobre todo, el principio de Mutualidad- a fin de que los tribunales administrativos y judiciales prioricen la jerarquía de dichos principios a la hora de resolver las controversias que se generan con este supuesto materia de investigación; es decir, ante cualquier interpretación que exista de un término o concepto que genere ambigüedad o duda, ya sea de la póliza de seguro o de la norma, se realice una interpretación sin contravenir los principios que rigen el Derecho de Seguros Privado.

Actualmente, los tribunales administrativos y judiciales, en última instancia, vienen resolviendo las controversias emitiendo fallos a favor de los ocupantes o herederos legales del vehículo que no contaba con SOAT al momento del accidente de tránsito, ordenando la activación del SOAT del vehículo que sí contaba con el certificado SOAT; no obstante, en el presente trabajo brindamos múltiples argumentos principistas, legales, sociales y de mercado, por lo que consideramos que dicha posición no es la correcta.

PALABRAS CLAVE: Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, Principios del Derecho de Seguros privado, Principio de Mutualidad, Consumidor de seguros, Interpretación “Pro Consumidor”, Tercero ocupante y no ocupante en SOAT, Seguro como operación económica y su solvente desarrollo.

ÍNDICE

Resumen Ejecutivo.....	1
Introducción	5

CAPÍTULO I: DESCUBRIENDO AL SEGURO Y ESPECÍFICAMENTE AL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO: CONCEPTOS GENERALES, CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES, PRINCIPIOS APLICABLES Y DATOS ESTADÍSTICOS

5

1.1. Introducción:	10
1.2. Subcapítulo 1: Sobre los seguros privados. Una visión a la Ley N° 29946.....	11
1.2.1. ¿Qué es el seguro y qué se entiende por el contrato de seguro?	11
1.2.2. ¿Quiénes son los principales sujetos intervinientes en el establecimiento de la relación asegurativa?.....	13
1.2.2.1. La compañía aseguradora.....	13
1.2.2.2. El contratante o tomador	14
1.2.2.3. El asegurado	14
1.2.2.4. El tercero “beneficiario”.....	14
1.2.2.5. El tercero “perjudicado”	15
1.2.3. ¿Qué se entiende por las cláusulas de delimitación de riesgo?	15
1.2.4. ¿Cuáles son las clasificaciones de seguros que existen?	15
1.2.4.1. Seguro de Personas.....	16
1.2.4.2. Seguro de Daños Patrimoniales.....	16
1.2.5. ¿Cuáles son y en qué consisten los principios aplicables a los seguros?	17
1.2.5.1. Máxima de buena fe.....	17
1.2.5.2. Indemnización	17
1.2.5.3. Mutualidad	18
1.2.5.4. Interés Asegurable.....	19
1.2.5.5. Causa Adecuada	20
1.2.5.6. Las estipulaciones insertas en la póliza se interpretan, en caso de duda, a favor del asegurado.....	20
1.2.5.7. Subrogación.....	21
1.2.6. ¿Cuál es la naturaleza de los principios positivos sectoriales?.....	22
1.3. Subcapítulo 2: Sobre el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito -SOAT-. Un análisis al D.S. 024-2002-MTC.....	23
1.3.1. El SOAT y su contratación obligatoria	23

1.3.2. ¿Cuál es la cláusula de delimitación de riesgo en los siniestros que impliquen la activación del SOAT?.....	24
1.3.3. ¿En qué supuestos se activa el SOAT y en que supuestos se excluye su cobertura? 25	
1.3.4. ¿Cuáles son las coberturas que brinda el SOAT y cuánto es el monto máximo indemnizable?	26
1.3.5. ¿A quién se entiende por ocupante y por tercero no ocupante desde el punto de vista del seguro privado?	27
1.3.6. ¿Cuál es la naturaleza del SOAT? – ¿Se trata de un Seguro de Responsabilidad Civil o un Seguro de Personas?	28
1.3.7. ¿Cómo se compara el SOAT aplicable en el Perú con los sistemas de seguro obligatorio de accidentes de tránsito de otros países?.....	29
1.4. Subcapítulo 3: Datos estadísticos sobre el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito -SOAT-, el mercado de seguros y la siniestralidad de tránsito en el Perú.	30
1.4.1. Datos estadísticos sobre el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito -SOAT- en el Perú	31
1.4.1.1. ¿Cuál es el ranking de primas de seguros netas que obtienen las compañías de seguros que venden el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito -SOAT- en el Perú?	31
1.4.1.2. ¿Cuánto es el monto que las compañías de seguros reservan para siniestros reportados y no reportados por el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito -SOAT- en el Perú?	32
1.4.1.3. ¿Cuál es el índice de siniestralidad directa que tienen las compañías de seguros que venden el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito -SOAT- en el Perú?	33
1.4.1.4. ¿Cuánto es el monto que las compañías de seguro han indemnizado por siniestros en los que se ha activado el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito -SOAT- en el Perú?	33
1.4.2. Datos estadísticos sobre el mercado de seguros en el Perú.	34
1.4.2.1. ¿A cuánto asciende la utilidad neta que han obtenido las compañías aseguradoras?	34
1.4.2.2. ¿Cuál es el índice de penetración del mercado de seguros en el Perú sobre el PBI? 35	
1.4.3. Datos estadísticos sobre la siniestralidad de tránsito en el Perú.....	36
1.4.3.1. ¿Cuántos accidentes de tránsito ocurrieron en los últimos años en el Perú?.....	37
1.4.3.2. ¿Cuántas personas fallecieron por accidentes de tránsito en los últimos años en el Perú? 37	
1.4.3.3. ¿Cuántas personas quedaron lesionadas por accidentes de tránsito en los últimos años en el Perú?	38
1.4.3.4. ¿Cuáles son las causas más típicas de los accidentes de tránsito en el Perú?....	39
1.4.3.5. ¿Cuáles son las clases más concurridas de accidentes de tránsito en el Perú? .	40

CAPÍTULO II (PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN): ¿SE JUSTIFICA LA ACTIVACIÓN DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO A FAVOR DE LOS OCUPANTES DE UN VEHÍCULO QUE NO CONTABA CON DICHO SEGURO, AL MOMENTO DEL ACCIDENTE DE TRÁNSITO? 42

2.1. Introducción	42
2.2. Subcapítulo 1: Análisis de las Resoluciones Administrativas y Judiciales materia de la presente investigación.....	42
2.2.1. A nivel Administrativo -INDECOPI.....	42
2.2.2. A nivel Judicial	47
2.2.3. A nivel del Tribunal Constitucional	58
2.3. Subcapítulo 2: Proteger al consumidor individual no siempre es eficiente: Pésimo mensaje a la sociedad, desincentivo para contratar el SOAT y más riesgo de no tener cobertura	59
2.3.1. ¿A qué tipo de consumidor protege el INDECOPI?	59
2.3.2. ¿Se brinda mayor protección al consumidor o en realidad se los desprotege?.....	60
2.3.3. ¿Cómo impacta a nivel económico, social y de mercado el brindar cobertura a los ocupantes de un vehículo sin SOAT?.....	62
2.4. Subcapítulo 3: La jerarquía del principio de Mutualidad sobre el principio “Pro Consumidor”	64
2.4.1. ¿Existe un conflicto de principios entre el Principio “Pro Consumidor y el “Principio de Mutualidad”? Test de proporcionalidad	64

CAPÍTULO III: DISCUSIÓN Y PROPUESTA DE SOLUCIÓN AL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN 66

3.1. Subcapítulo 1: ¿Cómo se debe interpretar el artículo 17 del D.S. 024-2002-MTC?.....	66
3.2. Subcapítulo 2: ¿Se debe realizar una modificación normativa aplicable al SOAT para eliminar cualquier tipo de interpretación que puedan realizar las autoridades administrativas y/o judiciales?.....	68
3.3. Subcapítulo 3: ¿Se podría adecuar las condiciones de aplicación del Fondo de Compensación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito y del Certificado contra Accidentes de Tránsito como solución al problema planteado?.....	71
Conclusiones	74
Referencias Bibliográficas.....	78
Anexos Legislativos	84

INTRODUCCIÓN:

El presente trabajo de investigación versa sobre la activación o rechazo del SOAT a favor de los ocupantes de un vehículo que no contaba con dicho seguro, al momento del siniestro. Dicho tema surge a partir de las diversas resoluciones administrativas y sentencias judiciales que se vienen emitiendo en el mercado asegurador peruano. El problema radica en que de acuerdo con el inciso 30.2 del artículo 30 de la Ley General de Transporte, Ley N° 27181, y el artículo 4 del DS. 024-2002-MTC (en adelante, Reglamento SOAT), el SOAT cubre a “todas las personas, sean ocupantes o terceros no ocupantes de vehículo automotor, que sufran lesiones o muerte como consecuencia de un accidente de tránsito”; no obstante, existen diversas resoluciones del INDECOPI (Res. 3654-2012/SPC-INDECOPI, Res. 3825-2015/SPC-INDECOPI, Res. 430-2016/SPC-INDECOPI, etc.) y sentencias judiciales (Casación 2932-2014, Casación 4080-2015, Casación 2602-2016, etc.) en las que se ordena la activación del SOAT correspondiente al vehículo que sí lo había contratado, a favor de los lesionados y/o fallecidos ocupantes del vehículo que no lo había contratado, en un accidente de tránsito.

Principalmente, el INDECOPI sustenta dicha posición básicamente en tres argumentos principales. En primer lugar, el cuarto párrafo del artículo 17 del Reglamento SOAT, el mismo que señala que cuando estamos en este supuesto, se establece una responsabilidad civil solidaria del propietario, conductor y prestador del servicio de transporte que no contaba con SOAT, respecto de las víctimas ocupantes de dicho vehículo; no obstante, también se señala que se debe reembolsar a las compañías de seguros los gastos o indemnizaciones que hubiere pagado a los accidentados. Por ello, ante la inexistencia del SOAT en uno de los vehículos, la compañía aseguradora a la que se refiere dicho artículo sería la que emitió la póliza del vehículo que sí contaba con SOAT. En segundo lugar, dicho artículo permite realizar una interpretación “Pro Consumidor”, el cual se encuentra recogido en el Código de Protección y Defensa del Consumidor. Finalmente, en tercer lugar, la naturaleza del SOAT; es decir, se trata de un seguro de accidentes personales -específicamente contra accidentes de tránsito- que tiene una característica especial de celeridad e inmediatez y tiene una finalidad social, tal como lo ha mencionado Tribunal Constitucional, en la Sentencia STC 2736-2004-PA/TC del 16 de diciembre de 2005, en el que advierte con claridad que el SOAT tiene como objetivo principal es la protección de los derechos

fundamentales a la vida y a la integridad personal, reconocidos en el artículo 2º, inciso 1, de la Constitución.

Ahora bien, la controversia surge porque existen sólidos argumentos para estar en contra de la activación del SOAT a favor de ocupantes de un vehículo que no contaba con dicho seguro, en un accidente de tránsito. En primer lugar, la Ley de Contrato de Seguro (en adelante, LCS), Ley N° 29946, detalla una serie de principios que rigen a toda clase de seguros, como por ejemplo, el principio de máxima de buena fe, el de indemnización, el de interés asegurable, etc. Dentro de esos principios, también se encuentra el principio de “Mutualidad”. La mutualidad es un principio de contenido económico, por lo que se trata de la cobertura mutua de posibles necesidades que pueden valorarse en dinero entre varias economías igualmente amenazadas (Donati, 1961). En ese sentido, de acuerdo con Ramirez Otero (2011, p.10), dicho principio es el dispositivo para brindar cobertura de riesgos propios del seguro privado; es decir, en la actividad aseguradora existe un grupo de personas sometidas al mismo riesgo, de tal manera que con las primas que aportan, se busca cubrir la pérdidas pecuniaria del sujeto perteneciente a dicho grupo que sufra el acaecimiento del siniestro, por lo que no debe aplicarse el principio “Pro Consumidor”, atentando contra un principio recogido en la LCS, afectando el análisis técnico – actuarial realizado y las reservas técnicas constituidas. En segundo lugar, la Séptima Disposición General de la LCS dispone que los términos del contrato de seguro, incluyendo cobertura, exclusiones y derechos de los beneficiarios, deben entenderse de manera literal. Finalmente, en tercer lugar, de prevalecer el principio “Pro Consumidor”, en el sentido que lo ha entendido el INDECOPI, constituye un claro desincentivo para contratar el SOAT, en la medida el propietario del vehículo que no contrató el SOAT sabrá que, de tener un accidente de tránsito, el otro vehículo, que sí contaba con el SOAT, va a tener que activarlo. Generando un pésimo mensaje para la sociedad.

En ese sentido, surge la pregunta principal de la presente investigación: **¿Se justifica la activación del Seguro Obligatorio de Accidente de Tránsito -SOAT- del vehículo que sí contaba con dicho seguro, a favor de los ocupantes de un vehículo que no contaba con el seguro, al momento del accidente de tránsito, en el marco de los principios del Derecho de Seguro Privado aplicables y la Ley N° 29946, en concordancia con el D.S. 024-2002-MTC?**

Adicionalmente, también surgen las siguientes preguntas complementarias nivel conceptual que serán desarrolladas en el presente trabajo: i) ¿Qué tipo de consumidor es el tercero no ocupante?, ii) ¿Qué tipo de consumidor protege las Resoluciones de INDECOPI en SOAT?, iii) ¿En qué consiste y cuáles son las funciones de los principales principios recogidos en la LCS? Asimismo, a nivel de preguntas complementarias descriptivas y analíticas, surgen las siguientes: i) ¿Por qué existe una obligación de contratar un SOAT para todo vehículo automotor en el Perú?, ii) ¿Por qué es tan relevante el principio de “Mutualidad” en el mercado de seguros?, iii) ¿Cuál debería ser la correcta interpretación del artículo 17 del D.S. 024-2002-MTC para que no exista una contraposición entre el Principio de Mutualidad vs el Principio “Pro Consumidor”? iv) ¿Cómo impacta a nivel económico, de mercado y al propio consumidor las Resoluciones que viene emitiendo el INDECOPI?, Finalmente, a nivel de preguntas complementarias propositivas, surgen las siguientes: i) ¿Sería importante realizar una reforma o un ajuste a la normativa aplicable al SOAT para eliminar cualquier tipo de interpretación que puedan realizar las autoridades administrativas y/o judiciales? ii) ¿Se podría adecuar las condiciones de aplicación del Fondo de Compensación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito y del Certificado contra Accidentes de Tránsito como solución al problema planteado?

La hipótesis del presente trabajo es que no se debería activar la cobertura del SOAT a favor de los ocupantes de un vehículo que no contaba con dicho seguro ya que existen diversos argumentos legales y de principios de la normativa sectorial de seguros. Tomando en consideración lo que constituye el servicio idóneo de un seguro privado y la definición brindada en la Resolución Ministerial N° 306-2002- MTC, así como en la Directiva Administrativa N.º 210-MINSA/DGSP.V.01, respecto de qué se entiende por persona 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 resulte víctima de un accidente de tránsito. El término ocupante comprende al conductor del vehículo automotor” y persona no ocupante: “Persona que sin ser ocupante de un vehículo automotor, resulta víctima de un accidente de tránsito en el que ha participado un vehículo automotor”, no quedan dudas que los terceros no ocupantes únicamente pueden ser peatones y/o ciclistas.

En orden de lo mencionado, el inciso Séptima del Artículo IV de la LCS señala lo siguiente:

“Séptima. La cobertura, exclusiones y, en general, la extensión del riesgo así como los derechos de los beneficiarios, previstos en el contrato de seguro, deben interpretarse literalmente”. Por todo lo señalado, por ningún motivo se puede interpretar que un SOAT de un vehículo automotor se pueda activar a favor de un tercero ocupante de un vehículo que no contaba con SOAT por un accidente de tránsito, ya que el certificado SOAT trae una cláusula delimitadora del riesgo que establece de delimitación de los siniestros que queda cubiertos por este seguro obligatorio.

Por otro lado, con respecto a la interpretación “Pro Consumidor” que se ha venido tomando, sí contraviene al principio de “Mutualidad” señalado expresamente en la Ley de Contrato de Seguro, ya que al aceptar que se activen coberturas a terceros ocupantes del vehículo sin SOAT, se perjudican los demás asegurados y/o futuros beneficiarios, afectando el análisis técnico – actuarial realizado y las reservas técnicas constituidas, en tanto estaría obligando a cubrir el siniestro respecto de un riesgo (circular un vehículo por las vías del territorio nacional), por el que no se ha aportado a la cobertura del riesgo a costo parcial, lo que genera una inseguridad de la cobertura de todo el colectivo, por vulnerar las Notas Técnicas. Por ello, no es posible aplicar un principio “Pro Consumidor” para interpretar un artículo del Reglamento SOAT que contraviene un principio general del derecho, el cual implica un mandato distinto.

Adicionalmente, la actual posición del INDECOPI y de la Corte Suprema genera un impacto perjudicial a nivel económico, de mercado y en el propio consumidor, ya que representa un pésimo ejemplo para la sociedad, pues por un lado, constituye un claro desincentivo para contratar el SOAT, en la medida el propietario del vehículo que no contrató el SOAT sabrá que, de tener un accidente, el otro vehículo, que sí cumplió con la norma al contratar el SOAT, va a tener que activarlo.

Con relación a la interpretación del artículo 17 del Reglamento SOAT, considero que la correcta interpretación, respetando los principios sectoriales, se basa en un contexto en el que el agraviado es un tercero no ocupante -como lo puede ser un peatón o un ciclista-, ya que lo que se busca esclarecer es que el propietario, el conductor y en su caso el prestador del servicio de transporte que no contaba con SOAT responde solidariamente y por tanto le deben reembolsar a la compañía de seguros los gastos en los que incurrió por los daños generados a dicho tercero no ocupante.

Este estudio tiene como objetivo principal que los Tribunales Administrativos y Judiciales prioricen la jerarquía de los principios generales que rigen al Derecho de Seguros que se encuentran recogidos en la normativa -en especial el principio de Mutualidad-, para que dichas autoridades encargadas de resolver controversias en materia del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito lo tomen en consideración, de tal manera que ante cualquier interpretación que exista ante un término o concepto que genere ambigüedad o duda sean interpretados sin contravenirlos.

Para ello, se trabajará en tres enfoques metodológicos. En primer lugar, el método jurisprudencial, ya que en la medida que existen una serie de resoluciones administrativas, así como judiciales, se tendrá como objetivo desarrollar y analizar el razonamiento jurídico, de mercado y social que han tenido dichas autoridades, para resolver de la manera como actualmente lo vienen haciendo. A su vez, con el presente enfoque se busca identificar las similitudes y diferencias de las posiciones y razonamientos jurídicos a nivel administrativo y a nivel judicial, ya que los razonamientos varían de acuerdo con la instancia en la que nos encontremos. En segundo lugar, también realizaremos un análisis de argumentación jurídica constitucional, en tanto existen resoluciones de la autoridad administrativa en la que se cita al Tribunal Constitucional, quien señala que el SOAT está dirigido a salvaguardar los derechos fundamentales a la vida y a la integridad personal, tal como lo establece el artículo 2º inciso 1 de la Constitución. En ese sentido, analizaremos la justificación de dicho Tribunal contraponiéndolos con los principios generales del Derecho de Seguros, como lo es el principio Mutualidad y el Derecho a la Libertad de Empresa. En tercer lugar, también trabajaremos un enfoque de impacto / calidad regulatoria, buscando desarrollar y analizar el impacto i) económico, ii) de mercado y iii) de protección al propio consumidor, con la actual regulación de seguros y como el actual criterio de la autoridad administrativa y judicial respecto del presente. Finalmente, se analizará el plantear una modificación normativa aplicable al SOAT para eliminar cualquier tipo de interpretación que puedan realizar las autoridades administrativas y/o judiciales, contraviniendo los principios sectoriales, pues, si bien la industria de los seguros es dinámica y específicamente la de SOAT, es muy recurrida por la cantidad de siniestros que ocurren en nuestro país. Por ello, existen principios propios del sector que deben prevalecer, pues de lo contrario se podría generar un fuerte impacto en dicho mercado.

CAPÍTULO I: DESCUBRIENDO AL SEGURO Y ESPECÍFICAMENTE AL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO: CONCEPTOS GENERALES, CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES, PRINCIPIOS APLICABLES Y DATOS ESTADÍSTICOS

1.1. Introducción:

A efectos de presentar la estrategia argumentativa del presente capítulo, propondremos un caso que ocurre de manera cotidiana en nuestro país, ya que permitirá ejemplificar el problema principal de la presente investigación y, a partir de ello, desarrollaremos el concepto general del seguro privado y los principios jurídicos positivos sectoriales del seguro y así pasar a estudiar específicamente el Seguro Obligatorio Contra Accidentes de Tránsito -SOAT- brindando finalmente datos estadísticos.

El Sr. Alberto Perez Fernández, después de mucho esfuerzo de trabajo y ahorro, adquirió un vehículo automotor pequeño de cuatro asientos y, cumpliendo con las normas vigentes, contrató un Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito -SOAT-. Desafortunadamente, al poco tiempo, el Sr. Perez sufrió un accidente de tránsito impactando contra una mini van de diez asientos, de propiedad del Sr. Juan Carrillo Guzmán, quien lo conducía llevando como ocupantes a sus hijos Enrique Carrillo Sanchez, Diego Carrillo Sanchez y cinco amigos de sus hijos, ya que iban a un parque recreacional para celebrar el cumpleaños de su menor hijo Enrique Carrillo Sanchez. Producto de dicho siniestro, tanto Enrique como Diego y sus cinco amigos sufrieron lesiones de consideración; por ello, su padre, el Sr. Juan Carrillo Guzmán, entró en una profunda preocupación y nerviosismo por las lesiones que tuvieron sus ocupantes y, sobre todo, en la medida que estaba confiado que nunca iba a tener un siniestro, no había contratado un SOAT para su vehículo que pudiera asumir los gastos de atenciones médicas que se van a requerir para sus hijos y los amigos de sus hijos. A su vez, como consecuencia de dicho accidente de tránsito, el Sr. Rodolfo Benites Jara, quien era un ciclista que estaba manejando en la misma calle donde ocurrió el siniestro, también sufrió lesiones en su pierna producto de la caída que tuvo.

Como se podrá apreciar del ejemplo planteado, surgen una serie de interrogantes conceptuales y teóricas, como por ejemplo: ¿Qué es el seguro y cómo funciona? ¿El seguro tiene un concepto económico? ¿Cuáles son los principios jurídicos sectoriales del seguro y como se aplican?, etc. Por otro lado, específicamente respecto del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, también podrían surgir las siguientes interrogantes: ¿Qué tipo de consumidor es el tercero no ocupante?, ii) ¿Cuál es el concepto de consumidor de seguros?, iii) ¿Qué tipo de consumidor protege las Resoluciones de INDECOPI en SOAT?, iv) ¿Cuál es la naturaleza del SOAT – Seguro de Responsabilidad Civil o Seguro de Personas?, entre otros.

Al respecto, existe amplia doctrina desarrollando y brindándole contenido al concepto general del seguro privado y específicamente al Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito. En ese sentido, este primer capítulo tiene como objetivo brindar un amplio marco normativo, teórico y estadístico.

El Capítulo 1 está dividido en tres subcapítulos. En primer lugar, el subcapítulo 1: *“Sobre los seguros privados. Una visión a la Ley N° 29946”*, buscaremos desarrollar las principales características del seguro privado, en el contexto de su regulación por la Ley N° 29946, Ley de Contrato de Seguros. En segundo lugar, el subcapítulo 2: *“Sobre el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito -SOAT-. Un análisis al D.S. 024-2002-MTC”*, buscaremos analizar específicamente el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito -SOAT-. Finalmente, en tercer lugar, el subcapítulo 3: *“Datos estadísticos sobre el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito -SOAT-, el mercado de seguros y la siniestralidad de tránsito en el Perú”*, buscaremos proponer estadísticas relevantes respecto del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito -SOAT- y del propio mercado, a fin de que podamos tener clara la importancia de dicho seguro en nuestra sociedad, tanto a nivel económico, social y de política de prevención y atención de salud por accidentes de tránsito, a propósito de la gran cantidad de siniestros que ocurren en nuestro país.

1.2. Subcapítulo 1: Sobre los seguros privados. Una visión a la Ley N° 29946.

1.2.1. ¿Qué es el seguro y qué se entiende por el contrato de seguro?

En la medida que todos los días estamos expuestos a riesgos de todo tipo (accidentes de tránsito, accidentes laborales, riesgos de la naturaleza como terremotos o maremotos, incendios, fallecimiento, pérdida de trabajo, pandemias, etc.), una de las principales formas para administrar el riesgo es trasladando las consecuencias económicas dañinas que produciría su verificación a una compañía de seguros a fin de que emita una póliza de seguro. En ese sentido, en caso de materializarse ese riesgo, el cual nos va a generar un perjuicio, principalmente de tipo económico, la compañía aseguradora se verá obligada de brindar la indemnización correspondiente, de acuerdo con los términos y condiciones detallados en la póliza de seguro. Si vamos a la definición recogida en el artículo 1 de la LCS, el contrato de seguro se entiende como un acuerdo mediante el cual la aseguradora se compromete, a cambio del pago de una prima y en caso de que ocurra el evento cubierto por el riesgo, a indemnizar al asegurado por los daños sufridos, dentro de los límites establecidos, o a entregar un capital, una renta u otras prestaciones acordadas.

Ahora bien, para que se emita una póliza de seguro, las compañías aseguradoras tienen que haber realizado un análisis técnico – actuarial, de manera que fundamenten su análisis y actividad comercial en el empleo de la estadística y la utilización de la Ley de los grandes números, la cual posibilita anticipar, con cierta precisión, la probabilidad de ocurrencia de un evento específico (pérdida para el contratante o asegurado) entre una gran cantidad de posibles situaciones de riesgo (número de contratantes o asegurados) (Núñez del Prado, 2017, 25). Por ello, los riesgos que una compañía de seguros asume son imprevisibles y accidentales, pero no inestimables; es decir, siempre deben ser riesgos que pueden ser valuados o medidos estadísticamente (Garrigues Díaz-Cañabate, 1983, pp. 12-15).

En ese sentido, se puede analizar al seguro como una operación económica (Ramirez, 2024, 76), ya que en base al artículo 30.8 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, las compañías de seguros deben realizar y publicar la Nota Técnica¹ aplicada para el cálculo de las primas. Dicho documento es sumamente relevante, ya que para cumplir la protección mutua contra los riesgos inherentes al seguro privado requiere una gestión específica, que algunos

¹ La Resolución SBS N.º 7044-2013 define a la Nota Técnica como: “Documento que describe la metodología y las bases aplicadas para el cálculo actuarial de la prima pura de riesgo y la prima comercial, así como para el cálculo de la reserva de riesgos en curso del componente “primas no devengadas” o de la reserva matemática, entre otras”.

especialistas en derecho de seguro lo denominaron como explotación en masa y de acuerdo a un plan (Garrigues Díaz-Cañabete, 1979, p. 256), y que se distingue por la formación de unidades de riesgo, entendidas como conjunto de personas que cuentan como riesgos similares en naturaleza y magnitud, tanto a nivel cualitativo como cuantitativo, reunidos para su administración por la compañía de seguros.

En ese sentido, con la elaboración de la Nota Técnica, las compañías de seguros lo que buscan es tener un solvente desarrollo de la operación económica de seguro privado; es decir, brindar las coberturas correspondientes, en base a la prima calculada, el cual viene siendo cobrada a los contratantes de las pólizas de seguros con relación al riesgo asumido-. Hay que destacar que no es la relación obligatoria la que hace posible el cumplimiento de los compromisos de la aseguradora, sino dicha operación económica, así como la regulación y supervisión de su solvente desarrollo.

1.2.2. ¿Quiénes son los principales sujetos intervinientes en el establecimiento de la relación asegurativa?

En el contrato de seguro existen diversas partes que intervienen para que la operación económica funcione. En ese sentido procedemos a mencionar las partes intervinientes en dicho contrato:

1.2.2.1. La compañía aseguradora

Es la empresa a la que se le traslada el riesgo y la que se verá en la obligación de indemnizar al contratante o asegurado ante la ocurrencia del evento, de acuerdo con los términos y condiciones de la póliza de seguro. En línea con el artículo 12 de Ley General de Sistema Financiero, Ley 26702, para que la compañía de seguros inicie sus actividades, deberá obtener previamente las autorizaciones correspondientes de organización y funcionamiento de la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP, conforme al procedimiento general que esta establezca y las empresas están obligadas a adoptar la forma de sociedad anónima, excepto en los casos en que la naturaleza de la actividad no lo permita.

1.2.2.2. *El contratante o tomador*

Puede ser cualquier persona natural o jurídica que evalúe la viabilidad de obtener protección contra riesgos asociados a su actividad económica o riesgos personales. De acuerdo con el artículo 6 y el artículo 17 de la Ley de Contrato de Seguro, Ley 29946, el contratante del seguro deberá firmar la solicitud de seguro y, a su vez, es el responsable obligado al pago de la prima.

1.2.2.3. *El asegurado*

Es la persona natural o jurídica sobre quien recae el aseguramiento del riesgo. Se presenta cuando el tomador o contratante designa a otra persona como asegurada o cuando la identificación de esta última depende de una circunstancia específica (Gherzi, 2007, 58). De acuerdo con el artículo 57 de la Ley de Contrato de Seguro, el asegurado es el titular del derecho para reclamar la indemnización a cargo del asegurador. El contratante, aun cuando esté en posesión de la póliza, no puede cobrarla sin expreso consentimiento del asegurado, salvo que la póliza esté endosada a su favor. A su vez, también tenemos una definición de asegurado en el caso de seguros de personas, como aquel que padece el riesgo cuya verificación da lugar al pago de la indemnización: “el que se muere, el que se lesiona, el que causa incapacidad temporal, cuyo cadáver necesita ser enterrado” (Sánchez Calero, 1961). Cabe destacar que Sánchez Calero (2010) también propone una definición de asegurado en sentido propio, como titular del interés asegurado. Por ejemplo, en caso de que una persona fallezca, el cónyuge es el asegurado del seguro de vida del occiso, si de su trabajo dependía la subsistencia del cónyuge superviviente y sus hijos.

1.2.2.4. *El tercero “beneficiario”*

En las pólizas de seguros de personas, una vez ocurrido el siniestro, el beneficiario se hace acreedor del cobro de la prestación (Gherzi, 2007, 58). El beneficiario puede ser designado contractualmente en las pólizas de seguro, en tanto el propio contratante así los dispuso o por disposición normativa. Por ejemplo, de ocurrir un accidente de tránsito y lamentablemente ocurre un fallecimiento de una persona ocupante de un vehículo el cual contaba con el Seguro Obligatorio

contra Accidentes de Tránsito -SOAT-, el beneficiario de la indemnización será de acuerdo con la disposición normativa.

1.2.2.5. *El tercero “perjudicado”*

Por otro lado, en el caso de los seguros de responsabilidad civil, aparece la figura del tercero perjudicado que sería aquel sujeto que sufre el daño del que resulta responsable el asegurado (Ramirez, 2024, 103).

1.2.3. *¿Qué se entiende por las cláusulas de delimitación de riesgo?*

La delimitación del riesgo asegurado se alcanza mediante la descripción explícita de las circunstancias que, al ocurrir, otorgarán al asegurado el derecho de reclamar la prestación y la correspondiente obligación de la compañía de seguros de cumplir (Veiga Copo, 2004); es decir, las cláusulas que delimitan el riesgo asegurado intentan definir claramente la extensión del riesgo asumido en el contrato, no dejando dudas de los supuestos de riesgos excluidos.

Una característica de la delimitación del riesgo asegurado es que abarca aspectos relacionados con la estructura técnico-económica del seguro, la posición de las partes y la buena fe en la redacción e interpretación del contrato (Meza Carbajal, 2013). En ese sentido, las cláusulas delimitativas del riesgo pueden referirse a diversos aspectos del mismo y se pueden clasificar de distintas maneras, como por ejemplo, las temporales -espaciales, entendido como riesgos que se producen en un plazo determinado y en un lugar preestablecido; los objetivos, de acuerdo con la individualización, se requiere que los riesgos afecten a un bien o conjunto de bienes; las causales, implica que la compañía de seguros asuma el riesgo vinculado a una o varias causas debidamente individualizadas; las subjetivas, en la medida que el asegurado no busca que el siniestro se materialice, ello implica que no puede haber una provocación consciente del evento; etc.

1.2.4. *¿Cuáles son las clasificaciones de seguros que existen?*

Existen diversas clasificaciones de seguros²; sin embargo, mencionaremos solo alguna de ellas con relevancia en la presente investigación y tradicional de acuerdo con la Ley de Contrato de Seguros:

1.2.4.1. Seguro de Personas

En el marco del artículo 115 de la Ley de Contrato de Seguro, El seguro de personas recae sobre la vida del asegurado o de un tercero, o sobre la integridad psicofísica o la salud del asegurado. Existen tres ramos principales que incluyen al seguro de personas: i) Seguros de Vida, ii) Seguros de Salud, iii) Seguros de Accidentes Personales. De acuerdo con lo indicado por Osvaldo Contreras, en los seguros de personas, el principio de indemnización solo se aplica a los seguros que cubren accidentes personales o salud, por lo que la compañía de seguros está obligada a reembolsar únicamente los gastos médicos que haya incurrido el asegurado como resultado de una enfermedad o accidente (2002, 95). A mi juicio, el Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito se encuentra dentro de esta clasificación, específicamente en el ramo de Accidentes Personales.

1.2.4.2. Seguro de Daños Patrimoniales

De conformidad con el artículo 81 de la LCS, el seguro de daños patrimoniales garantiza al asegurado contra las consecuencias desfavorables de un evento dañoso que pueda atentar contra su patrimonio. El seguro de daños patrimoniales comprende el seguro de bienes y el seguro de responsabilidad civil; es decir, de acuerdo con lo mencionado por Ruben Stiglitz (1998), los seguros de daños patrimoniales pueden a su vez ordenarse según el afecto del asegurado en un bien (incendio, robo) o sobre el patrimonio (seguro contra la responsabilidad civil).

Una característica relevante del Seguro de Responsabilidad Civil, y en concordancia con el artículo 109 de la Ley de Contrato de Seguro, es que la compañía de seguros se encontrarán en la

² También pueden clasificarse en Seguros Sociales y Seguros Privados, Seguros por cuenta propia y por cuenta ajena, Seguros Médicos, Seguros Marítimos, Seguros de Caucción y Responsabilidad Civil, Seguros obligatorios y Seguros facultativos, etc.

obligación de brindar el pago de la indemnización por la activación de la cobertura, una vez que un juez haya emitido una sentencia firme que determine la responsabilidad y el monto a indemnizar por los daños sufridos al tercero perjudicado o cuando la compañía de seguros llegue a un acuerdo a través de una transacción con el tercero perjudicado o sus herederos legales.

1.2.5. ¿Cuáles son y en qué consisten los principios aplicables a los seguros?

El artículo II de la Ley de contrato de Seguro, Ley N° 29946, menciona seis principios sectoriales del seguro, los cuales considero sumamente relevantes, ya que marca una regla de interpretación, de acuerdo con lo mencionado en la consideración Primera³ del artículo IV; es decir, existe un mandato normativo de no interpretación vulnerando a los principios esenciales de la naturaleza jurídica del seguro.

1.2.5.1. Máxima de buena fe

La buena fe en el derecho de seguros recae tanto en la persona que quiere contratar la póliza de seguro, como propiamente en la compañía de seguros. Consiste, por un lado, en que la persona que quiere contratar la póliza de seguro cumpla con su deber de respuesta de ser completamente transparente y mencione la verdad del estado de lo que desee asegurar (por ejemplo, el estado de su vehículo, su casa, su vida, etc.) Por otro lado, el asegurador también debe actuar con buena fe en brindar la información correcta, así como atender a la persona que quiere contratar la póliza de seguro para que no existan dudas de que su riesgo va a estar cubierto en caso se materialice el siniestro o en todo caso que se defina cuáles son los supuestos que se van a encontrar excluidos de cobertura.

1.2.5.2. Indemnización

³ Primera. En la interpretación del contrato de seguro se aplican las reglas siguientes: Primera. Todas las cuestiones jurídicas se rigen por esta ley y por las que convencionalmente se acuerden, en cuanto no vulneren los principios esenciales de la naturaleza jurídica del seguro. Solo se aplica el derecho común a falta de disposiciones de derecho de seguros o de protección al consumidor

Una regla principal del seguro es que los asegurados eviten tener pérdidas -principalmente económicas-. No busca que los asegurados lucren con el mismo o generen algún tipo de ganancia. Conforme al contrato de seguro, una pérdida por la materialización del riesgo obliga a la compañía de seguros de indemnizarla para restablecer el bien en las mismas condiciones en que se encontraba justo antes del siniestro. Si la indemnización brinda un beneficio adicional o una ganancia al asegurado, se estaría afectando el principio de indemnización. A nivel normativo, y en relación con el presente principio, el inciso 4 del artículo 325 de la Ley General del Sistema Financiero y de Seguros establece que las aseguradoras no pueden realizar pagos por indemnizaciones que superen lo estipulado en el contrato.

1.2.5.3. *Mutualidad*

Consiste agrupar los aportes o primas de las personas aseguradas que se encuentran expuestas a un mismo tipo de riesgo, de tal manera de que exista un “fondo común” para indemnizar a ese porcentaje de personas de dicho colectivo que sufrieron el siniestro. Como señala Núñez del Prado (2011), la noción que subyace en la mutualidad es que el seguro funciona como una bolsa común al que los asegurados contribuyen, de modo que, en caso de que alguno de ellos sufra una pérdida, dicho fondo sirva para cubrirla.

Una característica principal del principio de mutualidad es que tiene estrecha relación con la Nota Técnica del seguro y con la explotación de la actividad de seguro privado conforme al plan, ya que la prima calculada a cobrar a las personas que forman parte del colectivo tiene relación directa con el riesgo asumido; es decir, este principio tiene un fuerte contenido económico. Las aseguradoras tienen claro que, de acuerdo con la Ley de los grandes números -que está en la base de la elaboración de las Notas Técnicas- en la medida que existan más personas aseguradas, que padezcan el riesgo con igual de intensidad, las cuales forman parte del colectivo, habrá mayor probabilidad de predecir la ocurrencia del siniestro, en tanto se emularía la Nota Técnica en una muestra numerosa, por lo que las reservas responderían a una estimación del riesgo será más exacta.

A su vez, uno de los principales beneficios de la mutualidad es que permite que el seguro privado ofrezca al asegurado la posibilidad de satisfacer sus necesidades financieras a un costo parcial, ya que estas se cubrirán no solo con su ahorro personal, sino también con las contribuciones de todos los que forman parte del fondo común de la mutualidad (Ramirez, 2011,11). En ese sentido, por ejemplo, si es que por mandatos administrativos o judiciales se ordena pagar un siniestro que no correspondería por el riesgo asumido y detallado en la póliza, se estaría atentando contra el principio de mutualidad, ya que no se ha aportado la prima correspondiente por ese riesgo y por tanto el “fondo común” se va a ver afectado para potenciales siniestros que sí corresponden pagar.

La Mutualidad tiene una doble dimensión. Por un lado, desde el frente de las compañías de seguros, representa una técnica de distribución y compensación de riesgos comunes. Por otro lado, para las personas aseguradas que forman parte del colectivo, representa una forma particular de sociedad seguro, en el que los asegurados son al mismo tiempo “asociados” o “miembros” (Bélanger, A & Maneken, J, 2009, 302).

A mi juicio, el principio de mutualidad es el más importante de todos los señalados en el artículo II de la Ley de Contrato de Seguro. Tan es así que Efrén Sosa (1988) indicaba que la mutualidad es un elemento primordial del seguro, ya que, cuando este elemento no entre en juego, podrá haber instituciones similares por sus fundamentos y por sus fines, pero no habrá seguro.

1.2.5.4. *Interés Asegurable*

Implica que el asegurado tenga una relación con el bien o con lo que se quiera asegurar, de tal manera que tenga un deseo genuino de que el siniestro no ocurra, ya que de lo contrario le generaría un daño a su patrimonio y economía. El interés asegurable es esencial para cuidar de que el mercado asegurador funcione correctamente. Por ejemplo, este principio es ampliamente analizado por los equipos de fraudes de las compañías de seguros, ya que en el día a día se reportan siniestros en los que el interés asegurable no queda totalmente definido, siendo ello un indicio fuerte de que existe un interés de lucro o de ganancia, a partir de los asegurados y/o contratantes.

1.2.5.5. Causa Adecuada

El artículo 1985⁴ del Código Civil desarrolla el presente principio. Se trata de un acto del cual resulta un daño como consecuencia lógica, directa, ininterrumpida y sin el cual este no se habría producido. La causa adecuada o próxima es la causa principal de un daño. No necesariamente la más cercana en el espacio o el tiempo, sino la que inicia una cadena de eventos que desembocan en el daño. Genera consecuencias concretas y previsibles, sin la intervención de otra causa imprevista o independiente (Núñez del Prado 2011, 71).

1.2.5.6. Las estipulaciones insertas en la póliza se interpretan, en caso de duda, a favor del asegurado

También se menciona en el considerando TERCERA⁵ del Artículo IV de la LCS. No obstante, coincidimos con Alvaro Zegarra (2017, 89), en el sentido que esta disposición no hace referencia a ningún principio del seguro, sino que se basa más bien en un criterio interpretativo, tal como ocurre también con el considerando OCTAVA⁶ y NOVENA⁷ del Artículo IV de la LCS.

Como hemos señalado, resaltamos la importante de la Nota Técnica, como el sustento de las reservas técnicas (la prima que se reserva), ya que ello permitirá que el contrato delimite perfectamente el riesgo, en base a la Nota Técnica desarrollada, así como que los jueces y

⁴ Artículo 1985.- Contenido de la indemnización. La indemnización comprende las consecuencias que deriven de la acción u omisión generadora del daño, incluyendo el lucro cesante, el daño a la persona y el daño moral, debiendo existir una relación de causalidad adecuada entre el hecho y el daño producido. El monto de la indemnización devenga intereses legales desde la fecha en que se produjo el daño.

⁵ Tercera. Los términos del contrato que generen ambigüedad o dudas son interpretados en el sentido y con el alcance más favorable al asegurado. La intermediación a cargo del corredor de seguros no afecta dicha regla ni la naturaleza del seguro como contrato celebrado por adhesión.

⁶ Octava. Las restricciones a la libre actividad del asegurado deben formularse expresamente e interpretarse literalmente.

⁷ Novena. Las cláusulas que imponen la caducidad de derechos del contratante, asegurado o beneficiario, deben ser de interpretación restrictiva en su alcance y en los hechos que tienden a acreditar su procedencia. Su redacción debe ser clara, simple y precisa.

aplicadores del derecho interpreten literalmente la póliza sin analogía ni interpretaciones extensivas y, que haya un adecuado proceso de suscripción.

Un claro ejemplo en el que se interpretó a favor del asegurado fue lo ocurrido en el período de la pandemia generada por el COVID-19, en tanto se presentaron solicitudes de cobertura por fallecimientos, para activar seguros de desgravamen. En un caso en concreto, mediante la Resolución Final N° 2637-2021/CC1, el INDECOPI obligó a la compañía de seguros a brindar la indemnización correspondiente porque redactaron en su póliza como exclusión “epidemia” y no “pandemia”, siendo conceptos distintos, por lo que no existía un sustento técnico, detallado en póliza, para rechazar la cobertura. En este supuesto considero que sí existió una duda insalvable y no se interpretó en un sentido distinto de los principios sectoriales del seguro.

1.2.5.7. Subrogación

No es un principio que está detallado en el artículo II de la Ley de Contrato de Seguro; no obstante, sí se menciona en el artículo 1260⁸ del Código Civil y en el artículo 99⁹ de la Ley de Contrato de Seguro. Consiste en que una vez ocurrido el siniestro e incluso indemnizado por la compañía de seguros, este se subroga en los derechos que le corresponden al contratante y/o asegurado, de tal manera que puedan repetir contra los responsables del siniestro y recuperar el monto de la indemnización pagada.

Este principio tiene mucha relación con el principio de indemnización ya que, mediante la subrogación de la compañía de seguros, se imposibilita al asegurado de iniciar o continuar acciones legales contra el responsable del siniestro y obtenga de esa manera una compensación que exceda el monto del daño sufrido debido al siniestro (Tato Plaza, 2002, p. 53). En otras palabras, el derecho de subrogación del asegurador tiene su fundamento en una de las características principales del

⁸ Artículo 1260.- Subrogación legal La subrogación opera de pleno derecho en favor: 1. De quien paga una deuda a la cual estaba obligado, indivisible o solidariamente, con otro u otros. 2. De quien por tener legítimo interés cumple la obligación. 3. Del acreedor que paga la deuda del deudor común a otro acreedor que le es preferente.

⁹ Artículo 99. Subrogación El asegurador que ha pagado la indemnización se subroga en los derechos que corresponden al contratante y/o asegurado contra los terceros responsables en razón del siniestro, hasta el monto de la indemnización pagada. El contratante y/o asegurado es responsable de todo acto que perjudique al asegurador en el ejercicio del derecho a la subrogación. Es lícito pactar la renuncia a la subrogación, salvo en el supuesto de dolo.

seguro privado: evitar que el asegurado obtenga un lucro a consecuencia del siniestro, sino solo en recuperar económicamente, lo perdido.

De acuerdo con Vigo (2006), los principios que se detallan en el artículo II de la Ley de contrato de Seguro, al tratarse de principios sectoriales presentan una triple función. En primer lugar, la función fundamentadora del ordenamiento jurídico; en segundo lugar, orientadora en la operatividad del derecho vigente, es decir, los intérpretes jurídicos no deben ignorarlos y; en tercer lugar, son una fuente supletoria o integrador del ordenamiento jurídico cuando falta la ley y la costumbre jurídica.

1.2.6. *¿Cuál es la naturaleza de los principios positivos sectoriales?*

Los principios establecidos en el artículo II de la Ley de Contrato de Seguro siempre serán de aplicación obligatoria. En ese sentido, los principios del Derecho de Seguro Privado también se aplican a los seguros obligatorios (Vida Ley, SCTR, SOAT, entre otros) y a los regulados por leyes especiales, de acuerdo con lo señalado en el artículo I de la Ley de Contrato de Seguros.

Si bien el segundo párrafo¹⁰ del artículo I de la Ley de Contrato de Seguro se menciona que esta ley es de aplicación supletoria respecto de los seguros que se encuentren regulados por leyes especiales, los principios sectoriales recogidos en la LCS, tal como se ha mencionado, tiene una función fundamental orientadora en la interpretación de cláusulas normativas, por lo que los tribunales peruanos no deben ignorarlos a la hora de realizar su función. En esa misma línea, las normas no pueden afectar el contenido jurídico de los principios, ya que de hacerlo quedan afectadas en su validez; es decir, en caso de contradicción entre un principio y una norma, prevalece el principio (Vigo 2006, 134).

¹⁰ En el caso de seguros obligatorios y aquellos que se encuentren regulados por leyes especiales, esta ley es de aplicación supletoria.

Otro aspecto de importancia es lo mencionado en el cuarto párrafo¹¹ del artículo I de la Ley de Contrato de Seguro, el cual refiere al supuesto del contratante o asegurado en su calidad de consumidor. Al respecto debemos mencionar que dicho párrafo recalca la jerarquía que existe respecto de la Ley de Contrato de Seguro sobre el Código de Protección y Defensa del Consumidor, Ley 29571, cuando señala “en lo no expresamente regulado por esta ley”. En otras palabras, incluso cuando el contratante o asegurado es un consumidor, no es posible interpretar una norma de manera contraria a los principios recogidos en el artículo II.

A fin de recapitular el subcapítulo 1: Sobre los seguros privados. Una visión a la Ley N° 29946, resaltamos la importancia y jerarquía del principio de Mutualidad dentro del Derecho de Seguros. Se trata de una operación el cual deriva en una explotación de la actividad de seguro privado conforme al plan y ello está en la base de la elaboración de las Notas Técnicas. Adicional a ello, los principios positivos sectoriales siempre serán de aplicación obligatoria, por lo que la interpretación a favor del asegurado no puede entrar en contradicción con el resto de las normas o principios de la LCS.

1.3. Subcapítulo 2: Sobre el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito -SOAT-. Un análisis al D.S. 024-2002-MTC.

1.3.1. El SOAT y su contratación obligatoria

De acuerdo con el inciso 30.1 del artículo 30 de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre (en adelante, Ley General de Transporte), así como del artículo 3 del Reglamento SOAT, se trata de un seguro de contratación obligatoria.

Dado que los accidentes de tránsito son de alto riesgo y con probabilidad frecuente, el legislador optó por requerir la contratación del SOAT y debido a los riesgos que cubre (accidentes personales), la forma más sencilla para hacer efectiva la cobertura del siniestro para efectos de los

¹¹ [...] En los contratos de seguro en los que el contratante o asegurado tengan la condición de consumidor o usuario es de aplicación el Código de Protección y Defensa del Consumidor, Ley 29571, y demás normas pertinentes, en lo no expresamente regulado por esta ley.

terceros afectados es mediante la contratación con una empresa de seguros peruana, por temas procedimentales, de cobertura, entre otros (Corzo de la Colina & Wiese, 2023, 304).

En ese sentido, resulta ilegal manejar un vehículo automotor por las vías públicas del territorio de la República sin que tenga un SOAT contratado, por lo que no existe ningún argumento válido para dejar de adquirirlo -de acuerdo con el D.S 016-2009-MTC, el conducir un vehículo automotor sin un certificado SOAT corresponde a una infracción grave, la cual implica una multa del 8% de una UIT y como medida preventiva la retención del vehículo-. Más aún, teniendo claro la cantidad de siniestros que ocurren en el país y la gran cantidad de fallecimientos y personas lesionadas por accidentes de tránsito.

Lamentablemente, si bien existe una obligatoriedad en la contratación del SOAT, el presente trabajo de investigación parte de la premisa de un incumplimiento a esta orden, lo cual ocurre cotidianamente en el Perú.

1.3.2. ¿Cuál es la cláusula de delimitación de riesgo en los siniestros que impliquen la activación del SOAT?

Cuando las compañías de seguros emiten los certificados SOAT se encuentra claramente identificado el número de la placa del vehículo que se está asegurando, así como otros datos también relevantes como la fecha de vigencia, el nombre del contratante, el monto de la prima, etc. En ese sentido, coincidimos con Ramirez Otero (2024) en que la cláusula de delimitación del riesgo en los siniestros que impliquen la activación del SOAT se encuentra vinculada a la placa de dicho vehículo automotor.

Se señala ello porque el número de placa del vehículo es un factor determinante para cuantificar la prima de riesgo según a qué clase de vehículo se refiera, el número de asientos y la exposición al riesgo de sus ocupantes y los peatones, aparte de otros factores como su uso. No es el mismo riesgo si es que el vehículo automotor al cual se le contrata un SOAT es un vehículo de cuatro asientos de uso particular, una mototaxi, una moto lineal, un vehículo de uso público o un bus con

capacidad para cincuenta o más ocupantes. La fragilidad y la peligrosidad tiene una exposición de riesgo de muerte y de lesiones distinta, dependiendo de qué tipo de vehículo estemos asegurando. Consideramos que a partir de la placa del vehículo se delimita el riesgo de manera espacial: se cubre a los ocupantes que se encuentran dentro del vehículo de esa placa, colgando de él -como cobradores-, o que sean atropellados por él.

Como ya se ha mencionado, el seguro tiene un componente económico, desarrollado en base a un cálculo actuarial, el cual termina finalmente esbozado en una Nota Técnica. Por ello, a partir de la identificación del vehículo, a través del número de su placa, se delimita la cobertura del SOAT a los ocupantes de dicho vehículo y a los terceros no ocupantes, entendidos como peatones y/o ciclistas. Contrariamente, ampliar la cobertura del SOAT a los ocupantes de un vehículo que no tiene un SOAT, genera efectos negativos en el desarrollo estable del seguro privado, de acuerdo con lo estimado y con la finalidad del correcto desarrollo solvente conforme al plan.

Un trabajo relevante de las compañías de seguros es poder identificar correctamente el riesgo, de tal manera que pueda ser cubierto, especificando adecuadamente las cláusulas de delimitación del riesgo. Sin embargo, si estas cláusulas no se respetan, se compromete el pago de la indemnización, afectando no solo al individuo que reclama la cobertura, sino al conjunto de asegurados de la correspondiente mutualidad.

1.3.3. ¿En qué supuestos se activa el SOAT y en que supuestos se excluye su cobertura?

Según el artículo 28 del Reglamento del SOAT, este seguro opera como un seguro de accidentes personales y protege frente a la muerte o lesiones corporales ocasionadas a ocupantes o a terceros no ocupantes, como resultado de un accidente de tránsito en el que esté involucrado el vehículo asegurado.

Lo resaltante del propio contenido que se señala en el Reglamento SOAT, es la especificidad de que las personas por las que se brinda la indemnización correspondiente se refiere a ocupantes o terceros no ocupantes de un vehículo automotor. No se menciona a terceros ocupantes de un

vehículo automotor, ya que como se ha mencionado en la pregunta precedente, todo vehículo automotor debe contar con un SOAT para transitar por el territorio nacional, por lo que ese tercero ocupante, califica simplemente como ocupante del otro vehículo que también debe estar asegurado con su SOAT correspondiente.

A su vez, el artículo 37 del Reglamento SOAT brinda supuestos que están expresamente excluidos de cobertura, como lo son los siguientes:

- a) Los causados en carreras de automóviles y otras competencias de vehículos motorizados; b) Los ocurridos fuera del territorio nacional;
- c) Los ocurridos en lugares no abiertos al tránsito público;
- d) Los ocurridos como consecuencia de guerras, sismos u otros casos fortuitos enteramente extraños a la circulación del vehículo,
- e) El suicidio y la comisión de lesiones autoinferidas utilizando el vehículo automotor asegurado”.

1.3.4. ¿Cuáles son las coberturas que brinda el SOAT y cuánto es el monto máximo indemnizable?

De acuerdo con el artículo 29 del Reglamento SOAT, se cubrirán los siguientes riesgos por cada ocupante o tercero no ocupante de un vehículo automotor lo siguiente:

- * Muerte c/u: Hasta Cuatro (4) UIT
- * Invalidez permanente c/u hasta: Hasta Cuatro (4) UIT
- * Incapacidad temporal c/u hasta: Hasta Una (1) UIT
- * Gastos médicos c/u hasta: Hasta Cinco (5) UIT
- * Gastos de sepelio c/u hasta: Hasta Una (1) UIT

Para el 2024 la UIT representa un monto de S/ 5150.00 (Cinco mil ciento cincuenta con 00/100 soles).

1.3.5. ¿A quién se entiende por ocupante y por tercero no ocupante desde el punto de vista del seguro privado?

Lamentablemente, el Reglamento SOAT no define a quién se entiende por ocupante y sobre todo quién es el tercero no ocupante; sin embargo, sí existen normativas que lo definen.

Según lo establecido en la Directiva Administrativa N.º 210-MINSA/DGSP.V.A1, emitida el 16 de noviembre de 2015, se considera ocupante a toda persona que se encuentra dentro de un vehículo automotor, ya sea mientras está en movimiento, detenido, o en el proceso de ascenso o descenso, y que resulta afectada por un accidente de tránsito. Esta definición abarca al conductor, copiloto, pasajeros, acompañantes y al cobrador. Asimismo, la misma norma se refiere al tercero no ocupante a la 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, por lo que podrían ser peatones o ciclistas.

Se puede apreciar que dicha directiva toma como dato común en ambas definiciones el vehículo automotor; es decir, en líneas generales se tratará de un “ocupante”, cuando se encuentre dentro de un vehículo automotor y, por el contrario, se tratará de un “tercero no ocupante”, cuando se encuentre fuera de un vehículo automotor.

A su vez, la Resolución Ministerial N° 306-2002-MTC/15.02, de fecha 23 de mayo de 2002, define al ocupante como a la “persona transportada en un vehículo automotor o que está en su interior cuando permanezca en reposo y/o subiendo o bajando del mismo, que resulte víctima de un accidente de tránsito. El término ocupante comprende al conductor del vehículo automotor”. Por tercero no ocupante se entiende a 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”.

Ambas normativas tienen muchas coincidencias en las definiciones que brinda. Al ocupante de un vehículo lo definen como aquella persona transportada en un vehículo automotor o que está en su interior y; al tercero no ocupante, como aquella persona que no es ocupante de un vehículo automotor, poniendo como ejemplos a peatones o ciclistas.

¿La pregunta que nos hacemos es si cabe la posibilidad de entender a un ocupante de un vehículo sin SOAT como a un tercero no ocupante del vehículo que sí tenía contratado el SOAT? A nuestro juicio no es posible realizar esa interpretación. Por las definiciones que se encuentran recogidas en todo tipo de normativa sectorial, se entiende al tercero no ocupante como a aquella persona que se encontraba fuera de un vehículo automotor al momento del siniestro, independientemente si el vehículo donde se encontraba el ocupante tenía SOAT o no.

1.3.6. ¿Cuál es la naturaleza del SOAT? – ¿Se trata de un Seguro de Responsabilidad Civil o un Seguro de Personas?

El SOAT se encuentra enmarcado dentro de la categoría de Seguro de Personas y específicamente en el Ramo de Accidentes Personales. Las características principales de este seguro es que busca brindar indemnizaciones con celeridad e inmediatez y tiene una finalidad social. De hecho, el artículo 14¹² del Reglamento SOAT sigue la misma línea, ya que basta que ocurra el accidente de tránsito y las consecuencias de muerte o lesiones para efectuar el pago el pago de los gastos e indemnizaciones; es decir, en este seguro primero se brinda la cobertura correspondiente y luego se realizan las investigaciones.

A diferencia del Seguro de Responsabilidad Civil en el que para brindar una indemnización necesariamente se requiere de una sentencia judicial firme o en todo caso, que la compañía aseguradora llegue a celebrar una transacción con los terceros; es decir, en este tipo de seguros primero se investiga y luego se brindan las indemnizaciones.

Por lo señalado, no es posible pensar en el SOAT como un seguro de Responsabilidad Civil, ya que de esa manera no estaría cumpliendo las características esenciales de dicho seguro - celeridad, inmediatez y con una finalidad social-.

¹² “Artículo 14.- El pago de los gastos e indemnizaciones del seguro a que se refiere el presente Reglamento se hará sin investigación ni pronunciamiento previo de autoridad alguna, bastando la sola demostración del accidente y de las consecuencias de muerte o lesiones que éste originó a la víctima, independientemente de la responsabilidad del conductor, propietario del vehículo o prestador del servicio, causa del accidente o de la forma de pago o cancelación de la prima, lo cual deberá constar expresamente en el contrato de la póliza de seguro”.

1.3.7. ¿Cómo se compara el SOAT aplicable en el Perú con los sistemas de seguro obligatorio de accidentes de tránsito de otros países?

A nivel regional, los países también cuentan con un Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito o su homólogo con características semejantes a la aplicable en el Perú. La gran diferencia radica en los montos máximos indemnizables. Por ejemplo:

En Costa Rica, la cobertura del Seguro Obligatorio Automotor (SOA) es de hasta 6 millones de colones por persona fallecida o lesionada (Chura, 2017,53). Realizando una conversión a sol peruano, sería un monto mayor a S/ 40 000.00 (Cuarenta mil con 00/100 soles).

En el caso de Brasil, la Indemnización por muerte hasta por \$13.500 por víctima (correspondería a un aproximado de S/ 9800.00). Invalidez permanente total o parcial hasta \$13.500 por víctima (correspondería a un aproximado de S/ 9800.00). Gastos médicos hasta \$2.700 por víctima (correspondería a un aproximado de S/ 2000.00) (Chura, 2017,53).

En el caso de Ecuador, la indemnización por Gastos médicos, hasta USD 2.500 por víctima y por evento (correspondería a un aproximado de S/ 9000.00). Gastos para traslado de heridos, entiéndase ambulancias, hasta USD 50 por persona y por evento (correspondería a un aproximado de S/ 185.00). Indemnización por incapacidad total y permanente, hasta USD 3.000 por víctima y por evento (correspondería a un aproximado de S/ 11 100.00). Indemnización por muerte, USD 5.000 por víctima (correspondería a un aproximado de S/ 18500.00). Reembolso por gastos funerarios, hasta USD 400 por víctima (correspondería a un aproximado de S/ 14800.00) (Chura, 2017,53).

En el caso de Panamá, el monto de la indemnización por responsabilidad de lesiones corporales es de cinco mil balboas (B/.5.000) por persona (correspondería a un aproximado de S/ 18 600) y diez mil balboas (B/.10,000) por fallecimiento (correspondería a un aproximado de S/ 37 200) (Chura, 2017,53).

A fin de recapitular el subcapítulo 2: Sobre el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito -SOAT-. Un análisis al D.S. 024-2002-MTC, se ha mencionado que el SOAT es un seguro de personas -específicamente en el Ramo de Accidentes Personales-, el cual presenta características diferenciadoras de otros tipos de seguros, especialmente por su celeridad, inmediatez y una finalidad social, tal como se desprende del artículo 14 y artículo 16 del Reglamento SOAT y del inciso 30.4 de la Ley 27181. A su vez, se ha definido en que supuestos se debe activar la cobertura del SOAT y cuáles se encuentran excluidos del mismo. A partir de la placa del vehículo asegurado se delimita el riesgo de manera espacial, por lo que se cubre a los ocupantes que se encuentran dentro del vehículo de esa placa o que sean atropellados por él. A su vez, resulta importante determinar quién es el ocupante y tercero no ocupante, ya que ello ayudará a resolver si los ocupantes de un vehículo sin SOAT califican como sujetos a los que le abarca el Reglamento SOAT, por lo que se recurre a la Resolución Ministerial N° 306-2002- MTC, así como en la Directiva Administrativa N.º 210-MINSA/DGSP.V.01, para obtener una definición y concluir que los terceros no ocupantes no califican como sujetos asegurados. Finalmente, a nivel regional, todos los países cuentan con Seguro de Accidentes de Tránsito con atributos similares a las del Perú; no obstante, los montos máximos indemnizables sí varían.

1.4. Subcapítulo 3: Datos estadísticos sobre el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito -SOAT-, el mercado de seguros y la siniestralidad de tránsito en el Perú.

El objetivo de este subcapítulo 3 es brindar datos estadísticos relevantes respecto del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito -SOAT-, del mercado de seguros en el Perú y la cantidad de accidentes que ocurren en nuestro país, de tal manera que podamos identificar la relevancia de este seguro sobre todo a nivel de impacto económico, social y de política de prevención y atención de salud por accidentes de tránsito. En ese sentido, analizaremos la información que la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP publicada en su Boletín Estadístico (https://www.sbs.gob.pe/app/stats_net/stats/estadisticaboletinestadistico.aspx?p=25#), así como la Asociación Peruana de Empresas de Seguros -APESEG-, a través de su portal web (<https://www.apeseg.org.pe/estadisticas/>) y finalmente del Boletín Anual 2023 del Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la Dirección de Seguridad Vial del Ministerio de Transportes y

Comunicaciones. Por ello, planteamos las siguientes preguntas:

1.4.1. Datos estadísticos sobre el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito -SOAT- en el Perú.

1.4.1.1. ¿Cuál es el ranking de primas de seguros netas que obtienen las compañías de seguros que venden el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito -SOAT- en el Perú?

Al 31 de marzo de 2024, podemos apreciar que La Positiva Seguros es la compañía que lidera el ranking con la obtención de mayor cantidad de primas de seguro netas con un monto de S/ 70 268 000 (Setenta millones doscientos sesenta y ocho mil con 00/100 soles) y una participación del 55.24% del mercado. En segundo lugar, se encuentra Rimac Seguros con una obtención de primas netas de S/ 17 692 (Diecisiete millones seiscientos noventa y dos mil con 00/100 soles) y una participación de mercado de 13.91%. En tercer lugar, se posiciona Mapfre Perú con una obtención de S/ 13 677 (Trece millones seiscientos setenta y siete mil con 00/100 soles) y una participación de mercado con 10.75%. Vale destacar que por el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito se recauda un total de 127 208 (Ciento Veintisiete millones doscientos ocho mil con 00/100 soles). Se adjunta una imagen con mayor detalle de las demás compañías de seguros:

Ranking de Primas de Seguros Netas de los principales Riesgos de Ramos Generales y Accidentes y Enfermedades					
Al 31 de Marzo del 2024					
(En Miles de Soles)					
SOAT					
	Empresas	Monto	Participación (%)	Porcentaje Acumulado	
1	La Positiva	70 268	55.24	55.24	
2	Rimac	17 692	13.91	69.15	
3	Mapfre Perú	13 677	10.75	79.90	
4	Interseguro	12 142	9.55	89.44	
5	Pacifico Seguros	10 244	8.05	97.50	
6	Protecta	2 915	2.29	99.79	
7	Quálitas	170	0.13	99.92	
8	Vivir Seguros	100	0.08	100.00	
Total		127 208	100.00		

Ahora bien, el total de primas que las compañías de seguros obtienen únicamente por el SOAT, representa un 2.368% del total de primas que se obtienen por el universo de seguros que se venden por todos los ramos. Como se puede apreciar de la imagen precedente, el total de primas de seguros

asciende a S/ 5 371 624 (Cinco mil trescientos setenta y un millones seiscientos veinticuatro mil con 00/100 soles).

Ranking de Primas de Seguros Netas por Ramos

Al 31 de Marzo del 2024

(En Miles de Soles)

Total Primas de Seguros				
Empresas	Monto	Participación (%)	Porcentaje Acumulado	
1	Rímac	1 500 429	27.93	27.93
2	Pacifico Seguros	1 252 051	23.31	51.24
3	Mapfre Perú	766 687	14.27	65.51
4	La Positiva Vida	375 358	6.99	72.50
5	La Positiva	317 766	5.92	78.42
6	Interseguro	308 883	5.75	84.17
7	Cardif	160 081	2.98	87.15
8	Protecta	148 874	2.77	89.92
9	Ohio National Vida	146 526	2.73	92.65
10	Vivir Seguros	108 457	2.02	94.67
11	Creceer Seguros	81 301	1.51	96.18
12	Chubb Seguros	47 519	0.88	97.06
13	Secrex	42 279	0.79	97.85
14	AVLA Perú	40 424	0.75	98.60
15	Insur	28 953	0.54	99.14
16	Qualitas	26 802	0.50	99.64
17	Liberty Seguros	19 236	0.36	100.00
Total	5 371 624	100		

1.4.1.2. ¿Cuánto es el monto que las compañías de seguros reservan para siniestros reportados y no reportados por el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito -SOAT- en el Perú?

Al 31 de marzo de 2024, La Positiva es la empresa aseguradora que más reserva a nivel contable con S/ 64 991 (sesenta y cuatro millones novecientos noventa y un mil con 00/100 soles), seguido de Rimac Seguros con S/ 27 530 (Veintisiete millones quinientos treinta mil con 00/100 soles) e Interseguro con S/ 16 026 (Dieciséis millones veintiséis mil con 00/100 soles). Se adjunta una imagen con mayor detalle de las demás compañías de seguros:

Reserva de Siniestros Reportados y No Reportados de Primas de Seguros y Reaseguros Aceptados según Riesgos por

Empresa de Seguros ¹

Al 31 de Marzo del 2024

(En Miles de Soles)

Riesgos / Empresas	AVLA Perú	Cardif	Chubb Seguros	Creceer Seguros	Insur	Interseguro	La Positiva	La Positiva Vida	Liberty Seguros	Mapfre Perú	Ohio National Vida	Pacifico Seguros	Protecta	Qualitas	Rimac	Secrex	Vivir Seguros	Total
SOAT	1 670			2 918		16 026	64 991			14 706		11 222	8 531	472	27 530		138	149 986

A través de la Resolución SBS N° 4095-2013 y sus modificatorias, la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP ha ordenado la constitución de reservas técnicas en las compañías aseguradoras como una medida prudencial, ya que es un requisito esencial para mantener una solvencia financiera idónea. De esta manera, se requiere que estas entidades mantengan los fondos adecuados para garantizar el pago de las solicitudes de cobertura y, por tanto, se salvaguarden los intereses tanto de los asegurados como de los beneficiarios.

1.4.1.3. ¿Cuál es el índice de siniestralidad directa que tienen las compañías de seguros que venden el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito -SOAT- en el Perú?

Al 31 de marzo de 2024, vemos que Qualitas es la compañía que tiene un mayor porcentaje de siniestralidad con 160.63%; es decir, es la empresa que más utiliza sus primas recaudadas en el pago de siniestros. En segundo lugar, tenemos a Protecta con 95.12% y, finalmente, Rimac con 76.48%. Se adjunta una imagen con mayor detalle de las demás compañías de seguros:

Índice de Siniestralidad Directa según Riesgos por Empresa de Seguros
Al 31 de Marzo del 2024
(En Porcentaje)

Riesgos / Empresas	AVIA Perú	Cardif	Ciudad Seguros	Cancer Seguros	Insur	Interseguro	La Positiva	La Positiva Vida	Liberty Seguros	Magfire Perú	Océano Nacional Vida	Pacífico Seguros	Protecta	Qualitas	Rimac	Secrex	Vivi Seguros	Total
Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT)	-	-	-	-	-	66.61	61.60	-	-	67.02	-	66.81	95.12	160.63	76.48	-	64.60	42.72

Realizando un análisis crítico, consideramos que tanto Qualitas como Protecta tienen un índice de siniestralidad bastante alto, por lo que deben realizar una mejor estrategia comercial para tener mayor mercado y así como tener un fondo común más grande -Principio de Mutualidad- para asumir el pago de las indemnizaciones.

1.4.1.4. ¿Cuánto es el monto que las compañías de seguro han indemnizado por siniestros en los que se ha activado el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito -SOAT- en el Perú?

Al 31 de marzo de 2024, se ha brindado como indemnización un monto total de S/ 79 797 (Setenta y nueve millones setecientos noventa y siete mil con 00/100 soles). La compañía que más ha brindado indemnizaciones corresponde a La Positiva con S/ 41 108 (Cuarenta y un millones

ciento ocho mil con 00/100 soles), seguido de Rimac con S/ 13 532 (Trece millones quinientos treinta y dos mil con 00/100 soles) e Interseguro con S/ 8 088 (Ocho millones ochenta y ocho mil con 00/100 soles). Se adjunta una imagen con mayor detalle de las demás compañías de seguros:

Sinistros de Primas de Seguros Netos según Riesgos por Empresa de Seguros
Al 31 de Marzo del 2024
(En Miles de Soles)

Riesgos / Empresas	AVIA Perú	Cardif	Chubb Seguros	Crece Seguros	Insur	Interseguro	La Positiva	La Positiva Vida	Liberty Seguros	Mapfre Perú	Olas Nacional Vida	Pacifico Seguros	Protecta	Qualitas	Rimac	Secrex	Vivir Seguros	Total
Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito	-	6	-	335	-	8 088	41 808	-	-	7 793	-	5 870	2 773	273	13 532	-	64	79 797

Como hemos visto las preguntas precedentes, resulta lógico que La Positiva sea la compañía de seguros que haya realizado más pagos por indemnizaciones por accidentes de tránsito, en tanto es la empresa que tiene más mercado -Mayor cantidad de asegurados, mayor probabilidad de que se reporten los siniestros-.

1.4.2. Datos estadísticos sobre el mercado de seguros en el Perú.

1.4.2.1. ¿A cuánto asciende la utilidad neta que han obtenido las compañías aseguradoras?

De acuerdo con la información obtenida del portal web de la Asociación Peruana de Empresas de Seguros -APESEG-, para marzo de 2024 se obtuvo una utilidad neta de S/ 727 (Setecientos veintisiete millones con 00/100 soles). Dicho monto resulta sumamente relevante ya que significa un aumento de más del 50% de lo que fue la utilidad neta para marzo de 2023, con un monto de S/ 478 (Cuatrocientos setenta y ocho con 00/100 soles). Se adjunta una imagen con mayor detalle de las demás compañías de seguros:

Resultados del Sistema Asegurador (Millones de Soles)

		Mar-19	Mar-23	Mar-24
Resultado Técnico Bruto (Primas menos Sinistros)	[a]	775	1,174	1,410
Comisiones Netas	[b]	533	794	858
Ingresos Diversos (Netos)	[c]	-188	-317	-358
Ingresos Técnicos		45	44	50
Gastos Técnicos		-234	-361	-408
Resultado Técnico Neto ([a] - [b] + [c])	[d]	53	63	194
Gastos de Administración	[e]	383	543	627
Resultado de Inversiones	[f]	703	973	1,188
Resultado de Operación antes de IR ([d] - [e] + [f])	[g]	373	493	755
Impuesto a la Renta	[h]	13	15	27
Utilidad Neta ([g]-[h])		360	478	727

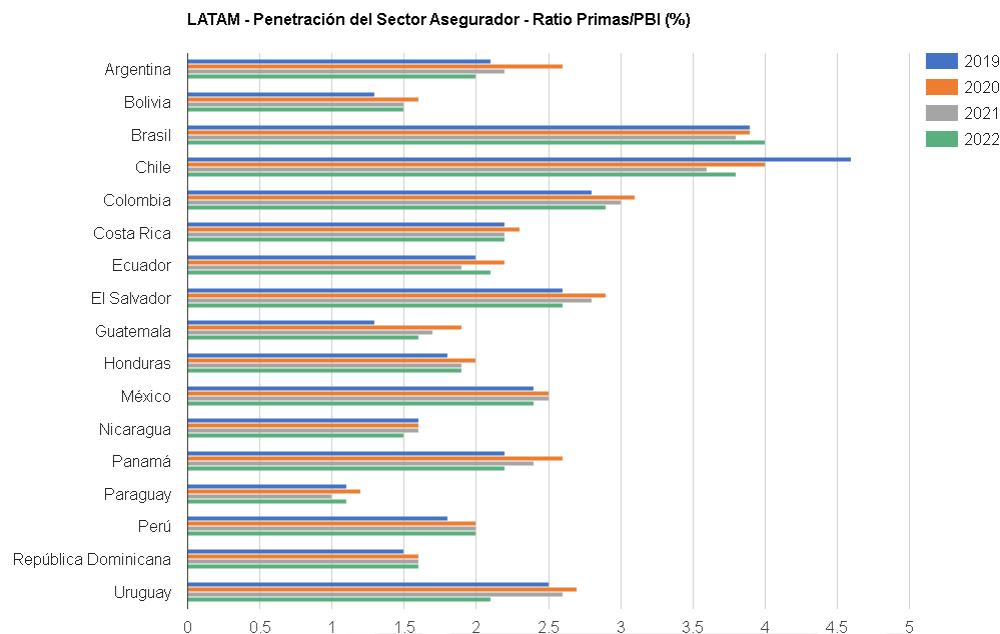
Fuente: SBS

Elaboración: APESEG

Considero que la cifra ha ido en aumento a comparación de años pasados porque nos hemos ido alejando de las consecuencias que generó la pandemia por el COVID-19, el cual generó que las compañías de seguros paguen millonarias indemnizaciones, principalmente por seguros de vida y salud.

1.4.2.2. ¿Cuál es el índice de penetración del mercado de seguros en el Perú sobre el PBI?

De acuerdo con la información obtenida del portal web de la Asociación Peruana de Empresas de Seguros -APESEG-, el mercado de seguros en el Perú en el 2022 tuvo una penetración del 2% del PBI. A nivel regional, Brasil es el país con mayor penetración con un 4% del PBI, seguido de Chile con 3.8% y Colombia con 2.9%. Se adjunta una imagen con mayor detalle de las demás compañías de seguros:



A nivel nacional, considero que aún existen muchas oportunidades de mejora, sobre todo en adquirir mayor conocimiento y brindar más capacitaciones, para que este mercado tenga mayor presencia y penetración. A partir de resaltar la importancia del seguro por su gran utilidad, el mercado va a seguir creciendo.

1.4.3. Datos estadísticos sobre la siniestralidad de tránsito en el Perú.

De acuerdo con el inciso 30.1 del artículo 30 de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre (en adelante, Ley General de Transporte), y del artículo 3 del Reglamento SOAT, “todo vehículo automotor que circule en el territorio de la Republica debe contar con una póliza vigente de Seguro Obligatorio de Accidente de Tránsito (...)”. En ese sentido, resulta ilegal manejar un vehículo automotor sin que tenga un SOAT, por lo que no existe ningún argumento válido para dejar de adquirirlo.

Consideramos que en nuestro país es necesario contar con un SOAT de adquisición obligatoria por la gran cantidad de accidentes de tránsito que ocurren todos los días, generando fallecimientos y lesiones corporales. En ese sentido, brindamos datos estadísticos sobre la siniestralidad de tránsito en el Perú:

1.4.3.1. ¿Cuántos accidentes de tránsito ocurrieron en los últimos años en el Perú?

De acuerdo con el Boletín Anual 2023 del Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la Dirección de Seguridad Vial del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en el 2023 ocurrieron 87 172 (Ochenta y siete mil ciento setenta y dos) accidentes vehiculares, siendo superior a los 83 897 (Ochenta y tres mil ochocientos noventa y siete) del 2022 y 74 624 (Setenta y cuatro mil seiscientos veinticuatro) del 2021. Se adjunta una imagen con mayor detalle:

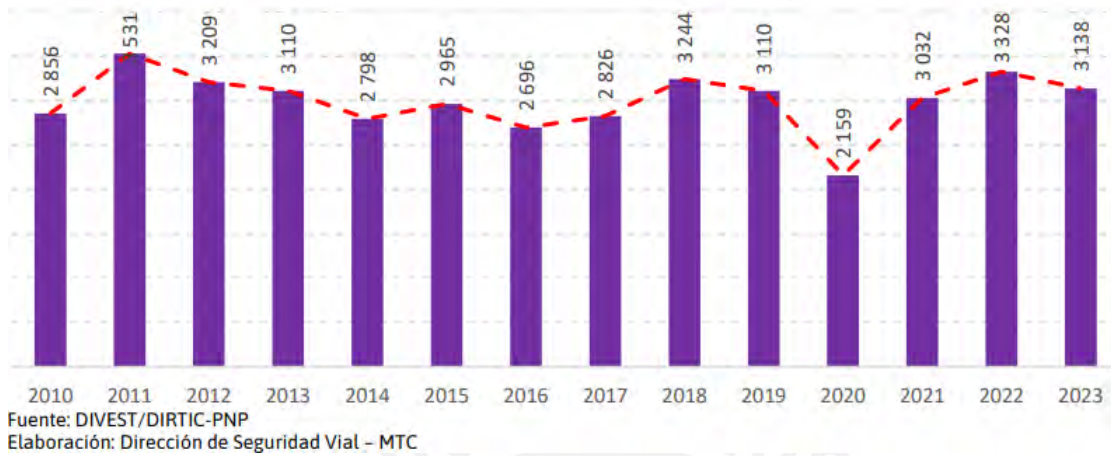


Como se puede apreciar del gráfico precedente, en los años 2017, 2018 y 2019 -previos a la pandemia por el COVID-19- el número de accidentes de tránsito eran mayores a los últimos años; no obstante, lamentablemente, nuevamente la tendencia es al alza.

1.4.3.2. ¿Cuántas personas fallecieron por accidentes de tránsito en los últimos años en el Perú?

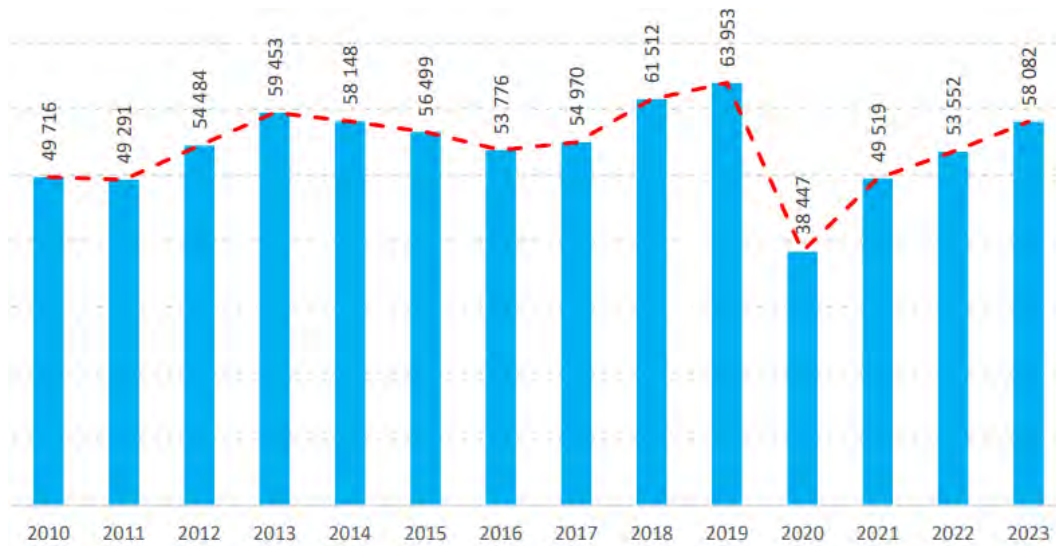
De acuerdo con el Boletín Anual 2023 del Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la Dirección de Seguridad Vial del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en el 2023 fallecieron 3 138 (Tres mil ciento treinta y ocho) accidentes vehiculares; es decir, en el Perú

fallecen más de 8 (ocho) personas por accidentes de tránsito por día. Se adjunta una imagen con mayor detalle respecto de los demás años:



1.4.3.3. ¿Cuántas personas quedaron lesionadas por accidentes de tránsito en los últimos años en el Perú?

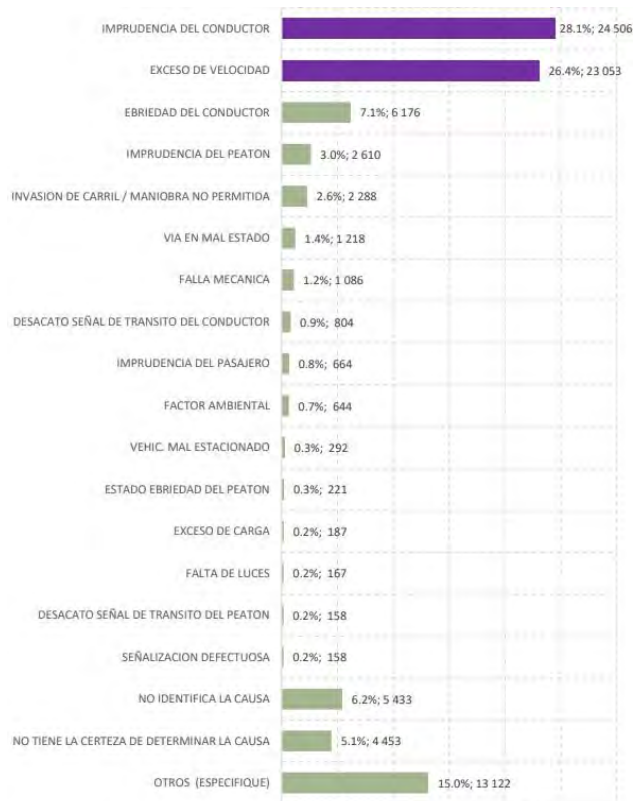
De acuerdo con el Boletín Anual 2023 del Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la Dirección de Seguridad Vial del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en el 2023, 58 082 (Cincuenta y ocho mil ochenta y dos) personas quedaron lesionadas por ser parte de un accidente vehicular; es decir, en nuestro país más de 159 (ciento cincuenta y nueve) personas quedan lesionadas por accidentes de tránsito por día. Se adjunta una imagen con mayor detalle respecto de los demás años:



Fuente: DIVEST/DIRTIC-PNP
 Elaboración: Dirección de Seguridad Vial – MTC

1.4.3.4. ¿Cuáles son las causas más típicas de los accidentes de tránsito en el Perú?

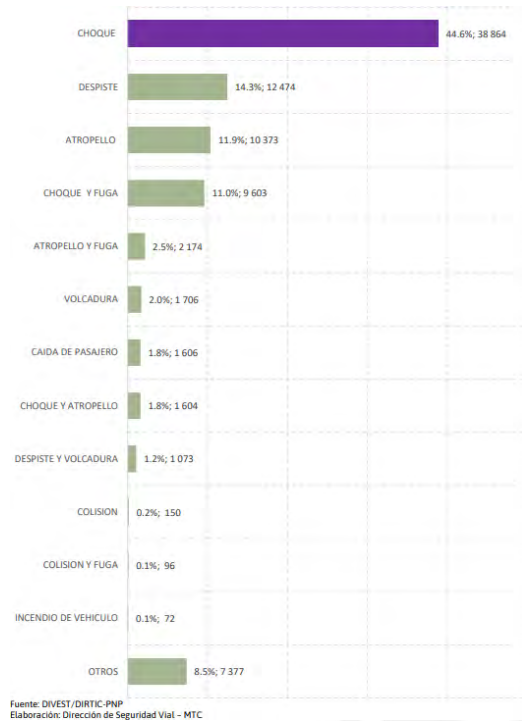
De acuerdo con el Boletín Anual 2023 del Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la Dirección de Seguridad Vial del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la causa más típica es la Imprudencia del Conductor, seguido de Exceso de velocidad. Sumando ambas causas tenemos un resultado del más del 50% de accidentes de tránsito en nuestro país. Se adjunta una imagen con mayor detalle.



Fuente: DIVEST/DIRTIC-PNP
Elaboración: Dirección de Seguridad Vial - MTC

1.4.3.5. ¿Cuáles son las clases más concurridas de accidentes de tránsito en el Perú?

De acuerdo con el Boletín Anual 2023 del Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la Dirección de Seguridad Vial del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la clase más concurrida es el “Choque” con un 44.6%, seguido de “Despiste” con un 14.3% y “Atropello” con un 11.9%. Se adjunta una imagen con mayor detalle.



A fin de recapitular el subcapítulo 3: Datos estadísticos sobre el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito -SOAT-, el mercado de seguros y la siniestralidad de tránsito en el Perú, resaltamos la gran cantidad de fallecidos y lesionados que tenemos en nuestro país año a año por accidente de tránsito. Ello es el gran motivo para que exista una obligación de contratar el SOAT. A nivel del mercado de seguros, consideramos que aún el Perú es un país pequeño a nivel de penetración, por lo que existe una gran oportunidad de mejora, el cual empieza por educación. Finalmente, consideramos que hay varias ofertas en la adquisición del SOAT, en tanto hay una serie de compañías de seguros que lo ofrecen.

A fin de resumir el capítulo 1, se ha desarrollado una serie de conceptos teóricos apoyados en la doctrina, comenzando por analizar el concepto del seguro privado y sus principios, entre ellos el principio de Mutualidad. A su vez, trabajamos el concepto del SOAT y las personas susceptibles de recibir una indemnización, a partir de la definición de ocupante y tercero no ocupante. Finalmente, brindamos una serie de data estadística vinculada al SOAT, el mercado de seguros y la siniestralidad de tránsito. Son datos que son de utilidad para saber la magnitud económica del seguro en el contexto de nuestro país.

CAPÍTULO II (PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN): ¿SE JUSTIFICA LA ACTIVACIÓN DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO A FAVOR DE LOS OCUPANTES DE UN VEHÍCULO QUE NO CONTABA CON DICHO SEGURO, AL MOMENTO DEL ACCIDENTE DE TRÁNSITO?

2.1. Introducción

El presente capítulo busca responder la pregunta principal a la presente investigación. A efectos de lograrlo, se aplicará el método jurisprudencial, a partir de una muestra de Resoluciones Administrativas del INDECOPI, así como de sentencias judiciales tanto de primera como de segunda instancia, sentencias casatorias y pronunciamientos del Tribunal Constitucional.

Al respecto, analizaremos el razonamiento jurídico que tuvo el INDECOPI y los Tribunales Judiciales de una muestra de veinticuatro (24) resoluciones de INDECOPI, las cuales se emitieron entre 14/10/2009 y el 03/03/2021; tres (3) sentencias judiciales de primera instancia, las cuales se emitieron entre el 28/01/2013 y el 14/02/2017; ocho (8) sentencias judiciales de segunda instancia, los cuales se emitieron entre el 02/05/2016 y el 19/09/2022; trece (13) sentencias casaciones, los cuales se emitieron entre el 07/06/2016 y el 01/08/2024; y, finalmente, cuatro (4) pronunciamientos del Tribunal Constitucional, los cuales fue emitidos entre el 16.12.2005 el 16.09.2020.

Finalmente, proponemos un Test de Proporcionalidad entre el derecho a la vida y/o la salud y el derecho a la Libertad de Empresa.

2.2. Subcapítulo 1: Análisis de las Resoluciones Administrativas y Judiciales materia de la presente investigación

2.2.1. A nivel Administrativo -INDECOPI-:

A nivel administrativo, tenemos resoluciones que fueron emitidas por el INDECOPI, cuyas pretensiones de los denunciantes respecto de la activación de la cobertura correspondiente por el SOAT se declararon tanto fundadas como infundadas. Empecemos por la Resoluciones que fueron declaradas infundadas, las cuales no generan mayor controversia.

El INDECOPI decidió resolver la denuncia declarando infundada la pretensión del denunciante, como por ejemplo, en las siguientes resoluciones: Res. 4288-2016/SPC-INDECOPI, Res. 3443-2018/SPC-INDECOPI, Res. 1815-2019/SPC-INDECOPI, Res. 0361-2020/SPC-INDECOPI y Res. 0494-2021/SPC-INDECOPI.

El motivo principal para que el INDECOPI resuelva el caso declarando infundada la denuncia es porque el tercero ocupante del vehículo que no contaba con SOAT al momento del siniestro era el conductor de dicho vehículo. Es decir, el INDECOPI sanciona al conductor negligente e irresponsable, quien no debería gozar de la misma protección que los ocupantes del vehículo, el cual no cuenta con un SOAT y que es manejado por aquella persona, ya que únicamente el conductor ha actuado inobservando un deber de cuidado impuesto por ley, no siendo el mismo escenario para los ocupantes del referido vehículo.

Asimismo, el INDECOPI sostiene que el conductor es quien se encuentra en la posición más adecuada para conocer y cumplir con la exigencia de contar con un SOAT. En concordancia con lo dispuesto en el numeral 6.1 del artículo 6 de la Ley N.º 27181, todos los actores del sistema de transporte, incluidos los conductores, tienen la responsabilidad de asumir plenamente las consecuencias de sus decisiones, entre las cuales se encuentra la de contratar o no dicho seguro para su vehículo.

Dicha posición guarda coherencia con los “Lineamientos sobre Protección al Consumidor” que el INDECOPI emitió tanto en el año 2019, como en el año 2022. Por ello, ya existe una clara postura totalmente definida, la cual ayuda para generar mayor predictibilidad en el mercado.

A mi juicio, la posición final que toma el INDECOPI de rechazar la cobertura a favor por las lesiones y/o fallecimiento del conductor del vehículo que no contaba con un SOAT al momento del siniestro es correcto.

Concuerdo con los argumentos que el INDECOPI menciona para defender su posición; no obstante, dichos argumentos se basan principalmente en aspectos legales y sociales. También existe un fuerte argumento basado en la teoría general del seguro y los principios aplicables al derecho de seguro privado. Específicamente referido a la contravención al principio de Mutualidad y a la explotación conforme al plan, esbozado en la Nota Técnica.

Ahora bien, el INDECOPI también tiene una posición ya definida y ampliamente discutible, en la que se resuelve la denuncia declarando fundada la pretensión del denunciante, a fin de que se active la cobertura del SOAT del vehículo que sí tenía un SOAT para que se brinde la respectiva indemnización a los ocupantes del vehículo que no contaba con SOAT al momento del siniestro. Tenemos sendas resoluciones que la autoridad administrativa resuelve en ese sentido: Res. 3654-2012/SPC-INDECOPI, Res. 3825-2015/SPC-INDECOPI, Res. 2444-2010/SC2-INDECOPI, Res. 0664-2015/SPC-INDECOPI, Res. 1855-2018/SPC-INDECOPI, Res. 3728-2014/SPC-INDECOPI, Res. 1784-2009/SC2-INDECOPI, Res. 248-2014-INDECOPI-ICA-2016, Res. 3174-2016/SPC-INDECOPI, Res. 2634-2017/SPC-INDECOPI, Res. 1308-2015/SPC-INDECOPI, Res. 1039-2013/SPC-INDECOPI, Res. 430-2016/SPC-INDECOPI, Res. 139-2014/INDECOPI-ICA, Res. 1598-2010/SC2-INDECOPI, Res. 115-2014/INDECOPI-ICA, Res. 2445-2010/SC2-INDECOPI, Res. 1052-2013/SPC-INDECOPI, Res. 3198-2011/SC2-INDECOPI, entre otras.

Las resoluciones antes mencionadas coinciden en mencionar los siguientes argumentos y razonamientos jurídicos:

- En primer lugar, el INDECOPI realizó una interpretación del cuarto párrafo del artículo 17 del D.S. 024-2002-MTC¹³ -Reglamento SOAT-, concluyendo que se desprenden dos

¹³ Artículo 17.- En caso de accidentes de tránsito en que hayan participado dos o más vehículos, cada compañía de seguros será responsable de las indemnizaciones correspondientes a las personas transportadas en el vehículo por ella asegurado.

enunciados; por una parte, se establece que el propietario, el conductor y el prestador del servicio de transporte sin SOAT comparten solidariamente la responsabilidad civil frente a los ocupantes que resulten víctimas del accidente. Por otra parte, se indica que estos responsables solidarios están obligados a reembolsar a la aseguradora cualquier gasto o indemnización que esta haya cubierto a favor de los afectados. En consecuencia, cuando uno de los vehículos involucrados no cuenta con SOAT, la aseguradora mencionada sería la que emitió la póliza del vehículo que sí estaba debidamente asegurado.

- En segundo lugar, realizando una interpretación finalista o teleológica, la autoridad administrativa concluyó que es obligación de la compañía aseguradora de un vehículo que sí contaba con SOAT a cubrir los gastos médicos -u otra cobertura, como fallecimiento, de ser el caso- no solo de los ocupantes del mismo vehículo y de los terceros no ocupantes, sino también a los ocupantes del otro vehículo que participó en el siniestro y que no contaba con SOAT, dejando la salvedad que la compañía de seguro tiene el derecho de repetición contra propietario, conductor y prestador del servicio de transporte.
- En tercer lugar, a interpretación del INDECOPI, la compañía de seguros del vehículo involucrado en un accidente de tránsito está obligada a brindar cobertura tanto a los ocupantes de dicho vehículo como a los terceros no ocupantes. Esta categoría de terceros incluye también a los ocupantes del otro vehículo participante en el accidente, en caso de que este no cuente con SOAT.
- En cuarto lugar, el SOAT tiene una característica de inmediatez, celeridad y una finalidad

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. El subrayado es nuestro.

social, por lo que las compañías aseguradoras deberán activar la cobertura correspondiente del SOAT, incluso sin una investigación ni pronunciamiento previo de alguna autoridad, tal como se indica en el artículo 14 y 16 del Reglamento.

- En quinto lugar, el INDECOPI reconoce que en caso existan distintas interpretaciones, se debería optar ante dicha incertidumbre jurídica por una interpretación “Pro Consumidor” destinada a conseguir una auténtica tutela de los derechos e intereses del consumidor, que es la forma como la autoridad administrativa cumple con ese “deber especial de protección” encomendado la Constitución del Perú, recogido en el artículo 65.
- En sexto lugar, la posición tomada por el INDECOPI no desincentivaría la contratación del SOAT, ya que existe una base normativa para alentar la contratación del SOAT, el cual no implica dejar sin cobertura a las víctimas de los accidentes de tránsito. Por ejemplo, el D.S 016-2009-MTC, recoge una sanción a quienes circulen sin SOAT.

A partir de lo mencionado, podemos concluir que la tendencia que tenemos a nivel Administrativo -INDECOPI- es el siguiente:

Tabla 1

Tendencia a nivel Administrativo -INDECOPI-

Denuncias en INDECOPI por la falta de activación de la cobertura del SOAT de un vehículo automotor, a favor del conductor del otro vehículo, participante en el mismo accidente, pero que no contaba con SOAT	Denuncias en INDECOPI por la falta de activación de la cobertura del SOAT de un vehículo automotor, a favor de los ocupantes del otro vehículo, participante en el mismo accidente, pero que no contaba con SOAT
Infundada la denuncia interpuesta por el denunciante	Fundada la denuncia interpuesta por el denunciante

2.2.2. *A nivel Judicial:*

Existen resoluciones del Indecopi que escalaron a un proceso Contencioso Administrativo planteado por las compañías de seguros. En ese sentido, realizaremos un análisis de las sentencias que se emitieron, tanto en primera instancia como en segunda instancia y a nivel de Sentencias Casatorias.

En primera instancia, propondremos tres (3) sentencias, emitidas tanto por el Octavo Juzgado Especializado en lo Contencioso Administrativo, como por el Vigésimo Quinto Juzgado Especializado en lo Contencioso Administrativo, con Subespecialidad de Mercado y, finalmente, por el Vigésimo Sexto Juzgado Contencioso Administrativo, Subespecialidad en temas de Mercado.

Con relación a la sentencia emitida por el Octavo Juzgado Especializado en lo Contencioso (Exp. 00720-2012-0-1801-JR-CA-08), dicho tribunal falló declarando infundada la demanda interpuesta por la empresa de seguros en base a los siguientes argumentos:

- Respecto de la calidad de consumidor, el Tribunal señala que como consecuencia de haberse producido un accidente de tránsito se origina una acreencia a favor de quien resulte beneficiario de una indemnización, originando una relación de consumo que es objeto de amparo por las normas de protección al consumidor en procura de la adecuada prestación del servicio al cual se encuentran obligadas las empresas aseguradoras, recayendo la calidad de consumidor en quien resulte beneficiario.
- El artículo 17 del Reglamento SOAT prevé la responsabilidad solidaria del propietario, el conductor y en su caso, el prestador del servicio de transporte frente, entre otros sujetos, a la compañía de seguro por los montos de las indemnizaciones que hubiere pagado, y que permite colegir de manera indefectible que dichas compañías responden por las indemnizaciones que corresponden a quienes resultan beneficiarios respecto de las víctimas ocupantes de un vehículo no asegurado, lo cual además resulta acorde con el

objeto y naturaleza del Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito, esto 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.

- Si bien pueden existir pronunciamientos por parte de otras entidades que resulten contrarios a lo que puede determinar los órganos del INDECOPI, los mismos no resultan vinculantes, debiendo consecuentemente resolverse las denuncias puestas a conocimiento de la Comisión de Protección al Consumidor conforme no solo a sus atribuciones sino también a las normas y principios que rigen la protección al consumidor.

Con relación a la sentencia emitida por el Vigésimo Quinto Juzgado Especializado en lo Contencioso Administrativo, con Subespecialidad de Mercado (Exp. 5793-2013-0-1801-JR-CA-25) dicho tribunal falló declarando fundada la demanda interpuesta por la empresa de seguros y por tanto se declara la nulidad de la Resolución emitida por la Sala Especializada en Protección al Consumidor del INDECOPI, en base a los siguientes argumentos:

- Resulta erróneo considerar como "terceros no ocupantes" a todas las personas que no se encontraban dentro del vehículo que sí se encontraba asegurado, incluso a aquellas que se encontraban dentro de otros vehículos que no contaban con SOAT. De esta manera, se advierte que las compañías aseguradoras solo asumen responsabilidad solidaria cuando hay peatones u otras personas consideradas como terceros no ocupantes que resultan perjudicados por el accidente de tránsito. En ausencia de personas afectadas que no se encontraban dentro de los vehículos involucrados, no se configura dicha responsabilidad solidaria entre aseguradoras, ya que, en tales situaciones, cada una debe responder únicamente por los ocupantes del vehículo cubierto por su respectiva póliza.
- Permitir el otorgamiento de indemnizaciones del SOAT a los ocupantes de un vehículo que carece de dicho seguro introduce un desincentivo para su contratación, además de generar una distorsión en el funcionamiento del mercado asegurador. Ello se debe a que, conforme al criterio adoptado por Indecopi, cualquier ocupante de un vehículo no asegurado podría exigir a la aseguradora del vehículo que sí cuenta con SOAT la cobertura de gastos médicos

e indemnizaciones, al presumirse una eventual responsabilidad solidaria entre dicha aseguradora y el conductor o propietario del vehículo no asegurado.

- El Tribunal Constitucional en la sentencia correspondiente al expediente 2736-2004-PA/TC no señala que tercero no ocupantes también constituyen los ocupantes de otra unidad vehicular que no cuenten con SOAT, por lo que el hecho que el INDECOPI haya citado dicha resolución no quiere decir que el Tribunal Constitucional tenga un razonamiento similar al de la entidad administrativa demandada.

Con relación a la sentencia emitida por el Vigésimo Sexto Juzgado Contencioso Administrativo, Subespecialidad en temas de Mercado (Exp. 04437-2016-0-1801-JR-CA-26), dicho tribunal falló declarando fundada la demanda interpuesta por la empresa de seguros y por tanto se declara la nulidad de la Resolución emitida por la Sala Especializada en Protección al Consumidor del INDECOPI, en base a los siguientes argumentos:

- Del artículo 17 del Reglamento 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. En ese sentido, la 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 Constitución Política del Perú.
- Aun en situaciones donde pudieran interpretarse garantías implícitas, estas no pueden aplicarse a la compañía de seguros, debido al contenido del artículo 17° del Reglamento del SOAT, ya que dicho artículo define claramente quiénes son los responsables, señalando al propietario, al conductor y, cuando corresponda, al proveedor del servicio de transporte.
- Se encuentran de acuerdo con lo expuesto en el Informe N.° 159-2012/DP, emitido por la Adjuntía para el Ambiente, Servicios Públicos y Pueblos Indígenas, en tanto la interpretación adoptada por Indecopi, aunque hace referencia a los fundamentos que dieron origen al sistema de seguros obligatorios contra accidentes de tránsito, podría generar un efecto contraproducente al aumentar el costo del seguro y reducir su eficiencia. Esto se debe a que se atribuyen a las aseguradoras gastos que deberían ser asumidos por los

responsables de los vehículos sin seguro, lo que implica que quienes sí cumplen con la obligación terminarán afrontando todos los costos generados.

A partir de lo mencionado, podemos concluir que la tendencia, a nivel de Juzgados Especializados de la Corte Superior de Justicia, es que se declare fundada la pretensión de las compañías de seguros, a fin de que se declare la nulidad de la Resolución que emitió el INDECOPI, pese a que el Octavo Juzgado Especializado en lo Contencioso Administrativo mantiene una posición similar a la entidad administrativa:



Tabla 2

Tendencia a nivel Judicial – primera instancia-

Octavo Juzgado Especializado en lo Contencioso Administrativo	Vigésimo Quinto Juzgado Especializado en lo Contencioso Administrativo, con Subespecialidad de Mercado	Vigésimo Sexto Juzgado Contencioso Administrativo, Subespecialidad en temas de Mercado	
Demandas Contenciosas Administrativas interpuestas por compañías de seguros, a fin de que se declare la nulidad de la Resolución emitida por INDECOPI, la cual declaró fundada la pretensión de que se active la cobertura del SOAT del vehículo que sí lo contrató, a favor de los ocupantes del vehículo que no contaba con SOAT	Infundada la demanda interpuesta por la compañía de seguros	Fundada la demanda interpuesta por la compañía de seguros y, por tanto, la nulidad de la Resolución administrativa emitida por el INDECOPI	Fundada la demanda interpuesta por la compañía de seguros y, por tanto, la nulidad de la Resolución administrativa emitida por el INDECOPI

En segunda instancia, propondremos ocho (8) sentencias, emitidas tanto por la Quinta Sala Especializada en los Contencioso Administrativo, Subespecialidad en temas de Mercado y por la Octava Sala Especializada en lo Contencioso Administrativo, con Subespecialidad en temas de Mercado.

La Quinta Sala Especializada en lo Contencioso Administrativo, Subespecialidad en temas de Mercado, es el tribunal que ha emitido más sentencias sobre la materia de la presente investigación,

como por ejemplo los correspondientes a los siguientes expedientes: N° 4620-2013, N° 5793-2013, N° 1106-2015, N° 7752-2015, N° 18770-2016, N° 4437-2016, N° 13158-2017.

El tribunal antes mencionado falló declarando fundada la demanda Contenciosa Administrativa interpuesta por las compañías de seguro; es decir, se confirma lo sentenciado en las instancias previas que fallaron a su favor, en base a los siguientes argumentos:

- Interpretando el artículo 17 del Reglamento SOAT, no se aprecia la existencia de una obligación de indemnizar por parte de la compañía aseguradora del vehículo que sí contaba con el SOAT a los ocupantes de otro vehículo participante en un accidente de tránsito que no contaba con dicho seguro, pues esta situación no se encuentra en el supuesto de hecho de la norma analizada. En ese sentido, la aseguradora no se encuentra obligada brindar cobertura a las víctimas de la unidad que no contaba con SOAT, ello en la medida que la norma no ha establecido de manera expresa una responsabilidad solidaria a la aseguradora, no pudiendo presumirse atendiendo a lo establecido por el artículo 1183° del Código Civil, el cual establece que la solidaridad no se presume.
- De acuerdo con la Sentencia Casatoria N° 12680-2021, la ampliación de las obligaciones de la compañía aseguradora a beneficiarios no contemplados por la norma tiene un claro efecto nocivo para lograr la cobertura que busca la ley, en tanto personas que no contrataron el servicio de seguro o que utilizaron un vehículo automotor que no se encuentra asegurado trasladarán sus daños a las personas que sí lo hicieron.
- En un mercado en su mayoría informal, quienes pagarán finalmente estas indemnizaciones, a través del aumento que puedan sufrir las primas correspondientes, son las personas que responsablemente contrataron su SOAT, dado que estos agentes estarán asumiendo los costos por decisiones negligentes de quienes no cumplieron con sus responsabilidades.
- Las normas no establecen una cobertura para los ocupantes de un vehículo sin SOAT, y ello no se puede concluir de la interpretación sistemática de las normas pertinentes, pues son suficientemente claras respecto a los supuestos de cobertura del SOAT. Es decir, que

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 que se vean involucrados en un accidente vehicular con su unidad.

- Con relación a la interpretación “Pro Consumidor”, del artículo 17° del Decreto Supremo N° 24-2002-MTC no se desprende más que una sola interpretación plausible, la cual es la inexistencia de obligación de indemnizar o de correr con los gastos incurridos por parte de la compañía de seguros del vehículo que sí contaba con el SOAT a los ocupantes del otro vehículo participante en el accidente de tránsito que no contaba con dicho seguro. Cabe destacar que el principio de interpretación “Pro Consumidor” prescrito en el artículo V numeral 2¹⁴ del Título Preliminar del Código de Protección y Defensa del Consumidor, solo resulta de aplicación en el caso de “duda insalvable en el sentido de las normas”, lo cual no ocurre en este supuesto, ya que no tenemos dos o más sentidos interpretativos igualmente plausibles que se deriven del mismo texto legal.
- Con relación a lo mencionado por el INDECOPI, respecto a que la posición que mantienen no generaría un efecto nocivo en el mercado en el sentido que desincentivaría la contratación del SOAT; para este tribunal, y conforme con el expediente 4568-2015, el cumplimiento de las leyes no puede tenerse tan solo para una aproximación represiva; por el contrario, considera que los ciudadanos deben saber que cumplir con las leyes hace una diferencia palpable en su vida diaria, que quien cumple con ella puede reclamar más derechos y que ajustarse a las normas no le impone cargas que corresponden a los que las incumplieron.

A su vez, la Octava Sala Especializada en lo Contencioso Administrativo, con Subespecialidad en temas de Mercado, también ha emitido sentencias sobre la materia de la presente investigación,

¹⁴ 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.

como por ejemplo el correspondiente al expediente N° 720-2012. En dicha sentencia se argumentó lo siguiente:

- Se reitera el argumento mencionado en la Sentencia Casatoria N° 12680-2021, en el sentido que resulta equivocado concluir del artículo 17 del Reglamento SOAT la existencia de una obligación de indemnizar, por parte de la compañía aseguradora del vehículo que sí contaba con el SOAT a ocupantes de otro vehículo participante en un accidente de tránsito que no contaba con dicho seguro, en tanto sus obligaciones están claramente establecidas en el artículo 29 del mismo reglamento.
- La ampliación de las obligaciones de la compañía aseguradora a beneficiarios no contemplados por la norma tiene un claro efecto nocivo, en tanto personas que no contrataron el servicio de seguro o que utilizaron un vehículo automotor que no se encuentra asegurado trasladan sus daños a las personas que sí lo hicieron. A su vez, ello va a generar que se aumente la primas a las personas que contrataron su SOAT responsablemente, argumento que también ha sido mencionado en la Sentencia Casatoria N° 12680-2021.

A partir de lo mencionado, podemos concluir que la tendencia, a nivel de las Salas Superiores de la Corte Superior de Justicia, es que se declare fundada la pretensión de las compañías de seguros; es decir, se confirma lo que se sentenció en la primera instancia o, en todo caso, se revoca lo que se sentenció en primera instancia, de haber sido emitida por el Octavo Juzgado Especializado en lo Contencioso Administrativo.

Tabla 3

Tendencia a nivel Judicial – segunda instancia-

Quinta Sala Especializada en lo Contencioso Administrativo,	Octava Sala Especializada en lo Contencioso Administrativo, con
--	--

	Subespecialidad en temas de Mercado	Subespecialidad en temas de Mercado
Segunda instancia de Demandas Contenciosas Administrativas	Fundada la demanda interpuesta por la compañía de seguros	Fundada la demanda interpuesta por la compañía de seguros

Finalmente, a nivel de sentencias casatorias, propondremos una muestra trece (13) sentencias, emitidas por la Tercera Sala de Derecho Constitucional Social y Transitoria de la Corte Suprema de Justicia de la República y por Sala de Derecho Constitucional y Social Transitoria de la Corte Suprema de Justicia de la República.

La Tercera Sala de Derecho Constitucional Social y Transitoria de la Corte Suprema de Justicia de la República ha emitido, entre otras, las siguientes sentencias casaciones: N° 11817-2014, N° 2932-2014, N° 4080-2015, N° 6380-2016, N° 2602-2016, N° 4159-2017, N° 3683-2017, N° 16658-2016, N° 10192-2016. Verificamos que la línea argumentativa que defienden es similar a la de INDECOPI, en tanto sus principales argumentos son los siguientes:

- La cobertura de todas las víctimas del accidente de tránsito por parte del SOAT, permite que este cumpla de manera efectiva con los fines para los cuales fue creado; por ello, la compañía de seguros del vehículo que contaba con dicho seguro debió otorgar cobertura a los ocupantes del vehículo con el que dicha unidad se accidentó, incluso cuando esta última no contara con SOAT.
- A través de la sentencia N° 00001-2005-PI/TC, el Tribunal Constitucional ha mencionado que el fin del SOAT es proteger los derechos fundamentales a la vida, a la integridad personal y a la salud. Además, se le reconoce una finalidad de carácter social, pues persigue primordialmente un resarcimiento del daño ocasionado, es decir, que la víctima perciba una indemnización sin mayor análisis de culpabilidad o dolo.

- El artículo 30.2 de la Ley 27181, concordante con el artículo 4 del Reglamento SOAT, mencionan que el SOAT debe cubrir a todos los involucrados en un accidente de tránsito, ocupantes y no ocupantes del vehículo asegurado.
- A partir del artículo 17 se establece una obligación legal para la aseguradora del vehículo que sí posee el SOAT, consistente en asumir los gastos e indemnizaciones correspondientes a las víctimas involucradas en un accidente causado por un vehículo que no cuenta con dicho seguro. Asimismo, se reconoce el derecho de la aseguradora a ejercer una acción de repetición contra los responsables solidarios. Esta disposición se sustenta en la naturaleza y el propósito del SOAT, que tiene un enfoque eminentemente social, orientado a garantizar una atención inmediata y sin condiciones a todas las víctimas de accidentes de tránsito.
- La legislación ya ha previsto las sanciones correspondientes al conductor de un vehículo que no cuenta con el SOAT, no estableciendo como una de ellas la no cobertura del tercero ocupante, dado que su incumplimiento al no contratar un SOAT si bien es una infracción, no podría acarrear una consecuencia tan gravosa, desprotegiendo a la persona lesionada ante un accidente de tránsito, puesto que está de por medio la vida y la salud.

Por otro lado, por la Sala de Derecho Constitucional y Social Transitoria de la Corte Suprema de Justicia de la República, verificamos que tiene una posición similar a la de INDECOPI, a partir de las siguientes sentencias: N° 12291-2014, N° 19147-2016; sin embargo, también tenemos la Sentencia Casatoria N° 26444-2017 y la Sentencia Casatoria N° 12680-2021 que no siguieron la misma línea, y le brindó la razón a la compañía de seguros.

Como hemos mencionado, tanto la Sentencia Casatoria N° 26444-2017, como la Sentencia Casatoria N° 12680-2021 tuvieron una votación de cuatro (4) jueces supremos, que mantuvieron la posición de declarar infundado el recurso de Casación interpuesto por el INDECOPI contra tres (3) jueces supremos, que votaron porque se declare fundado el recurso de Casación interpuesto por el INDECOPI. Los argumentos de la decisión final fueron los siguientes:

- La protección que ofrece el SOAT se restringe exclusivamente a los ocupantes del vehículo asegurado y, conforme a lo establecido legalmente, a los terceros no ocupantes; es decir, personas que se encuentren fuera del vehículo asegurado y que no estén dentro de ningún otro vehículo automotor, quedando fuera de esta cobertura quienes viajen en vehículos que no cuenten con una póliza de seguro.
- Los perjuicios que puedan afectar al conductor y a los ocupantes de un vehículo que no cuenta con SOAT son responsabilidad solidaria del propietario del vehículo, del conductor mismo o de quien haya provocado el accidente, sin que dicha responsabilidad pueda ser atribuida a la compañía aseguradora.
- En cuanto a la interpretación finalista o teleológica adoptada por INDECOPI, si bien es cierto que el propósito del SOAT es garantizar una atención inmediata a todas las víctimas de un accidente de tránsito, también debe considerarse que dicha cobertura parte del supuesto de que todos los vehículos automotores en el país deben circular con un SOAT vigente.
- Si se asume la posición del INDECOPI se generará un impacto social, ya que generaría un evidente desincentivo para la adquisición de esta póliza, ya que disminuiría el número de conductores que opten por contratarla, debilitando así el carácter obligatorio y universal de dicha exigencia legal.

A partir de lo mencionado, podemos concluir que la tendencia, a nivel de las Salas de la Corte Suprema, es que se declare fundado el recurso de casación interpuesto por el INDECOPI; sin embargo, también tenemos sentencias que declaran infundado dicho recurso como por ejemplo la sentencia N° 26444-2017 y N° 12680-2021.

Tabla 4

Tendencia a nivel Judicial – Corte Suprema-

		Tercera Sala de Derecho Constitucional Social y Transitoria de la Corte Suprema de Justicia de la República	Sala de Derecho Constitucional y Social Transitoria de la Corte Suprema de Justicia de la República
Sentencias interpuestas por el INDECOPI	casatorias por el	Fundado el recurso de casación interpuesto por el INDECOPI	Fundado el recurso de casación interpuesto por el INDECOPI, con excepción de la Sentencia N° 26444-2017 y la Sentencia N° 12680-2021

2.2.3. A nivel del Tribunal Constitucional:

El Tribunal Constitucional también ha emitido sentencias respecto del SOAT y de los principios que se derivan del artículo 65 de la Constitución Política del Perú.

Con relación a la sentencia N° 2736-2004-PA/TC -y en la misma línea que la sentencia N° 001-2005-AI/TC-, el Tribunal Constitucional mencionó que la contratación del SOAT busca asegurar el pago de un monto dinerario ante los supuestos de lesiones o muerte ocasionadas por tales accidentes y que su finalidad se encuentra orientada a proteger los derechos fundamentales a la vida y a la integridad personal, reconocidos en el artículo 2° de la Constitución.

Al respecto, estamos de acuerdo con que el SOAT busca cubrir los riesgos de fallecimiento y lesiones personales generadas por un accidente de tránsito; no obstante, ello no constituye un fundamento esgrimido por el Tribunal Constitucional a favor de que se brinde la cobertura y pago de indemnizaciones a favor de ocupantes de un vehículo sin SOAT. Cabe destacar que el Tribunal Constitucional no realiza una interpretación de la aplicación del artículo 17 del Reglamento del SOAT, ni incluso brinda alcances de cómo se debe aplicar.

Adicionalmente, el Tribunal Constitucional también ha emitido la Sentencia N° 3315- 20014-AA/TC, respecto de los principios que se derivan del artículo 65 de la Constitución, entre los que se encuentran el principio “Pro Consumidor”.

Lo relevante de este principio y lo cual se establece claramente en el Código de Protección y Defensa del Consumidor, es que será de aplicación dicho principio en los casos de duda insalvable en el sentido de las normas; es decir, únicamente en los casos que la norma genere incertidumbre sobre su aplicación, esta deberá interpretarse en el sentido más favorable al consumidor. Sin embargo, en el presente problema materia de investigación, no ha quedado claro dónde radica la duda insalvable sobre el último párrafo del artículo 17.

Finalmente, el Tribunal Constitucional también ha emitido la sentencia N° 04904-2019-PA/TC, como un recurso de Agravio Constitucional planteado por una compañía de seguros, a efectos de que se declare la nulidad de la Sentencia Casatoria N° 11817-2014. El Tribunal Constitucional mencionó que si las razones que tuvo la Sala de Derecho Constitucional y Social Permanente de la Corte Suprema de Justicia de la República “son correctas o no desde la perspectiva del Derecho de seguros no es un tópico que compete a la judicatura constitucional, pues la determinación, interpretación y aplicación del Derecho infraconstitucional son asuntos que les corresponde analizar y decidir a los órganos de la judicatura ordinaria, a no ser que, en cualquiera de estas actividades, se hayan lesionado derechos fundamentales que, como ha sido transcrito, no es el caso”.

2.3. Subcapítulo 2: Proteger al consumidor individual no siempre es eficiente: Pésimo mensaje a la sociedad, desincentivo para contratar el SOAT y más riesgo de no tener cobertura.

2.3.1. ¿A qué tipo de consumidor protege el INDECOPI?

En el mercado asegurador no solo se considera como consumidor al contratante o asegurado de una póliza de seguros (consumidor directo), sino también al tercero beneficiario o perjudicado (consumidor indirecto), en tanto se encuentran directa o indirectamente expuesto o comprendido por una relación de consumo, ya que utilizan o disfrutan del servicio de cobertura de riesgos como destinatarios finales, siendo susceptibles de recibir una indemnización, de acuerdo artículo IV.1.1

del Código de Protección y Defensa del Consumidor.

El INDECOPI, al resolver este tipo de casos, está asimilando al tercero ocupante del vehículo sin SOAT como un consumidor indirecto. No tenemos ninguna duda de que los ocupantes lesionados de un vehículo con SOAT y los terceros no ocupantes -entiéndase ciclistas y/o peatones- sí califican como consumidores indirectos, por lo que el INDECOPI tiene plena competencia para resolver ese tipo de casos; no obstante, la pregunta que nos hacemos es si aquella persona que estuvo como ocupante de un vehículo sin SOAT realmente califica como un consumidor indirecto y por tanto se pueda alegar el Principio “Pro Consumidor”.

El cuarto y quinto párrafo¹⁵ del Artículo I de la LCS desarrolla el supuesto de contratante o asegurado que tengan la condición de consumidor -ya sea directo o indirecto-. Si bien se reconoce la aplicación del Código de Protección y Defensa del Consumidor, también se recalca que aplica en lo “en lo no expresamente regulado por esta ley”. En ese sentido, para concluir que se está ante un consumidor de seguros -ya sea directo o indirecto-, debe primero aplicarse las cláusulas de la LCS -incluyendo, sobre todo, sus principios- y las normas especiales de cada seguro para identificar al asegurado o tercero beneficiario o perjudicado.

2.3.2. *¿Se brinda mayor protección al consumidor o en realidad se los desprotege?*

Considero que la actual posición del INDECOPI y de la Tercera Sala de Derecho Constitucional Social y Transitoria de la Corte Suprema de Justicia de la República en realidad desprotege al consumidor a nivel colectivo.

Entiendo que las personas que han tenido las resoluciones favorables se han visto beneficiados; no obstante, no se debe emitir fallos pensando únicamente a nivel de consumidores individuales, sino principalmente también se debe pensar en los consumidores colectivos. Básicamente me refiero a i) los consumidores de los futuros casos que no van a tener cobertura porque ninguno de

¹⁵ **Artículo I.** [...]. En los contratos de seguro en los que el contratante o asegurado tengan la condición de consumidor o usuario es de aplicación el Código de Protección y Defensa del Consumidor, Ley 29571, y demás normas pertinentes, en lo no expresamente regulado por esta ley. No obstante, en caso de conflicto son de aplicación las normas más favorables al consumidor o usuario.

los vehículos que impactaron contaba con un SOAT. Es decir, los ocupantes de ambos vehículos y eventualmente los peatones o ciclistas que también se resultaron lesionados, no tendrán cobertura, ii) los asegurados que formaban parte de la mutualidad, al verse disminuido el monto del fondo común por brindar indemnizaciones, por el que no se aportó la prima parcial.

Como hemos mencionado, el principio de mutualidad es, a mi juicio, el principal principio que rige en el derecho de seguros. Si es que la compañía paga indemnizaciones a ocupantes de un vehículo tercero sin SOAT, ordenado por el INDECOPI o a nivel jurisdiccional; lo que va a suceder es que ese “fondo común” que los asegurados han aportado con sus primas se verá afectado, lo cual va a implicar un riesgo muy grande, ya que no se ha realizado el aporte parcial correspondiente para también asumir ese riesgo, lo que llevará a una inadecuada explotación conforme al plan. Permitir el ejercicio solvente del seguro, respetando e interpretando literalmente las coberturas, es proteger a los asegurados de la mutualidad cuyo interés es también interés general.

Como indica Alvaro Zegarra (2017), ese consumidor asegurado se divide en “asegurado *in concreto*”, es decir, el asegurado individual y el “asegurado *in abstracto*”, es decir corresponde al conjunto o colectivo de todos los asegurados individuales. En ese sentido, cada asegurado no se encuentra “solo” en su vínculo con la aseguradora, ya que forma parte de un grupo de personas expuestas a un riesgo similar. Dentro de este “grupo”, cada asegurado contribuye con sus primas en función del riesgo que representa, y con esas contribuciones, la aseguradora establece un “fondo” del cual se extraen los montos necesarios para indemnizar los siniestros que puedan surgir. Por ello, el brindar la indemnización al tercero ocupante, víctima del accidente de tránsito, de un vehículo sin SOAT, no solo estaría beneficiándose a sí mismo a expensas del asegurador, sino que también les genera un perjuicio a los demás asegurados “*in abstracto*”, quienes tienen un interés en la mutualidad que sustenta el seguro.

Cabe resaltar que defender la posición que no se brinde cobertura a los ocupantes de un vehículo sin SOAT, no implica dejar abandonado a esa persona lesionada, ya que sí existen responsables que deben responder, quienes son el propietario, el conductor y en su caso el prestador del servicio de transporte que no contaba con SOAT.

Finalmente, no olvidemos además, que de acuerdo con el artículo 3¹⁶ y al artículo 39¹⁷ de la Ley 26842, Ley General de Salud, las Instituciones Prestadoras de Servicios de Salud se encuentran en la obligación de brindar atenciones de emergencias a todas aquellas personas que se tienen un estado de grave riesgo para su vida y salud; es decir, a fin de proteger la vida y la salud de las personas accidentadas, todo establecimiento de salud público o privado deberá brindar la atención de emergencias, sin exigir previo pago. Posterior a la atención de emergencia, sí tienen el derecho de solicitar el reembolso a las personas responsables del siniestro, quienes son el propietario, el conductor y en su caso el prestador del servicio de transporte que no contaba con SOAT.

2.3.3. *¿Cómo impacta a nivel económico, social y de mercado el brindar cobertura a los ocupantes de un vehículo sin SOAT?*

Soy de la posición que no se debería brindar la cobertura de SOAT a los ocupantes de un vehículo sin SOAT, activando el seguro del vehículo que sí estuvo asegurado porque sin duda que se generaría un desincentivo en la adquisición de dicha póliza. Ello va a generar problemas altamente serios, como los que indica Hidalgo y Perez (2016, p. 6), en los que ninguno de los dos vehículos cuenta con SOAT, afectando directamente a los ocupantes de ambos vehículos y eventualmente a terceros no ocupantes, como lo puede ser un peatón o un ciclista que también

¹⁶ "Artículo 3.- Toda persona tiene derecho a recibir, en cualquier establecimiento de salud, atención médico quirúrgica de emergencia cuando lo necesite, estando los establecimientos de salud sin excepción obligados a prestar esta atención, mientras subsista el estado de grave riesgo para su vida y salud.

Después de atendida la emergencia, el reembolso de los gastos será efectuado de acuerdo a la evaluación del caso que realice el Servicio Social respectivo, en la forma que señale el Reglamento. Las personas indigentes debidamente calificadas están exoneradas de todo pago.

El Reglamento establece los criterios para determinar la responsabilidad de los conductores y personal de los establecimientos de salud, sin perjuicio de la denuncia penal a que hubiere lugar contra los infractores."

¹⁷ "Artículo 39.- Los establecimientos de salud sin excepción están obligados a prestar atención médico-quirúrgica de emergencia a quien la necesite y mientras subsista el estado de grave riesgo para su vida y salud. Estos establecimientos de salud, después de atendida la emergencia, tienen derecho a que se les reembolse el monto de los gastos en que hayan incurrido, de acuerdo a la evaluación del caso que realice el Servicio Social respectivo, en la forma que señale el Reglamento. Las personas indigentes debidamente calificadas están exoneradas de todo pago."

resulten accidentados. Nos referimos a un fuerte un impacto social, al “premiar” el no contratar un SOAT.

Uno de los principales argumentos del INDECOPI y de la Tercera Sala de Derecho Constitucional Social y Transitoria de la Corte Suprema de Justicia de la República es que si no se activa el SOAT se estaría desprotegiendo la vida y la salud del agraviado. Yo no comparto dicha posición, ya que con la actual postura que tienen dichos tribunales se está brindando indemnizaciones a personas que no han aportado parcialmente a la mutualidad, impactando de esta manera en el monto recaudado por dicha “Mutualidad” y perjudicando a los potenciales lesionados o fallecidos por un accidente de tránsito, que correctamente deben recibir una indemnización por tratarse de ocupantes o terceros no ocupantes. A su vez, aumentarán los casos en los que el propietario de un vehículo no contrató el SOAT pensando en que el propietario del vehículo con el que impactaría iba a activar su cobertura, a su favor de sus ocupantes. El problema surge porque el otro propietario tuvo el mismo pensamiento. Finalmente, ninguno de los dos vehículos contaba con SOAT y los perjudicados fueron todos los ocupantes.

La posición de brindar cobertura a los terceros ocupantes también tiene un impacto económico, ya que finalmente a las personas responsables y prudentes que contrataron su SOAT van a verse afectados porque su reporte de siniestralidad aumentará y el costo de las primas de las siguientes renovaciones probablemente sea mayor.

Finalmente, también existe un costo legal por el proceso administrativo y judicial que tienen que iniciar las compañías de seguro. Ahora bien, de acuerdo con el inciso b), numeral 2, del artículo 386¹⁸ del Código Procesal Civil, el cual fue modificado por el Artículo 1 de la Ley N° 31591, publicada el 26 octubre 2022, el presente problema materia de investigación ya no debería escalar hasta un recurso de Casación, pues como hemos señalado, se puede concluir que la tendencia, a nivel de Juzgados Especializados de la Corte Superior de Justicia y de las Salas Superiores de la Corte Superior de Justicia, es que se declare fundada la pretensión de las compañías de seguros y por tanto nos encontraríamos ante un supuesto de doble conforme.

¹⁸ Artículo 386. Procedencia. 2. Procede el recurso de casación, en los supuestos del numeral anterior, siempre que: b. el pronunciamiento de segunda instancia revoque en todo o en parte la decisión de primera instancia.

2.4. Subcapítulo 3: La jerarquía del principio de Mutualidad sobre el principio “Pro Consumidor”

2.4.1. *¿Existe un conflicto de principios entre el Principio “Pro Consumidor y el “Principio de Mutualidad”? Test de proporcionalidad*

Uno de los argumentos utilizados en vía administrativa y judicial para resolver a favor de que se brinde la cobertura a los ocupantes de un vehículo que no contaba con el SOAT al momento del accidente de tránsito es que se estaría afectando el derecho fundamental a la vida y/o la salud de dicha persona, por lo que en aplicación del Principio “Pro Consumidor”, se debería activar el SOAT del vehículo que sí lo tenía contratado y, por tanto, la aseguradora que emitió dicho SOAT estaba en la obligación de brindar la indemnización correspondiente. No obstante, por otro lado, se genera un conflicto principalmente con uno de los Principios más importantes del Derecho de Seguro Privado, el Principio de “Mutualidad”, evitando el ejercicio solvente del seguro y generándose una inadecuada explotación conforme al plan, es decir, las aseguradoras calculan un riesgo, estiman una prima para ese riesgo, contratan la cobertura de ese riesgo cobrando la prima calculada, para que posteriormente el Juez, Árbitro o Tribunal Administrativo, exija cubrir otro riesgo distinto y por el que no ha cobrado la prima correspondiente, generándose en contravención del interés público del derecho de los demás asegurados de la unidad de riesgo, para quienes más temprano que tarde no alcanzará el fondo formado con sus primas para cubrir sus accidentes, atentando contra el derecho fundamental a la Libertad de Empresa, debido a que se afecta el resultado técnico de la compañía de seguros, de manera indebida y afectando el desarrollo solvente del seguro en perjuicio de la mutualidad de asegurados.

Como sabemos, en nuestra jurisprudencia constitucional, el Test de Proporcionalidad tiene la siguiente estructura: a) razonabilidad/proporcionalidad; b) idoneidad del medio o medida; c) necesidad; y d) proporcionalidad o ponderación en sentido estricto.

a) Razonabilidad/proporcionalidad: De acuerdo con Burga Coronel (2011) la intervención del Estado en los derechos fundamentales solo está justificada por el principio de

razonabilidad, que establece que cualquier medida restrictiva debe ser necesaria para salvaguardar o proteger un objetivo que sea constitucionalmente valioso. Así, la limitación de un derecho fundamental cumple con el principio de razonabilidad cuando tiene como propósito asegurar un fin legítimo y, además, de carácter constitucional.

Sin lugar a duda, proteger el derecho fundamental a la vida y/o la salud es un fin constitucionalmente legítimo; no obstante, ¿realmente estamos dejando desamparadas y poniendo en peligro la vida y/o la salud de las personas ocupantes que terminaron lesionadas en un accidente de tránsito que no contaba con SOAT? Definitivamente que no, pues como se ha mencionado el cuidado de la salud y de la vida humana tiene una estrecha relación por la responsabilidad que tienen todos los Centros Médicos del país -ya sean públicos o privados-. Es decir, no depende si quisiera del pago de la compañía de seguros para que dichos Centros Médicos realicen su obligación de brindar la asistencia médica pertinente.

Por su puesto que los Centros Médicos tienen todo el derecho de solicitar el reembolso de los gastos médicos realizados; sin embargo, ello no significa que puedan condicionar a un previo pago o carta de garantía la atención médica de emergencia que están obligadas a realizar por ley.

En ese sentido, la medida de brindar cobertura a los terceros ocupantes de un vehículo que no contaba con SOAT, a través del principio “Pro Consumidor”, ya que afectaría el derecho fundamental a la vida y/o la salud, no supera el Test de Proporcionalidad, debido a que no está en riesgo dichos derechos; por el contrario, el Derecho a la Libertad de Empresa resulta afectada, ya que en este mercado se viola el Principio de “Mutualidad”, generándose una inadecuada explotación conforme al plan, afectando el resultado técnico de la compañía de seguros.

b) Idoneidad del medio o medida: Al no haber superado el análisis de razonabilidad / proporcionalidad, no corresponde verificar este punto

c) Necesidad: Al no haber superado el análisis de idoneidad, no corresponde verificar este punto.

d) Proporcionalidad o ponderación en sentido estricto: Al no haber superado el análisis de necesidad, no corresponde verificar este punto.

CAPÍTULO III: DISCUSIÓN Y PROPUESTA DE SOLUCIÓN AL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

3.1. Subcapítulo 1: ¿Cómo se debe interpretar el artículo 17 del D.S. 024-2002-MTC?

A efectos de tener una correcta interpretación del artículo 17 del Reglamento SOAT, respetando lo mencionado en el artículo 4 y 28 de dicha norma y sobre todo los principios que rigen al Derecho de Seguros Privado, se debe realizar un análisis en un contexto en el que el vehículo con SOAT como el vehículo sin SOAT participan en el accidente de tránsito y el agraviado es un tercero no ocupante -como lo puede ser un peatón o un ciclista-, ya que lo que se busca esclarecer es que el propietario, el conductor y en su caso el prestador del servicio de transporte que no contaba con SOAT respondan solidariamente y por tanto le deben reembolsar a la compañía de seguros el 50% de los gastos en los que incurrió por los daños generados a dicho tercero no ocupante.

En su misma línea, coincido con lo mencionado por el Vigésimo Quinto Juzgado Especializado en lo Contencioso Administrativo, con Subespecialidad de Mercado (Resolución 13, del expediente 5793-2013-0-1801-JR-CA-25), en el sentido que la correcta interpretación del artículo 17, a nivel de cobertura es la siguiente:

Tabla 5

Responsabilidad en el supuesto en el que todos los vehículos cuentan con SOAT

	Ocupantes del vehículo "A" con SOAT	Ocupantes del vehículo "B" con SOAT	Terceros no ocupantes
Aseguradora	X	-	X

“A”			
Aseguradora “B”	-	X	X

Fuente: Vigésimo Quinto Juzgado Especializado en lo Contencioso Administrativo, con Subespecialidad de mercado de la Corte Superior de Justicia de Lima. Exp. 5793-2013-0-1801-JR-CA-25. Res. 13 (2015).

Tabla 6

Responsabilidad en el supuesto en el que uno de los vehículos no cuenta con SOAT

	Ocupantes del vehículo “A” con SOAT	Ocupantes del vehículo “B” con SOAT	Ocupantes del vehículo “C” sin SOAT	Terceros no ocupantes
Aseguradora “A”	X	-	-	X
Aseguradora “B”	-	X	-	X
Propietario del vehículo	-	-	X	X
Conductor del vehículo	-	-	X	X
Prestadora del servicio de transporte	-	-	X	X

Fuente: Vigésimo Quinto Juzgado Especializado en lo Contencioso Administrativo, con Subespecialidad de mercado de la Corte Superior de Justicia de Lima. Exp. 5793-2013-0-1801-JR-CA-25. Res. 13 (2015).

Cabe destacar que la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP -SBS-, a través del oficio N° 2181-2011-SBS, ya ha brindado un pronunciamiento respecto a los alcances de la cobertura SOAT, en función a lo señalado en el artículo 17.

En dicho oficio, la SBS coincide con el Vigésimo Quinto Juzgado Especializado en lo Contencioso Administrativo, con Subespecialidad de Mercado, respecto de la interpretación del artículo 17, en el sentido que el SOAT tiene como finalidad brindar cobertura tanto a los ocupantes del vehículo asegurado como a los terceros no ocupantes (peatones y/o ciclistas). Además, se señala que la responsabilidad por los daños ocasionados a los ocupantes y a los terceros no ocupantes de un vehículo sin SOAT recae solidariamente en el propietario, el conductor y la empresa de transporte correspondiente. Un tercer punto, de especial importancia porque despeja cualquier tipo de duda, es que el derecho de la aseguradora a ejercer acción de repetición contra los responsables solidarios del vehículo sin SOAT se limita únicamente a los daños sufridos por terceros no ocupantes, y no se extiende a los ocupantes del vehículo no asegurado. En conclusión, la SBS establece que la responsabilidad solidaria atribuida a las aseguradoras no incluye la cobertura a los ocupantes de vehículos sin SOAT.

3.2. Subcapítulo 2: ¿Se debe realizar una modificación normativa aplicable al SOAT para eliminar cualquier tipo de interpretación que puedan realizar las autoridades administrativas y/o judiciales?

Definitivamente, por todo lo mencionado en el presente trabajo de investigación y principalmente por la jerarquía de los principios generales que rigen al Derecho de Seguros, sobre todo el Principio de Mutualidad, -y su función orientadora en la interpretación de las cláusulas legales- la propuesta no debe involucrar de ninguna manera la obligatoriedad a la compañía de seguros para que active el SOAT del vehículo que sí contaba con dicho seguro, a favor de los agraviados y/o fallecidos ocupantes del vehículo que no contaba con el SOAT, en un accidente de tránsito. En ese sentido, considero sumamente relevante realizar una reforma o un ajuste normativo al artículo 17 del Reglamento SOAT, ya que dicho artículo es el que genera que se interprete -de manera errónea- y se ordene a las compañías de seguros para que se active el SOAT a favor de los

agraviados y/o fallecidos ocupantes del vehículo que no contaba con el SOAT.

Por ello, debe quedar claro cómo es que debe aplicarse dicho artículo, despejando cualquier tipo de dudas, tal como lo hizo la SBS, a través del oficio N° 2181-2011-SBS, en el que concluye que la responsabilidad solidaria asignada a las aseguradoras no abarca a la cobertura de los ocupantes de un vehículo que carece de SOAT. En esa línea, el derecho de la aseguradora a ejercer acción de repetición contra los responsables solidarios del vehículo sin seguro se limita únicamente a los daños sufridos por terceros no ocupantes, y no incluye a los ocupantes del vehículo no asegurado.

El propio artículo 17 del Reglamento SOAT menciona quiénes son los responsables solidarios frente a los ocupantes agraviados -ya sea lesionados o fallecidos- de los vehículos que no contasen con el SOAT: el propietario del vehículo, el conductor del vehículo al momento del siniestro y en su caso, el prestador del servicio de transporte. En ese sentido, dichas personas son las encargadas de indemnizar el daño que le generaron a los ocupantes del vehículo sin SOAT, principalmente por no haber sido diligentes al contratar el SOAT en su momento.

Cabe resaltar que a mi juicio no sería suficiente que la SBS emita nuevamente un oficio con una aclaratoria o realice un pronunciamiento a través de alguna resolución, ya que existe un riesgo de que los Tribunales Administrativos y/o Judiciales señalen que su interpretación es distinta a la que tiene la SBS, desnaturalizando la ley y excediendo la facultad reglamentaria de dicho organismo regulador - técnico. Por ello, para evitar que se continúe en un problema interpretativo, la aplicación de la cláusula debe ser específica.

Con la modificación del artículo 17, en el que se incluya que “la responsabilidad solidaria atribuida a las aseguradoras no se extiende a la cobertura de los ocupantes del vehículo que no cuenta con SOAT” traería, los siguientes beneficios, entre otros:

- 1) Se respetaría el principio pilar del Derecho de Seguro Privado: la Mutualidad.
- 2) Habría un desarrollo solvente del seguro, generándose una correcta explotación conforme al plan. Lo cual genera que se mantenga el sistema asegurador de manera eficiente.

- 3) Se incentiva a que todo vehículo automotor circule con un SOAT, por lo que habrá más probabilidad de que las potenciales víctimas en un accidente de tránsito tengan un SOAT que pueda cubrir los gastos médicos y/o los gastos de sepelio.

Ahora bien, una modificación que también significaría una ayuda a la interpretación del artículo 17 es que el Reglamento SOAT incluya un apartado de definiciones, en el que se establezca, principalmente, qué se entiende por: i) ocupante de un vehículo automotor; y, ii) tercero no ocupante del vehículo automotor. Ello será de mucha utilidad, ya que no se tendría que recurrir a normas sectoriales, de menor rango o de distinto alcance, sino que la principal norma que regula la aplicación del SOAT en el Perú resolverá quiénes son las personas susceptibles de considerarse aseguradas y por tanto recibir una indemnización.

Asimismo, hay que mencionar que la modificación del artículo 17, tal como lo venimos proponiendo, no tiene elementos de inconstitucionalidad por atentar contra la vida, el cuerpo y la salud de los terceros ocupantes lesionados y/o fallecidos de un vehículo que no contaba SOAT en un accidente de tránsito, ya que como se ha mencionado, de acuerdo con la Ley General de Salud, todos los centros médicos se encuentran en la obligación de brindar atenciones de emergencias a todas aquellas personas que se tienen un estado de grave riesgo para su vida y salud. En ese sentido, la emergencia médica debe atenderse sí o sí -con SOAT o sin SOAT-.

Finalmente, ¿qué es lo que ocurre respecto de los tratamientos médicos que no calificasen como emergencias? si bien, hoy en día, reconocemos que las empresas tienen un rol de responsabilidad social, el Estado no puede trasladar el asistencialismo social al privado; obligando, en este caso, a las compañías de seguros a brindar las indemnizaciones por tratamientos médico a favor de los ocupantes de un vehículo sin SOAT, pese a que el cliente no ha pagado la contraprestación del servicio que brinda -tercero ocupante de un vehículo sin SOAT no forma parte de la mutualidad-; es decir, el Estado está imponiendo al privado el brindar un servicio por el que no se ha contratado, lo cual no es el objeto social de una aseguradora. Por ello, este tipo de pronunciamientos se convierten en jurisprudencia vinculante, con el consecuente encarecimiento de la prima, el Estado estaría sancionando al ciudadano que cumple con su obligación de contratar SOAT y e incentivando a quienes incumplen la norma.

3.3. Subcapítulo 3: ¿Se podría adecuar las condiciones de aplicación del Fondo de Compensación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito y del Certificado contra Accidentes de Tránsito como solución al problema planteado?

De acuerdo con la Cuarta Disposición Final del Reglamento SOAT y de conformidad con el D.S N° 034-2011-MTC, Reglamento del Fondo de Compensación de Accidentes de Tránsito y del Certificado contra Accidentes de Tránsito (Reglamento del Fondo de Compensación), en el Perú existe el Fondo de Compensación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito y del Certificado contra Accidentes de Tránsito, cuyo fondo cuenta con un patrimonio compuesto por los aportes de las aseguradoras y de las Asociaciones de Fondos Regionales o Provinciales contra Accidentes de Tránsito – AFOCAT, las indemnizaciones no cobradas pasado el plazo de prescripción liberatoria, las multas impuestas por infracciones vinculadas al SOAT y al CAT; es decir, existe un fondo que podría aplicarse para los ocupantes del vehículo sin SOAT que tengan lesiones y/o fallezcan.

No obstante, dicha base normativa detalla de manera explícita que permitirá cubrir los daños que se irroguen a las personas víctimas de accidentes de tránsito ocasionados únicamente por vehículos que no hayan sido identificados y se den a la fuga en el momento del accidente de tránsito. Por ello, una propuesta alternativa que se propone es que este fondo también tenga como ámbito de aplicación los gastos médicos y gastos de sepelio de los agraviados ocupantes del vehículo que no contaba con el SOAT al momento del siniestro -por su puesto de vehículo totalmente identificados-, de tal manera que los centros médicos puedan solicitar el reembolso de lo gastado al fondo y dicho fondo tendría el derecho de repetir contra el propietario del vehículo, el conductor del vehículo al momento del siniestro y el prestador del servicio de transporte, de ser los responsables del accidente.

Para tal fin, definitivamente se deberá realizar un ajuste normativo al Reglamento SOAT, de tal manera que también abarque los gastos médicos y los gastos de sepelio de los agraviados ocupantes

del vehículo totalmente identificado que no contaba con el SOAT, pues tal como se encuentra hoy en día la norma, no abarca este supuesto.

Con la finalidad de que dicho Fondo de Compensación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito y del Certificado contra Accidentes de Tránsito cuente con un mayor patrimonio por este nuevo supuesto que también tendría cobertura, ayudaría que se cobre un porcentaje mínimo adicional al precio de la prima de cada SOAT que se coloca en el mercado y esto se incorpore, previa estipulación en el Reglamento SOAT, como una fuente más de ingreso que forma parte del patrimonio del Fondo (Yuyes, 2021). De esta manera, no se afectará el cálculo actuarial del seguro y la explotación conforme al plan, ya que se va a tomar en consideración esta variable en la Nota Técnica del Seguro, al tratarse de un aspecto normativo.

De acuerdo con los artículos 15¹⁹ y 16²⁰ del Reglamento del Fondo, los aportes que realizan las compañías de seguros y las AFOCAT se establecen en los Convenios de Aportación, teniendo ciertas características particulares como por ejemplo determinar sobre qué concepto se aplica el aporte, la forma de los aportes, frecuencia de los aportes, etc. Adicionalmente, la Séptima Disposición Final y Transitoria²¹ de dicho Reglamento brinda como porcentaje de aporte el 1%

¹⁹ Artículo 15.- Aportes de las empresas de seguros

Los términos y condiciones de los aportes de las empresas de seguros y las AFOCAT al Fondo de Compensación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito y del Certificado contra Accidentes de Tránsito, serán establecidos en los Convenios de Aportación celebrados entre la Secretaría Ejecutiva y las empresas aseguradoras y/o las AFOCAT.

²⁰ Artículo 16.- De los convenios de aportación

Los convenios de aportación deberán contener como mínimo:

- Compromiso de las compañías de seguros y de las AFOCAT de efectuar un aporte al Fondo por cada póliza del SOAT o CAT vendida.
- Forma de los aportes.
- Frecuencia de los aportes.
- Compromiso de la Secretaría Ejecutiva de destinar los aportes exclusivamente al cumplimiento de los fines del Fondo.
- Penalidades por incumplimiento de los aportes.

²¹ Séptima.- De los aportes al Fondo

Mientras no se suscriban los convenios de aportación en donde se establezcan los términos y condiciones de los aportes, se considerará el 1% de aporte por cada SOAT o CAT vendida; asimismo, estos aportes tendrán periodicidad mensual y deberán ser realizados, a más tardar dentro de los cinco (05) días útiles siguientes a la fecha de presentación de cifras a la SBS de primas suscritas del mes inmediato precedente. Las compañías de seguros y las AFOCAT que no depositen los aportes en su oportunidad generarán los intereses compensatorios y moratorios que se devenguen hasta el día en que se efectúe el pago de acuerdo a las tasas de interés compensatorio y moratorio máximas que autorice el Banco Central de Reserva del Perú para las operaciones activas.”

por cada SOAT o CAT vendido, mientras no se suscriban los convenios de aportación, el cual deberá ser pagado de manera mensual y en un plazo máximo de cinco (5) días útiles siguientes a la fecha de presentación de cifras a la SBS de primas suscritas del mes inmediato precedente.

En la medida que el Perú es un país con un alto índice de accidentes de tránsito y muchos de ellos sin que se tenga el SOAT contratado, el Fondo de Compensación estaría asumiendo un supuesto de cobertura con índice de siniestralidad mayor al que tiene actualmente; en ese sentido, como parte del ajuste normativo se tendría que elevar ese porcentaje de aporte por cada SOAT o CAT vendido, de tal manera que tenga la capacidad financiera de poder brindar la indemnización o reembolso correspondiente.

Ahora bien, si bien esta es una propuesta de solución alternativa menos perjudicial que la posición actual de los Tribunales Administrativos y Judiciales; es decir, que el monto total de los gastos médicos y gastos de sepelio lo termina asumiendo finalmente una compañía de seguros - afectando su mutualidad y a los consumidores de dicha mutualidad-, consideramos que esta propuesta no resuelve el problema del todo, ya que también presenta debilidades. En ese marco, la consecuencia natural de dicha propuesta es que la prima del SOAT tenga un ligero incremento a nivel de todo el mercado, ya que las aseguradoras trasladarán el costo de ese porcentaje a que iría al Fondo de Compensación al contratante del seguro. Adicionalmente, otro aspecto negativo es que esta propuesta también podría acarrear un impacto de técnica legislativa que desincentivaría la contratación del SOAT y por tanto traería como consecuencia que haya más vehículos automotores circulando sin SOAT. En la medida que dicho fondo va a cubrir también a los ocupantes de un vehículo que no contaba con SOAT, el propietario, conductor y prestador del servicio de transporte se sentirían más seguros y con menos responsabilidad de gastar en la adquisición de un SOAT, ya que las consecuencias -los gastos médicos y/o de sepelio por los daños a los ocupantes de dicho vehículo sin SOAT- lo asumiría el Fondo de Compensación.

A fin de recapitular el capítulo 3: Discusión y propuesta de solución al problema de investigación, resaltamos la importancia de la modificación del artículo 17, en el que se incluya que “la responsabilidad solidaria atribuida a las aseguradoras no se extiende a la cobertura de los ocupantes del vehículo que no cuenta con SOAT”. A su vez, también sería importante que el

Reglamento SOAT defina qué se entiende por: i) ocupante de un vehículo automotor; y, ii) tercero no ocupante del vehículo automotor también sería. Dichas modificaciones traería como consecuencia el fin a las diversas interpretaciones que se viene aplicando en los Tribunales y se generarían múltiples beneficios, como lo son que se respete el principio pilar del Derecho de Seguro Privado, la Mutualidad; se realice un adecuado desarrollo solvente del seguro; generándose una correcta explotación conforme al plan, manteniendo el sistema asegurador de manera eficiente; y, se generaría una mayor predictibilidad en los fallos que se emitan, por lo que tanto las compañías de seguros y los denunciados tendrán un panorama claro de exactamente cómo es la forma que se va a resolver el caso.

Finalmente, una propuesta alternativa de solución es que el Fondo de Compensación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito y del Certificado contra Accidentes de Tránsito no solo cubra los daños que se irroguen a las personas víctimas de accidentes de tránsito ocasionados por vehículos que no hayan sido identificados y se den a la fuga, sino también cubra los gastos médicos y gastos de sepelio de los agraviados ocupantes del vehículo que no contaba con el SOAT al momento del accidente de tránsito. Para obtener mayores fondos, se cobraría un porcentaje mínimo adicional al precio de la prima de cada SOAT que se coloca en el mercado y esto se incorporaría, previa estipulación en el Reglamento SOAT, como una fuente de ingreso que forma parte del patrimonio del Fondo; no obstante, si bien esta propuesta alternativa la consideramos menos perjudicial que la posición actual de los Tribunales, ya que quedaría claro quién va a asumir los gastos médicos o de sepelio para lesionados o fallecidos, sobre todo sin atentar contra el principio de Mutualidad, no resuelve el problema del todo, ya que continuaríamos con el problema de generar un desincentivo para la contratación del SOAT, pues muchos propietarios de vehículos automotores y/o conductores dejarán de adquirir el SOAT, ya que los gastos médicos y/o de sepelio lo asumiría el Fondo de Compensación, por lo que no se termina de solucionar el problema del todo.

CONCLUSIONES:

- 1) Una de las principales formas para administrar el riesgo es trasladando las consecuencias económicas dañinas que produciría su ocurrencia a una compañía de seguros a fin de que emita una póliza de seguro, por lo que, de materializarse ese riesgo, la compañía de seguros

estará en la obligación de brindar la indemnización correspondiente, de acuerdo con los términos y condiciones del contrato.

- 2) Las compañías de seguro realizan un análisis técnico – actuarial esbozado en la Nota técnica para emitir una póliza de seguro, la cual posibilita anticipar, con cierta precisión que los riesgos puedan ser valuados o medidos estadísticamente, a efectos de determinar principalmente el riesgo técnico.
- 3) Lo que buscan las compañías de seguro con la elaboración de la Nota Técnica es tener un solvente desarrollo de la operación económica de seguro privado y una explotación conforme al plan; es decir, brindar las indemnizaciones correspondientes, en base a la prima calculada, el cual viene siendo cobrada a los contratantes de las pólizas de seguros con relación al riesgo asumido. Por ello, el seguro tiene un fuerte componente económico.
- 4) En el mercado asegurador, existen las cláusulas delimitadoras de riesgo, es decir, a partir de lo mencionado en la póliza lo que se busca es definir claramente la extensión del riesgo asumido por la compañía aseguradora, no dejando dudas de los supuestos de riesgos excluidos.
- 5) Sin “Mutualidad” no hay seguro, por lo que dicho principio consiste agrupar los aportes o primas de las personas aseguradas que se encuentran expuestas a un mismo tipo de riesgo, de tal manera de que exista un “fondo común” para indemnizar a ese porcentaje de personas de dicho colectivo que sufrieron el siniestro.
- 6) El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito es un seguro de contratación obligatoria para todo vehículo automotor que circule en el Perú 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.
- 7) A partir de la placa del vehículo asegurado se delimita el riesgo de manera espacial, por lo que se cubre a los ocupantes que se encuentran dentro del vehículo de esa placa o que sean atropellados por él.
- 8) En el 2022, el mercado de seguros en el Perú tuvo una penetración del 2% del PBI. A nivel regional, Brasil es el país con mayor penetración con un 4% del PBI, seguido de Chile con 3.8% y Colombia con 2.9%.

- 9) El Perú es un país con un alto índice de accidentes de tránsito, siendo ello el motivo principal de la obligatoriedad de la contratación del SOAT. En el 2023, ocurrieron 87 172 (Ochenta y siete mil ciento setenta y dos) accidentes vehiculares, falleciendo 3 138 personas y 58 082 (Cincuenta y ocho mil ochenta y dos) personas quedaron lesionadas por ser parte de un accidente vehicular.
- 10) A nivel de INDECOPI existe una tendencia definida. Se resuelva el caso declarando infundada la denuncia interpuesta cuando el tercero ocupante del vehículo que no contaba con SOAT al momento del siniestro era el conductor de dicho vehículo y, por el contrario, se declara fundada la denuncia interpuesta cuando el tercero ocupante del vehículo sin SOAT no se trata del conductor.
- 11) Los argumentos principales del INDECOPI para declarar fundada la denuncia interpuesta son: i) a partir de una interpretación finalista o teleológica, existe una obligación de la compañía aseguradora de un vehículo que sí contaba con SOAT a cubrir los gastos médicos de los ocupantes del otro vehículo que participó en el siniestro y que no contaba con SOAT, ii) el SOAT tiene una característica de inmediatez, celeridad y una finalidad social y iii) ante la incertidumbre jurídica, se debe realizar una interpretación “Pro Consumidor”.
- 12) A nivel Judicial existe una tendencia definida. En primera instancia y segunda se declara fundada la Acción Contenciosa Administrativa interpuesta por las compañías de seguro y a nivel de Casación se declara fundado el recurso de casación interpuesto por el INDECOPI.
- 13) Los principales argumentos en instancia judicial son los siguientes: i) La cobertura de todas las víctimas del accidente de tránsito por parte del SOAT, permite que este cumpla de manera efectiva con los fines para los cuales fue creado, ii) el fin del SOAT es proteger los derechos fundamentales a la vida, integridad personal y salud, iii) el SOAT tiene una finalidad social, iv) el artículo 17 del Reglamento SOAT desprende un deber legal de las aseguradoras y v) la legislación ya ha previsto sanciones a los conductores de un vehículo sin SOAT.
- 14) Con la actual postura que tienen los Tribunales Administrativos y Judiciales se está brindando indemnizaciones a personas que no han aportado parcialmente a la mutualidad, impactando de esta manera en el monto recaudado por dicha “Mutualidad” y perjudicando

a los potenciales lesionados o fallecidos por un accidente de tránsito, que correctamente deben recibir una indemnización por tratarse de ocupantes o terceros no ocupantes.

- 15)** El que se active el SOAT a favor de un tercero ocupantes de un vehículo sin SOAT al momento del accidente de tránsito, generará un desincentivo en la adquisición de dicho seguro, generando un fuerte impacto social, ya que aumentarán los casos de accidentes de tránsito, en los que ninguno de los dos vehículos cuente con SOAT, afectando directamente a los ocupantes de ambos vehículos y eventualmente a terceros no ocupantes.
- 16)** A partir de la “Mutualidad”, cada asegurado no se encuentra “solo” en su vínculo con la aseguradora, ya que forma parte de un grupo de personas expuestas a un riesgo similar. Por ello, el brindar la indemnización al tercero ocupante de un vehículo sin SOAT, dicho asegurado individual no solo estaría beneficiándose a sí mismo a expensas del asegurador, sino que también le genera un perjuicio a los demás asegurados, quienes tienen un interés en la mutualidad que sustenta el seguro.
- 17)** La posición que no se brinde cobertura a los ocupantes de un vehículo sin SOAT, no implica dejar abandonado a esa persona lesionada, ya que, de acuerdo con la Ley General de Salud, las Instituciones Prestadoras de Servicios de Salud se encuentran en la obligación de brindar atenciones de emergencias a todas aquellas personas que se tienen un estado de grave riesgo para su vida y salud.
- 18)** A efectos de tener una correcta interpretación del artículo 17 del Reglamento SOAT, respetando lo mencionado en el artículo 4 y 28 de dicha norma y sobre todo los principios que rigen al Derecho de Seguros Privado, se debe realizar un análisis en un contexto en el que el vehículo con SOAT como el vehículo sin SOAT participan en el accidente de tránsito y el agraviado es un tercero no ocupante, como lo puede ser un peatón o un ciclista.
- 19)** Se propone dos modificaciones normativas: i) respecto del artículo 17 de Reglamento SOAT, en el que se incluya que “la responsabilidad solidaria atribuida a las aseguradoras no se extiende a la cobertura de los ocupantes del vehículo que no cuenta con SOAT” y ii) se incluya un apartado de definiciones, en el que se establezca, principalmente, qué se entiende por ocupante de un vehículo automotor; y por tercero no ocupante del vehículo automotor.
- 20)** La alternativa de realizar un ajuste normativo al Reglamento SOAT para que el Fondo de Compensación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito y del Certificado contra

Accidentes de Tránsito también cubra los gastos médicos de los ocupantes lesionados de un vehículo sin SOAT, no resuelve el problema del todo ya que también presenta inconvenientes como el aumento de la prima a nivel de todo el mercado y, sobre todo, generará un desincentivo para la contratación del SOAT.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Bélanger, A & Maneken, J. (2009). Le spectre de la mutualité dans le contrat d'assurance. *Revue Generale de Droit* 39(2). 297-328.

Burga Coronel, A. (2011). *El test de ponderación o proporcionalidad de los derechos fundamentales en la jurisprudencia del Tribunal Constitucional peruano*. Lima. Gaceta Jurídica N° 47.

Chura Quispe, F. (2017). *Plan Estratégico basado en el balanced Scorecard (BSC) para Asociaciones de Fondos contra Accidentes de Tránsito, Caso AFOCAT RAVISUR*. [Tesis de maestría, Universidad Nacional de San Agustín].

Comisión de la Oficina Regional de Ica del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual. (13.06.2014). Resolución N° 115-2014/INDECOPI-ICA. Expediente N.° 025-2014-AP/CPC-INDECOPI-ICA.

Comisión de la Oficina Regional de Ica del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual. (04.07.2014). Resolución N° 139-2014/INDECOPI-ICA. Expediente N.° 036-2014-AP/CPC-INDECOPI-ICA.

Comisión de la Oficina Regional de Ica del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual. (05.12.2014). Resolución N° 248-2014/INDECOPI-ICA. Expediente N.° 081-2014-AP/CPC-INDECOPI-ICA.

Comisión de Protección al Consumidor N° 1 del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual. (29.09.2021). Resolución N° 2637-2021/CC1. Expediente N.° 473-2021/CC1.

Contreras, O. (2002). *Derecho de Seguros*. Santiago de Chile. Thomson Reuters.

Corzo de la Colina, R. & Wiese, E. (2023). Algunos apuntes prácticos sobre Derecho de Seguros en el Perú. *Revista Themis. Revista de Derecho* N° 84, 293-318.

Defensoría del Pueblo. (2012). Balance del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito: Propuestas para una Atención Adecuada a las Víctimas. Adjuntía para el Medio Ambiente, Servicios Públicos y Pueblos Indígenas Serie Informes Defensoriales – Informe N° 159-2012/DP.

Donati, A. (1961). Economía, técnica e diritto nell'assicurazione. *Giornale degli Economisti e Annali di Economia*, 20, (11/12), 667-679.

Efrén, J. (1988). *Teoría General del Seguro*. Bogotá. Editorial Temis.

Garrigues Díaz-Cañabate, J. (1979). *Curso de Derecho Mercantil, Tomo II* (7ª ed., Vol. II). Artes Gráficas Aguirre.

Garrigues Díaz-Cañabate, J. (1983). *Contrato de seguro terrestre*. (2ª. ed. revisada). Imprenta Aguirre.

Gherzi, C. (2007). *Contrato de seguro*. Editorial Astrea de Alfredo y Ricardo de Palma. Buenos Aires.

Hidalgo Gómez, A. y Pérez Gil, C. (2016). *La protección al consumidor como una forma de vulnerar el ordenamiento jurídico. A propósito de la Resolución N° 2444-2012/SC2-INDECOPI*. Actualidad Jurídica. Lima, número 228.

Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (2019). *Lineamientos sobre Protección al Consumidor*.

Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (2022). *Lineamientos sobre Protección al Consumidor*.

Meza Carbajal, L. (2013). *La determinación del riesgo asegurado en los seguros generales en el Perú*. [Tesis de maestría, Universidad Nacional Mayor de San Marcos].

Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2024). *Boletín Anual 2023*. Observatorio Nacional de Seguridad Vial. Dirección de Seguridad Vial.

Núñez del Prado Simons, A. (2017) *Los secretos de los Seguros*. Lima. Fondo Editorial PUCP.

Núñez del Prado Simons, A. (2011) Principios Jurídicos del Seguro. *Revista Ibero-Latinoamericana de Seguros*. Pontificia Universidad Javeriana de Bogotá. 20(35), 49-84.

Octavo Juzgado Especializado en lo Contencioso Administrativo de la Corte Superior de Justicia de Lima (28.01.2013). Resolución N° 7. Expediente N° 00720-2012-0-1801-JR-CA-08.

Octava Sala Especializada en lo Contencioso Administrativo con Subespecialidad en temas de mercado de la Corte Superior de Justicia de Lima (15.11.2013). Resolución N° 6. Expediente N° 720-2012.

Pereira Acosta, M. (2015) *El Seguro Obligatorio para vehículos terrestres a combustión del Paraguay. Estudio del Proyecto de Ley "Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) – Año 2013* [Tesis doctoral, Universidad Nacional de Asunción].

Quinta Sala Especializada en lo Contencioso Administrativo con Subespecialidad en temas de mercado de la Corte Superior de Justicia de Lima (2016). Resolución N° 7. Expediente N° 5793-2013.

Quinta Sala Especializada en lo Contencioso Administrativo con Subespecialidad en temas de mercado de la Corte Superior de Justicia de Lima (03.03.2017). Resolución N° 20. Expediente N° 4620-2013.

Quinta Sala Especializada en lo Contencioso Administrativo con Subespecialidad en temas de mercado de la Corte Superior de Justicia de Lima (23.10.2017). Resolución N° 12. Expediente N° 4437-2016.

Quinta Sala Especializada en lo Contencioso Administrativo con Subespecialidad en temas de mercado de la Corte Superior de Justicia de Lima (16.10.2018). Resolución N° 14. Expediente N° 1106-2015.

Quinta Sala Especializada en lo Contencioso Administrativo con Subespecialidad en temas de mercado de la Corte Superior de Justicia de Lima (12.11.2019). Resolución N° 19. Expediente N° 18770-2016.

Quinta Sala Especializada en lo Contencioso Administrativo con Subespecialidad en temas de mercado de la Corte Superior de Justicia de Lima (22.04.2021). Resolución N° 23. Expediente N° 13158-2017.

Quinta Sala Especializada en lo Contencioso Administrativo con Subespecialidad en temas de mercado de la Corte Superior de Justicia de Lima (19.09.2022). Resolución N° 22. Expediente N° 7752-2015.

Ramírez Otero, L. (2011) *El seguro privado y la concentración empresarial. Grupos de Entidades Aseguradoras*. Madrid: La Ley Editorial.

Ramírez Otero, L. (2024) Reflexiones sobre el marco normativo de protección del consumidor de seguros, en la jurisprudencia judicial y administrativa. *Derecho y Empresa en el Perú Contemporáneo (Vol 1)*. Centro de Investigación, Capacitación y Asesoría Jurídica PUCP (CICAJ), 69-112.

Sánchez Calero, F. (1961). Curso de Derecho del Seguro Privado (Vol. I). Server Cuesta.

Sánchez Calero, F. (2010). Seguros de personas. Disposiciones Comunes. En F. Sánchez Calero (Dir.), *Ley de Contrato de Seguro. Comentarios a la Ley 50/1980, de 8 de octubre y a sus modificaciones* (4ª ed., pp. 2022-2053). Thompson Reuters- Aranzadi.

Sala de Defensa de la Competencia N° 2 del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual. (27.10.2010). Resolución N° 1598-2010/SC2-INDECOPI. Expediente N.º 010-2010/CPC-INDECOPI-ICA.

Sala de Defensa de la Competencia N° 2 del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual. (19.07.2010). Resolución N° 2445-2010/SC2-INDECOPI. Expediente N.° 009-2010/CPC-INDECOPI-ICA.

Sala de Defensa de la Competencia N° 2 del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual. (27.10.2010). Resolución N° 2444-2010/SC2-INDECOPI. Expediente N.° 002-2010/CPC-INDECOPI-PUN.

Sala de Defensa de la Competencia N° 2 del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual. (24.11.2011). Resolución N° 3198-2011/SC2-INDECOPI. Expediente N.° 3076-2010/CPC.

Sala de Defensa de la Competencia del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual. (14.10.2009). Resolución N° 1784-2009/SC2-INDECOPI. Expediente N.° 2362-2008/CPC.

Sala de Derecho Constitucional y Social Permanente de la Corte Suprema de Justicia de la República. (15.03.2016). Casación N° 2932-2014.

Sala de Derecho Constitucional y Social Permanente de la Corte Suprema de Justicia de la República. (07.06.2016). Casación N° 12291-2014.

Sala de Derecho Constitucional y Social Permanente de la Corte Suprema de Justicia de la República. (19.07.2016). Casación N° 11817-2014.

Sala de Derecho Constitucional y Social Permanente de la Corte Suprema de Justicia de la República. (17.05.2018). Casación N° 19147-2016.

Sala de Derecho Constitucional y Social Permanente de la Corte Suprema de Justicia de la República. (29.10.2021). Casación N° 26444-2017.

Sala Especializada en Protección al Consumidor del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual. (23.04.2013). Resolución N° 1052-2013/SPC-INDECOPI. Expediente N.° 332-2011/CPC-INDECOPI-LAL.

Sala Especializada en Protección al Consumidor del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual. (29.08.2016). Resolución N° 3174-2016/SPC-INDECOPI. Expediente N.° 48-2015/CPC-INDECOPI-JUN.

Sala Especializada en Protección al Consumidor del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual. (04.09.2017). Resolución N° 2634-2017/SPC-INDECOPI. Expediente N.° 386-2016/CPC-INDECOPI-AQP.

Sala Especializada en Protección al Consumidor del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual. (22.04.2015). Resolución N° 1308-2015/SPC-INDECOPI. Expediente N.° 397-2013/CC1.

Sala Especializada en Protección al Consumidor del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual. (25.04.2013). Resolución N° 1039-2013/SPC-INDECOPI. Expediente N.° 1076-2012/CPC.

Sala Especializada en Protección al Consumidor del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual. (20.12.2012). Resolución N° 3654-2012/SPC-INDECOPI. Expediente N.° 915-2011/PS3.

Sala Especializada en Protección al Consumidor del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual. (23.07.2018). Resolución N° 1855-2018/SPC-INDECOPI. Expediente N.° 041-2017/CPC-INDECOPI-SAM.

Sala Especializada en Protección al Consumidor del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual. (03.11.2014). Resolución N° 3728-2014/SPC-INDECOPI. Expediente N.° 271-2013/CPC-INDECOPI-PUN.

Sala Especializada en Protección al Consumidor del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual. (25.02.2015). Resolución N° 0664-2015/SPC-INDECOPI. Expediente N.° 14-2014/CPC-INDECOPI-ICA.

Sala Especializada en Protección al Consumidor del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual. (02.12.2015). Resolución N° 3825-2015/SPC-INDECOPI. Expediente N.° 60-2014/CPC-INDECOPI-LOR.

Sala Especializada en Protección al Consumidor del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual. (02.02.2016). Resolución N° 430-2016/SPC-INDECOPI. Expediente N.° 51-2014/CPC-INDECOPI-ICA.

Sala Especializada en Protección al Consumidor del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual. (09.11.2016). Resolución N° 4288-2016/SPC-INDECOPI. Expediente N.° 764-2014/CPC-INDECOPI.

Sala Especializada en Protección al Consumidor del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual. (07.12.2018). Resolución N° 3443-2018/SPC-INDECOPI. Expediente N.° 0231-2017/CPC-INDECOPI-JUN.

Sala Especializada en Protección al Consumidor del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual. (05.07.2019). Resolución N° 1815-2019/SPC-INDECOPI. Expediente N.° 0175-2018/CPC-INDECOPI-LAM.

Sala Especializada en Protección al Consumidor del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual. (07.02.2020). Resolución N° 0361-2020/SPC-INDECOPI. Expediente N.° 004-2019/CC1.

Sala Especializada en Protección al Consumidor del Instituto Nacional de Defensa de la

Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual. (03.03.2021). Resolución N° 0494-2021/SPC-INDECOPI. Expediente N.º 1457-2019/CC1.

Stiglitz, R. (1998) *Derecho de Seguros I (3ra ed.)*. Abeledo-Perrot. Buenos Aires.

Tato Plaza, A. (2002). *La subrogación del asegurador en la ley de contrato de seguro*. Tirant lo Blanch.

Tercera Sala de Derecho Constitucional y Social Transitoria de la Corte Suprema de Justicia de la República. (12.09.2018). Casación N° 3683-2017.

Tercera Sala de Derecho Constitucional y Social Transitoria de la Corte Suprema de Justicia de la República. (05.05.2017). Casación N° 4080-2015.

Tercera Sala de Derecho Constitucional y Social Transitoria de la Corte Suprema de Justicia de la República. (21.07.2017). Casación N° 6380-2016.

Tercera Sala de Derecho Constitucional y Social Transitoria de la Corte Suprema de Justicia de la República. (10.08.2017). Casación N° 10192-2016.

Tercera Sala de Derecho Constitucional y Social Transitoria de la Corte Suprema de Justicia de la República. (12.09.2018). Casación N° 4159-2017.

Tercera Sala de Derecho Constitucional y Social Transitoria de la Corte Suprema de Justicia de la República. (20.06.2018). Casación N° 16658-2016.

Tercera Sala de Derecho Constitucional y Social Transitoria de la Corte Suprema de Justicia de la República. (22.08.2019). Casación N° 2602-2016.

Tercera Sala de Derecho Constitucional y Social Transitoria de la Corte Suprema de Justicia de la República. (01.08.2024). Casación N° 12680-2021.

Tribunal Constitucional (17.01.2005). Sentencia del Expediente N° 3315-2004-AA/TC. 17 de enero de 2005.

Tribunal Constitucional (06.06.2005). Sentencia del Expediente N° 001-2005-AI/TC. 6 de junio de 2005.

Tribunal Constitucional (16.12.2005). Sentencia del Expediente N° 02736-2004-PA. 16 de diciembre de 2005

Tribunal Constitucional (16.09.2020). Sentencia del Expediente N° 04904-2019-PA/TC. 16 de setiembre de 2020.

Veiga Copo (2004). “La delimitación del riesgo en el contrato de seguro”. Cuadernos de Derecho y comercio, N° 42. Madrid, Consejo General del Notariado.

Vigo, Rodolfo. (2006). Interpretación Jurídica (del modelo iuspositivista legalista decimonónico a las nuevas perspectivas). Rubinzal-Culzoni Editores.

Vigésimo Quinto Juzgado Especializado en lo Contencioso Administrativo, con Subespecialidad de mercado de la Corte Superior de Justicia de Lima (11.08.2015). Resolución N° 13. Expediente N° 5793-2013-0-1801-JR-CA-25.

Superintendencia de Banca, Seguros y AFP (11.01.2011). Oficio N° 2181-2011-SBS.

Vigésimo Sexto Juzgado Contencioso Administrativo, Subespecialidad en temas de mercado de la Corte Superior de Justicia de Lima (14.02.2017). Resolución N° 6. Expediente N° 04437-2016-0-1801-JR-CA-26.

Yuyes García, M. (2021). *A propósito de los pronunciamientos del INDECOPI respecto al artículo 17 del Reglamento SOAT, ¿protección a la víctima o incentivo para la no contratación?* [Trabajo de investigación para optar el título de Segunda Especialidad en Derecho de Protección al Consumidor, Pontificia Universidad Católica del Perú].

Zegarra Mulánovich, Á. M. (2017). Marco normativo y principios interpretativos de la regulación y contratación de seguros privados (Artículos I a IV LCS). En M. R. Quintans Eiras y L. C. Ramírez Otero (Dirs.), Estudios sobre el Contrato de Seguro (27-111). Instituto Pacífico.

ANEXOS LEGISLATIVOS

Código de Protección y Defensa del Consumidor [CPDC]. Ley N.º 29571 del 2010. 2 de septiembre de 2010.

Código Civil. Decreto Legislativo 295. 1984

Constitución Política del Perú (1993).

Código Procesal Civil. Decreto Legislativo 786. 1993.

Decreto Supremo N.º 024-2002-MTC. Aprueban Texto Único Ordenado Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito. 14 de junio de 2002.

Decreto Supremo N.º 016-2009-MTC. Aprueban Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito -Código de Tránsito-. Julio 2020.

Decreto Supremo N.º 034-2011-MTC. Decreto Supremo que modifica e incorpora disposiciones al Reglamento del Fondo de Compensación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 024-2004-MTC. 19 de julio de 2011.

Directiva Administrativa N.º 210-MINSA/DGSP.V.01 de 2015 [Ministerio de Salud]. Directiva

Administrativa para la Atención de Pacientes víctimas de Accidentes de Tránsito cubiertos por el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) o el Certificado contra Accidentes de Tránsito (CAT) en las Instituciones Prestadoras de Servicios de Salud (IPRESS) Públicas del Ministerio de Salud y Gobiernos Regionales. 16 de noviembre de 2015.

Ley N.º 26702. Ley General del Sistema Financiero y del Sistema de Seguros y Orgánica de la Superintendencia de Banca y Seguros. 9 de diciembre de 1996.

Ley N.º 26842. Ley General de Salud. 15 de julio de 1997.

Ley N.º 27181. Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre. 8 de octubre de 1999.

Ley N.º 29946. Ley de Contrato de Seguro. 27 de noviembre de 2012.

Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción (23.05.2002). Resolución Ministerial N° 306-2002.

