

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL
PERÚ**

FACULTAD DE DERECHO



**Informe sobre Resolución Final N° 362-2007-INDECOPI-AQP
del Expediente N°72-2007/CPC**

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

Milagros Lisset Celis Bacilio

Asesora:

Wendy Ledesma Orbegozo

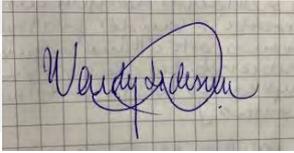
Lima, 2022

INFORME DE SIMILITUD

Yo, Wendy Rocio Ledesma Orbegozo, docente de la Facultad de Derecho de la Pontificia Universidad Católica del Perú, asesora del informe jurídico titulado, “Informe sobre Resolución Final N° 362-2007-INDECOPI-AQP del Expediente N°72-2007/CPC”, de la autora Milagros Lisset Celis Bacilio, dejo constancia de lo siguiente:

- El mencionado documento tiene un índice de puntuación de similitud de 30%. Así lo consigna el reporte de similitud emitido por el software *Turnitin* el 07/12/2022.
- He revisado con detalle dicho reporte y confirmo que cada una de las coincidencias detectadas no constituyen plagio alguno.
- Las citas a otros autores y sus respectivas referencias cumplen con las pautas académicas.

Lima, 24 de enero de 2023

<u>Ledesma Orbegozo, Wendy Rocio</u>	
DNI: 10803344	Firma
ORCID https://orcid.org/0000-0002-5290-8868	

RESUMEN

El SOAT es un seguro vehicular obligatorio cuyo objetivo es garantizar la atención inmediata de las víctimas, sean ocupantes o terceros de vehículo coberturado, ante la ocurrencia de un siniestro. Al respecto, existe una controversia entre las compañías de seguros y los accidentados respecto de si el SOAT debe cubrir a los ocupantes de un vehículo que no cuenta con dicho seguro.

Por un lado, los accidentados señalan que el SOAT cubre a todas las personas, independientemente de la calidad que estas posean; mientras que las compañías de seguros sostienen que su póliza únicamente deberá ser aplicada a los ocupantes del vehículo asegurado, así como a los terceros no ocupantes del mismo, restringiendo este término para los peatones. Bajo esta última interpretación, no podrá ser posible que se brinde la cobertura del SOAT a los ocupantes de un vehículo sin SOAT, los mismos que potencialmente quedarían a su suerte.

Sin embargo, desde nuestra óptica, cualquier disposición normativa que haga referencia al SOAT debe interpretarse, considerando el propósito social bajo el cual fue concebido. En consecuencia, a la luz del cuarto párrafo del artículo 17 del Decreto Supremo 024-2002-MTC, las compañías de seguro se encuentran obligadas a indemnizar a los ocupantes del vehículo sin SOAT, teniendo la posibilidad de repetir lo pagado contra los responsables solidarios.

Palabras clave

Derecho de seguros, Protección del consumidor, SOAT

ABSTRACT

The SOAT is a mandatory vehicle insurance whose objective is to guarantee the immediate attention of the victims, whether they are occupants or third parties of the covered vehicle, in the event of an accident. In this regard, there is a controversy between insurance companies and accident victims as to whether the SOAT should cover the occupants of a vehicle that does not have said insurance.

On the one hand, the injured parties point out that the SOAT covers all people, regardless of their quality; while insurance companies maintain that their policy should only be applied to the occupants of the insured vehicle, as well as to third parties who do not occupy it, restricting this term to pedestrians. Under this last interpretation, it may not be possible for SOAT coverage to be provided to the occupants of a vehicle without SOAT, the same ones who would potentially be left to their own devices.

However, from our point of view, any regulatory provision that refers to SOAT must be interpreted, considering the social purpose for which it was conceived. Consequently, in light of the fourth paragraph of article 17 of Supreme Decree 024-2002-MTC, the insurance companies are obliged to indemnify the occupants of the vehicle without SOAT, having the possibility of repeating what was paid against the joint and several responsible.

Keywords

Insurance Law, Consumer Protection, SOAT

ÍNDICE

PRINCIPALES DATOS DEL CASO	0
I. INTRODUCCIÓN	1
I.1. Justificación de la selección de la resolución	1
I.2. Presentación del caso y análisis	2
II. IDENTIFICACIÓN DE LOS HECHOS RELEVANTES	4
II.1. Antecedentes	4
II.2. Hechos relevantes del caso	4
II.2.1. Primera instancia	5
II.2.2. Segunda instancia	7
III. IDENTIFICACIÓN DE LOS PRINCIPALES PROBLEMAS JURÍDICOS	9
IV. POSICIÓN DEL CANDIDATO/A	10
IV.1. Respuestas preliminares a los problemas jurídicos	10
IV.2. Posición individual sobre el fallo de la resolución	10
V. CUESTIONES PREVIAS	12
V.1. Sistema asegurador	12
V.1.1. ¿Para qué existen los seguros?	12
V.1.2. Sobre los contratos de seguros	12
V.1.3. Sobre las empresas aseguradoras	14
V.1.4. El SOAT como seguro obligatorio	16
V.2. Transporte vehicular y tránsito terrestre	17
V.2.1. ¿Por qué existe el SOAT?	17
V.2.2. ¿Qué cubre el SOAT?	20
V.2.3. El impacto de la informalidad en la contratación del SOAT en el Perú	20
V.3. Sistema de protección al consumidor	22
V.3.1. Marco constitucional	22
V.3.2. Principios de protección al consumidor	22
VI. ANÁLISIS DE LOS PROBLEMAS JURÍDICOS	23
VI.1. 1er problema: ¿Cuál es la correcta interpretación del cuarto párrafo del artículo 17 del Decreto Supremo 024-2002-MTC?	23
VI.1.1. Interpretación literal	24
VI.1.2. Interpretación histórica	26
VI.1.3. Interpretación finalista o teleológica	27
VI.1.4. Interpretación sistemática	29
VI.2. 2do problema: ¿El Indecopi motivó correctamente la decisión contenida en su Resolución?	32
VI.2.1. Sobre la motocicleta como vehículo responsable de la contratación del SOAT	37
VI.2.2. Sobre el carácter obligatorio del SOAT	37
VI.2.3. Sobre la cobertura del SOAT	37
VI.2.4. Sobre el sujeto responsable de la contratación del SOAT	38
VII. CONCLUSIONES Y/O RECOMENDACIONES	41
BIBLIOGRAFÍA	42

PRINCIPALES DATOS DEL CASO

N° Expediente	72-2007/CPC-INDECOPI
Áreas del derecho sobre las cuales versa el caso	Seguros Administrativo Protección al Consumidor
Identificación de las resoluciones y sentencias más importantes	Resolución 362-2007//INDECOPI-AQP Resolución 1013-2008/TDC-INDECOPI
Demandante / Denunciante	Lucía Flores Vera
Demandado / Denunciado	La Positiva Seguros y Reaseguros SA
Instancia Administrativa o Jurisdiccional	Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual
Terceros	-
Otros	-

I. INTRODUCCIÓN

I.1. Justificación de la selección de la resolución

Según el Reporte Estadístico 019-2022 emitido por Gerencia de Estudios y Normas de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, sólo entre enero y mayo de este año se han producido más de 2300 accidentes de tránsito (SUTRAN, 2022). Como es evidente, dichos accidentes, además de pérdidas materiales, pueden generar daños a la integridad de las personas.

En estos casos, el tiempo y el dinero se convierten en elementos claves para mantener, dentro de lo posible, la situación controlada, evitando agravar la condición de los accidentados. Sin embargo, en la realidad, son pocos los casos en los que los accidentados pueden costear inmediatamente sus gastos médicos. De ahí que cobre relevancia la siguiente pregunta: ¿cómo hacer frente ante las obligaciones económicas que surgen producto de un accidente de tránsito? Más aún, ¿cómo enfrentamos dichas obligaciones de forma rápida e inmediata?

Si nos encontráramos discutiendo, únicamente, la cuantía de los daños materiales podríamos esperar el reembolso de los mismos sin que se genere un perjuicio irreparable. No obstante, al referirnos a una afectación de la integridad o vida humana, el tiempo juega en nuestra contra, pudiendo condenar a una persona a la muerte. Aunque parezca exagerado, este escenario no es para nada remoto. De hecho, la Asociación Peruana de Empresas de Seguros (en adelante, "APESEG") ha declarado que "las víctimas de accidentes de tránsito pueden fallecer en las calles por falta de recursos para su atención médica ya que dependen únicamente de sus recursos o de la voluntad del responsable del accidente" (APESEG, 2022).

En ese contexto, a fin de asegurar la atención inmediata de las víctimas de un accidente de tránsito, se incorporó a la regulación vigente la figura del Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito (en adelante, "SOAT"), imponiéndose la obligación de contratar dicho seguro a los propietarios de los vehículos que circulan dentro del territorio nacional.

Lamentablemente, debido a la informalidad que acecha nuestro país, pese a que el SOAT es un seguro obligatorio, "solo 7 de cada 10 vehículos cumplen con mantenerlo

vigente y en el caso de los vehículos menores (motos y mototaxis), el cumplimiento es menor, solo 3 de cada 10 tienen SOAT” (APESEG, 2022). Como resultado de esas cifras, es posible que en un accidente de tránsito no todos los vehículos participantes cuenten con SOAT.

¿Qué hacer en esos casos?, ¿deberíamos aplicar la cobertura del vehículo que sí cuenta SOAT a los ocupantes del vehículo que no cuenta con dicho seguro?, ¿deberíamos extender la cobertura al propietario o conductor del vehículo, aun cuando fueron irresponsables al no mantener vigente su póliza de seguro?. La problemática se torna aún más compleja cuando consideramos que el SOAT debería facilitar la atención de todas las personas afectadas por un accidente, sin realizar ningún tipo de exclusión a lo largo del presente Informe, buscaremos dar respuesta a las interrogantes antes planteadas.

I.2. Presentación del caso y análisis

El 17 de marzo de 2007 falleció el señor Agustín Pamo Córdova (en adelante, “señor Pamo”) producto de un accidente de tránsito entre dos vehículos, un camión con SOAT vigente y una motocicleta sin ningún tipo de seguro. Cabe precisar que el señor Pamo era pasajero del vehículo menor.

Ante ello, la señora Lucía Flores Vera (en adelante, “señora Flores”) solicitó a La Positiva Seguros y Reaseguros SAC (en adelante, “La Positiva”), compañía de seguros con la que el camión contrató el SOAT, el pago de la indemnización por el fallecimiento de su conviviente, el señor Pamo.

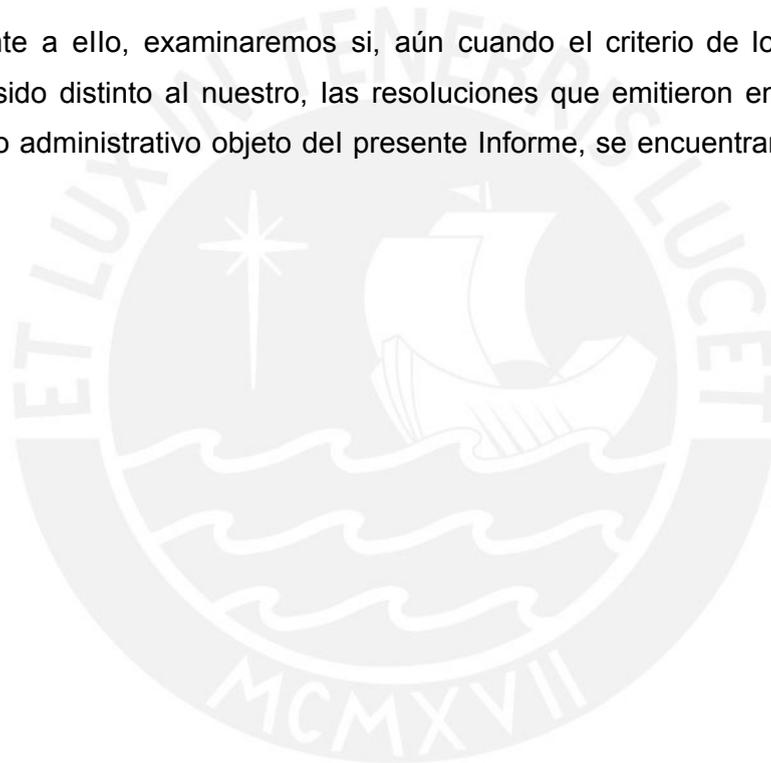
Sin embargo, La Positiva sostuvo que solo podía indemnizar a las personas que se encontraban dentro del camión o a los peatones afectados por el accidente de tránsito; por lo que, en tanto el señor Pamo era pasajero del otro vehículo que participó del accidente, se le negó a la señora Flores la cobertura solicitada.

La negativa de la aseguradora obligó a la señora Flores a presentar una denuncia ante el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (en adelante, “Indecopi”), entidad que, tanto en primera y segunda instancia, resolvió a favor de La Positiva, sosteniendo que el responsable de

indemnizar a la señora Flores era la compañía de seguros con la que la motocicleta había contratado el SOAT.

Para resolver la controversia surgida entre la señora Flores y La Positiva será necesario analizar el cuarto párrafo del artículo 17 del Decreto Supremo 024-2022-MTC, en el cual se regula el supuesto de un accidente de tránsito en el que participan un vehículo con SOAT vigente y otro sin dicho seguro. De la interpretación de dicho párrafo se puede concluir que La Positiva incumplió su deber de idoneidad frente a la señora Flores por haberle negado la indemnización por la muerte del señor Pamo.

Adicionalmente a ello, examinaremos si, aún cuando el criterio de los órganos del Indecopi ha sido distinto al nuestro, las resoluciones que emitieron en el marco del procedimiento administrativo objeto del presente Informe, se encuentran debidamente motivadas.



II. IDENTIFICACIÓN DE LOS HECHOS RELEVANTES

II.1. Antecedentes

El 08 de octubre de 1999 se publicó la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre (en adelante, “Ley de Transporte y Tránsito Terrestre”), que introdujo por primera vez la figura del SOAT, un seguro obligatorio que debía ser contratado por los propietarios de los vehículos automotores que circulen en territorio peruano.

De conformidad con lo señalado en la primera disposición final de la mencionada ley, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, “MTC”) emitió, con fecha 14 de junio de 2002, el Decreto Supremo 024-2002-MTC, mediante el cual se aprueba el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito.

El artículo 17 contenido en el mencionado decreto supremo, inicialmente, regulaba la responsabilidad de las compañías de seguros en los accidentes de tránsito en los que participan dos o más vehículos coberturados con el SOAT. Sin embargo, aproximadamente dos años después, el MTC consideró importante incorporar un cuarto párrafo al artículo 17, en el que se detalla el supuesto en el que un vehículo no cuenta con el SOAT. Y, justamente, es sobre la interpretación de dicho párrafo que versa el análisis del presente Informe.

II.2. Hechos relevantes del caso

El 17 de marzo de 2007 se produjo un accidente de tránsito protagonizado por dos vehículos:

- Camión de propiedad y conducido por el señor Cesar Valdivia, que contaba con una póliza de SOAT contratada con La Positiva.
- Motocicleta sin placa y sin SOAT en la que se encontraba el señor Pamo en calidad de pasajero.

La peor parte se la llevó el señor Pamo, quien falleció como consecuencia del accidente; motivo por el cual, la señora Flores, con fecha 30 de marzo de 2007, solicitó a La Positiva, compañía de seguros con la que el camión contrató el SOAT, el

pago del concepto de indemnización por muerte del señor Pamo. Sin embargo, la mencionada aseguradora, con fecha 03 de abril de 2007, indicó que la compañía de seguros responsable de la indemnización era aquella con la que la motocicleta había contratado dicho seguro.

Evidentemente, la respuesta de La Positiva no satisfizo a la señora Flores, quien inició un proceso administrativo en su contra:

II.2.1. Primera instancia

II.2.1.1. Denuncia de la señora Flores (18 de abril de 2007):

La señora Flores denunció a La Positiva y solicitó, como medida correctiva, el pago de (i) la indemnización por concepto de muerte bajo la cobertura del SOAT y (ii) el reconocimiento y pago de daños y perjuicios por la suma de S/ 13,800.00, argumentando que:

- El SOAT debe cubrir a todas las personas accidentadas, independientemente, de si estas son ocupantes o terceros no ocupantes, según el numeral 2 del artículo 30 de la Ley de Transporte y Tránsito Terrestre.
- La cobertura de la póliza del SOAT del camión debe extenderse a los ocupantes de otro vehículo automotor de acuerdo al cuarto párrafo del artículo 17 del Decreto Supremo 024-2002-MTC. En dicho caso, La Positiva podrá repetir contra el conductor, propietario y/o prestador del servicio.

II.2.1.2. Respuesta de La Positiva (06 de mayo de 2007):

La Positiva, en respuesta la denuncia, indicó que la misma debía ser declarada improcedente o infundada, considerando los siguientes argumentos:

Con relación a la improcedencia de la denuncia:

- No existe ni ha existido una transacción comercial entre La Positiva y el señor Pamo, que genere la existencia de un consumidor y un proveedor.
- El petitorio de la señora Flores es imposible, pues las medidas correctivas buscan corregir los efectos de la conducta infractora que hubiese causado al consumidor, más no indemnizar daños.

Respecto de su solicitud de que se declare infundada la denuncia:

- La responsabilidad de La Positiva solo alcanza a los ocupantes del camión y terceros no ocupantes, entendiendo que dicho concepto abarca, únicamente, a los peatones; por lo que, no es posible considerar al señor Pamo como tercero no ocupante del vehículo con SOAT.
- La motocicleta, en tanto es un vehículo automotor, se encontraba obligada a contar SOAT; por lo que, quien debe asumir el pago de la indemnización es la compañía de seguros que la motocicleta contrató.
- En tanto la motocicleta no contaba con SOAT, la responsabilidad de pagar la indemnización a la señora Flores se le traslada solidariamente al propietario, el conductor y al prestador del servicio de transporte, acuerdo al artículo 17 del Decreto Supremo 024-2002-MTC.
- Existe un pronunciamiento previo sobre un hecho similar, en el que el Indecopi concluyó que la mencionada compañía de seguros no estaba obligada a indemnizar al conductor de un vehículo sin SOAT (Resolución Final 068-2006-INDECOPI-CUS).

II.2.1.3. Resolución 362-2007/INDECOPI-AQP (03 de septiembre de 2007):

La Comisión de Protección al Consumidor de Arequipa:

- Denegó la solicitud de improcedencia de La Positiva por falta de relación de consumo, pues consideró que la señora Flores potencialmente podría disfrutar de los beneficios que otorga el SOAT, al recibir la indemnización por concepto de fallecimiento del señor Pamo.
- Denegó la solicitud de pago de indemnización por daños y perjuicios solicitados, indicando que, de acuerdo al artículo 2 de la Ley de Transporte y Tránsito Terrestre, el Indecopi sólo puede dictar medidas correctivas.
- Declaró infundada en todos sus extremos la denuncia interpuesta por la señora Flores, pues a su criterio debió ser la aseguradora de la motocicleta quien asuma la indemnización por el fallecimiento del señor Pamo. Asimismo, concluyó que, en tanto la motocicleta no tenía SOAT, el pago de la indemnización corresponde, de manera solidaria, al propietario, al conductor y/o al prestador del servicio de transporte.

Es preciso señalar que la Comisión no analizó el cuarto párrafo del artículo 17 del Decreto Supremo N° 024- 2002-MTC.

II.2.2. Segunda instancia

II.2.2.1. Recurso de apelación interpuesto por la señora Flores contra Resolución 362-2007/INDECOPI-AQ (10 de septiembre de 2007):

La señora Flores apeló la resolución, argumentando que la Comisión:

- No consideró que el señor Pamo era pasajero de la motocicleta que fue arrollada por el conductor del camión que contaba con SOAT.
- No precisó la diferencia entre peatón y tercero no ocupante.
- Omitió interpretar el cuarto párrafo del artículo 17 del Decreto Supremo 024-2002-MTC, el cual regula la situación objeto de la controversia. Al respecto, la señora Flores indica que la única razón por la que se ha incluido a las compañías de seguro en ese cuarto párrafo es porque se ha querido hacer referencia a las aseguradoras de los vehículos participantes del accidente de tránsito que sí tenían SOAT.

II.2.2.2. Contestación de La Positiva al recurso de apelación (26 de diciembre de 2007):

La Positiva menciona que el uso de los conceptos de “peatón” y “tercero no ocupante” ya se encuentran definidos en nuestra legislación.

- **Tercero no ocupante:** Definido en la Resolución Ministerial N° 306-2002-MTC como “aquella persona que, sin ser ocupante de un vehículo automotor, resulta víctima de un accidente de tránsito”.
- **Peatón:** Definido en el Decreto Supremo N° 033-2001-MTC como “aquella persona que circula caminando por una vía pública”.

Considerando ello, La Positiva concluye que ambas acepciones son complementarias antes que contradictorias, toda vez que el término “peatón” se encuentra subsumido en la definición de “tercero no ocupante”. Así, en tanto este último término no incluye al pasajero de un vehículo automotor distinto a aquel que contrató la póliza del SOAT, La Positiva no se encontraba obligada a entregar la indemnización solicitada por la señora Flores.

II.2.2.3. Resolución 1013-2008/TDC-INDECOPI (28 de mayo de 2008):

En segunda instancia, el Indecopi confirmó la Resolución 362-2007/INDECOPI-AQP en todos sus extremos (aunque no de forma unánime). No obstante, no se pronuncia sobre los conceptos en discordia (“tercero no ocupante” y “peatón”), presentándolos, sin ningún tipo de sustento, como sinónimos o conceptos intercambiables.

Sin perjuicio de ello, uno de los vocales, el señor Camilo Nicanor Carrillo Gómez, emitió un voto en discordia, señalando que la resolución apelada debía ser revocada, debido a que el segundo enunciado del cuarto párrafo del artículo 17 señala que “los responsables solidarios deben reembolsar a la compañía de seguros los gastos o indemnizaciones que hubiere pagado a los accidentados”; entonces, ¿a qué otra aseguradora podría estarse refiriendo el artículo si la única presente, en el caso, es La Positiva? A raíz de ello, el mencionado vocal argumenta que el cuarto párrafo del artículo 17 del Reglamento SOAT establece la obligación de La Positiva de cubrir inmediatamente a las víctimas ocupantes del vehículo sin SOAT, teniendo el derecho de repetición contra los responsables solidarios que la norma indica.

III. IDENTIFICACIÓN DE LOS PRINCIPALES PROBLEMAS JURÍDICOS

III.1. 1er problema: ¿Cuál es la correcta interpretación del cuarto párrafo del artículo 17 del Decreto Supremo 024-2002-MTC?

III.2. 2do problema: ¿El Indecopi motivó correctamente la decisión contenida en su Resolución?



IV. POSICIÓN DEL CANDIDATO/A

IV.1. Respuestas preliminares a los problemas jurídicos

Respecto del primer problema jurídico, somos de la opinión de que el cuarto párrafo del artículo 17 del Decreto Supremo 024-2002-MTC debe interpretarse desde la óptica finalista con la que fue gestado el SOAT. Al respecto, deberá considerarse que su propósito es garantizar la atención de las víctimas de accidentes de tránsito de manera inmediata e incondicional, sin mayores excepciones a las establecidas en el propio Decreto Supremo 024-2002-MTC. Aterrizando lo antes expuesto al caso de la señora Flores, podemos concluir que la interpretación adoptada por el Indecopi es errónea; por lo que, correspondía que La Positiva pague a la señora Flores la indemnización del SOAT por la muerte del señor Pamo.

Con relación al segundo problema jurídico vinculado a la motivación de las resoluciones del Indecopi, sostenemos que la misma resulta defectuosa, al no haberse analizado el cuarto párrafo del artículo 17 del Decreto Supremo 024-2002-MTC, el cual regula el supuesto del caso en concreto. En consecuencia, podemos afirmar que en el procedimiento administrativo seguido por la señora Flores contra La Positiva se han vulnerado las garantías del debido procedimiento a las que tienen derecho los administrados, como el derecho a contar con una resolución debidamente motivada.

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

Particularmente, discrepo con el criterio adoptado por el Indecopi en sus resoluciones de primera y segunda instancia por los siguientes motivos:

- No se ha considerado el propósito con el cual se incorporó al SOAT en nuestra regulación, pues, el criterio adoptado por el Indecopi, genera una situación completamente contraria a la que se buscaba evitar originalmente. Así, mientras que el SOAT busca garantizar la atención de todas las víctimas de un accidente, el Indecopi excluye de dicho universo a los pasajeros de un vehículo que no cuenta con SOAT.

- Ha otorgado a los ocupantes del vehículo sin SOAT un tratamiento que es utilizado para el propietario de dicho vehículo, quien cometía una infracción al no mantener vigente la póliza del SOAT. Dicho razonamiento ha llevado a Indecopi a concluir que el ocupante del vehículo sin SOAT tiene que asumir las consecuencias por el actuar de un tercero.
- Se ha entendido sin ningún tipo de fundamento que el término “terceros no ocupantes” excluye a los ocupantes de un vehículo sin SOAT y que solo hace referencia a los peatones que pudieran ser lesionados producto del accidente.
- No se ha analizado la base legal que regula el supuesto de colisión entre dos vehículos, en el que uno de ellos no cuenta con SOAT.
- La estructura argumental que se ha seguido el Indecopi no concluye con el criterio adoptado. Al respecto, las premisas que ha presentado en sus resoluciones no se encuentran orientadas a dar respuesta a la solicitud planteada en la denuncia de la señora Flores, sino que dilucidar quién era el responsable de la contratación del SOAT, cuando esa ni siquiera es una cuestión controvertida.

V. CUESTIONES PREVIAS

Si bien el presente Informe busca responder las interrogantes planteadas como principales problemas jurídicos del expediente 72-2007/CPC-INDECOPI, consideramos necesario repasar las regulaciones que recorre transversalmente la controversia. Por ello, a continuación, presentaremos los principales aspectos de cada una de ellas:

V.1. Sistema asegurador

V.1.1. ¿Para qué existen los seguros?

Los términos “riesgo” y “seguros” se encuentran íntimamente vinculados, siendo que los primeros empujan a muchas personas a contratar los segundos con la finalidad de reducir el impacto negativo en su patrimonio ante un posible contratiempo. Así pues, podemos entender que los seguros surgen con el objetivo de cubrir o mitigar un riesgo específico de la persona que lo contrata.

Bajo esa premisa, ante la ocurrencia de un siniestro, las aseguradoras serán las responsables de reparar el daño provocado por ese imprevisto. Queda claro; sin embargo, que el hecho de contratar un seguro (independientemente del tipo) no evitará la ocurrencia de los accidentes, robos, enfermedades o cualquier otro tipo de riesgo en general, únicamente, sino que ayudará a disminuir el impacto que este genera en la economía, vida y planes a futuro (este punto será desarrollado más adelante).

V.1.2. Sobre los contratos de seguros

Los contratos de seguros se encuentran definidos en en el artículo 1 de la Ley del Contrato de Seguro, Ley 29946 (en adelante, “Ley del Contrato de Seguro) como “aquel por el que el asegurador se obliga, mediante el cobro de una prima y para el caso de que se produzca el evento cuyo riesgo es objeto de cobertura, a indemnizar dentro de los límites pactados el daño producido al asegurado o a satisfacer un capital, una renta u otras prestaciones convenidas”. Es así que, tal como lo hemos comentado anteriormente, los contratos de seguros se convierten en instrumentos para trasladar cualquier tipo de riesgo a otro sujeto, en este caso la compañía de seguro, que se

encuentra en una mejor posición de responder frente a una eventualidad. Todo ello a cambio de una prima en calidad de contraprestación.

Introducimos así un nuevo concepto: la prima de seguros que, en términos sencillos, es el monto que debe pagar el asegurado por la cobertura que podría recibir por parte de la compañía de seguros. Cabe precisar que, de acuerdo al artículo 326 de la Ley de Bancos, dicha prima de seguros deberá fijada por la propia aseguradora respetando el régimen de libre competencia y en base a un análisis de riesgos que comprende, por ejemplo: coberturas ofrecidas, cuantificación del riesgo, probabilidad del siniestro, siniestralidad histórica, duración del seguro, gastos operativos de la aseguradora, entre otros.

Ahora bien, es importante resaltar que la existencia de una prima se sustenta en el principio de mutualidad recogido en el artículo 2 del Título 1 de la Ley del Contrato de Seguro. Dicho principio consiste en la “la mutua cobertura de las necesidades eventuales valorables dinerariamente entre muchas economías igualmente amenazadas” (Donati & Vidal Solá, 180). En otras palabras, con la mutualidad se busca hacer frente a las pérdidas de “pocos” con la contribución, mediante el pago de primas, de “muchos”.

En esa misma línea, Nuñez del Prado explica, refiriéndose al principio de mutualidad, que los seguros funcionan, bajo el mecanismo de “bolsa”, en donde el aporte de muchos sirve para compensar la pérdida o tratamiento de pocos, ayudando a abaratar los costos y proporcionar mejores pólizas hacia los potenciales asegurados” (Núñez del Prado Simons, 2017, pág. 51).

Por otro lado, no debemos olvidar que el sistema asegurador está plagado de términos técnicos y bastante especializados que generan una asimetría informativa relevante entre el asegurado y la compañía de seguros. En adición a ello, debemos considerar que los contratos que suscriben ambas partes son de adhesión, lo cual supone que el asegurado no tiene la posibilidad de negociar los términos de dicho acuerdo.

Lo mencionado anteriormente constituye el preciso motivo por el que la SBS tiene bajo su competencia la revisión de las cláusulas de los contratos de seguros, de conformidad con el artículo 326 de la Ley de Bancos y el artículo 27 de la Ley del Contrato de Seguro.

V.1.3. Sobre las empresas aseguradoras

Las compañías de seguros se encuentran definidas en el Glosario de Términos de la Ley General del Sistema Financiero y del Sistema de Seguros y Orgánica de la Superintendencia de Banca y Seguros y AFP, Ley 26702 (en adelante, “Ley de Bancos”), como “aquellas empresas que tienen por objeto celebrar contratos mediante los cuales se obligan, dentro de ciertos límites y a cambio de una prima, a indemnizar un determinado daño, o a satisfacer un capital, una renta u otras prestaciones pactadas, en el caso de ocurrir un determinado suceso futuro e incierto”. Como lo hemos explicado anteriormente, dichas empresas aceptan que se les traslade el riesgo que se quiere evitar a cambio del pago de una “cuota”.

Al respecto, cabe precisar que dichas empresas se encuentran reguladas y supervisadas por la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP (en adelante, “SBS”), un organismo constitucionalmente autónomo de acuerdo al artículo 87 de la nuestra Constitución que tiene como finalidad “defender los interés del público, cautelando la solidez económica y financiera de las personas naturales y jurídicas sujetas a su control”. De ahí que cualquier acción que impulse la SBS deberá estar dirigida a cumplir con dicho fin.

Así, por ejemplo, si bien la SBS no podría intervenir directamente en las políticas o estrategias planteadas por las aseguradoras para conseguir incrementar su colocación de seguros del ramo vida, si podrían realizar una acción de supervisión que permita determinar si han cumplido con la constitución de las reservas (técnicas, de siniestros, matemáticas, etc) exigidas en la Ley de Bancos. En otras palabras, la SBS se limita a vigilar y fiscalizar el cumplimiento de la normativa vigente.

Ahora bien, según información de la SBS, actualizada al año 2022, son 17 las empresas aseguradoras que operan en el mercado a nivel nacional; sin embargo, solo 9 de ellas comercializan el SOAT. Esto se debe a que las compañías de seguros no se encuentran obligadas a comercializar todos los seguros, sino que tiene la libertad de escoger el ramo, así como los productos, al que se dedican:

SOAT			
Empresas		Monto	Participación (%)
1	La Positiva	171,494	55.71
2	Rímac	52,586	17.08
3	Interseguro	39,703	12.90
4	Pacífico Seguros	16,247	5.28
5	Mapfre Perú	16,037	5.21
6	Protecta	8,781	2.85
7	Creceer Seguros	2,646	0.86
8	Qualitas	305	0.10
9	Vivir Seguros	38	0.01
Total		307 838	100.00

Fuente: Superintendencia de Banca, Seguros y AFP

Sobre el particular, recordemos que, la Octava Disposición Complementaria Final y Modificatoria de la Ley del Contrato de Seguro dispone que la contratación de los seguros obligatorios, como el SOAT, deberá realizarse con compañías de seguro constituidas en Perú y autorizadas por la SBS. Así pues, para los propietarios de los vehículos automotores no existirá otra opción más allá de las aseguradoras que se detallan en el cuadro precedente.

Al respecto, es importante mencionar que, del 2016 en adelante, se ha incrementado en 41% el número de asegurados con pólizas vigentes de SOAT, tal y como se refleja en el siguiente cuadro proporcionado por la SBS.

Seguro / Año	Número de asegurados de pólizas vigente					
	2016	2017	2018	2019	2020	2021
SOAT	2 474 991	2 627 512	2 860 931	2 941 745	3 151 158	3 502 069

Fuente: Información reportada por las empresas de seguros al 31/12/2021.

Fuente: Solicitud de acceso a la información atendida por la SBS.

Sin embargo, dicho fenómeno responde al incremento progresivo del parque automotor, más no indica que los propietarios de los vehículos automotores hayan tomado conciencia de la obligatoriedad e importancia del SOAT y lo hayan contratado.

V.1.4. El SOAT como seguro obligatorio

La regulación peruana ha establecido, para cierto tipo de actividades, la contratación de un seguro obligatorio, dentro de los cuales, por ejemplo, se encuentran los siguientes: Seguro de Vida Ley, Seguro Complementario de Trabajo de Riesgo, Seguro de Responsabilidad Civil para propietarios de canes potencialmente peligrosos, Seguro para Actividades con Productos Pirotécnicos, entre otros.

Adicionalmente a los antes mencionados se encuentra el SOAT, un seguro que, de acuerdo al artículo 1 del Decreto Supremo 024-2002-MTC, es de obligatoria contratación por parte de los propietarios de vehículos automotores.

Ahora bien, ¿qué supone considerar a un vehículo como obligatorio? ¿dicha característica se encuentra vinculada, únicamente, a la contratación? Veamos a continuación las diferencias entre los seguros voluntarios y los obligatorios:

- **Seguros voluntarios:** son aquellos seguros cuya contratación no es obligatoria y depende, únicamente, de la voluntad del propio sujeto. No existe ningún precepto legal que obligue a adquirir este tipo de seguros. Por tal razón, las coberturas y términos de la póliza estarán supeditados estrictamente al acuerdo que se arribe entre la aseguradora y el asegurado.
- **Seguros obligatorios:** el concepto de los seguros obligatorios es exactamente lo contrario a los voluntarios. En este caso la cobertura si está definida a través de mecanismos legales y su no contratación supone infringir las regulaciones nacionales (con las consecuencias que esta infracción conlleva).

Teniendo clara la naturaleza del SOAT, es importante detallar la regulación que le es aplicable. No cabe duda que para la aplicación de este seguro se deberá tener en consideración la Ley de Transporte y Tránsito Terrestre, así como el Decreto Supremo 024-2002-MTC. No obstante, no debemos olvidarnos que, independientemente de la obligatoriedad del SOAT no deja de ser un seguro. Justamente por esa razón es que también le será aplicable, de manera supletoria, la Ley del Contrato de Seguro.

Al respecto, es importante detenernos en la norma que autoriza dicha supletoriedad, el artículo 1 de la Ley del Contrato de Seguro, el cual señala lo siguiente:

“(…) Se entenderán válidas las estipulaciones contractuales que sean más beneficiosas para el asegurado. En el caso de seguros obligatorios y aquellos que se encuentren regulados por leyes especiales, esta ley es de aplicación supletoria.”

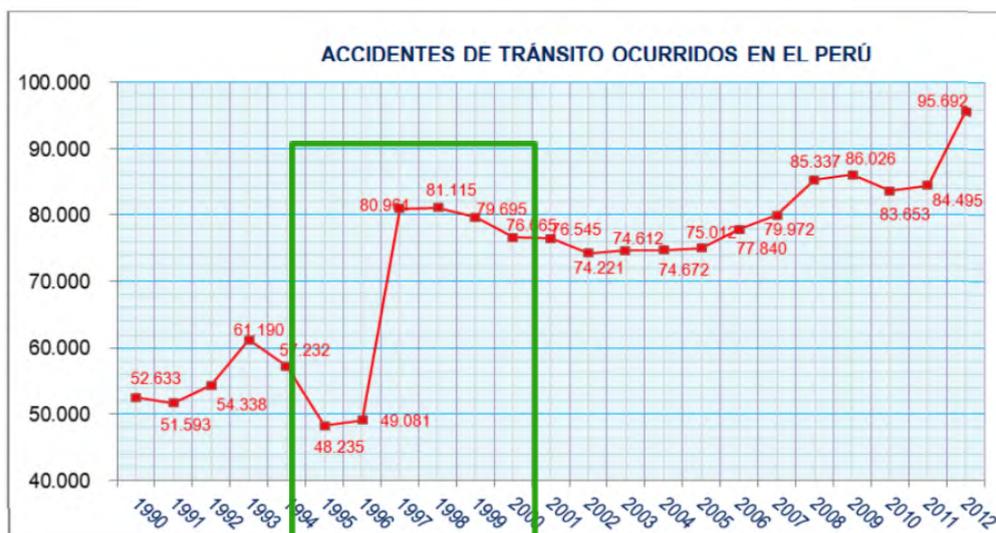
Como se advierte, de manera adicional a la aplicación supletoria de la Ley del Contrato de Seguros, se establece que en deberá existir una interpretación *pro* asegurado. Dicho aspecto es bastante relevante para el presente análisis.

V.2. Transporte vehicular y tránsito terrestre

V.2.1. ¿Por qué existe el SOAT?

Como sabemos, el SOAT fue introducido por primera vez en nuestra legislación en la Ley de Transporte y Tránsito Terrestre, con el propósito de cubrir los gastos a los accidentados y brindar indemnizaciones a las personas fallecidas producto de un accidente de tránsito. ¿Cómo es que podemos llegar a esa conclusión? Para explicar las razones que llevaron a nuestros legisladores a incorporar el SOAT como un seguro de obligatoria contratación por parte de los propietarios de los vehículos, debemos remontarnos a los años previos a la emisión de la referida ley; es decir, al intervalo comprendido entre 1995 y 1998.

Durante ese tiempo, nuestro país experimentó un incremento exponencial de los accidentes de tránsito, tal y como se observa a continuación:



Fuente: Accidentes declarados en las Unidades de la Policía Nacional de Perú, recuperado del Plan Nacional de Seguridad Vial 2015-2024 (Consejo Nacional de Seguridad Vial, 2015, 54).

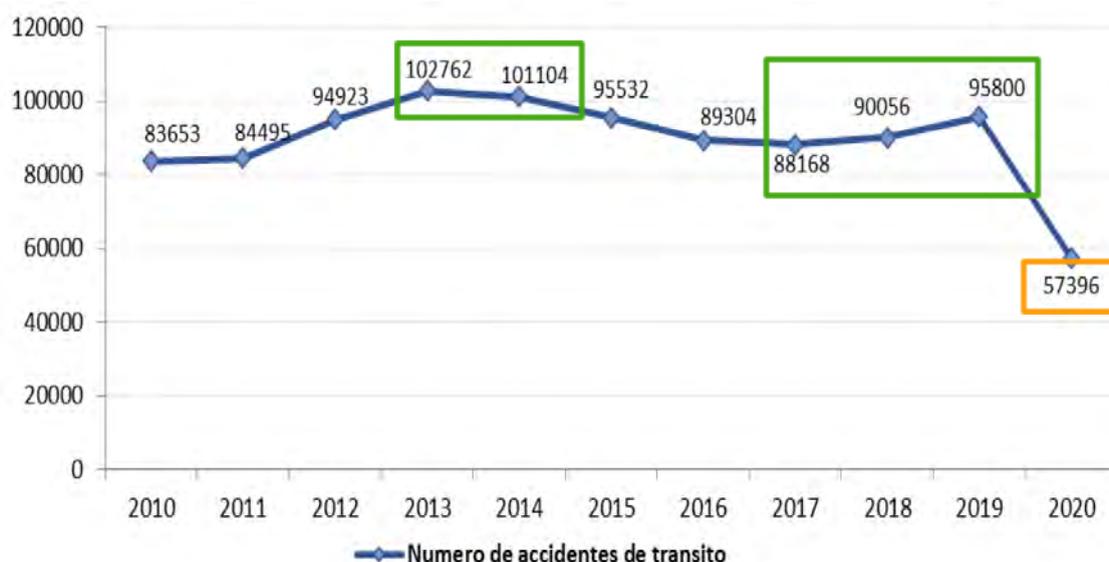
Como se muestra en el gráfico anterior, hasta el año 1996, si bien se reportaban accidentes de tránsito con cifras volubles, estas siempre se mantenían en un mismo rango (entre 50,000 y 60,000 aproximadamente). Sin embargo, en el año 1997 se reportaron 80,964 accidentes, lo cual supuso un incremento del 64% con relación al año anterior. Las cifras eran alarmantes.

¿Cuál era la explicación de este fenómeno? Para el Consejo Nacional de Seguridad Vial los accidentes de tránsito se incrementaron por “el rápido crecimiento del parque automotor, que trajo consigo un aumento de vehículos circulando en las vías de bajo estándar de seguridad y muchos conductores nuevos, producto de la flexibilización de los requisitos para obtener licencias de conducir, que no tenían mayor conocimiento ni práctica en la conducción (Consejo Nacional de Seguridad Vial, 2015, 54).

De manera adicional a los motivos expuestos anteriormente, no podemos olvidar las medidas vehiculares adoptadas por el señor Alberto Fujimori durante su gobierno. Una de ellas se materializó con el Decreto Ley N° 25789, emitido el 14 de octubre de 1992, que eliminó cualquier disposición orientada a prohibir o restringir la importación de vehículos usados, generando las condiciones para que más peruanos adquirieran vehículos a costos accesibles.

Lamentablemente, el crecimiento del parque automotor provocó el aumento de los accidentes de tránsito, los cuales a su vez, generaron gran cantidad de personas lesionadas y, en el peor de los casos, fallecidas. Es justo en ese contexto que surge el SOAT para evitar la desprotección de accidentados.

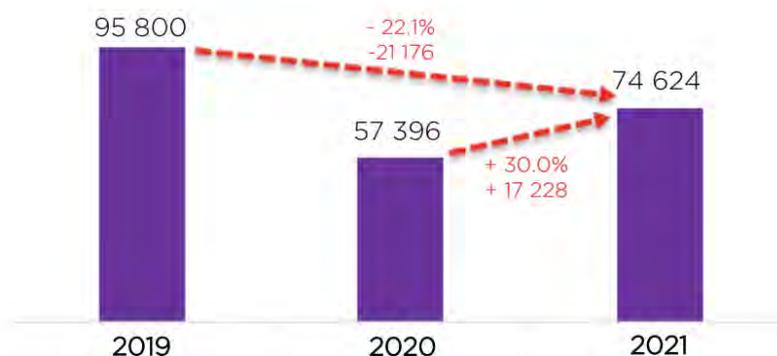
Con el pasar de los años, esta situación no hizo más que agravarse; tanto es así que, de acuerdo a las cifras del Ministerio de Salud, en los años 2013 y 2014, se llegaron a reportar más de 100,000 accidentes de tránsito. Durante los siguientes años, la curva tuvo un ligero retroceso; no obstante, el número de accidentes reportados se mantuvo en un rango bastante elevado (entre 88,000 y 95,000). A continuación, un gráfico en el que se puede observar lo relatado anteriormente:



Fuente: Ministerio de Salud, 2021

No cabe duda que las cifras mostradas en el gráfico de líneas hubieran seguido en aumento o, en el mejor de los casos, se hubieran mantenido. Desafortunadamente, “el 05 de marzo de 2020 se confirmó el primer caso importado por COVID-19 en nuestro país” (*Respuesta a La Emergencia Por COVID-19 En Perú - OPS/OMS | Organización Panamericana De La Salud, 2020*), haciendo que el gobierno declare en emergencia sanitaria al Perú y dicte una serie de medidas para contener la propagación del virus, como aquellas que limitaban circulación personas y vehículos.

La consecuencia inmediata de ese tipo de restricciones fue la disminución de los accidentes de tránsito. Sin embargo, en tanto dichas medidas eran temporales, con el pasar del tiempo se fueron flexibilizando y hasta eliminado, generando que la tasa de siniestralidad vial regrese a los niveles a los que nos tenía acostumbrados:



Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial, 2021

De ahí que, a la fecha, continúe siendo vital, en términos de salud pública, la contratación del SOAT.

V.2.2. ¿Qué cubre el SOAT?

El SOAT se encuentra regulado en el Título V de la Ley Transporte y Tránsito Terrestre y en el Decreto Supremo 024-2002-MTC y tiene las siguientes características:

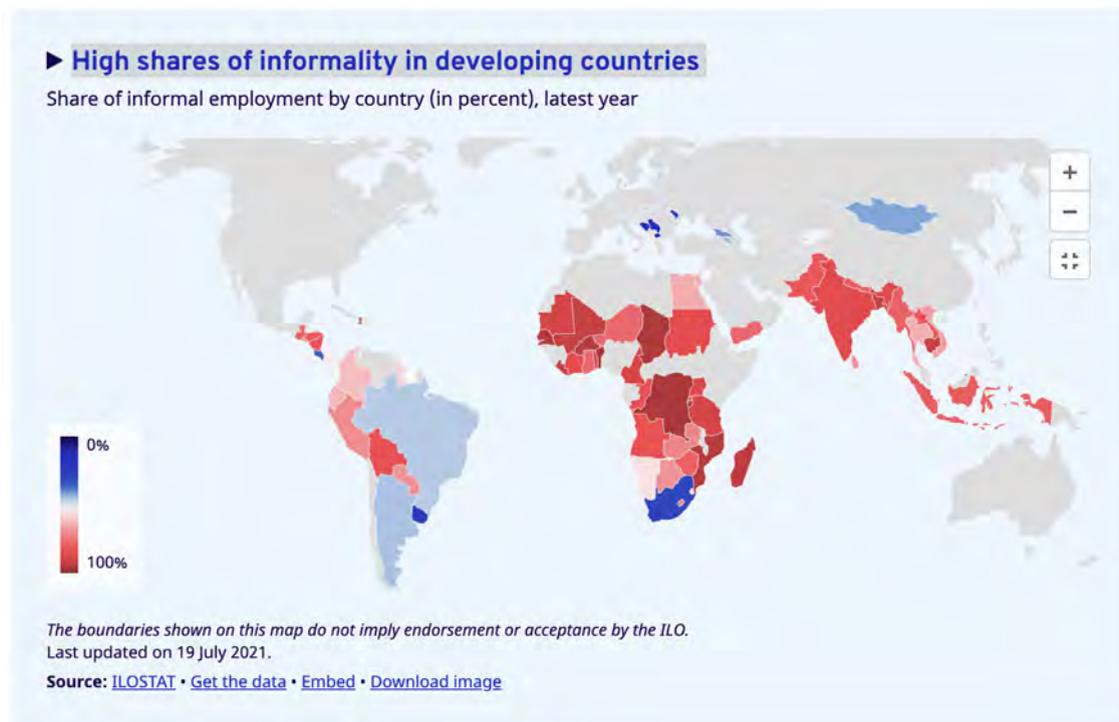
- **Obligatorio:** Los propietarios de vehículos automotores que circulen dentro del territorio nacional se encuentran obligados a contratar el SOAT. Caso contrario, se podrá retener y hasta internar el vehículo hasta que acredite la contratación del mencionado seguro. Ello, sin perjuicio de las multas y/o sanciones a las que se pudiera ver expuesto el propietario del vehículo.
- **De cobertura universal:** El SOAT cubre a todas las personas, sin importar la cantidad, que sufran lesiones o muerte producto de un accidente de tránsito.
- **De aplicación inmediata:** Una vez producido el accidente, la aplicación del SOAT es inmediata, pues no requiere ni de investigación, ni de pronunciamiento alguno para que se goce de sus beneficios.
- **De cobertura limitada:** La cobertura del SOAT se encuentra limitada a las Unidades Impositivas Tributarias (UIT) fijadas en la normativa vigente:
 - Muerte: 4 UIT (18,400 soles)
 - Invalidez permanente: 4 UIT (18,400 soles)
 - Incapacidad temporal: 1 UIT (4,600 soles)
 - Gastos Médicos: 5 UIT (23,000 soles)
 - Gastos de sepelio: 1 UIT (4,600 soles)

Es así que, podemos concluir que con el SOAT se busca “acortar o eliminar al máximo la etapa de investigación, a fin de que los riesgos materializados no se vean desamparados, sino que, por el contrario, sean cubiertos hasta los topes señalados por mandato de la ley”. (Ayala, 2017, 17)

V.2.3. El impacto de la informalidad en la contratación del SOAT en el Perú

En un escenario ideal, todos los vehículos automotores tendrían un SOAT vigente. Sin embargo, no perdamos de vista que nos encontramos en el Perú, uno de los países más informales del mundo.

Dicha informalidad se refleja en varios sectores de nuestra sociedad, tan es así que nos encontramos liderando diversos ranking de informalidad elaborados por organismos internacionales, como por ejemplo aquel referido a la economía informal que se muestra a continuación:



Fuente: ILOSTAT, *Estadísticas Sobre La Economía Informal*

Ahora bien, lastimosamente, la informalidad no es ajena al tránsito y transporte terrestre, en el que factores como “la falta de institucionalidad, el crecimiento expansivo y no planificado de la ciudad, la infraestructura vial, así como la inadecuada gestión y fiscalización del tránsito” la originan y la agravan día a día (*El Sistema De Transporte y Su Impacto En Nuestras Vidas*, 2022). Precisamente, somos de la idea de que ese último factor (la falta fiscalización del tránsito) desincentiva la contratación del SOAT por parte de los propietarios de los vehículos automotores.

Al respecto, según estadísticas del 2021, “el 77% (de los vehículos) no cuenta con un seguro de automóvil y el 40% de vehículos no cuentan con un SOAT contratado” (*Seguros Vehiculares En Perú: Detalles a Tener En Cuenta Para Lo Más Conveniente Para Los Usuarios*, 2021). En otras palabras, casi la mitad de los vehículos que circulan en nuestro país exponen a sus pasajeros y cualquier tercero al abandono en caso se produzca un accidente de tránsito.

V.3. Sistema de protección al consumidor

V.3.1. Marco constitucional

Como dice el artículo 65 de la Constitución Política del Perú (en adelante, “La Constitución”) el Estado Peruano “defiende el interés de los consumidores y usuarios. (...) Asimismo, vela en particular, por la salud y la seguridad de la población” (Presidencia de la República del Perú, 1993). En consecuencia, la defensa al consumidor es un derecho que se encuentra garantizado por la constitución nacional.

Este informe, entonces, debe ser analizado en términos de la relación entre los consumidores finales (que serían los asegurados o beneficiarios) y las compañías de seguros (quienes serían los proveedores de servicios). Desde luego, esta relación se encuentra enmarcada en los contratos de seguros personales sometidos a la Ley N° 29571, Código de Protección y Defensa del Consumidor.

V.3.2. Principios de protección al consumidor

Existen una serie de principios jurídicos que permiten interpretar la normativa de la legislación vigente. Dentro del listado de principios jurídicos, es el Pro Consumidor el principio por excelencia de esta rama del Derecho.

Como dice León, “la misión del Estado es contribuir en la corrección de la asimetría que se deriva de este desigual conocimiento de los bienes y prestaciones que recibe el consumidor, a cambio del precio o retribución que paga al proveedor.” (León, 2010). Podemos entender así que el Estado, el cual funciona como garante de derechos y obligaciones, tiene una labor activa en la protección o nivelación de la situación del consumidor en relación al proveedor.

Este principio se aplica en todas las dimensiones del Estado que se encuentren relacionadas al consumidor. Es evidente cuando, por ejemplo, Indecopi no pueda resolver sin duda o de manera clara (Canalle Abogados, 2021). En estos casos, cuando Indecopi se encuentra con una duda insalvable¹, deberá interpretar finalmente el caso a favor del consumidor.

¹ Duda insalvable: se presenta cuando la norma jurídica aplicable no es clara. (Canalle Abogados, 2021)

VI. ANÁLISIS DE LOS PROBLEMAS JURÍDICOS

VI.1. 1er problema: ¿Cuál es la correcta interpretación del cuarto párrafo del artículo 17 del Decreto Supremo 024-2002-MTC?

Considerando que la controversia del presente caso se centra en determinar si, en efecto, le corresponde a La Positiva otorgar la indemnización por el fallecimiento del Señor Pamo a la Señora Flores, es crucial analizar el cuarto párrafo del artículo 17 del Decreto Supremo 024-2002-MTC, en el que se regula el supuesto en el que uno de los vehículos automotores participantes de un accidente de tránsito no cuente con el SOAT:

“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”

Dicho párrafo ha sido objeto de amplio debate, producto del cual se han generado 02 interpretaciones bastante opuestas. Por un lado, algunos entienden que las compañías de seguros deberían cubrir los gastos médicos y pagar las indemnizaciones que correspondan a los ocupantes y/o terceros no ocupantes de un vehículo sin SOAT; mientras que otro sector es de la idea de que las compañías de seguros, únicamente, deberían responder por los ocupantes y/o terceros no ocupantes (entendidos como peatones) del vehículo que mantiene el SOAT vigente.

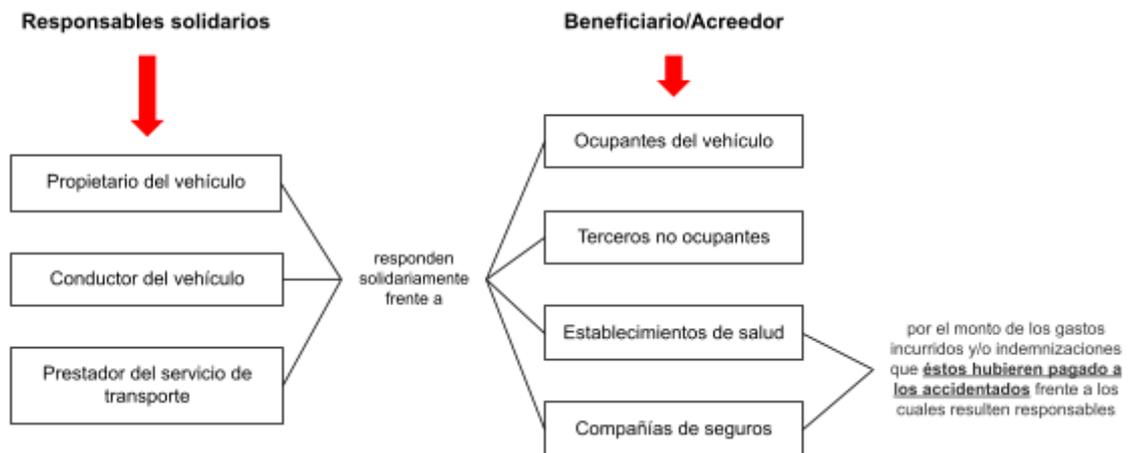
¿Cuál es la interpretación correcta? Para determinar ello, es necesario analizar dicho párrafo utilizando diversos métodos de interpretación, pues tal y como lo señala Marcial Rubio, “puede ser que un método de interpretación dé un determinado resultado, al tiempo que otro dé un resultado de interpretación distinto o inclusive contradictorio con el primero” (Rubio & Arce, 2019, 112).

VI.1.1. Interpretación literal

El primer acercamiento que uno puede tener a un texto parte de su simple lectura, pues a raíz de ella uno puede comprender su significado. De hecho, justamente por ello, partiremos utilizando el clásico método de interpretación literal, entendido como aquel que “interpreta el contenido de la norma usando los significados técnicos o usuales que dé el texto a las palabras que utiliza, así como las reglas gramaticales del idioma respectivo” (Rubio & Arce, 2019, 113).

Si bien iniciamos el análisis con la interpretación literal del texto, no será el único tipo de método interpretativo que utilizaremos con la finalidad de tener una lectura amplia y certera del mencionado artículo (utilizaremos métodos como el finalista y el sistemático).

La lectura de un párrafo puede realizarse no solo a través de un texto, sino también utilizando gráficos. Por ello, nos hemos permitido esquematizar la disposición normativa objeto de análisis:



Fuente: Elaboración propia

Como se puede observar, el cuarto párrafo del artículo 17 hace referencia a dos tipos de sujetos involucrados: (i) responsables solidarios y (ii) beneficiarios o acreedores. Los primeros están claramente señalados y cualificados en el párrafo, sin embargo los segundos no. Los ocupantes del vehículo, terceros no ocupantes, establecimientos de salud y/o compañías de seguros tienen la cualidad de Beneficiarios o Acreedores porque estos recibirán, en distintos momentos, el reembolso por cualquier gasto o pago que hayan incurrido en su propia atención o en la atención de los accidentados.

VI.1.1.1. Sobre los responsables solidarios:

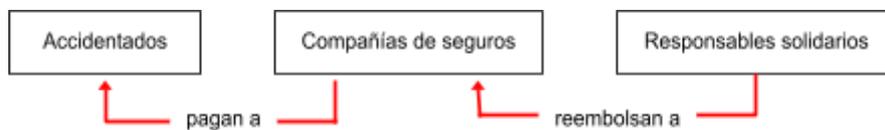
En este punto, es importante señalar que, la norma contempla, únicamente, a 3 sujetos como responsables solidarios: el propietario, el conductor y el prestador del servicio; siendo imposible revestir con dicha condición a otra persona.

Precisamente por ello, a diferencia de la consecuencia prevista para un accidente con 2 vehículos con SOAT, en este caso no se puede considerar, como responsable solidario, a las compañías de seguros. Ello, de conformidad con el artículo 1383 del Código Civil, el cual señala que la solidaridad no se presume, debiendo ser establecida de manera expresa.

VI.1.1.2. Sobre las compañías de seguros como acreedores:

Como es evidente, en un accidente de tránsito en el que participan dos vehículos y solo uno de ellos tiene SOAT, solo existirá una aseguradora. Bajo ese entendido, no existen dudas de que la aseguradora a la que hace referencia el cuarto párrafo del artículo 17 es aquella que fue contratada por el vehículo con SOAT.

Adicionalmente a ello, de la literalidad del párrafo, podemos tener certeza de que la aseguradora del vehículo con SOAT cubre los gastos y/o indemnizaciones pagadas a las personas accidentadas, siendo que dichos importes le deberán ser reembolsados por los responsables solidarios antes mencionados. De manera gráfica, la cadena de pagos se podría entender de la siguiente manera:



Fuente: Elaboración propia

VI.1.1.3. Sobre los accidentados:

De acuerdo a la literalidad del cuarto párrafo del artículo 17, las compañías de seguros, dependiendo del caso en concreto, podrían asumir los gastos y/o las indemnizaciones a favor de los accidentados.

Sobre el particular, salta a la vista el uso de un término tan genérico como el de accidentados² para hacer referencia a aquellas personas con derecho a la cobertura del SOAT, pues con ello se pone de manifiesto la aplicación universal de este seguro a favor de todas las personas que resulten lesionadas producto de accidente, lo cual incluye, de manera no limitativa, a los peatones, a los ocupantes de vehículos no automotores, a los ciclistas, a los ocupantes de vehículos automotores no asegurados por el SOAT, entre otros.

Concluimos entonces que, según nuestra interpretación literal del mencionado artículo, son las compañías de seguros las encargadas de cubrir con la póliza del SOAT a todos los accidentados (utilizando el término en general), mientras que los responsables solidarios les deberían reembolsar por dichos gastos.

VI.1.2. Interpretación histórica

Como lo mencionamos previamente, para determinar la interpretación correcta de una norma, no basta con utilizar un solo método de interpretación, sino que es imperativo analizar dicha disposición desde diversas ópticas.

En virtud de ello, analizaremos el cuarto párrafo del artículo 17 bajo el método histórico, mediante el cual “se pretende interpretar la norma recurriendo a sus antecedentes, como las ideas de sus autores al concebir o elaborar los proyectos, los motivos que propiciaron la redacción y emisión de la ley, informes, debates, etc” (Franco de la Cuba, 2004). Esto nos permitirá no solo revisar el pasado y conocer el por qué de su origen, sino también dará luces sobre la posición tomada en el presente trabajo.

Para dichos efectos, en primer lugar, retrocedemos al 09 de enero de 2004, fecha en la que se publicó el Decreto Supremo N° 001-2004-MTC, el mismo que incorporó el cuarto párrafo del artículo 17 objeto del presente informe, modificando el Texto Único

² Según la Real Academia de la Lengua Española, el término “accidentados” hace referencia a las “personas que han sido víctimas de un accidente” (REAL ACADEMIA ESPAÑOLA, 2022).

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

Al respecto, la parte considerativa del Decreto Supremo N° 001-2004-MTC señalaba, de manera expresa, que las modificaciones y/o precisiones efectuadas tenían como finalidad “(...) mejorar el sistema de fiscalización de la obligación de contar y mantener vigente el SOAT, así como dejar claramente establecida la obligación de los establecimientos de salud públicos y privados de brindar atención médica con cargo a dicho seguro sin realizar exigencias adicionales que desvirtúen la inmediatez en el goce de sus beneficios (...)”. Con ello, se podría inferir que la inclusión del cuarto párrafo respondía a la necesidad de que se garantice la atención médica inmediata a las víctimas de un accidente, así como señalar que el SOAT debería ser quien cubra ese tipo de gastos.

Sin embargo, debemos señalar que no tenemos certeza de que el sexto considerando se refiera específicamente a la incorporación del cuarto párrafo del artículo 17 del Decreto Supremo 024-2002-MTC. ¿Por qué? Básicamente, porque las modificaciones que se realizaron en esa modificatoria fueron diversas. Por tal motivo, consideramos que este aspecto deberá evaluarse con pinzas.

Adicionalmente a ello, con relación al SOAT, hemos ubicado el Dictamen de la Comisión de Infraestructura y Transporte que evaluó 02 proyectos de ley que finalmente no fueron aprobados y que sirvieron como antecedentes a la Ley de Transporte y Tránsito Terrestre que se encuentra vigente. El mencionado documento indicaba que el SOAT “permitía una eficaz reparación de los daños a las víctimas, (...) contribuyendo a reducir, por un lado, el costo social de los accidentes que se produzcan, de la mano con la reducción de la cantidad y gravedad de los mismos (...) (Congreso de la República, 1998). Así, como se puede observar de la cita precedente, el SOAT siempre fue concebido como un seguro de tipo social, en el que no existía opción a desamparar a las víctimas de los accidentes de tránsito.

VI.1.3. Interpretación finalista o teleológica

Después de revisar y ahondar en la interpretación literal e histórica del artículo en cuestión, vemos prudente hurgar respecto de la finalidad para la que fue creado el SOAT; es decir, su *ratio legis*. A propósito de ello, conviene mencionar que “la ratio

legis no es lo que quiso el legislador de la norma, eso forma parte del método histórico” (Rubio & Arce, 2019, 115), sino más bien se refiere al objetivo que cumple la norma en la sociedad y, de acuerdo a lo indicado por Riccardo Guastini, “se puede encontrar mirando a las circunstancias sociales en las cuales la ley fue promulgada” (Guastini, 2015, 27).

Como lo expusimos en las cuestiones previas, los años anteriores a la emisión de la Ley de Transporte y Tránsito Terrestre se incrementaron los accidentes de tránsito, generando no solo grandes daños materiales, sino también humanos. Ahora bien, respecto de las personas lesionadas, no podemos dejar de preguntarnos ¿cómo es que se socorría en ese entonces? En primer lugar, ¿socorrían a las víctimas?

Lamentablemente, la respuesta siempre es incierta, pues depende de variables como la disposición de los responsables para asumir los gastos o la condición económica de posean los mismos. Además, debemos considerar que con el desorden y burocracia existente en las distintas entidades del estado, el accidente en sí mismo solo constituía el primer peldaño de una larga escalera llena de retrasos, deudas, dolor y sufrimiento. Así, toda la gestión, desembolso de dinero y doloroso camino de tratamiento que ocurre después del accidente se vuelve casi tan negativo y trágico como el accidente en sí mismo.

Y es, justamente, en ese contexto que se plantea la incorporación de la figura de un seguro obligatorio que reduzca, principalmente, los tiempos de atención médica para los accidentados, la disposición económica para las atenciones médicas así como el impacto de las consecuencias en la vida e integridad de los mismos. Así pues, el SOAT queda configurado como “un seguro de daños, obligatorio, de cobertura mínima, que surge del interés público del estado de no dejar desamparados a los perjudicados por la posible insolvencia del responsable de un accidente de tránsito.” (Ayala, 2017, 13)

Una consecuencia de adoptar esta postura se encuentra reflejada en la decisión de incluir a todos los miembros del vehículo accidentado y a personas . Se clarifica así el propósito con el cuál se creó el SOAT: incluso, aunque el beneficiario directo es la persona que paga por la póliza del seguro, los beneficiarios son todos aquellos resultantes del accidente de tránsito (al menos idealmente): “El SOAT es un seguro obligatorio establecido por Ley con un fin netamente social. Su objetivo es asegurar la

atención, de manera inmediata e incondicional, de las víctimas de accidentes de tránsito que sufren lesiones corporales y muerte.” (APESEG, n.d.)

Como ya podemos ir intuyendo, el SOAT no se crea con la intención de reducir o mitigar los accidentes de tránsito, sino que su propósito es que la atención de los accidentados en los centros de salud, o cualquier tipo de indemnización en general, puede ser atendida con celeridad, sin demoras, y sin siquiera tener que solicitar. “Por otra parte, el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) se puso en vigencia desde el 1 de junio del año 2002, con la finalidad previsional de permitir la atención de las víctimas de accidentes de tránsito, tanto para los ocupantes del vehículo o vehículos involucrados, pero también para los peatones que pudieran verse afectados.” (Miranda et al., 2010, 180)

De hecho, en esa misma línea, en el año 2004, el Tribunal Constitucional se pronunció reconociendo la protección de los derechos fundamentales a la vida y a la integridad personal, reconocidos en el inciso 1 del artículo 2 de la Constitución como la principal función del SOAT (Expediente N°02736-2004-PA/TC).

Así pues, como se puede advertir, a diferencia de lo que muchos autores sostienen, el SOAT no fue concebido como una herramienta para reducir el indicador de los accidentes automovilísticos, pues, claramente dicho objetivo (de naturaleza, lamentablemente, cotidiana) necesita la adopción de políticas públicas que refuercen la seguridad vial.

En conclusión, todo se simplifica con la intención de que el que más ha sufrido, ya sea peatón, conductor o pasajero, no tenga que seguir sufriendo debido a ineficacias en los procesos del estado o debido a la negligencia de otro transportista.

VI.1.4. Interpretación sistemática

Para poder tener una interpretación más holística sobre el párrafo en cuestión, aplicaremos el método de interpretación sistemático, el cual parte de la idea de que toda disposición normativa está inmiscuida y relacionado con otras que juntas forman un sistema, el cual debe ser coherente y lógico.

Por ello, en tanto el cuarto párrafo objeto de análisis forma parte de un artículo compuesto por más párrafos, creemos oportuno analizar dicho fragmento en concordancia con todo el artículo , es decir, junto a sus párrafos hermanos.

- **Párrafo #1:** Este párrafo concluye que, en caso de un accidente de tránsito entre vehículos asegurados por el SOAT, cada compañía de seguros deberá activar su cobertura respecto a su propio vehículo accidentado. Solo en el caso de terceros no ocupantes o peatones es cuando todas las compañías de seguro se unen y de forma solidaria cubren a estos afectados.
- **Párrafo #2:** En este segundo párrafo se introduce el escenario en donde una compañía de seguro ha cubierto los gastos de aquellos terceros no ocupantes. En este caso, esta compañía tiene el derecho de repetir contra las demás compañías para exigir su participación correspondiente.

Es importante rescatar que el párrafo existe para cubrir la posibilidad de que una compañía de seguros se haga cargo del pago completo de la atención de alguna víctima.

- **Párrafo #3:** El tercer párrafo es el que hemos venido analizando desde el principio del capítulo. Para efectos del análisis, es importante recordar que el párrafo introduce el escenario de un vehículo sin SOAT. En este caso, los responsables solidarios (el propietario, el conductor y el prestador del servicio de transporte) responden frente a los ocupantes del vehículo, terceros no ocupantes, establecimientos de salud y compañías de seguros.

Desde una lectura holística de todo el artículo, queda claro que el propietario, conductor y/o prestador de servicios del vehículo sin SOAT deberían ser los encargados de reembolsar los gastos realizados por la compañía de seguros de dicho vehículo. En este caso, no existe dicha compañía, por lo que, según y lo que dice el párrafo #3, la compañía de seguro (la única existente en este escenario) se convierte en acreedor de estos sujetos al ser la única capaz de costear inmediatamente con las atenciones de las víctimas. Esta es la forma a través de la cual estos tres sujetos podrán responder solidariamente frente a las compañías de seguros, a través del reembolso.

Al finalizar el análisis de los métodos interpretativos sobre el cuarto párrafo del artículo 17, estamos en la posición de afirmar que el SOAT, tanto en definición como en contexto histórico, es un seguro que tiene el claro objetivo social de cubrir a todas las víctimas de un accidente de tránsito. En consecuencia, son las compañías de seguros, responsables de efectuar la póliza del SOAT, las encargadas de cubrir a todas las víctimas de un accidente, independientemente si el otro vehículo accidentado no cuenta con SOAT.

Esto no significa, sin embargo, que no existan responsabilidades. Como bien menciona el artículo, son los responsables solidarios los encargados de, últimamente, hacerse cargo de los gastos económicos. En consecuencia, las compañías de seguro se vuelven acreedores con la capacidad de repetir ante estos responsables solidarios.



VI.2. 2do problema: ¿El Indecopi motivó correctamente la decisión contenida en su Resolución?

El numeral 5 del artículo 139 de la Constitución consagra como, unos principios de la administración de justicia, la motivación escrita de las resoluciones judiciales. Así, de manera preliminar, podríamos entender que ese derecho está reservado, únicamente, para procesos judiciales. Sin embargo, esa afirmación no reviste ningún tipo de coherencia.

Como sabemos las controversias no solo se resuelven en sede judicial. A la fecha, tenemos otras vías totalmente válidas a las que podemos recurrir, dependiendo de las características propias de cada disputa. Por ejemplo, los procesos arbitrales o los procedimientos administrativos. Bajo ese entendido, termina siendo un contrasentido dar por sentado que la garantía de la debida motivación se restringe a la función jurisdiccional, pues con ello se estaría avalando la arbitrariedad en los fueros distintos al judicial.

Algunos autores como Alejandro Nieto, incluso, van un poco más allá al señalar que “el poder tiene que justificar todas sus decisiones, porque no basta con tener la autoridad y la fuerza para resolver una situación específica” (García, 1998, 185). En definitiva, ese argumento es la base de todo, pues nos encontramos ante estado derecho, en cual todos los involucrados poseen garantías. Caso contrario, si únicamente consideramos el poder y la fuerza, que de hecho la administración pública posee, estaríamos circunscritos en un estado autoritario y no es el caso. En esa misma línea, Elard Bolaños señala que “(el derecho a la motivación) es un principio constitucional implícito en la organización del estado democrático, (...) contrario a la idea de poder absoluto o arbitrario” (Bolaños Salazar, 2020, 156).

Ahora bien, es importante señalar que el derecho a la motivación forma parte del derecho al debido procedimiento. Al respecto, el Tribunal Constitucional se ha pronunciado, señalando lo siguiente:

- **Expediente 067-93-AA/TC:** “(...) el respeto de las garantías del debido proceso (...) son de aplicación en cualquier clase de proceso o procedimiento privado” (Tribunal Constitucional, 1993).

- **Expediente 4289-2004-AA/TC:** “el debido proceso está concebido como el cumplimiento de todas las garantías y normas de orden público que deben aplicarse a todos los casos y procedimientos, incluidos los administrativos, a fin de que las personas estén en condiciones de defender adecuadamente sus derechos ante cualquier acto del Estado que pueda afectarlos” (Tribunal Constitucional, 2004).
- **Expediente 4602-2006-PA/TC:** “en el contenido constitucionalmente protegido del derecho fundamental al debido proceso está comprendido el derecho a la motivación de las resoluciones, (...) el cual se extiende a todos los procesos y procedimientos cualesquiera sea su naturaleza (...) (Tribunal Constitucional, 2006)”.

El máximo intérprete de la Constitución ha concluido que el derecho a la motivación se extiende a cualquier tipo de proceso independientemente de su naturaleza; por lo que, evidentemente también serán aplicados en los procedimientos administrativos, como es aquel que sigue la señora Flores contra La Positiva.

La Ley 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General (en adelante, “LPAG”), en el numeral 4 de su artículo 3³, reconoce la importancia del derecho a la motivación al incorporarlo como uno de los requisitos de validez del acto administrativo, siendo que el incumplimiento de ese deber por parte de la administración podría eventualmente acarrear la nulidad del referido acto.

¿En qué casos se puede declarar nulo el acto administrativo por falta de motivación? A continuación, los dos supuestos ante los que nos podemos encontrar al evaluar la motivación de un acto administrativo:

- **Inexistencia de motivación:** Si no se verifica la presencia de la motivación en el acto administrativo se deberá declarar su nulidad de pleno derecho, de conformidad con el numeral 2 del artículo 10 de la LPAG.

³ Artículo 3.- Requisitos de validez de los actos administrativos Son requisitos de validez de los actos administrativos:

(...) 4. Motivación.- El acto administrativo debe estar debidamente motivado en proporción al contenido y conforme al ordenamiento jurídico. (...)

- **Motivación insuficiente, parcial y/o incongruente:** En este escenario, de acuerdo al artículo 14, no se aplicará la sanción de nulidad, pues se considera que el vicio del acto administrativo no es trascendental y que el mismo puede ser enmendado por su autoridad emisora.

Sin embargo, muchas veces la motivación es analizada en sede de anulabilidad de un acto administrativo y, por ende, bajo el prisma de si se trata o no de un vicio esencial. De ahí que la falta de motivación, en muchas ocasiones, no sea sancionada, por cuanto el vicio denunciado suele tener relación con la incorrecta motivación y no con la ausencia de la misma. Es acá donde el Principio de Razonabilidad cobra importancia (Helfmann, 2016).

En consecuencia, si las decisiones deben ser adoptadas de manera razonable, la consagración de tales decisiones y, por tanto, el cumplimiento del requisito de motivación también debe cumplir con tal estándar. Así, lo que la razonabilidad exige es la compatibilización de los hechos y el derecho —elementos de la motivación— aplicados por la Administración en la toma de una determinada decisión (Helfmann, 2016).

Ahora bien, el artículo 6 de la LPAG establece que la motivación de los actos administrativos debe ser expresa, mediante una relación concreta y directa de los hechos probados relevantes del caso específico, y la exposición de las razones jurídicas y normativas que con referencia directa a los anteriores justifican el acto adoptado.

Por su parte, en la sentencia 00728-2008-PHC/TC (caso Giuliana Llamuja), el Tribunal Constitucional señaló algunas formas de lesionar el derecho a la debida motivación, como: (i) la inexistencia de motivación, (ii) la falta de motivación interna; (iii) falta de motivación externa; (iv) motivación insuficiente; (v) motivación sustancialmente incongruente; y (vi) motivación cualificada. A continuación, una breve explicación de cada una de ellas:

1. **Inexistencia de motivación o motivación aparente:** cuando en la sentencia no contiene los fundamentos de hecho y de derecho sobre los cuales el juez funda su decisión; o cuando solo se intenta dar un cumplimiento formal amparándose en frases sin ningún sustento fáctico o jurídico.

2. **Falta de motivación interna del razonamiento:** Al respecto, Victoria Iturralde considera que “[l]a justificación interna [...] tiene por objeto examinar la ‘coherencia’ entre las premisas y la conclusión, esto es, comprobar si la conclusión se sigue lógicamente de las premisas. En este caso, y a diferencia de lo que sucede con la justificación externa, se considera que si existen reglas, son las reglas de la lógica” (Iturralde, 2004, 123).
3. **Falta de motivación externa:** Atienza señala que es “la que somete a prueba el carácter más o menos fundamentado de sus premisas [...]. La justificación interna es tan solo cuestión de lógica deductiva, pero en la justificación externa hay que ir más allá de la lógica en sentido estricto” (Atienza, 1994, 26). En ese sentido “es necesario presentar argumentos adicionales –razones– a favor de las premisas (...). [Por ello,] este tipo de justificación [...] consiste en mostrar el carácter más o menos fundamentado de las premisas” (Atienza, 1994, 61).
4. **Motivación insuficiente:** ocurre cuando existiendo una motivación, esta no llega a responder a cuestiones importantes del debate. El TC nos dice que “no se trata de dar respuesta a cada una de las pretensiones planteadas” (Tribunal Constitucional, 2008), sino que se requiere un “mínimo de motivación exigible” atendiendo a las razones de hecho o de derecho indispensables para asumir que la sentencia está justificada.
5. **Motivación sustancialmente incongruente:** se da cuando la resolución incurre en “desviaciones que supongan modificación o alteración del debate procesal (**incongruencia activa**) [...]. [E]l dejar incontestadas las pretensiones, o el desviar la decisión del marco del debate judicial generando indefensión, constituye vulneración del derecho a la tutela judicial y también del derecho a la motivación de la sentencia (**incongruencia omisiva**)” (Tribunal Constitucional, 2018).
6. **Motivaciones cualificadas:** el TC ha establecido que “(...) resulta indispensable una especial justificación para el caso de decisiones de rechazo de la demanda, o cuando, como producto de la decisión jurisdiccional, se afectan derechos fundamentales como el de la libertad. En estos casos, la motivación de la sentencia opera como un doble mandato, referido tanto al

propio derecho a la justificación de la decisión como también al derecho que está siendo objeto de restricción por parte del Juez o Tribunal” (Tribunal Constitucional, 2008).

Teniendo claros los conceptos antes señalados, pasaremos a analizar si en la Resolución Final 362-2007/INDECOPI-AQP el Indecopi ha cumplido con motivar debidamente su decisión. Para ello, realizaremos un análisis de calidad interpretativo-cualitativo que nos permita extraer las premisas y afirmaciones de la resolución y aislarlas de la narrativa para poder agruparlas entre ellas y así construir hilos argumentales sobre los cuales el Indecopi ha emitido su resolución. Nuestro objetivo último es poder encontrar las deficiencias o carencias en la motivación y argumentación de los distintos hilos argumentales identificados.

El proceso de análisis que llevaremos a cabo para determinar si el Indecopi cumplió con motivar la resolución será el siguiente:

1. Extracción de las premisas esenciales de la resolución, específicamente de los apartados “3.4.1. Normatividad Aplicable” y “3.4.2. Aplicación al caso concreto”. Ambos apartados contienen la mayor base argumentativa de la resolución, considerando que los otros puntos de la resolución se enfocan en la descripción de hechos, las conclusiones o ejes temáticos no abordados por este trabajo.
2. Formación de los grupos o “hilos argumentales” con la intención de encontrar las similitudes entre las premisas y poder analizar cada grupo de forma aislada. Esta aproximación nos permitirá encontrar fallas de lógica o conceptos ambiguos o poco definidos en la resolución.

Cabe destacar que no todas las premisas han sido utilizadas para el análisis. Como debe de esperarse, hay premisas que evocan las mismas ideas y serían redundantes para el análisis. En estos casos se ha optado por considerar la premisa que contiene una mayor carga argumentativa. Por otro lado, si es importante considerar que las premisas han sido transcritas tratando de ser lo más fiel a la fuente, tratando de ser conclusivo pero sin añadir ningún elemento interpretativo.

VI.2.1. Sobre la motocicleta como vehículo responsable de la contratación del SOAT

Este primer hilo argumental está conformado por las premisas en las que se menciona a la motocicleta, los automóviles o la contratación del SOAT en estos vehículos. En algunas premisas se definen estos elementos, en otras se concluye y en otras se relaciona. A continuación las premisas identificadas:

Premisa 1	La ley entiende tránsito terrestre al conjunto de desplazamiento de personas y vehículos en vías terrestres, incluyendo transporte público y privado.
Premisa 2	Las motocicletas son consideradas como vehículos automotores.
Premisa 3	El reglamento obliga a los vehículos automotores a contar con SOAT.
Premisa 4	La norma sanciona no contar con SOAT.
Conclusión	La motocicleta debía contar con SOAT.

VI.2.2. Sobre el carácter obligatorio del SOAT

Este grupo de premisas se concentra en definir por qué el SOAT es obligatorio y quienes son los responsables de contratarlo. Este hilo argumental gira alrededor de la *responsabilidad* que ciertas personas deben asumir al momento de conducir y la *obligación* que estas tienen de contratar el SOAT. A continuación las premisas identificadas:

Premisa 1	La obligatoriedad del SOAT se sustenta en que todas las personas deben asumir los costos totales de sus decisiones (riesgo que genera la actividad de manejo).
Premisa 2	La responsabilidad por el accidente de tránsito es objetiva. Siendo el conductor, propietario y/o responsable del servicio el responsable solidario por los daños causados.
Conclusión	La obligación de contar con SOAT recae en el propietario del vehículo o prestador del servicio de transporte.

VI.2.3. Sobre la cobertura del SOAT

En este tercer grupo el objetivo es describir qué es aquello que cubre el SOAT. En otras palabras, busca definir a quiénes cubre y en qué circunstancias lo realiza, sin

entrar en argumentos sobre responsables y/o obligados sobre la contratación del SOAT o cualquier pago/indemnización que se tenga que realizar. A continuación las premisas identificadas:

Premisa 1	Independientemente de la responsabilidad del conductor en un accidente, la obligación de contar con SOAT responde a la necesidad de garantizar a los ocupantes y terceros no ocupantes de un vehículo con la cobertura respecto a cualquier ocurrencia.
Premisa 2	La cobertura del SOAT se efectuará sin investigaciones ni pronunciamiento de autoridad alguna.
Conclusión	El SOAT cubre a todas las personas sean ocupantes o terceros no ocupantes que sufran lesiones o muerte producto del accidente.

VI.2.4. Sobre el sujeto responsable de la contratación del SOAT

Por último, este grupo de premisas se enfoca en emitir las conclusiones por parte de La Comisión orientando su respuesta hacia la responsabilidad de la motocicleta de contar con SOAT y como aquello que la Señora Flores solicita no corresponde porque esa responsabilidad la deben asumir otras personas. Este hilo se caracteriza, entonces, por ser de carácter concluyente y sancionador. A continuación las premisas identificadas:

Premisa 1	En los accidentes en los que participan dos o más vehículos cada compañía de seguro será responsable por las indemnizaciones correspondientes. Por tanto, la responsabilidad del pago de la indemnización corresponde a la compañía del vehículo siniestrado.
Premisa 2	Corresponde a la compañía aseguradora de la motocicleta otorgar la indemnización.
Premisa 3	No se configura el supuesto planteado por la Señora Flores porque la motocicleta no contaba con SOAT.
Conclusión	No es aplicable lo manifestado por la Señora Flores correspondiente a la responsabilidad solidaria de la aseguradora ya que esta solo le corresponde al propietario, conductor y/o prestador del servicio de transporte.

Para efectos del análisis del presente caso, nos centraremos en el análisis de las figuras de (i) motivación incongruente omisiva y (ii) motivación incongruente activa.

Al respecto, consideramos que la Comisión realizó un análisis defectuoso del artículo 17 del Reglamento del SOAT dado que no hizo referencia al cuarto párrafo invocado por el denunciante. Ello resulta fundamental pues en este caso en concreto, la controversia versaba justamente sobre dicho párrafo que fue omitido. Dicho párrafo hace referencia al supuesto en el que colisionan vehículos donde alguno no cuenta con SOAT.

Artículo 17.- (...)

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

Ello tuvo como consecuencia que no se aborde el análisis del concepto de “terceros no ocupantes” para determinar si las víctimas ocupantes del vehículo no asegurado están incluidas o no en dicho término. Esta omisión configura una **motivación incongruente omisiva**.

Asimismo, consideramos que existe una **motivación incongruente activa** dado que se desvía el análisis en cuestiones que no han sido cuestionadas ni por la parte denunciante ni por la denunciada. En efecto, queda claro que la Comisión otorga una gran cantidad de tiempo a argumentar sobre la idea de que la motocicleta es un vehículo y, como tal, está obligada a tener SOAT. Consideramos que esto es un problema porque, tras haber realizado la interpretación literal de la norma en el capítulo pasado, está claro que la motocicleta debía haber contado con una póliza de SOAT. Consideramos que la Comisión se toma mucho tiempo y argumentación para dejar claro un aspecto que, si bien es cierto queda supremamente claro, no aporta mucho a la discusión, esto es, todas las partes ya sabían *a priori* que este vehículo debía tener SOAT.

Más aún, es incluso llamativo identificar que el último párrafo del apartado “3.4.2. *Aplicación al caso concreto*”, que funge como conclusión del apartado, se enfoca casi exclusivamente sobre este hilo argumentativo y como “... la Ley obliga a que ambos vehículos, tanto el camión como la motocicleta tengan contratado un seguro SOAT”.

Sobre el segundo hilo argumentativo no queda mucho que decir. Parece obvio que la Comisión se enfoque quien es el responsable de contratar el SOAT y cuales son las razones por las cuales esta es una responsabilidad obligatoria.

El tercer hilo argumentativo tiene dos elementos interesantes a analizar. Primero, introduce la noción de que el SOAT se aplica sin considerar responsabilidad alguna. Es decir, no importa quién ha sido el responsable del accidente, lo importante es que el SOAT se active sin preguntar, garantizando así la cobertura de, tal y como dice en la resolución, todas las personas sean ocupantes o terceros no ocupantes que sufran lesiones o muerte producto del accidente.

Es interesante recalcar que las premisas de este grupo son claras en mencionar que el SOAT debe cubrir a “...todas las personas...”. Si bien es cierto luego se hace la mención de que pueden ser ocupantes o terceros no ocupantes, ni la norma, ni la Comisión se dan el trabajo de desarrollar ambos conceptos. Es abierta, entonces, la interpretación que podemos realizar cuando la misma Comisión afirma que el SOAT debe cubrir a todas las personas.

Nótese que entre el segundo y el tercer grupo existen dos tipos de filosofías contrapuestas. En el segundo grupo mencionamos la responsabilidad y la obligación de los conductores o dueños de vehículos de contar con SOAT. En el tercer grupo nos olvidamos por completo de la responsabilidad y nos enfocamos en que el seguro debe cubrir a todas las personas sin importar responsabilidad alguna.

Considerando todo ello, podemos concluir que en el presente caso la Comisión incumplió con el deber a la debida motivación de las resoluciones administrativas.

VII. CONCLUSIONES Y/O RECOMENDACIONES

- El Indecopi, para efectos del análisis del caso concreto, no ha considerado el propósito con el cual se incorporó el SOAT en nuestra regulación, pues, el criterio adoptó generó una situación completamente contraria a la que se buscaba evitar originalmente con el SOAT. Así, mientras que el SOAT busca garantizar la atención de todas las víctimas de un accidente, el Indecopi excluyó de dicho universo a los pasajeros de un vehículo que no contaba con SOAT.
- El Indecopi ha otorgado a los ocupantes del vehículo sin SOAT un tratamiento que es utilizado para “castigar” el propietario de dicho vehículo, quien cometía una infracción al no mantener vigente su póliza de seguro. Dicho razonamiento ha llevado al Indecopi a concluir que el ocupante del vehículo sin SOAT tiene que asumir las consecuencias por el actuar de un tercero.
- El Indecopi ha entendido, sin ningún tipo de fundamento, que el término “terceros no ocupantes” excluye a los ocupantes de un vehículo sin SOAT y que solo hace referencia a los peatones que pudieran ser lesionados producto del accidente.
- El Indecopi ha vulnerado el derecho a la motivación de las resoluciones administrativas, pues se ha omitido arbitrariamente analizar el cuarto párrafo del artículo 17 del Decreto Supremo 024-2002-MTC, el cual regula el supuesto de hecho que coincide con los hechos del caso, en dónde un vehículo con seguro y un vehículo sin seguro se encuentran involucrados en un accidente de tránsito.
- La estructura argumental que ha seguido el Indecopi no concluye con el criterio adoptado. Al respecto, las premisas que ha presentado en sus resoluciones no se encuentran orientadas a dar respuesta a la solicitud planteada en la denuncia de la señora Flores, sino que buscan dilucidar quién era el responsable de la contratación del SOAT, cuando ese aspecto ni siquiera estaba contemplado como una cuestión controvertida.

BIBLIOGRAFÍA

APESEG. (n.d.). *Artículos sobre el SOAT. ...: TODO SOBRE EL SOAT ...*. Retrieved November 9, 2022, from <https://www.soat.com.pe/sobreelsoat.html>

APESEG. (2022, JULIO 15). *SOAT 20 años: Aseguradoras brindaron cobertura a 1.5 millones de víctimas de accidentes de tránsito*. APESEG. Retrieved Septiembre 10, 2022, from <https://www.apeseg.org.pe/2022/07/soat-20-anos-aseguradoras-brindaron-cobertura-a-1-5-millones-de-victimas-de-accidentes-de-transito/>

Atienza, M. (1994). Las razones del Derecho sobre la justificación de las decisiones judiciales. *Isonomía (Revista de Teoría y Filosofía del Derecho)*, 1, 26.

Ayala, V. F. (2017). *¿TODO VA A ESTAR BIEN?: ANÁLISIS DE LA COBERTURA DEL SOAT EN LOS PRONUNCIAMIENTOS DEL INDECOPI*. Pontificia Universidad Católica del Perú. https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/8602/AYALA_VICTOR_SOAT_Indecopi.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Bolaños Salazar, E. R. (2020, Enero). La debida motivación de los actos administrativos como garantía constitucional. *Gaceta Constitucional*, 145(1), 151-165. https://www.researchgate.net/publication/339570511_La_debida_motivacion_de_los_actos_administrativos_como_garantia_constitucional

Canalle Abogados. (2021). *ANÁLISIS DE LOS PRINCIPIOS DE CÓDIGO DE PROTECCIÓN Y DEFENSA DEL CONSUMIDOR*. Canalle Abogados. <http://canalleabogados.com/wp-content/uploads/2021/02/ANALISIS-DE-LOS-P>

[RINCIPIOS-DE-CODIGO-DE-PROTECCION-Y-DEFENSA-DEL-CONSUMIDO
R.-PRINCIPIO-PRO-CONSUMIDOR-1.pdf](#)

Canosa, A. N. (2020). La tutela administrativa efectiva en el procedimiento administrativo sancionador. *Revista Derecho & Sociedad*, 54, 243/266.
<https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/derechoysociedad/article/view/22418/21647>

Congreso de la República. (n.d.). *Proyecto de Ley Nro : 02799*. Congreso. Retrieved Septiembre 10, 2022, from <https://www2.congreso.gob.pe/Sicr/TraDocEstProc/CLProLey1995.nsf/38ad1852ca4d897b05256cdf006c92c8/882338ea202c0e2905256df000794f68?OpenDocument>

Congreso de la República. (1992). *Derogan todas las disposiciones que prohíban o restrinjan la importación de bienes usados* [Decreto Ley No 25789].
<https://docs.peru.justia.com/federales/decretos-leyes/25789-oct-14-1992.pdf>

Congreso de la República. (1996). *Ley General del Sistema Financiero y del Sistema de Seguros y Orgánica de la Superintendencia de Banca y Seguros* [Ley No 26702]. Congreso de la República.
[https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/7B3154074498CD5E05257F030072F042/\\$FILE/26702.pdf](https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/7B3154074498CD5E05257F030072F042/$FILE/26702.pdf)

Congreso de la República. (1998). *Dictamen recaído en los proyectos de ley N° 2759/96-CR por el que se propone la Ley General de Tránsito; y N° 2799/96-CR por el que se propone la "Ley del Servicio Público de Transporte*

Terrestre" [COMISIÓN DE INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTE]. Congreso de la República. Retrieved Septiembre 10, 2022, from <https://www4.congreso.gob.pe/comisiones/1997/infraestructura/d2759.html>

Congreso de la República. (1999, Octubre 8). *Ley No 27181 Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre*. Congreso de la República. https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/19071/1_0_3106.pdf?v=1607701977

Congreso de la República. (2012, Noviembre 27). *Ley del Contrato de Seguro* [Ley No 29946]. Administración USMP. <https://www.administracion.usmp.edu.pe/institutoconsumo/wp-content/uploads/2013/08/Ley-del-Contrato-de-Seguros.pdf>

Consejo Nacional de Seguridad Vial. (2015, Enero). *PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2015 - 2024*.

Donati, A., & Vidal Solá, A. (180). *Los seguros privados: manual de derecho*. Librería Bosch, Barcelona. 850892382

El sistema de transporte y su impacto en nuestras vidas. (2022, June 16). El Peruano. Retrieved December 4, 2022, from <https://elperuano.pe/noticia/161713-el-sistema-de-transporte-y-su-impacto-en-nuestras-vidas>

Escudero Alarcón, L. E. (2017). *El concepto de consumidor y sus alcances a la luz de la jurisprudencia de la Sala Especializada en Protección al Consumidor del*

Indecopi.

https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/8729/Escudero_Alarcón_El%20concepto%20de%20consumidor%20y%20sus%20alcances.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Estadísticas sobre la economía informal. (n.d.). ILOSTAT. Retrieved December 4, 2022, from <https://ilostat ilo.org/es/topics/informality/>

Franco de la Cuba, C. M. (2004, Enero 01). *DERECHO & CAMBIO SOCIAL*. *DERECHO & CAMBIO SOCIAL*. Retrieved December 3, 2022, from https://www.derechoycambiosocial.com/revista002/interpretacion.htm#_ftnref39

García, A. N. (1998). *El arte de hacer sentencias o Teoría de la Resolución Judicial*. Universidad Complutense de Madrid.

Guastini, R. (2015, Octubre). INTERPRETACIÓN Y CONSTRUCCIÓN JURÍDICA. *ISONOMÍA*, 43(1), 11-48. <https://www.scielo.org.mx/pdf/is/n43/n43a2.pdf>

Helfmann, C. (2016, July 22). *La motivación como elemento esencial de los actos administrativos y su relación con el Principio de Razonabilidad*. *El Mercurio*. Retrieved December 3, 2022, from <https://www.elmercurio.com/legal/movil/detalle.aspx?Id=904972&Path=/0D/CF/>

Iturralde, V. (2004). Justificación judicial: Validez material y razones. *Analisi e diritto*, 9, 123.

- Landa, C. (2016). LA CONSTITUCIONALIZACIÓN DEL DERECHO ADMINISTRATIVO. *THĒMIS-Revista de Derecho*, 69, 199-217.
<https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/themis/article/view/16725/17051>
- León, J. T. (2010). Las Relaciones de Consumo y los Principios Esenciales en Protección y Defensa del Consumidor. Reflexiones en torno al Proyecto de Código de Consumo. *Derecho & Sociedad*, 34, 61-68.
<https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/derechoysociedad/article/view/13328>
- Ministerio de Justicia. (1999, 10 8). *Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre*. Sistema Peruano de Información Jurídica. Retrieved Septiembre 10, 2022, from <https://spij.minjus.gob.pe/spij-ext-web/detallenorma/H786969>
- Ministerio de Justicia. (2001, Julio 24). *Aprueban el Reglamento Nacional de Tránsito - DECRETO SUPREMO N° 033-2001-MTC*. Sistema Peruano de Información Jurídica. Retrieved Septiembre 10, 2022, from <https://spij.minjus.gob.pe/spij-ext-web/detallenorma/H810806>
- Ministerio de Salud. (2021, Agosto). *Sistema de Vigilancia en Salud Pública de lesiones por accidentes de tránsito*. Centro Nacional de Epidemiología, Prevencion y Control de Enfermedades.
<https://www.dge.gob.pe/portal/docs/vigilancia/sala/2021/SE33/transito.pdf>
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2021). *Boletín Estadístico de Siniestralidad Vial*. Observatorio Nacional de Seguridad Vial.
<https://www.onsv.gob.pe/post/boletin-estadistico-de-siniestralidad-vial-2021/>

Miranda, J. j., Rosales-Mayor, E., Gianella, C., Paca-Palao, A., Luna, D., Lopez, L., & Huicho, L. (2010). COBERTURA REAL DE LA LEY DE ATENCIÓN DE EMERGENCIA Y DEL SEGURO OBLIGATORIO CONTRA ACCIDENTES DE TRÁNSITO (SOAT). *Rev Peru Med Exp Salud Publica*, 27(2), 179-186.

Núñez del Prado S., A. (2017). *Los secretos de los seguros*. Pontificia Universidad Católica del Perú, Fondo Editorial.

Presidencia de la República del Perú. (1993). *Constitución Política del Perú*.
https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/198518/Constitucion_Politica_de_I_Peru_1993.pdf?v=1594239946

REAL ACADEMIA ESPAÑOLA. (2022). *Diccionario de la lengua española*. Diccionario de la lengua española. Retrieved Diciembre 3, 2022, from <https://dle.rae.es/accidentado?m=form>

Respuesta a la emergencia por COVID-19 en Perú - OPS/OMS | Organización Panamericana de la Salud. (2020). PAHO. Retrieved December 4, 2022, from <https://www.paho.org/es/respuesta-emergencia-por-covid-19-peru>

Revilla, A. T. (2011). Entrevista al doctor Jorge Danós. *Derecho PUCP*, 67, 13-27.
<https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/derechopucp/article/view/2979/3504>

Rubio, M., & Arce, E. (2019). *Teoría esencial del ordenamiento jurídico peruano*. Pontificia Universidad Católica del Perú, Fondo Editorial.
https://repositorio.pucp.edu.pe/index/bitstream/handle/123456789/170299/Teoria_esencial_del_ordenamiento_juridico_peruano.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Seguros vehiculares en Perú: detalles a tener en cuenta para lo más conveniente para los usuarios. (2021, April 20). AUTOMUNDO. Retrieved December 5, 2022, from <https://automundo.pe/seguros-vehiculares-en-peru-detalles-a-tener-en-cuenta-para-lo-mas-conveniente-para-los-usuarios/>

Superintendencia de Banca, Seguros y AFP. (n.d.). *Boletín Estadístico de Seguros.* Boletín Estadístico de Seguros. Retrieved December 3, 2022, from https://www.sbs.gob.pe/app/stats_net/stats/EstadisticaBoletinEstadistico.aspx?p=25#

Superintendencia de Banca, Seguros y AFP. (n.d.). *Sistema de Seguros.* Superintendencia de Banca, Seguros y AFP. https://www.sbs.gob.pe/portals/3/educacion-financiera-pdf/7_%20Sistema%20de%20Seguros.pdf

Superintendencia de Banca, Seguros y AFP. (n.d.). *Solicitud de acceso a la información atendida por la SBS.*

SUTRAN. (2022, Agosto). *REPORTE ESTADÍSTICO N.º 019 – 2022* [Siniestros viales ocurridos en carreteras (mayo del 2022)]. <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/3559564/Reporte%20Estad%C3%ADstico%20N%20019-2022%20-%20Siniestros%20viales%20ocurridos%20en%20carreteras.pdf>

Tribunal Constitucional. (1993). *Sentencia del Tribunal Constitucional* [Expediente 067-93-AA/TC]. Tribunal Constitucional.

<https://www.tc.gob.pe/jurisprudencia/1997/00067-1993-AA.html>

Tribunal Constitucional. (2004). *Sentencia del Tribunal Constitucional* [Expediente 4289-2004-AA/TC]. Tribunal Constitucional.

<https://tc.gob.pe/jurisprudencia/2005/04289-2004-AA.pdf>

Tribunal Constitucional. (2006). *Sentencia del Tribunal Constitucional* [Expediente 4602-2006-PA/TC]. Tribunal Constitucional.

<https://tc.gob.pe/jurisprudencia/2006/04602-2006-AA.pdf>

Tribunal Constitucional. (2008). *Sentencia del Tribunal Constitucional* [Expediente No 00728-2008-PHC/TC].

<https://www.tc.gob.pe/jurisprudencia/2008/00728-2008-HC.pdf>

Tribunal Constitucional. (2018). *Sentencia del Tribunal Constitucional* [Expediente N° 712-2018-PA/TC].

PROCEDENCIA : COMISIÓN DE PROTECCIÓN AL CONSUMIDOR .
SEDE LIMA SUR N° 1

PROCEDIMIENTO : DE PARTE

DENUNCIANTE : NUBIT PÉREZ RAMÍREZ

DENUNCIADA : LA POSITIVA SEGUROS Y REASEGUROS S.A.

MATERIAS : IDONEIDAD DEL SERVICIO
SEGUROS

ACTIVIDAD : SEGUROS GENERALES

SUMILLA: *Se confirma la resolución venida en grado, en el extremo que declaró infundada la denuncia contra La Positiva Seguros y Reaseguros S.A. por presunta infracción de los artículos 18° y 19° del Código de Protección y Defensa del Consumidor, al no haber quedado acreditado que la aseguradora se haya negado de forma injustificada a otorgar a la denunciante la indemnización del Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito (SOAT) a propósito del fallecimiento de su cónyuge.*

Lima, 9 de noviembre de 2016

ANTECEDENTES

1. El 27 de agosto de 2014, la señora Nubit Pérez Ramírez (en adelante, la señora Pérez) denunció a La Positiva Seguros y Reaseguros S.A. (en adelante, La Positiva) por presunta infracción de la Ley 29571, Código de Protección y Defensa del Consumidor (en adelante, el Código), manifestando lo siguiente:
 - (i) El 1 de marzo de 2014, su cónyuge, el señor Luis Gonzalo Cerna Solís (en adelante, el señor Cerna), falleció como consecuencia de un accidente de tránsito mientras se encontraba manejando el vehículo de placa de rodaje MYG-36511, el cual no contaba con un seguro obligatorio contra accidentes de tránsito (SOAT). Indicó que tal vehículo colisionó contra otro de placa de rodaje TGV-317, que contaba con un SOAT vigente contratado con La Positiva;
 - (ii) el 22 de julio de 2014, solicitó a La Positiva la cobertura del SOAT por el fallecimiento de su cónyuge, como víctima del accidente ocurrido, por calificar este como un tercero no ocupante respecto al automóvil que ocasionó su deceso (el que contaba con SOAT), ello al amparo de la normativa sobre el particular;
 - (iii) mediante Carta SNTROS.PC-RH-1033/2014 del 31 de julio de 2014, La Positiva le informó que su solicitud no procedía, en la medida que su cónyuge se encontraba como ocupante de un vehículo que no contaba con un SOAT; y,

- (iv) por lo expuesto, solicitó, como medida correctiva, que La Positiva le pagara la indemnización correspondiente por el fallecimiento de su esposo. Asimismo, pidió el pago de las costas y costos del procedimiento.
2. En sus descargos, La Positiva alegó lo siguiente:
- (i) No existía relación de consumo entre la señora Pérez y la compañía aseguradora, pues tal relación se delimitaba entre esta última y el contratante del SOAT, que no era el señor Cerna, por lo que la denunciante, en calidad de eventual beneficiaria de este, no podía denunciar a la compañía de seguros por una supuesta falta de idoneidad en el servicio;
- (ii) la Sala Especializada en Protección al Consumidor (en adelante, la Sala) ha interpretado equivocadamente la norma que regulaba el SOAT, ya que sus resoluciones al respecto han sido declaradas nulas por juzgados especializados en lo contencioso administrativo de la Corte Superior de Justicia de Lima. Agregó que existía, incluso, un pronunciamiento de la Octava Sala Especializada en lo Contencioso Administrativo de la Corte Superior de Justicia de Lima que confirmaba dicha interpretación errónea; y,
- (iii) el SOAT vinculaba únicamente a la aseguradora y el propietario o tenedor del vehículo automotor asegurado, siendo ese seguro destinado a cubrir a sus ocupantes y terceros no ocupantes (entiéndase peatones), razón por la cual no tendría obligación alguna de otorgar coberturas a los ocupantes de un vehículo que no contara con un SOAT vigente, como era el caso del esposo de la señora Pérez.
3. Mediante Resolución 468-2016/CC1 del 2 de marzo de 2016, la Comisión de Protección al Consumidor . Sede Lima Sur N° 1 (en adelante, la Comisión) emitió el siguiente pronunciamiento:
- (i) Declaró infundada la denuncia contra La Positiva por presunta infracción de los artículos 18° y 19° del Código, en tanto quedó acreditado que la aseguradora se negó de forma justificada a otorgar a la denunciante la indemnización del SOAT por el fallecimiento de su cónyuge; y,
- (ii) denegó la solicitud de medidas correctivas y la condena al pago de las costas y costos del procedimiento.
4. Cabe destacar que la Resolución 468-2016/CC1 cuenta con un voto singular de uno de los comisionados¹, quien sostiene que la cobertura del SOAT solo

¹ El Comisionado José Ricardo Wenzel Ferradas.
M-SPC-13/1B

está destinada a los ocupantes del vehículo asegurado y los terceros no ocupantes del mismo (peatones), no incluyéndose de este modo a los ocupantes de otro vehículo, como era el caso del esposo de la señora Pérez, que inclusive no contaba con SOAT.

5. El 14 de marzo de 2016, la señora Pérez apeló la Resolución 468-2016/CC1, manifestando lo siguiente:
 - (i) La recurrida vulneró el principio de predictibilidad, pues no respetó la reiterada jurisprudencia de la Sala que señalaba que la empresa aseguradora de un vehículo automotor interviniente en un accidente de tránsito tenía la obligación de cubrir a los ocupantes del mismo y a los terceros no ocupantes, teniendo esta última condición los ocupantes del otro eventual vehículo interviniente que no contara con SOAT, siendo ese el caso del señor Cerna; y,
 - (ii) la denunciada ya había sido sancionada en reiteradas oportunidades por el Indecopi por este tipo de hechos, relacionados a no cumplir con pagar las indemnizaciones correspondientes a los terceros no ocupantes del vehículo asegurado, entre los cuales se encontraban los ocupantes del otro vehículo (diferente al vehículo asegurado) afectado por el siniestro que, por distintas circunstancias, no contaba con SOAT.

ANÁLISIS

Sobre la idoneidad del servicio

6. El artículo 18º del Código establece que la idoneidad es la correspondencia entre lo que un consumidor espera y lo que efectivamente recibe².
7. Por su parte, el artículo 19º del Código establece que los proveedores son responsables por la calidad e idoneidad de los productos y servicios que ofrecen en el mercado³. En aplicación de esta norma, los proveedores tienen el deber de entregar los productos y prestar los servicios al consumidor en las condiciones ofertadas o previsibles, atendiendo a la naturaleza de los

² **LEY 29571. CÓDIGO DE PROTECCIÓN Y DEFENSA DEL CONSUMIDOR. Artículo 18º.- Idoneidad.-** Se entiende por idoneidad la correspondencia entre lo que un consumidor espera y lo que efectivamente recibe, en función a lo que se le hubiera ofrecido, la publicidad e información transmitida, las condiciones y circunstancias de la transacción, las características y naturaleza del producto o servicio, el precio, entre otros factores, atendiendo a las circunstancias del caso.
(ó).

³ **LEY 29571. CÓDIGO DE PROTECCIÓN Y DEFENSA DEL CONSUMIDOR. Artículo 19º.- Obligación de los proveedores.-** El proveedor responde por la idoneidad y calidad de los productos y servicios ofrecidos; por la autenticidad de las marcas y leyendas que exhiben sus productos o del signo que respalda al prestador del servicio, por la falta de conformidad entre la publicidad comercial de los productos y servicios y éstos, así como por el contenido y la vida útil del producto indicado en el envase, en lo que corresponda.

mismos, la regulación que sobre el particular se haya establecido y, en general, a la información brindada por el proveedor o puesta a disposición.

8. El supuesto de responsabilidad administrativa en la actuación del proveedor, como se puede apreciar, **impone a este la carga procesal de sustentar y acreditar que no es responsable por la falta de idoneidad del bien colocado en el mercado o el servicio prestado, sea porque actuó cumpliendo con las normas debidas o porque pudo acreditar la existencia de hechos ajenos que lo eximen de la responsabilidad.** Así, una vez acreditado el defecto por el consumidor corresponde al proveedor demostrar que dicho defecto no le es imputable.
9. En el presente caso, la señora Pérez denunció que La Positiva no cumplió con hacer efectiva la cobertura del SOAT a su favor con ocasión del fallecimiento de su esposo en el accidente de tránsito ocurrido el 1 de marzo de 2014.
10. La señora Pérez precisó que el señor Cerna, su esposo, falleció cuando conducía un vehículo que no contaba con SOAT y colisionó contra otro vehículo que sí contaba con tal seguro, emitido por La Positiva, por lo que acudió a esta compañía de seguros a fin que hiciese efectiva la cobertura, ello de conformidad con lo previsto en la normativa del SOAT y los reiterados pronunciamientos de la Sala con relación a la interpretación y aplicación de esta normativa.
11. Teniendo en consideración que la materia controvertida se encuentra relacionada con la interpretación y la aplicación de la normativa que regula el SOAT, corresponde analizar los alcances de la referida legislación.
12. Tal como señaló la Comisión en su oportunidad, en materia de seguros contra accidentes de tránsito y certificados contra accidentes de tránsito, las normas que constituyen el parámetro de idoneidad del servicio brindado son: (i) la Ley 27181, General de Transportes y Tránsito Terrestre (en adelante, Ley 27181); (ii) el Texto Único Ordenado del Reglamento de Responsabilidad Civil y SOAT, aprobado por Decreto Supremo 024-2002-MTC (en adelante, el Reglamento del SOAT); y, (iii) el Reglamento de Supervisión de las Asociaciones de Fondos Regionales o Provinciales contra Accidentes de Tránsito y de Funcionamiento de la Central de Riesgos de Siniestralidad derivada de Accidentes de Tránsito, aprobado por el Decreto Supremo 040-2006-MTC. Por consiguiente, tales normas deben ser consideradas al momento de analizar los hechos ocurridos en el presente caso.

13. El artículo 30° de la Ley 27181 dispone que todo vehículo automotor que circule en el territorio de la República debe de contar con SOAT vigente⁴.
14. El artículo 4° del reglamento del SOAT establece que el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito **cubre a todas las personas, sean ocupantes o terceros no ocupantes del vehículo automotor**, que sufran lesiones o muerte como consecuencia de un siniestro⁵.
15. El artículo 29° del Reglamento del SOAT dispone que el referido seguro cubre los riesgos de muerte, invalidez permanente, incapacidad temporal, así como los gastos médicos y de sepelio⁶.
16. Por su lado, el artículo 14° del Reglamento del SOAT contempla que el pago de las indemnizaciones otorgadas en virtud del SOAT se realizará de forma inmediata y con la sola demostración del accidente y las consecuencias de muerte o lesiones que este originó.
17. Atendiendo a que estas son las normas que se aplican en los casos ligados a la cobertura del SOAT, corresponde ahora analizar las mismas de cara al caso en concreto, el cual versa sobre un accidente de tránsito donde participaron un vehículo automotor que contaba con SOAT . llamémosle Unidad 1- y un vehículo automotor sin SOAT -llamémosle Unidad 2-, siendo que se plantea que la compañía aseguradora del primer vehículo (como el

⁴ **LEY 27181. LEY GENERAL DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO TERRESTRE.**

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

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

(...)

⁵ **TEXTO ÚNICO ORDENADO DEL REGLAMENTO NACIONAL DE RESPONSABILIDAD CIVIL Y SEGUROS OBLIGATORIOS POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO.**

Artículo 4°.- El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito cubre a todas las personas, sean ocupantes o terceros no ocupantes del vehículo automotor, que sufran lesiones o muerte como consecuencia de un accidente de tránsito.

⁶ **TEXTO ÚNICO ORDENADO DEL REGLAMENTO NACIONAL DE RESPONSABILIDAD CIVIL Y SEGUROS OBLIGATORIOS POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO.**

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

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

(...).

caso de La Positiva), estaría obligada a indemnizar a los ocupantes del segundo vehículo, como el chofer, pese a que no se contaba con SOAT.

18. Conforme la Sala ha desarrollado en anteriores pronunciamientos⁷, para determinar si en el supuesto descrito, la aseguradora de la Unidad 1 estaría obligada a hacer efectiva la cobertura del SOAT a favor de los ocupantes de la Unidad 2, corresponde efectuar una interpretación de la normativa vigente en materia del SOAT, en especial del artículo 17° del Reglamento del SOAT, empleando el método de interpretación que más se adecúe al caso.
19. Siendo así, se advierte que el artículo 17° del Reglamento del SOAT establece lo siguiente:

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

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

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

***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.+
[Resaltado y subrayado nuestro].*

20. Al analizar la literalidad del último dispositivo en cuestión, se desprenden dos enunciados claros: el primero, que dicha norma establece la responsabilidad civil solidaria del propietario, conductor y prestador del servicio de transporte de la Unidad 2, respecto de las víctimas ocupantes de dicho vehículo, en el

⁷ Cfr. Resolución 3728-2014/SPC-INDECOPI del 3 de noviembre de 2014; Resolución 0664-2015/SPC-INDECOPI del 25 de febrero de 2015; entre otras.

supuesto que no cuente con CAT o SOAT; y el segundo enunciado, es aquel que señala que dichos responsables solidarios deben reembolsar a la aseguradora los gastos o indemnizaciones que hubiere pagado a los accidentados.

21. La pregunta que surge del segundo enunciado es, ¿cuál es la aseguradora a la que los responsables solidarios deben devolver los gastos e indemnizaciones que hubieren pagado a los accidentados?, la única respuesta lógica posible, que surge naturalmente del análisis de dicho enunciado, es que ante la inexistencia del SOAT de la Unidad 2, la compañía aseguradora a que se refiere dicho artículo sea la de la Unidad 1, es decir, aquella con la que se contrató la póliza del vehículo que sí contaba con SOAT.
22. Para que la norma prevea el supuesto de reembolso a favor de la compañía necesariamente debe partir del supuesto en que la aseguradora del vehículo con SOAT haya brindado cobertura a los ocupantes del vehículo sin SOAT, en cumplimiento de su deber de cobertura de todas las víctimas del accidente de tránsito sin efectuar investigaciones previas.
23. Cabe anotar que el último párrafo del artículo 17º del Reglamento del SOAT no establece una responsabilidad civil solidaria de la aseguradora, sino la obligación a cargo de la aseguradora de la Unidad 1, en una etapa previa, de otorgar cobertura inmediata a las víctimas ocupantes del vehículo que no contaba con SOAT, teniendo el derecho de repetición contra propietario, conductor y prestador del servicio de transporte, quienes sí son considerados de manera expresa como responsables civiles solidarios.
24. Así, se observa que la aseguradora y el propietario o conductor del vehículo no se encuentran en una misma posición frente al ocupante de la Unidad 2, pues no hay unidad de prestación⁸, es decir las obligaciones del propietario y de la aseguradora son distintas. La obligación de la aseguradora es pagar a la víctima un monto establecido por ley a efectos de protegerlo de forma instantánea y la del propietario o conductor es pagar la indemnización correspondiente a los daños o perjuicios causados, la cual será determinada en la vía judicial.
25. En tal sentido, únicamente el propietario, conductor o el que brinda el servicio de transporte público serán los solidariamente responsables frente a los

⁸ La norma establece un efecto esencial de la solidaridad: que el acreedor puede dirigirse contra alguno de los deudores, o contra todos ellos; y que puede hacerlo simultánea o sucesivamente hasta que cobre el íntegro de la deuda. El precepto responde, cabalmente a la verdadera naturaleza jurídica de la solidaridad, vale decir, la unidad de prestación, y demuestra que es esta la garantía personal por excelencia. **OSTERLING PARODI, Felipe**. De las Obligaciones Divisibles e Indivisibles y de las Obligaciones Mancomunadas y Solidarias. Pág. 92.

ocupantes del vehículo sin SOAT por los daños sufridos. Sin embargo, debido a la inmediatez y celeridad en el pago de los beneficios que plantea dicho seguro, las compañías aseguradoras deberán ofrecerles la cobertura, fijada por la ley, teniendo un derecho de repetición contra el propietario o conductor.

26. Ello, se condice con otros artículos del Reglamento del SOAT, que reconocen este derecho a las compañías de seguros, como el artículo 20^o, que dispone, entre otros, que la empresa aseguradora podrá repetir lo pagado de quien sea civilmente responsable del accidente⁹, lo cual no implica tampoco una solidaridad entre propietario, conductor y compañía de seguros, sino un derecho de repetición de esta última contra los primeros por ser los responsables dolosos o culposos del accidente de tránsito. Por ende, no corresponde invocar la vulneración del artículo 1183^o del Código Civil.
27. En consecuencia, del análisis literal del artículo 17^o del Reglamento del SOAT se desprende que la aseguradora de la Unidad 1 debe brindar cobertura a las víctimas ocupantes de la Unidad 2 (que no cuenta con SOAT) y, posteriormente, dichos gastos e indemnizaciones le deben ser reembolsados por los responsables civiles solidarios.
28. Lo anterior quiere decir que no se trata de que asuma una responsabilidad solidaria por el accidente de tránsito a efectos de otorgar cobertura, sino de una obligación que pesa directamente sobre ella, consistente en cubrir a las víctimas o beneficiarios, siendo la solidaridad, más bien, aplicable en un momento posterior, es decir, al momento de repetir por el monto que la compañía aseguradora hubiere pagado contra los responsables del

⁹ **DECRETO SUPREMO Nº 024-2002-MTC. TEXTO ÚNICO ORDENADO DEL REGLAMENTO NACIONAL DE RESPONSABILIDAD CIVIL Y SEGUROS OBLIGATORIOS POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO. DISPOSICIONES FINALES. Artículo 20^o.**- La compañía de seguros que pagó las indemnizaciones previstas en este Reglamento, podrá repetir lo pagado de quien (es) sea (n) civilmente responsable (s) del accidente, incluyendo al tomador del seguro, cuando por su parte hubiere mediado dolo o culpa inexcusable en la causa del accidente. Se considera que existe culpa inexcusable en los casos en los que el tomador hubiere permitido la conducción del vehículo a:
a) Menores de edad;
b) Personas a las que no se les haya otorgado licencia de conducir o que, teniéndola, no la faculte a conducir el vehículo asegurado.
c) Personas en estado de ebriedad, de drogadicción o en situación de grave perturbación de sus facultades físicas o mentales.

Sin perjuicio de lo anterior, la compañía de seguros que pagó las indemnizaciones previstas en este Reglamento podrá repetir lo pagado del tomador del seguro cuando éste:

- a) Hubiere incumplido con pagar la prima de seguros con la Compañía de Seguros de acuerdo con lo convenido en la póliza de seguro;
- b) Hubiere dado o permitido un uso del vehículo distinto al declarado al momento de contratar el seguro y que aparece consignado en el certificado de seguro;
- c) Hubiere permitido o facilitado la percepción fraudulenta o ilícita de los beneficios del seguro por parte de terceros no beneficiarios de la misma, sin perjuicio de las sanciones administrativas o penales a que hubiere lugar.

En ningún caso será oponible a las víctimas y/o beneficiarios del seguro las excepciones derivadas de los vicios o defectos del contrato, ni del incumplimiento de las obligaciones propias del contratante y/o asegurado.

accidente, esto es, contra el conductor, propietario del vehículo o prestador del servicio de transporte.

29. Lo expuesto se deriva de una interpretación sistemática de la norma materia de análisis, tomando en consideración lo dispuesto en el artículo 30.2° de la Ley 27181¹⁰; en los artículos 4° y 28°, que establecen que el SOAT debe cubrir a todas las víctimas de un accidente; en el artículo 14°, que regula que la compañía aseguradora debe pagar de manera inmediata, sin investigación ni pronunciamiento previo de autoridad alguna; y en el artículo 16°, que dispone que no son oponibles a las víctimas y sus beneficiarios las excepciones dirigidas contra el tomador del seguro del Reglamento del SOAT¹¹. Entonces, en virtud de dichas normas, se desprende que el último párrafo del artículo 17° del Reglamento SOAT considera la cobertura a cargo de la aseguradora de la Unidad 2 así como de las víctimas ocupantes de la Unidad 1.
30. Asimismo, una interpretación finalista o teleológica del último párrafo del artículo 17° indica que este, en línea con lo dispuesto por otros dispositivos del Reglamento del SOAT y la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, busca que se otorgue cobertura inmediata a todas las víctimas de un accidente de tránsito. La Sala considera necesario enfatizar que debe atenderse además a la finalidad social que persiguen los seguros obligatorios como el SOAT, los cuales actúan bajo una racionalidad distinta a la de los seguros voluntarios, pues en estos persiguen únicamente liberar al asegurado de una eventual carga económica.

¹⁰ **LEY 27181. LEY GENERAL DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO TERRESTRE. Artículo 30.2°.-** El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito cubre a todas las personas, sean ocupantes o terceros no ocupantes, que sufran lesiones o muerte como consecuencia de un accidente de tránsito.

¹¹ **DECRETO SUPREMO Nº 024-2002-MTC. TEXTO ÚNICO ORDENADO DEL REGLAMENTO NACIONAL DE RESPONSABILIDAD CIVIL Y SEGUROS OBLIGATORIOS POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO. Artículo 4°.-** El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito cubre a todas las personas, sean ocupantes o terceros no ocupantes de vehículo automotor, que sufran lesiones o muerte como consecuencia de un accidente de tránsito.

Artículo 14°.- El pago de los gastos e indemnizaciones del seguro a que se refiere el presente Reglamento se hará sin investigación ni pronunciamiento previo de autoridad alguna, bastando la sola demostración del accidente y de las consecuencias de muerte o lesiones que éste originó a la víctima, independientemente de la responsabilidad del conductor, propietario del vehículo o prestador del servicio, causa del accidente o de la forma de pago o cancelación de la prima, lo cual deberá constar expresamente en el contrato de la póliza de seguro. En el caso de las indemnizaciones deberá observarse lo establecido en el Artículo 33° del presente Reglamento.

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

Artículo 28°.- El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito actúa bajo la modalidad de un seguro de accidentes personales y cubre los riesgos de muerte y lesiones corporales que sufran las personas, sean ocupantes o terceros no ocupantes de un vehículo automotor, como consecuencia de un accidente de tránsito en el que dicho vehículo haya intervenido.

31. Cabe agregar que dicha finalidad ha sido mencionada por el Tribunal Constitucional, en su Sentencia STC 2736-2004-PA/TC del 16 de diciembre de 2005. Según este pronunciamiento del máximo órgano de interpretación constitucional del país, el objeto del SOAT consiste en:

%) cubrir a todas las personas, sean ocupantes o terceros no ocupantes, que sufran lesiones o muerte como producto de un accidente de tránsito. En consecuencia, resulta evidente que su finalidad se encuentra orientada a proteger los derechos fundamentales a la vida y a la integridad personal, reconocidos en el artículo 2º inciso 1 de la Constitución. Por otra parte, tal como se advierte de su respectiva regulación en los Decreto Supremos 049-2000-MTC y 024-2002-MTC - en especial del análisis de sus artículos 14- , el seguro ha sido configurado como una medida idónea y pronta para otorgar debida protección a los referidos derechos fundamentales.+ [Subrayado agregado].

32. En caso que se sostuviera que el último párrafo del artículo 17º del Reglamento del SOAT puede dar lugar a distintas interpretaciones, dado que este tiene que ser leído de manera sistemática conforme se señaló precedentemente, la Sala destaca -una vez más- que se debería optar ante dicha incertidumbre jurídica por una interpretación *pro consumidor* destinada a conseguir una auténtica y correcta tutela de los derechos e intereses del consumidor¹², que es la forma como la autoridad administrativa cumple con ese *deber especial de protección*+ encomendado por la Constitución Política, reiterado por el Tribunal Constitucional en diversos pronunciamientos.
33. En efecto, el artículo 65º de la Constitución Política del Perú establece que es deber del Estado defender el interés de los consumidores y usuarios y que, para tal efecto, debe garantizar el derecho a la información sobre los bienes y servicios que se encuentran a su disposición en el mercado¹³. Ello

¹² *El operador jurídico ha de resolver el problema o conflicto que se plantee conjugando ambas formativas protectoras . la especial de seguros y la propia de consumidores- y, en caso de disparidad, aplicando, obviamente, la que resulte más favorecedora para los intereses del consumidor, en aplicación del principio pro consumatore. Tampoco se olvide que el contrato de seguro es el paradigma de los contratos con condiciones generales, por lo que, al margen de la condición subjetiva de los contratantes, la LCGC se impondrá como norma de aplicación en el control de las cláusulas de los contratos+ BUSTO, José Manuel y otros. Reclamaciones de Consumo. Navarra, 2005. Ed. Aranzadi. Pamplona. P. 788.*

¹³ En relación con el "deber especial de protección" del Estado respecto de los derechos fundamentales, el Tribunal Constitucional señaló lo siguiente:

*%) en su versión moderna, el Estado ha sido instituido al servicio de los derechos fundamentales. El Estado, en efecto, tiene, en relación con los derechos fundamentales, un *deber especial de protección*+ Lo que significa, en primer lugar, que en el ordenamiento constitucional peruano todas las leyes, reglamentos y sus actos de aplicación, deben interpretarse y aplicarse de conformidad con los derechos fundamentales (STC 2409-2002-AA/TC). En ese sentido, los derechos constitucionales, en cuanto valores materiales del ordenamiento, tienen una pretensión de validez, de modo que tienen la propiedad de *irradiarse*+y expandirse por todo el ordenamiento jurídico.
(...) si sobre los derechos constitucionales, en su dimensión objetiva, sólo se proclamara un efecto de irradiación por el ordenamiento jurídico, pero no se obligara a los órganos estatales a protegerlos de las acechanzas de terceros, entonces su condición de valores materiales del ordenamiento quedaría desprovista de significado+.*

implica interpretar las normas de protección al consumidor en el sentido más favorable a este. En este contexto, el artículo V del Código reconoce el principio *pro consumidor*, como una expresión de la especial tutela al sujeto más vulnerable en una relación de consumo¹⁴.

34. Siendo así, de las normas citadas precedentemente, en un análisis en conjunto, se concluye que el SOAT es un seguro obligatorio que ha sido diseñado para otorgar cobertura a **todas las víctimas intervinientes y afectadas en un accidente de tránsito, tales como a las personas ocupantes del vehículo asegurado (en nuestra exposición, la Unidad 1), a los afectados de la unidad vehicular que no cuenta con SOAT (la Unidad 2), así como a los peatones.**
35. Esta línea de interpretación de las normas del SOAT ha sido plasmada en reiterados pronunciamientos de la Sala (ver pie de página 7), determinando como regla general que las aseguradoras se encuentran obligadas a atender las solicitudes de cobertura presentadas por los ocupantes de la segunda unidad vehicular que no contara con SOAT.
36. La finalidad de la interpretación, como bien ha señalado la primera instancia, radica en amparar a los ocupantes del vehículo que no cuenta con SOAT, ante la indefensión en la que estos se encuentran, ya que el objetivo de dicho tipo de seguro es justamente proteger y dar atención médica inmediata a las personas afectadas ante el riesgo de muerte o lesiones corporales tras un siniestro (un accidente de tránsito).
37. Efectivamente, la cobertura de este tipo de seguro se hace efectiva respecto de aquellos ocupantes que no pueden verse perjudicados por la inobservancia de un conductor o propietario de un vehículo que resulta negligente o irresponsable al no contratar un SOAT pese a encontrarse obligado a ello¹⁵.
38. Sobre el particular, conviene traer a colación el numeral 6.1 del artículo 6 de la Ley 27181, el cual establece lo siguiente:

¹⁴ LEY 29571. CÓDIGO DE PROTECCIÓN Y DEFENSA DEL CONSUMIDOR Artículo V.- Principios. El presente Código se sujeta a los siguientes principios:
(ó)

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.

¹⁵ DECRETO SUPREMO Nº 024-2002-MTC. TEXTO ÚNICO ORDENADO DEL REGLAMENTO NACIONAL DE RESPONSABILIDAD CIVIL Y SEGUROS OBLIGATORIOS POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO.

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

Í Artículo 6°.- De la internalización y corrección de costos.

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

[Resaltado y subrayado nuestro].

39. La norma precitada es clara al disponer que todos los agentes intervinientes en el transporte · incluyendo a los conductores· son responsables y deben asumir los costos totales de sus decisiones, entre las cuales comprende el hecho de optar o no por contratar los servicios de un SOAT para su vehículo.
40. Es aquí donde este Colegiado, coincidiendo con la Comisión, considera que debe realizarse una precisión sobre los alcances de la interpretación y aplicación del artículo 17° del Reglamento del SOAT con relación a cubrir a los ocupantes del vehículo que no contara con SOAT, a propósito del presente caso, en tanto repara, en atención a las normas precitadas, que un chofer negligente no puede gozar de la misma protección que los otros ocupantes del vehículo (manejado por aquel) que no cuenta con SOAT.
41. En efecto, teniendo en cuenta que es deber de todo conductor contratar el seguro SOAT para su vehículo antes de hacerlo circular, no resulta correcto que ante un siniestro, este conductor, que no cumple con tal obligación legal, reclame a la aseguradora de otro vehículo interviniente en el siniestro (que cuenta con SOAT) una indemnización por los daños materiales y personales que haya sufrido, cuando este, en primera instancia, no ha cumplido con el deber legal antes mencionado, esto es contar y pagar por un SOAT destinado a cubrir a los ocupantes y terceros no ocupantes con relación a su propio vehículo.
42. Así, la Sala coincide con la Comisión cuando esta indica que si un agente de tránsito conduce un vehículo a sabiendas que no cuenta con un SOAT, no podría ser considerado como beneficiario de dicho seguro, en tanto ha actuado inobservando un deber de cuidado impuesto por ley, siendo un escenario totalmente distinto al caso de los ocupantes (o terceros ocupantes) del referido vehículo, toda vez que a estos, a diferencia del conductor irresponsable, no se les puede atribuir la responsabilidad por el que el vehículo no tenga un SOAT.

43. El conductor es quien está en mejor posición de saber y cumplir con la obligación de contar con SOAT, el cual debería activarse ante un siniestro que el vehículo sufra y no esperar que los seguros de otros vehículos se hagan efectivos.
44. Este incumplimiento de carácter legal entonces, a juicio de este Colegiado, tiene el mismo grado de gravedad como conducir un vehículo sin portar la licencia de conducir o tarjeta de propiedad, por lo que no pueden ser excusadas y por el contrario deben ser juzgadas con el rigor de ley.
45. Caso contrario, determinar que las aseguradoras acojan las solicitudes de cobertura a favor de aquellas personas que no cumplieron con las obligaciones impuestas por la ley, ocasionaría un efecto negativo en el mercado, en la medida que los conductores (en su condición de agentes de tránsito) que no contrataron un SOAT y conducen un vehículo, estarían trasladando la responsabilidad a un conductor que, en forma diligente, sí lo contrató, generando, con ello, un incremento en el costo de este tipo de seguro por parte de las aseguradoras, viéndose los contratantes responsables afectados con este aumento y, consecuentemente, incentivados a no contratar estos seguros SOAT.
46. La Sala, al igual que la Comisión, considera que esta situación no es la esperada y, por tanto, no puede ser amparada por la normativa del SOAT, en especial por el artículo 17° del Reglamento del SOAT precitado.
47. En este orden ideas, de esta reflexión desarrollada en la presente resolución, haciendo una precisión sobre la interpretación y aplicación que la autoridad de consumo ha venido efectuando sobre los alcances del artículo 17° del Reglamento del SOAT¹⁶, que determinaba que los ocupantes de la Unidad 2 vienen a ser terceros no ocupantes, se colige que si los conductores de vehículos sin SOAT no entran en este listado de beneficiarios por las razones antes expuestas, las aseguradoras de los otros vehículos intervinientes en el siniestro (que contaban con SOAT) no tienen la obligación de acoger sus solicitudes de cobertura; en consecuencia, el eventual rechazo de la

¹⁶ **LEY 27444. LEY DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO GENERAL. Artículo VI.- Precedentes administrativos.**

1. Los actos administrativos que al resolver casos particulares interpreten de modo expreso y con carácter general el sentido de la legislación, constituirán precedentes administrativos de observancia obligatoria por la entidad, mientras dicha interpretación no sea modificada. Dichos actos serán publicados conforme a las reglas establecidas en la presente norma.
2. Los criterios interpretativos establecidos por las entidades, podrán ser modificados si se considera que no es correcta la interpretación anterior o es contraria al interés general. La nueva interpretación no podrá aplicarse a situaciones anteriores, salvo que fuere más favorable a los administrados.
3. En todo caso, la sola modificación de los criterios no faculta a la revisión de oficio en sede administrativa de los actos firmes.

cobertura dado en virtud a ello, no implica la prestación de un servicio de seguros falto de idoneidad.

48. En el presente caso, la señora Pérez solicitó la cobertura por el fallecimiento de su cónyuge como consecuencia de un accidente de tránsito, pese a que este, en su condición de conductor de uno de los vehículos intervinientes, no contrató un SOAT.
49. Al respecto, y tal como la Comisión indicó en su oportunidad, si bien podría sostenerse que la señora Pérez no tuvo incidencia alguna en la omisión - por parte de su cónyuge - de contratar un SOAT, de una interpretación del artículo 660° del Código Civil¹⁷, en concordancia con el artículo 661° del mismo cuerpo legal¹⁸, se concluye que la denunciante, como heredera, ficticiamente asume la posición del causante, por lo que le afectará los actos propios de este y responderá por ellos con el patrimonio heredado. En este caso, considerando que se trata de una solicitud de cobertura que como hemos visto no debe ser aceptada, la señora Pérez, en su calidad de heredera del señor Cerna, asume el rechazo de la cobertura atendiendo a la conducta analizada de su esposo (el hecho de no contar con SOAT).
50. En este orden de ideas, considerando que el conductor irresponsable, en este caso el señor Cerna, no debe verse beneficiado por el seguro SOAT, dado que no cumplió con su obligación de contar con este tipo de seguro al momento del siniestro y, en ese sentido, esta situación replica en sus eventuales beneficiarios como es el caso de la señora Pérez, se evidencia que La Positiva, por la interpretación que este Colegiado da a las normas del SOAT, no negó de forma indebida la cobertura del seguro SOAT a favor de esta última¹⁹.
51. Por los argumentos expuestos, corresponde confirmar la resolución recurrida en el extremo que declaró infundada la denuncia contra La Positiva por presunta infracción de los artículos 18° y 19° del Código, en la medida que no quedó acreditado que la compañía de seguros se haya negado de forma indebida a hacer efectiva la cobertura del SOAT a favor de la señora Pérez con ocasión del fallecimiento del señor Cerna, su cónyuge.

¹⁷ **CÓDIGO CIVIL. Artículo 660°.- Trasmisión sucesoria de pleno derecho.** Desde el momento de la muerte de una persona, los bienes, derechos y obligaciones que constituyen la herencia se transmiten a sus sucesores.

¹⁸ **CÓDIGO CIVIL. Artículo 661°.- Responsabilidad intra vires hereditatis.** El heredero responde de las deudas y cargas de la herencia sólo hasta donde alcancen los bienes de ésta. Incumbe al heredero la prueba del exceso, salvo cuando exista inventario judicial.

¹⁹ Cabe destacar que La Positiva rechazó la cobertura solicitada por la denunciante en base a que consideró que el señor Cerna, al momento del siniestro, como piloto del vehículo sin SOAT, no calificaba como tercero no ocupante con relación al vehículo asegurado. En la foja 22 del expediente.

Sobre la solicitud de medidas correctivas y la condena al pago de las costas y costos del procedimiento

52. En tanto no quedó acreditada la infracción denunciada por la señora Pérez, corresponde confirmar la resolución recurrida en el extremo que denegó la solicitud de medidas correctivas y la condena al pago de las costas y costos del procedimiento.

RESUELVE:

PRIMERO: Confirmar la Resolución 468-2016/CC1 del 2 de marzo de 2016, emitida por la Comisión de Protección al Consumidor . Sede Lima Sur N° 1, en el extremo que declaró infundada la denuncia interpuesta por la señora Nubit Pérez Ramírez contra La Positiva Seguros y Reaseguros S.A. por presunta infracción de los artículos 18° y 19° del Código de Protección y Defensa del Consumidor, al no haber quedado acreditado que la aseguradora se haya negado de forma injustificada a otorgar a la denunciante la indemnización del Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito (SOAT) a propósito del fallecimiento de su cónyuge.

SEGUNDO: Confirmar la Resolución 468-2016/CC1 en el extremo que denegó la solicitud de medidas correctivas y la condena al pago de las costas y costos del procedimiento, formulada por la denunciante.

Con la intervención de los señores vocales Julio Baltazar Durand Carrión, Alejandro José Rospigliosi Vega, Ana Asunción Ampuero Miranda y Javier Francisco Zúñiga Quevedo.

JULIO BALTAZAR DURAND CARRIÓN
Presidente

El voto singular del señor Francisco Pedro Ernesto Mujica Serelle con relación a la negativa de hacer efectiva la cobertura del SOAT a favor de la denunciante, es el siguiente:

El Vocal que suscribe el presente voto, si bien comparte la decisión del voto en mayoría, difiere de sus fundamentos en base a lo siguiente:

1. Siguiendo con el ejemplo de las Unidades 1 y 2, al efectuar una interpretación literal del último párrafo del artículo 17° del Reglamento del SOAT se desprenden dos enunciados claros: el primero que establece la

responsabilidad solidaria del propietario, conductor y prestador del servicio de transporte de la Unidad 2, respecto de las víctimas de un accidente, ocupantes de dicha Unidad 2, en el supuesto de que no cuente con SOAT; y, el segundo enunciado es aquel que señala que dichos responsables solidarios deben reembolsar a la compañía aseguradora, los gastos o indemnizaciones que hubieren pagado a los accidentados.

2. La denunciante sustenta que la esencia de dicha norma es que la compañía de seguros es responsable de brindar cobertura a los ocupantes del vehículo sin SOAT, sin perjuicio de que luego pueda repetir contra el propietario, conductor y prestador del servicio de transporte de dicho vehículo.
3. Interpretar que de la norma se desprendería dicha consecuencia jurídica implicaría establecer una obligación solidaria tácita de la compañía de seguros con el conductor, propietario y prestador del servicio de transporte. Una interpretación en ese sentido contravendría lo establecido en el artículo 1183° del Código Civil, el cual dispone que la solidaridad no puede presumirse debiendo ser establecida expresamente²⁰.
4. Por tanto, no se puede desprender de la norma bajo análisis, que esta establezca que la aseguradora de la Unidad 1 se encuentra en la obligación de brindar cobertura a las víctimas ocupantes de la Unidad 2 que no cuenta con SOAT.
5. De dicha conclusión surge la pregunta ¿por qué deben reembolsar entonces el propietario, conductor y prestador a las compañías aseguradoras? Para comprender a qué se refiere el último párrafo del artículo 17° con dicha disposición, debe hacerse uso de otros métodos de interpretación que permitan comprender el sentido de esa norma.
6. Uno de ellos, es el método de interpretación sistemática, que consiste en identificar el sentido real de una norma, sea armonizándola dentro del cuerpo normativo en el que se encuentra o, valiéndose del mayor desarrollo que otra norma del mismo cuerpo normativo hubiera dado algún concepto que en la norma analizada no resultara suficientemente claro.
7. Del análisis del último párrafo del artículo 17° del Reglamento del SOAT junto con los demás párrafos de dicho artículo, se llega a la conclusión de que los gastos que deben reembolsar el propietario, conductor o prestador del vehículo sin SOAT a la aseguradora del vehículo con SOAT, son aquellos que ante la inexistencia de aseguradora de la Unidad 2, la aseguradora de la Unidad 1 asumió al 100% respecto del tercero no ocupante (peatón), en

²⁰ **CÓDIGO CIVIL. Artículo 1183°.**- La solidaridad no se presume. Sólo la ley y el título de la obligación la establecen en forma expresa.

virtud de la solidaridad establecida en el segundo párrafo del artículo 17º del Reglamento del SOAT.

8. Por tanto, los gastos a reembolsar a la aseguradora de la Unidad 1 son aquellos incurridos por ésta respecto del tercero no ocupante del vehículo (peatón), y no del ocupante del vehículo sin SOAT. De esa manera los responsables solidarios señalados anteriormente deben asumir el rol de la aseguradora inexistente y reembolsar a la aseguradora del vehículo con SOAT los gastos y/o indemnizaciones que pagó al 100% al tercero no ocupante.
9. Adicionalmente, debe tomarse en cuenta que el artículo 29º del Reglamento del SOAT establece que la cobertura que brinda la aseguradora de la Unidad 1 se limita únicamente a los ocupantes de un vehículo asegurado y a los terceros no ocupantes, excluyendo de dicha cobertura a los ocupantes de un vehículo automotor no asegurado.
10. En efecto, el artículo 29º del Reglamento del SOAT tiene por objeto establecer montos de cobertura mínimos para cada tipo de siniestro, y regula lo referido a los distintos pagos e indemnizaciones que se pueden otorgar. En su texto se señala expresamente que cubre los riesgos por cada persona ocupante o tercero no ocupante del vehículo automotor asegurado²¹. De esa manera excluye del ámbito de protección a los ocupantes de vehículos que no cuentan con una póliza de seguros.
11. De otro lado, si bien de una interpretación histórica del último párrafo del artículo 17º del Reglamento del SOAT se verifica que este fue introducido mediante el Decreto Supremo 001-2004-MTC, y en los considerandos de dicho cuerpo normativo se señaló que la razón de las modificaciones era *dejar claramente establecida la obligación de los establecimientos de salud públicos y privados de brindar atención médica con cargo a dicho seguro [refiriéndose al Seguro Obligatorio Contra Accidentes de Tránsito . SOAT y al CAT]*²² [subrayado añadido], se aprecia que el considerando del Decreto Supremo 001-2004-MTC hacía referencia a una modificatoria específica que

²¹ **DECRETO SUPREMO Nº 024-2002-MTC. TEXTO ÚNICO ORDENADO DEL REGLAMENTO NACIONAL DE RESPONSABILIDAD CIVIL Y SEGUROS OBLIGATORIOS POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO. Artículo 29º.-** El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito cubrirá, como mínimo, los siguientes riesgos por cada persona, ocupante o tercero no ocupante de un vehículo automotor asegurado: (õ)

²² **DECRETO SUPREMO 001-2004-MTC. Vistos.** Que, asimismo, se hace necesario efectuar las incorporaciones, modificaciones y precisiones necesarias para mejorar el sistema de fiscalización de la obligación de contar y mantener vigente el Seguro Obligatorio de Tránsito, así como dejar claramente establecida la obligación de los establecimientos de salud públicos y privados de brindar atención médica con cargo a dicho seguro sin realizar exigencias adicionales que desvirtúen la inmediatez en el goce de sus beneficios, además de la regulación de otros aspectos que los consoliden dentro del transporte y tránsito terrestre.

se introducía en el artículo 33^o del Reglamento del SOAT²³, y no a la modificatoria del artículo 17^o del Reglamento del SOAT.

12. Respecto de la interpretación finalista del último párrafo del artículo 17^o, este Vocal considera que si bien la finalidad del SOAT es la de procurar la cobertura inmediata de todas las víctimas de un accidente de tránsito, ello no significa que la cobertura que brinda una aseguradora a un vehículo determinado deba extenderse a la de uno no asegurado. La manera en que la norma materia de análisis procura la cobertura de la víctima ocupante del vehículo sin SOAT es precisamente estableciendo la obligación solidaria del conductor, propietario y/o prestador del servicio de transporte de dicho vehículo, de responder ante dichas víctimas, con lo cual se logra que estas no queden desamparadas.
13. Por las razones expuestas mi voto es que se confirme la resolución apelada, modificando fundamentos, en el extremo que declaró infundada la denuncia interpuesta por la señora Pérez contra La Positiva por presunta infracción de los artículos 18^o y 19^o del Código, con relación a la negativa de hacer efectiva la cobertura del SOAT a favor de la denunciante. En consecuencia, corresponde confirmar la recurrida que denegó la solicitud de medidas correctivas y la condena al pago de las costas y costos del procedimiento formulada por la denunciante, a propósito del fallecimiento de su esposo.

FRANCISCO PEDRO ERNESTO MUJICA SERELLE

²³

DECRETO SUPREMO 001-2004-MTC. Artículo 1°.- Modifíquense el artículo 2; las definiciones del cuarto y quinto párrafos del artículo 5; los artículos 21 , 22, 24 y 25; el primer párrafo del artículo 29; el último párrafo del artículo 33, los artículos 34 y 36; el literal e) del artículo 37; el artículo 38; el segundo párrafo del artículo 40; el artículo 41 y la Primera, Segunda y Cuarta Disposiciones Finales del Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 024-2002-MTC, los mismos que quedarán redactados con los siguientes textos:

(6)

Artículo 33°.-

(...)

Los centros médicos de salud públicos o privados están obligados a atender a la víctima con cargo al Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, cuya contratación será acreditada con la calcomanía adherida al vehículo automotor asegurado materia del accidente o con el certificado de seguro que se porta en el vehículo.+