

**Pontificia Universidad Católica del Perú**

**Facultad de Derecho**



**Programa de Segunda Especialidad en Derecho de Protección al Consumidor**

**TITULO: ¿TODO VA A ESTAR BIEN?: ANÁLISIS DE LA COBERTURA DEL SOAT EN  
LOS PRONUNCIAMIENTOS DEL INDECOPI**

**Trabajo Académico para optar el grado de segunda especialidad en Derecho de  
Protección al Consumidor**

Autor: Victor Felix Alonso Ayala Wilson

Asesor: Raúl Solórzano Solórzano

Código de alumno: 20093174

2017

## RESUMEN

A partir del año 2010, el Tribunal de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual realizó un característico cambio de criterio respecto de la aplicación de la cobertura del Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito, así como de su similar Certificado de Accidentes de Tránsito. Este cambio de criterio estableció que toda empresa aseguradora que ofrece estos seguros debe hacer eficaz su cobertura a todos los accidentados afectados en un siniestro de accidente de tránsito, incluyendo a los ocupantes de un vehículo que no contaba con el seguro obligatorio; de lo contrario, debían ser sancionadas y, además de ello, compelidas a ejecutar dicha cobertura.

En este artículo, se analiza la posición actual de la Sala Especializada en Protección al Consumidor del Tribunal de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (en adelante, Indecopi) en referencia a la cobertura del Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito (en adelante, SOAT) a las personas que sufren las consecuencias de este tipo de accidentes pero que son ocupantes de un vehículo que, no contando con el referido seguro, se vio involucrado en un accidente de tránsito.

Este criterio no es compartido por las empresas aseguradoras que ofrecen este tipo de seguro en el mercado y son de la opinión que el SOAT sólo cubre a los ocupantes de los vehículos que cuenten con éste y a los terceros no ocupantes, entendiendo entre éstos únicamente a los peatones.

Por nuestra parte, opinamos que, si bien la posición del Indecopi contribuye al reconocimiento efectivo de la finalidad social que persigue el marco normativo que rige al SOAT, conviene formular ciertas precisiones que fortalezcan esta posición, la cual se viene discutiendo actualmente en sede judicial. Para dicho propósito, establecemos como hipótesis que la normativa especial del SOAT, por la naturaleza de dicho seguro, determina una obligación legal a las empresas aseguradoras de cubrir a las personas que sufren los efectos de un accidente, incluyendo a los terceros ocupantes de un vehículo que no cuenta con este seguro.

A partir del año 2010, el Tribunal de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual realizó un característico cambio de criterio respecto de la aplicación de la cobertura del Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito, así como de su similar Certificado de Accidentes de Tránsito. Este cambio de criterio estableció que toda empresa aseguradora que ofrece estos seguros debe hacer eficaz su cobertura a todos los accidentados afectados en un siniestro de accidente de tránsito, incluyendo a los ocupantes de un vehículo que no contaba con el seguro obligatorio; de lo contrario, debían ser sancionadas y, además de ello, compelidas a ejecutar dicha cobertura.

En este artículo, se analiza la posición actual de la Sala Especializada en Protección al Consumidor del Tribunal de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (en adelante, Indecopi) en referencia a la cobertura del Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito (en adelante, SOAT) a las personas que sufren las consecuencias de este tipo de accidentes pero que son ocupantes de un vehículo que, no contando con el referido seguro, se vio involucrado en un accidente de tránsito.

Este criterio no es compartido por las empresas aseguradoras que ofrecen este tipo de seguro en el mercado y son de la opinión que el SOAT sólo cubre a los ocupantes de los vehículos que cuenten con éste y a los terceros no ocupantes, entendiendo entre éstos únicamente a los peatones.

Por nuestra parte, opinamos que, si bien la posición del Indecopi contribuye al reconocimiento efectivo de la finalidad social que persigue el marco normativo que rige al SOAT, conviene formular ciertas precisiones que fortalezcan esta posición, la cual se viene discutiendo actualmente en sede judicial. Para dicho propósito, establecemos como hipótesis que la normativa especial del SOAT, por la naturaleza de dicho seguro, determina una obligación legal a las empresas aseguradoras de cubrir a las personas que sufren los efectos de un accidente, incluyendo a los terceros ocupantes de un vehículo que no cuenta con este seguro.

## **ESQUEMA**

## CAPÍTULO I: ENTENDIENDO AL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

Cuestión preliminar: ¿Qué es un seguro?

¿Qué es el SOAT?: Definición y características

Sujetos relacionados con el SOAT

Funcionamiento del SOAT

Supuestos de colisión de dos vehículos automotores

## CAPÍTULO II: PROTECCIÓN DEL CONSUMIDOR EN LA COBERTURA DEL SOAT

¿Consumidor del SOAT?

La cuestión del tercero no ocupante

Pronunciamientos de Indecopi sobre la cobertura del SOAT

Reciente pronunciamiento del Poder Judicial

## CAPITULO III: ¿TODO VA A ESTAR BIEN? CÓMO RESOLVER ESTA CONTROVERSIA

Planteamiento propio

¿Susalud o Indecopi? ¿todo va a estar bien?

CONCLUSIONES

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

# **CAPÍTULO I: ENTENDIENDO AL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES**

## **DE TRÁNSITO**

*Cuestión preliminar: ¿qué es un seguro?*

Antes de desarrollar el funcionamiento del SOAT, es necesario determinar sumariamente qué implica el concepto de seguro. Para ello, se debe tener en cuenta que el presupuesto fáctico de dicha institución se encuentra en que el desarrollo de todas las actividades humanas está sujeto a cierto margen de riesgo (Lansberg 1968: 2-3) ya sea físico, económico, etcétera. Sin embargo, se debe tener en cuenta que lo propio de las personas es evitar dicho riesgo y tender a la seguridad; por lo que, ante la probabilidad que se concrete el riesgo temido, se optará por distintas acciones, tales como evitarlo, prevenirlo, transferirlo o asumirlo (Lansberg 1968: 11).

Ahora bien, teniendo en cuenta ello, se puede referir al seguro como un mecanismo para paliar las consecuencias de la verificación de un riesgo, para lo cual se realizará la transferencia de éstas a un tercero. En ese sentido, el seguro buscará minimizar las consecuencias del hecho generador de daños, lo cual implica que en sí mismo en lugar de un beneficio se busca la reparación de las consecuencias de éste (Stiglitz 2001: 45-46). Como resulta evidente, al ser producto de un negocio jurídico, existe un componente económico implícito en este mecanismo, pues la transferencia de las consecuencias del riesgo a un tercero para que éste las asuma, no es una labor de carácter gratuito, sino por el contrario, oneroso (Valdiviezo-Soto 2016: 4-5).

Al respecto, Marcos Cardona (2001) señala que el seguro –en líneas generales- está basado en un sistema de contribución individual a un fondo común por parte de aquellos que se mantengan expuestos a un riesgo de daño. Y este fondo común es el medio para resarcir a los que sean efectivamente afectados con el evento temido, gozando así del beneficio de la solidaridad que está constituida entre quienes se sienten expuestos al mismo riesgo. Mediante la creación de este fondo común con las contribuciones de todos aquellos que están expuestos al riesgo se realiza incluso una transferencia del riesgo, pues es la colectividad la que soporta el riesgo, el cual ha sido transferido por cada uno de los

participantes en ésta. Actualmente será una empresa aseguradora la que asume la gestión del fondo común y las obligaciones que incumben a este fondo -es decir, los riesgos- en el caso de daños que afecten a cada participante (Valdivieso-Soto 2016: 7-8).

Habiendo señalado ello, conviene señalar los elementos indispensables que, en palabras Stiglitz (2001:22-23), se deben tener en cuenta en una operación de seguro. El referido autor señala que dicha operación no puede ser entendida fuera de una *mutualidad de asegurados y con la intervención de una empresa como intermediaria* entre una pluralidad de sujetos expuestos a riesgos determinados.

Lo primero implica que no es posible entender al seguro como la asunción aislada de las consecuencias dañosas de un riesgo al que se encuentra sometido un sujeto, sino que es necesario la conformación de una mutualidad, que implica el reparto entre aquella pluralidad de sujetos expuestos a riesgos, de la carga económica derivada de su efectiva realización (siniestros efectivamente ocurridos en la realidad). Esto supone la transformación del riesgo individual en riesgo colectivo.

De esa manera, se debe entender que la mutualidad es el mecanismo de cobertura de riesgos propio del seguro, a través del cual un grupo de personas sometidas al mismo riesgo contribuye con sus aportaciones a cubrir la necesidad pecuniaria del sujeto perteneciente a dicho grupo que sufra el acaecimiento del siniestro. Como se podrá constatar, si bien existen otros negocios jurídicos que sirven para otorgar seguridad frente a una necesidad pecuniaria eventual y fortuito (por ejemplo, la fianza), el seguro se caracteriza porque la cobertura se presta mediante su distribución entre un colectivo de personas que están sometidas al mismo riesgo, a través de la gestión de sus aportaciones (primas<sup>1</sup>); por lo que, la operatividad del seguro requiere, en principio, la celebración de contratos masivos (Ramírez Otero 2011: 34-35).

---

<sup>1</sup> Las cuales se definirían como la contraprestación de la obligación del asegurador de cobertura del riesgo y pago de la indemnización o suma pactada, en caso de que se produzca el siniestro. Ramírez Otero, Lorena Cecilia. Grupos de entidades aseguradoras. Madrid: Wolters Kluwer España, 2011. p. 36

Del concepto desarrollado previamente se desprende que la mutualidad cuenta con dos componentes específicos: uno de carácter personal (todos los sujetos sometidos al riesgo y pertenecientes a la mutualidad) y uno de carácter económico (cúmulo de aportes efectuados por los asegurados, los cuales sirven para indemnizar las consecuencias de los siniestros acaecidos a los miembros de la mutualidad) (Valdiviezo-Soto 2016: 10).

En segundo lugar, se afirma que la intervención del asegurador se da mediante la traslación del riesgo, pues éste será quien asumirá la cobertura de los siniestros como contraprestación de un determinado pago. De esa manera, dicha intervención se da en forma de enlace entre varias economías privadas amenazadas por los mismos riesgos, obteniendo de cada una de ellas una contribución económica (prima) que irá a engrosar un fondo suficiente para responder ante cada asegurado en caso de siniestro. Para la recaudación de dicha cobertura recíproca del riesgo se debe exigir a la empresa aseguradora un tipo especial de gestión, lo cual implica una organización conforme a un plan que permita calcular el valor que debe tener el aporte de cada asegurado, para poder cubrir el coste de los siniestros que ocurran (Ramírez Otero 2011: 35-36) (Valdiviezo-Soto 2016: 11).

Finalmente, para que este objetivo de aseguramiento se cumpla en toda su extensión, es necesario que se den determinados requisitos de orden técnico, es decir, que se efectúe una explotación de acuerdo a un plan. Para ello deben organizarse los riesgos en función de lo que se enuncia como leyes de la estadística, que son, básicamente, las que le permiten determinar anticipadamente la probabilidad teórica o matemática de producción de siniestros, la regularidad con que se verifican (frecuencia), y su costo medio o entidad de la prestación (Valdiviezo-Soto 2016: 12-14).

En atención a lo expuesto hasta este punto, tenemos que el seguro, en general, es un negocio jurídico que nace de la voluntad de un colectivo de evitar un determinado riesgo, para lo cual traslada la cobertura a un tercero quien se hará cargo de cubrir los riesgos asumidos cuando éstos se conviertan en siniestros efectivamente acontecidos en base a un fondo común recaudado por dicha colectividad, determinando necesariamente, un rédito a favor del asegurador y a la vez la solvencia del fondo para cubrir los eventos dañosos.

### *¿Qué es el SOAT?: Definición y características*

Como su nombre lo dice, el SOAT es un seguro que busca cubrir determinados riesgos generados por un accidente de tránsito. Según lo dispuesto en el artículo 28° Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito (en adelante, el Reglamento del SOAT), éste es un seguro que “actúa bajo la modalidad de un seguro de accidentes personales y cubre los riesgos de muerte y lesiones corporales que sufran las personas, sean ocupantes o terceros no ocupantes de un vehículo automotor, como consecuencia de un accidente de tránsito en el que dicho vehículo haya intervenido.”

De lo anterior se desprende que el SOAT, al ser un seguro contra accidentes personales, **cubrirá únicamente los riesgos de muerte y lesiones personales que sufran las personas, ocupantes o no, del vehículo asegurado; siempre que estas se hayan producido a consecuencia de un accidente de tránsito.** Éstos son los riesgos que asumirá la colectividad, representada por la empresa aseguradora.

Como mencionamos anteriormente, los seguros se conforman por una mutualidad la cual, en el caso del SOAT -a diferencia de los seguros de contratación voluntaria-, ha sido interpuesta por mandato de la ley, en el sentido que las normas que regulan este seguro determinan que personas son las que se encuentran sometidas al riesgo que se busca cubrir.

Ahora bien, si bien no es materia principal de esta investigación, a fin de determinar todas las características relevantes del SOAT, es necesario determinar si éste es un seguro de personas o de daños, pues cada tipo de seguro tiene una sistemática distinta, la cual influirá decisivamente en el desarrollo de la presente investigación<sup>2</sup>.

Por un lado, tenemos que en los seguros de daños la prestación del asegurador se determina por la cuantía precisa del daño, de manera que cuando el siniestro se produce, la fijación de la indemnización ha de adecuarse al concreto daño. En los seguros de personas, por su

---

<sup>2</sup> Al respecto, Sánchez Calero (2010: 593-594) señala que los seguros contra daños se diferencian de los seguros de personas no tanto porque tiendan al resarcimiento de un daño que es nota común a todo tipo de seguro, al menos en cuanto a la cobertura de la posibilidad de un daño, sino por la forma en que ese resarcimiento se lleva a cabo



parte, el acaecimiento de determinados hechos se considera como evento dañoso sin que sea necesaria la prueba de ese daño.

De esta forma la diferencia entre este tipo de seguros viene dada, precisamente, por la medida del resarcimiento, en el sentido que, en los seguros de daños el resarcimiento del asegurador tiende a cubrir el valor concreto del daño, lo que presupone la prueba de su existencia. Mientras que en los seguros de personas se tiende en el momento de la conclusión del contrato de seguro a una valoración abstracta del daño, cuya existencia se presume si se produce cierto hecho previsto en el contrato (Valdiviezo 2016: 21-22).

Así, la distinción desarrollada nos lleva a concluir que **el SOAT es un seguro de daños**, en la medida que el resarcimiento viene específicamente previsto en las normas que rigen su aplicación, quedando así limitado el resarcimiento a los topes de las coberturas legales<sup>3</sup>.

Por otro lado, se tiene que el SOAT, además de las previstas expresamente por la Ley General de Transporte<sup>4</sup>, cuenta con dos características resaltantes: En primer lugar, como su nombre lo dice, es un **seguro obligatorio**, según los términos establecidos por la referida Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre (en adelante, la Ley de Transporte).

## **LEY N° 27181 - LEY GENERAL DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO TERRESTRE**

**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

<sup>3</sup> DECRETO SUPREMO N° 024-2002-MTC 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

<sup>4</sup> Previstas en el artículo 30.4 de la Ley General de Transportes, las cuales son: incondicionalidad, inmediatez, cobertura ilimitada, efectividad durante toda su vigencia, cobertura a nivel nacional o regional (dependiendo de si se trata de un SOAT o un CAT), insustituibilidad.

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 moto taxis que presten servicios al interior de la región o provincia, que sólo tendrán validez dentro de la respectiva circunscripción de funcionamiento. (...) (Subrayado agregado)

En segundo lugar, se debe tener en cuenta que **dicha obligación es exigible al propietario del vehículo o al prestador del servicio de transporte:**

### **DECRETO SUPREMO N° 024-2002-MTC – TEXTO ÚNICO ORDENADO DEL REGLAMENTO NACIONAL DE RESPONSABILIDAD CIVIL Y SEGUROS OBLIGATORIOS POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO**

Artículo 7.- La obligación de contratar el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito **recaerá sobre el propietario del vehículo automotor o el prestador del servicio de transporte.** Para tal fin se presumirá como propietario, la persona cuyo nombre aparezca inscrito en la tarjeta de identificación vehicular o tarjeta de propiedad del vehículo expedido por el Registro de Propiedad Vehicular.

Para todos los efectos de este Reglamento se considerará como tomador del seguro al propietario o a quienes durante la vigencia del seguro se haya transferido o transmitido la propiedad del vehículo o al prestador del servicio de transporte u otra persona que hubiere contratado el seguro, en adelante el contratante.

En ese sentido, el vehículo que se encuentre en el territorio nacional sin la contratación de este seguro se encuentra inhabilitado para circular dentro del territorio nacional<sup>5</sup>, incurriéndose, además, en una infracción de tránsito por incumplimiento de portar la

<sup>5</sup> LEY N° 27181

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

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

DECRETO SUPREMO N° 024-2002-MTC – TEXTO ÚNICO ORDENADO DEL REGLAMENTO NACIONAL DE RESPONSABILIDAD CIVIL Y SEGUROS OBLIGATORIOS POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO

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

DECRETO SUPREMO N° 016-2009-MTC – REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO – CÓDIGO DE TRÁNSITO

Artículo 287.- Medidas por no contar con la Póliza de Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.

Cuando el conductor de un vehículo automotor o vehículo combinado lo haga circular incumpliendo la obligación de contar con una Póliza vigente de Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, la Autoridad competente debe retener el vehículo, impedir su circulación e internarlo en un Depósito Municipal de Vehículos (DMV), hasta que se acredite la contratación del Seguro correspondiente.

documentación obligatoria<sup>6</sup>. Debe tenerse en cuenta que, de prestarse servicio público de transporte, existen sanciones específicas que recaen tanto sobre el propietario como el conductor del señalado vehículo<sup>7</sup>.

En atención a esta característica, debe tenerse en cuenta que la obligatoriedad del SOAT lo dota de una naturaleza especial en relación a la técnica legislativa mediante la cual fue elaborado su marco normativo, en tanto que como todo seguro éste busca proteger a determinados agentes de un riesgo previsto de manera previa, lo cual se evidencia en el caso del SOAT en **la intención del Estado de proteger a los perjudicados ante la eventualidad de que el responsable del accidente de tránsito sea insolvente y, en consecuencia, no pueda hacerse de los gastos que amerite la recuperación de las víctimas.**

En efecto, resulta evidente que de nada serviría el establecimiento de un riguroso régimen de responsabilidad a cargo del causante del daño si éste resulta insolvente al momento de concretarse un siniestro. Así, el deber de asegurarse ante los riesgos de un accidente de tránsito busca una verdadera protección de la víctima, haciendo que el responsable pueda en todo caso, al estar asegurado, pagar la indemnización debida, al tiempo que pretende no hacer del responsable otra víctima, como consecuencia del cumplimiento de su deber de

---

<sup>6</sup> DECRETO SUPREMO N° 016-2009-MTC

Artículo 91.- Documentación requerida

El conductor durante la conducción del vehículo debe portar y exhibir cuando la autoridad competente lo solicite, lo siguiente: a) Documento de Identidad. b) Licencia de Conducir vigente, correspondiente al tipo de vehículo que conduce. c) Tarjeta de Identificación Vehicular correspondiente al vehículo que conduce. d) Certificado de Inspección Técnica Vehicular vigente, según corresponda. e) Certificado vigente del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) o del Certificado Contra Accidentes de Tránsito (CAT), cuando corresponda del vehículo que conduce. f) Si se trata de un vehículo especial, llevará además el permiso de circulación que corresponda. g) La autorización correspondiente en caso de uso de lunas o vidrios oscurecidos o polarizados, cuando impida la visibilidad hacia el interior, a excepción de lo establecido en la Trigésima Cuarta Disposición Complementaria del Reglamento Nacional de Vehículos aprobado por Decreto Supremo N° 058-2003-MTC. En caso de no presentar la documentación señalada, se aplicará las sanciones y medidas preventivas señaladas en el presente reglamento

<sup>7</sup>DECRETO SUPREMO N° 055-2010-MTC - REGLAMENTO NACIONAL DE TRANSPORTE PÚBLICO ESPECIAL DE PASAJEROS EN VEHÍCULOS MOTORIZADOS O NO MOTORIZADOS

Artículo 11.- Seguro Obligatorio

El Transportador Autorizado para realizar el Servicio Especial deberá mantener vigente por cada vehículo menor autorizado una póliza de SOAT o CAT, este último emitido por una AFOCAT con autorización vigente y debidamente inscrita en el respectivo registro a cargo de la SBS. 46 Artículo 25.- Infracciones y Sanciones Constituye infracción a las normas del Servicio Especial toda acción u omisión, del Transportador Autorizado, a las disposiciones contenidas en el presente Reglamento y a las disposiciones contenidas en las normas complementarias dictadas por la Municipalidad Distrital Competente. Dichas infracciones se califican en leves, graves y muy graves. La Municipalidad Distrital Competente tipificará, calificará y sancionará las infracciones al Servicio Especial con amonestación, multa no mayor al 5% de la UIT vigente al momento del pago, suspensión de hasta quince (15) días calendario para la prestación del Servicio Especial o cancelación del Permiso de Operación, según escala que determine dicha autoridad administrativa.

indemnizar el daño causado. En ese sentido, se puede apreciar que la obligación de asegurarse contra estos riesgos tiene efectivamente un contenido social (Valdiviezo 2016: 23).

Debe tenerse en cuenta que, según Sánchez Calero (2010: 1703-1704), el fundamento del establecimiento de una obligación de asegurarse contra estos riesgos ha de buscarse en la ampliación del campo de la responsabilidad civil, ya que el titular de esta obligación así como del ejercicio de la cobertura no están vinculados por una obligación nacida únicamente de la autonomía privada y por tanto de una mera obligación contractual, sino más bien por un deber legal de contratar un seguro y por otro deber de ejecutar la cobertura de manera inmediata<sup>8</sup>.

De esta manera, **al deber de contratar un SOAT se le ha asignado un carácter público** porque en su cumplimiento se constatan intereses de esta naturaleza (Valdiviezo 2016: 24). El ordenamiento positivo<sup>9</sup> desea que un determinado sujeto esté asegurado de la responsabilidad civil que pueda originar su actividad, porque considera relevante la tutela de los posibles perjudicados, en el supuesto de actividades peligrosas y ante la eventualidad de la insolvencia de los perjudicados por ellas, considerando como interés público que quienes las ejerzan estén en condiciones económicas tales que puedan responder de modo efectivo de las obligaciones de indemnizar a los perjudicados (Sánchez Calero 2010: 1715-1716).

---

<sup>8</sup> DECRETO SUPREMO N° 024-2002-MTC – TEXTO ÚNICO ORDENADO DEL REGLAMENTO NACIONAL DE RESPONSABILIDAD CIVIL Y SEGUROS OBLIGATORIOS POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO

**Artículo 33°.**(...)

Conocida la ocurrencia del accidente de tránsito, el propietario del vehículo, conductor, prestador del servicio de transporte terrestre o la Policía Nacional del Perú están obligados a comunicar a la compañía de seguros respectiva, la ocurrencia del accidente de tránsito, la que deberá actuar de inmediato haciéndose cargo de los gastos médicos o de sepelio de la víctima. Lo previsto en el presente párrafo no releva de su responsabilidad a la compañía de seguros si ésta toma conocimiento del evento por los medios de comunicación masiva u otro medio. (...)

<sup>9</sup> LEY 27181. LEY GENERAL DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO. Artículo 29°.- De la responsabilidad civil.- La responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito causados por vehículos automotores es objetiva, de conformidad con lo establecido en el Código Civil. El conductor, el propietario del vehículo y, de ser el caso, el prestador del servicio de transporte terrestre son solidariamente responsables por los daños y perjuicios causados.

Por otro lado, corresponde precisar que **el SOAT se configura como un seguro mínimo**<sup>10</sup>, es decir, que su contratación -por obligatoria- no limita la posibilidad de contratar seguros adicionales, sean estos optativos u obligatorios, privados o de carácter público<sup>11</sup>.

Hasta el momento, hemos verificado que el SOAT es 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. Sin perjuicio de ello, debemos tener en cuenta que, al ser un seguro, éste debería también estar basado en los conceptos descritos en el primer acápite, esto es en la mutualidad, la existencia de un agente de gestión del seguro y un plan de ejecución.

Respecto a ello, se tiene que todos los propietarios y los prestadores del servicio de transporte conformarán la colectividad que debe (por imperio de la ley) trasladar el riesgo a un tercero que, en este caso, será cada una de las empresas aseguradoras que se encuentren en el mercado, a las que los distintos grupos optarán por elegir como el responsable asegurador, identificándolo como el agente que realizará la ejecución de la cobertura de los riesgos de un accidente de tránsito, basándose en la recolección de las primas cobradas al momento de la contratación de este seguro. Si bien podemos apreciar las características de un seguro en general, somos de la opinión que **la peculiaridad del SOAT surge cuando se constata que tanto la mutualidad, la asignación del responsable asegurador y la ejecución de acuerdo a un plan han sido establecido exclusivamente por el legislador.**

#### *Sujetos relacionados con el SOAT*

Como ya hemos mencionado, el Reglamento del SOAT señala que la obligación de contratar dicho seguro recae sobre el propietario del vehículo o en el prestador del servicio

---

<sup>10</sup> LEY N° 27181 – LEY GENERAL DE TRANPORTE Y TRÁNSITO TERRESTRE  
(...) 30.3 Lo dispuesto en los numerales precedentes no enerva la obligatoriedad de contar con los seguros especiales que establezcan los reglamentos correspondientes para el transporte público, según la naturaleza del servicio

<sup>11</sup> DECRETO SUPREMO N° 024-2002-MTC  
Artículo 10.- Lo dispuesto en el presente Reglamento no enerva la obligación de contar con los seguros especiales que establezcan los reglamentos correspondientes, según la naturaleza del servicio. En los casos en que los seguros obligatorios especiales cubran los mismos riesgos y otorguen iguales o mayores beneficios a los cubiertos y otorgados por el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, el tomador de los seguros especiales sólo se encontrará obligado a contratar el seguro especial por los riesgos o beneficios no cubiertos por el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.

de transporte. Asimismo, la norma ha determinado que se considerará como tomador del seguro al propietario, al prestador del servicio o, en su defecto, al contratante del seguro<sup>12</sup>. Como puede verse, surgen una serie de conceptos sobre los sujetos que se relacionan con el seguro que son necesarios de ser definidos<sup>13</sup>.

Así, en relación al SOAT tenemos a la figura del tomador (contratante o estipulante) quien es la persona que celebra el contrato y adquiere la obligación del pago de la prima; pero en ningún supuesto asume los derechos que emergen de la relación jurídica, ni de manera consensuada ni por mandato de la ley, pues si bien su nombre puede o no figurar en el certificado del SOAT, la protección se encuentra dirigida a los efectos que se produzcan por el uso del vehículo que figura registrado en las estipulaciones del seguro y a las personas que se encuentren relacionadas a este bien al momento de generarse un accidente de tránsito. Tal como señala el artículo 7° del Reglamento del SOAT, el tomador será aquél que contrata el SOAT, que puede ser el propietario del vehículo o una persona distinta.

Por otro lado, tenemos al asegurado quien es el titular del interés de que no se vea afectado su patrimonio al producirse la concreción de un riesgo y, por tanto, le interesa que el siniestro no se produzca. Podríamos decir que esta figura se materializa en el propietario, conductor, o prestador del servicio de transporte terrestre, pues son las personas que, por las reglas de la responsabilidad civil objetiva, serían las responsables por la concreción del

---

<sup>12</sup> DECRETO SUPREMO N° 024-2002-MTC

Artículo 7.- La obligación de contratar el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito recaerá sobre el propietario del vehículo automotor o el prestador del servicio de transporte. Para tal fin se presumirá como propietario, la persona cuyo nombre aparezca inscrito en la tarjeta de identificación vehicular o tarjeta de propiedad del vehículo expedido por el Registro de Propiedad Vehicular. Para todos los efectos de este Reglamento se considerará como tomador del seguro al propietario o a quienes durante la vigencia del seguro se haya transferido o transmitido la propiedad del vehículo o al prestador del servicio de transporte u otra persona que hubiere contratado el seguro, en adelante el contratante.

<sup>13</sup> No es materia de la presente investigación, pero, en palabras de Valdiviezo (2016: 29-30), antes de determinar la definición de los individuos que se relacionan con el SOAT, corresponde delimitar un concepto que resulta determinante: el interés asegurable. Dicho autor menciona que existe una definición de tal término utilizada en la práctica aseguradora, la cual señala que es el “requisito que debe concurrir en quien desee la cobertura de determinado riesgo, reflejado en su deseo sincero de que el siniestro no se produzca, ya que a consecuencia de él se originaría un perjuicio para su patrimonio.”

Como puede verse, el interés asegurable existe dentro de una relación de carácter económico entre un sujeto y un bien, lo cual denota una concepción subjetiva del interés, ya que la relación ha de referirse a un sujeto, que es precisamente el asegurado. El tomador del seguro podrá contratar en interés propio (es decir, por cuenta propia) o de otra persona (por cuenta ajena), que será precisamente el asegurado, pero la relación, respecto a un bien, que es susceptible de valoración económica, ha de referirse siempre al asegurado (Valdiviezo 2016: 31-32). De esta manera, el interés asegurable está integrado por (i) una persona titular del citado interés; (ii) un bien sobre el que se asienta o es objeto de interés asegurable; y (iii) la relación existente entre el titular del interés y el bien.

En este sentido cabe afirmar, respecto al SOAT, que la mera posesión de un vehículo presupone la existencia de un interés económico lícito en él, el cual es identificado por el marco normativo, además, como un riesgo en la sociedad, por lo que constituirá al poseedor del vehículo en titular de un interés asegurable de no causar accidentes de tránsito con dicho bien riesgoso.

riesgo de accidentes de tránsito y, por tanto, podrían ver afectado su patrimonio al tener que solventar los gastos originados, así como también pueden verse en la situación de insolvencia, la cual devendría en desprotección de los afectados por un accidente de tránsito causado por ellos.

Finalmente, tenemos al beneficiario del seguro que es aquel con derecho a la prestación del asegurador en caso de siniestro, el cual podrá coincidir con la figura del asegurado, del tomador, o con ninguna de las anteriores. Este agente tiene el interés propio de no ser lastimado por un agente externo, así como que se respete su derecho a la salud y a la vida. En caso de la concreción del riesgo, su interés estará enfocado en que se cumpla a cabalidad las coberturas que correspondan ejecutarse a favor de éste. Así, cabe la posibilidad que la identidad del tomador coincida con la del asegurado, y ésta a su vez, con el beneficiario del referido seguro, ello en la medida que la cobertura será otorgada a los tripulantes, ocupantes del vehículo y los terceros no ocupantes afectados por un accidente vehicular.

Esto así debido a que el artículo 30.2° de la Ley General de Transporte señala expresamente que el SOAT cubre “a todas las personas, sean ocupantes o terceros no ocupantes que sufran lesiones o muerte, como producto de un accidente de tránsito.”. En el mismo sentido se pronuncia el artículo 286° del Reglamento de Tránsito<sup>14</sup>, así como el artículo 4° del Reglamento del SOAT<sup>15</sup>.

De la redacción de las normas citadas previamente podría entenderse que la referencia a un tercero no ocupante implica que todos aquellos involucrados en un accidente de tránsito - que no ocupen el vehículo causante del mismo- sean cubiertos por el SOAT de éste; lo cual podría derivar en la obligación de cubrir no solo al peatón atropellado, sino también a los ocupantes de otros vehículos, siempre que estos no cuenten con el respectivo SOAT.

---

<sup>14</sup> DECRETO SUPREMO N° 016-2009-MTC Artículo 286.- Cobertura de la Póliza de Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito. La Póliza de Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito debe cubrir a la tripulación y pasajeros ocupantes y terceros no ocupantes de un vehículo automotor, que sufran lesiones o muerte como consecuencia de un accidente de tránsito.

<sup>15</sup> DECRETO SUPREMO N° 024-2002-MTC 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.

En este sentido, si bien ninguna de las normas citadas previamente define expresamente a quién se considera como ocupante o tercero no ocupante, a modo de referencia y con la intención de clarificar dichos términos, nos remitiremos a la Directiva Administrativa N° 106-MINSA/DGSPV.01 - Directiva Administrativa para la atención de pacientes protegidos por el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) en los establecimientos de salud del Ministerio de Salud. El artículo V de la Directiva desarrolla una serie de definiciones que a continuación reproduciremos:

“V. DISPOSICIONES GENERALES  
V.1. DEFINICIONES OPERATIVAS.

(...)

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

(...)

13. Tercero no Ocupante.- Persona que sin ser ocupante de un vehículo automotor resulta víctima de un accidente de tránsito en el que ha participado el vehículo automotor asegurado. Son las personas que se encuentran fuera del vehículo, pueden ser peatones o ciclistas.

14. Tercero.- Persona que se encuentra fuera del vehículo referencial pero dentro de un vehículo automotor. Por ejemplo: Motociclista, conductor de otro automóvil, pasajero de otro automóvil, etc. (...)

De las definiciones anotadas previamente se desprende claramente la distinción entre el ocupante, el tercero no ocupante y el tercero, tal como denomina la Directiva al ocupante de un vehículo distinto del referencial. Ahora bien, en nuestra opinión, no existe mayor discusión respecto a la cobertura en el caso de un accidente de tránsito en el que participa un único vehículo automotor asegurado, ni tampoco acerca de la definición del ocupante, ni del tercero no ocupante es este caso. La cuestión que nos interesa surge ante la colisión de dos vehículos, y en especial, cuando uno de ellos no cuenta con SOAT.



## *Funcionamiento del SOAT ante los siniestros*

De acuerdo a lo establecido en el artículo 14° del Reglamento del SOAT<sup>16</sup>, este seguro cubre de forma inmediata **sin investigación ni pronunciamiento previo** de autoridad alguna, **bastando la sola demostración del accidente y de las consecuencias de muerte o lesiones** que se hayan generado a las víctimas del accidente, independientemente de las responsabilidades existentes en su ocurrencia<sup>17</sup>. Los riesgos cubiertos son muerte, invalidez permanente o temporal, gastos médicos y de sepelio<sup>18</sup>.

Así producido el accidente, en los términos de la norma, la empresa aseguradora deberá empezar a desembolsar los gastos de atención médica que vayan surgiendo en la atención del afectado por el accidente de tránsito y, de ser el caso, se deberán presentar los documentos correspondientes a fin de realizar el pago de las indemnizaciones. Así, se puede apreciar que la norma lo que pretende es acortar o eliminar al máximo la etapa de investigación a fin de que los riesgos que se han concretizado no se vean desamparados, sino que, por el contrario, sean cubiertos hasta los topes señalados por mandato de la ley.

En ese sentido, el tipo de funcionamiento del SOAT será una característica relevante que refleja la lista de características enunciadas en la normativa (inmediato, incondicional,

---

<sup>16</sup> DECRETO SUPREMO N° 024-2002-MTC 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.

<sup>17</sup> Como hemos mencionado anteriormente, el artículo 29° de la Ley General de Transporte establece el régimen de responsabilidad civil objetiva sobre los accidentes de tránsito para la ejecución de la cobertura del SOAT.

<sup>18</sup> DECRETO SUPREMO N° 024-2002-MTC 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

Los gastos médicos comprenden la atención prehospitalaria, los gastos de atención médica, hospitalaria, quirúrgica y farmacéutica y otros gastos que sean necesarios para la rehabilitación de las víctimas. Los gastos de transporte están comprendidos dentro de los gastos médicos, únicamente cuando se trate del traslado de un paciente de un centro de salud a otro de mayor capacidad resolutive o cuando, por la naturaleza o gravedad de las lesiones, deba trasladarse a la víctima desde el lugar del accidente a otra ciudad. La indemnización por muerte se pagará por el íntegro del monto señalado en este artículo. La de invalidez permanente, conforme a la tabla contenida en el anexo adjunto al presente Reglamento. El pago correspondiente a gastos médicos y gastos de sepelio, se efectuará hasta el monto establecido. El pago por cada día de incapacidad temporal será el equivalente a la treintava (1/30) parte de la Remuneración Mínima Vital vigente al momento de otorgarse la prestación hasta el monto establecido. El pago de las indemnizaciones por concepto de invalidez permanente o incapacidad temporal de cualquier índole, no afectará el derecho a percibir la indemnización que corresponda por concepto de gastos médicos. El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito podrá ser contratado por coberturas superiores a las mencionadas precedentemente.

ilimitada, en razón del número de los siniestros, efectiva, de cobertura nacional y regional , según sea el caso, e insustituible) y que además, al momento de determinar la ejecución de la cobertura, permitirá reforzar la posición de la Autoridad Administrativa de extender los beneficios de este seguro a sujetos que por un periodo de tiempo considerable no eran considerados por las empresas aseguradoras, alegando al carácter contractual del seguro y a la imposibilidad de generar cargas solidarias a determinados sujetos si no es por el contrato o por la ley.

#### *Supuesto de colisión de dos vehículos automotores*

Como señalamos anteriormente, el supuesto de colisión en el que nos enfocamos en el que participan dos o más vehículos. Al respecto, el artículo 17° del Reglamento del SOAT señala expresamente:

“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.”

La norma transcrita prevé, expresamente, la posibilidad de choque de dos vehículos y sus consecuencias. Al respecto, se prevén los siguientes supuestos:

a) Dos vehículos con SOAT

El artículo citado previamente señala que, en este caso, las aseguradoras de cada vehículo cubrirán a los ocupantes de sus respectivos vehículos asegurados y las aseguradoras resultarán ser solidarias frente a los terceros no ocupantes.

b) Un vehículo con SOAT contra otro sin él

En este caso, la norma prevé que la responsabilidad de las consecuencias del accidente de tránsito en los ocupantes del vehículo que no cuente con SOAT recaerán solidariamente sobre el propietario, el conductor, y de ser el caso, el prestador del servicio de transporte.

Cabe indicar que, en este último escenario, en efecto del texto de la norma no surge una obligación solidaria que coloque a la empresa aseguradora en la misma posición que el conductor, el propietario o el prestador del servicio de transporte, pero sí establece de manera expresa la solidaridad de estos agentes por la desobediencia del mandato legal de contratar el referido seguro.

En relación a la solidaridad, debe tenerse en cuenta que el artículo 1383° del Código Civil establece que la solidaridad no se presume, sino que, tal como en el presente caso, debe estar establecida expresamente por la norma. Así, el artículo 17° del Reglamento del SOAT señala que en caso de peatones o terceros no ocupantes de vehículo automotor, en caso de accidente causado por vehículos con este seguro, las aseguradoras serán responsables solidarias por las indemnizaciones que correspondan.

Asimismo, en el caso que en el accidente participe un vehículo sin SOAT, la responsabilidad solidaria recaerá sobre el propietario, el conductor, y de ser el caso, el prestador del servicio de transporte. Debiendo éstos responder frente a sus ocupantes, terceros no ocupantes, establecimientos de salud y aseguradoras por los gastos incurridos a consecuencia del accidente.

En este punto, queda totalmente clara la existencia de solidaridad respecto de los terceros no ocupantes en todos los casos. Sin embargo, surge una cuestión que merece atención: ¿quién responde por las indemnizaciones y gastos médicos de los ocupantes del vehículo sin SOAT? Las aseguradoras referirán que la norma ha resuelto el problema indicando que quienes deben responder son el propietario, el conductor, y el prestador del servicio de transporte. No obstante, en la práctica jurídica se podrá verificar que ello no ha quedado del todo claro, existiendo casos en los que las personas afectadas han ejercido su derecho de acción en defensa de sus derechos frente a la Administración Pública, en especial, ante el Indecopi, en virtud del artículo 40° del Reglamento del SOAT<sup>19</sup>.



<sup>19</sup> Artículo 40°.- El incumplimiento de las obligaciones que corresponden a la compañía de seguros derivadas del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito y del presente Reglamento, serán sancionadas, de acuerdo a sus respectivos ámbitos de competencia, por el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual – INDECOPI y por la Superintendencia de Banca y Seguros, con arreglo a lo dispuesto en el Decreto Legislativo N° 716 y en la Ley N° 26702 respectivamente. Asimismo, a elección del interesado, podrán formularse quejas ante la Defensoría del Asegurado, teniendo los pronunciamientos de esta entidad carácter vinculante para las compañías de seguros.

El incumplimiento de los establecimientos de salud de la obligación que les corresponde de prestar atención médico-quirúrgica de emergencia en caso de la ocurrencia de un accidente de tránsito, podrá ser denunciada ante la Autoridad de Salud por la víctima del accidente o sus familiares y sancionado conforme a lo dispuesto en la Ley N° 26842, Ley General de Salud, y su Reglamento.

## **CAPÍTULO II: PROTECCIÓN AL CONSUMIDOR EN EL SOAT**

*¿Consumidor del SOAT?*

Sobre el particular, en primer lugar, es necesario cuestionarse si la figura del consumidor, el asegurado y el beneficiario son excluyentes, o en todo caso puede existir la figura del consumidor de seguros. En este sentido, es el propio Código de Protección y Defensa del Consumidor el que señala que se considerará como servicio incluso los de seguros<sup>20</sup>, por lo que el seguro puede ser materia de protección del derecho de consumo en tanto que en calidad de servicio puede ser contratado por un consumidor y, en consecuencia, formar parte del objeto de una relación de consumo; resultando enteramente coherente con ello la formulación de la figura del consumidor de seguros.

Del mismo modo, y atendiendo a lo señalado en el apartado precedente, para ser protegido por las normas de consumo no se requiere, necesariamente, haber suscrito un contrato de seguros sino haber sufrido las consecuencias de la suscripción de dicho contrato, es decir, el acaecimiento del siniestro que motivó la contratación y el posterior otorgamiento de cobertura al afectado o al beneficiario, como en el caso del SOAT. En este sentido, el consumidor de seguros (en tanto consumidor directo e indirecto) abarcará las figuras de tomador, asegurado, beneficiario y damnificado (Sobrino 2009: 161-162). Cabe precisar que la figura de consumidor directo se relaciona con la del tomador, en la medida que éste es quien contrata el seguro.

Ya que no es materia controvertida la existencia de la figura del consumidor en materia de seguros, resulta necesario preguntarse quién es el consumidor del SOAT. Al respecto, en palabras de Valdiviezo-Soto (2016: 54-57), se considera que tanto el tomador como el asegurado podrán acudir a la autoridad de consumo para reclamar ante la afectación de sus derechos, en la medida que resultarán afectados ante el no otorgamiento de la cobertura por

<sup>20</sup> Artículo IV.- Definiciones

Para los efectos del presente Código, se entiende por:

(...)

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

parte de la aseguradora. Mucho más si se tiene en cuenta que el concepto de tomador se corresponde con el de consumidor directo, en la medida que contrata directamente el SOAT; mientras que el asegurado se erige como un consumidor indirecto, en la medida que disfruta de las consecuencias de la contratación del seguro, es decir, es el destinatario de la cobertura una vez sufrido el siniestro.

Asimismo, dicho autor resalta que se habla de asegurado y no de damnificados (o víctimas del accidente de tránsito) en la medida que es la propia norma del SOAT quien establece quienes son los asegurados, los ocupantes del vehículo asegurado y los terceros no ocupantes, quienes a primera vista pueden ser considerados únicamente como los peatones o los ocupantes de vehículos no automotores (los ciclistas). No obstante, nosotros no compartimos esta visión, puesto que consideramos que consumidores indirectos serían no sólo los asegurados, sino también los beneficiarios y hasta los damnificados, pues todos éstos se verán afectados por la relación de consumo entre la empresa aseguradora y el tomador del SOAT.

En ese orden de ideas, cabe mencionar que la forma de afectación por la no entrega de la cobertura pactada difiere entre tomador y beneficiario, en la medida que el tomador ve afectado su patrimonio ante dicha circunstancia, dado que se le cobraría directamente las consecuencias patrimoniales del accidente de tránsito; mientras que para el asegurado, beneficiario o damnificado, la afectación no solo implica una cuestión de resarcimiento económico sino, además, el restablecimiento de la salud perdida con dicho evento (Valdiviezo-Soto 2016: 55).

En este punto, vuelve a surgir una constante una cuestión controvertida: ¿quién es el tercero no ocupante? Si consideramos únicamente al peatón o al ciclista, tal y como lo hacen las empresas aseguradoras, éste sería como un consumidor indirecto. Si, por el contrario, se extiende la definición a los ocupantes de un vehículo sin SOAT inmerso en el mismo accidente de tránsito, quienes se configurarían como consumidores indirectos de seguros.

Sobre el particular, se debe tener en cuenta que ocupante del vehículo sin SOAT no ostenta la calidad de consumidor directo de seguro pues no ha sido contratado seguro alguno para dicho vehículo, no calzando por ello dentro de la citada definición. Asimismo, es pertinente señalar que no lo consideramos como un consumidor expuesto en la medida que ni se encuentra en una etapa previa al establecimiento de una relación de consumo, como en el caso de discriminación; ni tampoco en el caso que el consumidor se ve inmerso en una relación de consumo que no ha entablado, como en el caso de aplicación de métodos comerciales coercitivos (Zegarra 2014: 136-139).

Entonces, atendiendo a lo expuesto, cabe preguntarse si el ocupante de un vehículo sin SOAT es un consumidor indirecto, no por el hecho de ser considerado tercero no ocupante, pues el seguro no ha sido contratado para el disfrute de los ocupantes del vehículo sin SOAT sino, por el contrario, para los ocupantes del vehículo asegurado y, por precisión legal, de los terceros no ocupantes, quienes, tal como se señaló oportunamente, son aquellos que se encuentran fuera del vehículo asegurado y no se encuentran a bordo de ningún otro vehículo automotor. Sino que, por otro lado, se debe buscar la calidad de consumidores indirectos en el propio mandato de la protección que brinda la norma legal, en particular en el artículo 4° del Reglamento del SOAT cuando menciona que “El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito cubre a todas las personas”, análisis que en los pronunciamientos que la autoridad de consumo se puede verificar un atisbo de ello.

#### *Pronunciamiento de la Autoridad Administrativa respecto a la cobertura del SOAT*

Como mencionamos al inicio del presente artículo, el Indecopi, desde el año 2009, varió el criterio que tenía frente a la cobertura del SOAT respecto del tercero no ocupante y de los pasajeros de un vehículo que, no contando con SOAT, se vio inmerso en un accidente de tránsito.

Un ejemplo relevante de este cambio de criterio es la Resolución N° 1628-2009/SC2-INDECOPI, en la cual el Indecopi resolvió en instancia de apelación la cobertura de ocupantes de un vehículo que no contaba con SOAT (retroexcavadora) por parte de la empresa aseguradora del vehículo que sí contaba con dicho seguro.

Para ello, la Autoridad Administrativa determinó inicialmente que el deber de idoneidad, recogido en el artículo 8° de la Ley de Protección al Consumidor<sup>21</sup>, se encuentra presente en materia de seguros, denotando que la empresa aseguradora tiene responsabilidad objetiva respecto a la idoneidad y calidad de los servicios que ofrecen en el mercado.

Así, tratándose de seguros obligatorios por accidentes de tránsito, se reconoció que el marco normativo especial establece que el SOAT actúa bajo la modalidad de un seguro contra accidentes personales y cubre, entre otros, los riesgos de muerte. En lo que respecta al alcance personal del seguro, el Reglamento del SOAT señala que su cobertura se extiende a todas las personas, sean ocupantes o terceros no ocupantes del vehículo automotor.

Así también la Autoridad Administrativa reconoció que la finalidad de la implementación del SOAT fue la de garantizar una indemnización efectiva y oportuna de las víctimas de los accidentes de tránsito, razón por la cual los pagos de los gastos e indemnizaciones del seguro se efectúan sin investigaciones ni pronunciamiento previo de autoridad alguna, independientemente de la responsabilidad del conductor, del propietario del vehículo o del prestador del servicio de transporte.

En este orden de ideas, el Indecopi reconoció que el artículo 17° del Reglamento del SOAT contempla el supuesto donde en un accidente de tránsito intervienen dos o más vehículos, prescribiendo dos regímenes de indemnización dependiendo de si las víctimas del accidente: (i) son personas transportadas en uno de los vehículos; o (ii) son peatones o terceros no ocupantes de los vehículos.

En el primer caso, como lo mencionamos, el Indecopi constató que cada compañía aseguradora será responsable de las indemnizaciones correspondientes a las personas

---

<sup>21</sup> DECRETO LEGISLATIVO 807. LEY SOBRE FACULTADES, NORMAS Y ORGANIZACIÓN DEL INDECOPI.

Artículo 8°.- Los proveedores son responsables, además, por la idoneidad y calidad de los productos y servicios; por la autenticidad de las marcas y leyendas que exhiben los productos; por la veracidad de la propaganda comercial de los productos; y por el contenido y la vida útil del producto indicados en el envase, en lo que corresponde.



transportadas en el vehículo por ella asegurado. En el caso de los peatones o terceros no ocupantes, las compañías aseguradoras serán responsables solidariamente de las indemnizaciones que correspondan a dichas personas o a sus beneficiarios. Así se señala que:

Esta disposición tiene por finalidad garantizar la indemnización de las víctimas de los accidentes de manera efectiva y rápida, sin necesidad de dilucidar qué vehículo fue el responsable del accidente. Así, cuando las víctimas son peatones o terceros no ocupantes, el Reglamento del SOAT ha dispuesto que –independientemente que qué vehículo haya sido el responsable las compañías aseguradoras de los vehículos intervinientes sean responsables solidarias de las indemnizaciones correspondientes. Asimismo, la norma prevé que la aseguradora que hubiera pagado las indemnizaciones podrá repetir contra las otras compañías aseguradoras.

Por otro lado, el Indecopi identificó que la norma prevé que, si uno de los vehículos no cuenta con SOAT, **la aseguradora del vehículo con SOAT podrá repetir contra el propietario, conductor o prestador del vehículo sin SOAT por los gastos incurridos y/o indemnizaciones que hubiera pagado.**

Así, el Indecopi determinó que existe dentro de la norma la posibilidad de que la aseguradora del vehículo que sí contrató el SOAT pueda cubrir los gastos e indemnizaciones de los pasajeros del vehículo sin este seguro que se vieron afectados, otorgándole por mandato de la ley la capacidad de repetir contra ellos, quienes ex ante han sido determinados como responsables solidarios. Al motivar su decisión, dicha Autoridad analizó los argumentos esbozados en el Oficio 464-2007-DRTyC-T/GR-Tacna del 21 de agosto de 2007, emitido por la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones del Gobierno Regional de Tacna, en el cual se concluyó que una retroexcavadora no requiere contar con SOAT, siendo sus ocupantes **“terceros que pueden ser considerados dentro del presupuesto jurídico que señala el Reglamento del SOAT para efectos de la indemnización correspondiente**, conforme lo expresa el artículo 2º del Decreto Supremo N° 001-2004-MTC, que modifica el Decreto Supremo N° 024-2002-MTC.”

Asimismo, el Indecopi mediante Oficio N° 022-2009/SC2-INDECOPI del 19 de junio de 2009 solicitó al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, como órgano rector a nivel

nacional en materia de transporte y tránsito terrestre y que tiene como una de sus funciones interpretar los principios de transporte y tránsito terrestre definidos en la Ley General de Transporte y sus reglamentos nacionales (como, es el Reglamento del SOAT), información respecto de la aplicación del Decreto Supremo 024-2002-MTC a los vehículos considerados como “maquinaria especial”.

En particular, se le requirió que informe lo siguiente: (i) si de acuerdo a lo dispuesto en el Reglamento del SOAT, una retroexcavadora que se desplaza por la vía pública debe contar con dicho seguro; y, (ii) si en caso de producirse un accidente de tránsito entre un vehículo asegurado y una retroexcavadora que no cuenta con SOAT, los ocupantes de esta última unidad tienen derecho a ser indemnizados por la aseguradora del otro vehículo.

Mediante Oficio 2734-2009-MTC/15 del 22 de julio de 2009, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones señaló, respecto a la primera consulta, que la retroexcavadora no es un vehículo automotor sino una maquinaria que no puede circular dentro del sistema nacional de transporte terrestre, razón por la cual no se encuentra obligada a contar con SOAT. Respecto al segundo punto, se agregó lo siguiente:

“(…) Respecto a la segunda parte de la consulta formulada por ustedes, en caso de producirse un accidente de tránsito entre un vehículo asegurado y una retroexcavadora que no cuenta con Seguro Obligatorio de Tránsito –SOAT, **los ocupantes de la maquinaria tienen derecho a ser indemnizados por la aseguradora del vehículo**, atendiendo a lo dispuesto en el segundo párrafo del artículo 17 del Decreto Supremo 024-2002-MTC, donde señala que “En caso de peatones o terceros no ocupantes de vehículos automotores, las compañías de seguros intervinientes serán responsables solidariamente de las indemnizaciones correspondientes a dichas personas o su(s) beneficiario(s).”

Según se puede apreciar, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones ha determinado que, al no contar la retroexcavadora con SOAT, el ocupante de este vehículo adquirió la condición de tercero no ocupante; y, en consecuencia, gozaba del derecho a ser indemnizado por la empresa aseguradora, en aplicación del artículo 17° del Reglamento del SOAT. Éste pronunciamiento junto con otros emitidos en dicha época marcaron un hito respecto al criterio sobre la cobertura del SOAT, que ha continuado hasta la actualidad.

Por otro lado, podemos mencionar la Resolución N° 1784-2009/TDC, mediante la cual el Indecopi estableció que para determinar si corresponde a la empresa aseguradora (en este caso, era una AFOCAT, que emite el CAT) la obligación de cobertura de los gastos de los ocupantes del vehículo que no cuenta con el seguro obligatorio, debe efectuarse una interpretación de la normatividad vigente, en especial del artículo 17° del Reglamento SOAT, empleando el método de interpretación que más se adecue al caso.

Así, la Autoridad Administrativa determinó que, de la literalidad del dispositivo en cuestión, se desprenden dos enunciados claros: el primero es que dicha norma establece la responsabilidad solidaria del propietario, conductor y prestador del servicio de transporte del vehículo que no cuenta con SOAT, respecto de las víctimas de un accidente, ocupantes de dicha unidad, en el supuesto que no cuente con seguro; y el segundo enunciado es aquel que señala que dichos responsables solidarios deben reembolsar a la compañía aseguradora los gastos o indemnizaciones que hubiere pagado a los accidentados.

Así, el Indecopi formulará esta pregunta a lo largo de sus pronunciamientos<sup>22</sup>: ¿cuál es la aseguradora a la que los responsables solidarios deben devolver los gastos e indemnizaciones que hubieren pagado a los accidentados, según el segundo enunciado? La única respuesta lógica posible que detecta la Autoridad de Consumo, que a su criterio surge naturalmente del análisis de dicho enunciado, es que ante la inexistencia de aseguradora del vehículo sin SOAT, la aseguradora a la que se refiere dicho artículo sea la del vehículo que sí cuenta con este seguro, es decir, la única existente en el supuesto de hecho, aquella con la que se contrató la póliza del vehículo que sí contaba con SOAT.

---

<sup>22</sup> Ver Resolución N° 1283-2010/SC2-INDECOPI - Resolución N° 2444-2010/SC2-INDECOPI - Resolución N° 2445-2010/SC2-INDECOPI - Resolución N° 2568-2011/SC2-INDECOPI - Resolución N° 2363-2011/SC2-INDECOPI - Resolución N° 3198-2011/SC2-INDECOPI - Resolución N° 3211-2011/SC2-INDECOPI - Resolución N° 2433-2012/SC2-INDECOPI - Resolución N° 3654-2012/SPC-INDECOPI - Resolución N° 062-2013/SPC-INDECOPI - Resolución N° 148-2013/SPC-INDECOPI - Resolución N° 643-2013/INDECOPI-PIU - Resolución N° 2269-2013/SPC-INDECOPI - Resolución N° 2638-2013/SPC-INDECOPI - Resolución N° 1710-2014/SPC-INDECOPI - Resolución N° 2608-2014/SPC-INDECOPI - Resolución N° 2981-2014/SPC-INDECOPI - Resolución N° 390-2015/SPC-INDECOPI - Resolución N° 664-2015/SPC-INDECOPI - Resolución N° 1046-2015/SPC-INDECOPI - Resolución N° 1290-2015/SPC-INDECOPI - Resolución N° 1308-2015/SPC-INDECOPI - Resolución N° 2586-2015/SPC-INDECOPI - Resolución N° 2144-2010/SC2-INDECOPI - Resolución N° 421-2011/SC2-INDECOPI - Resolución N° 061-2013/SPC-INDECOPI - Resolución N° 950-2013/SPC-INDECOPI - Resolución N° 965-2013/SPC-INDECOPI - Resolución N° 1039-2013/SPC-INDECOPI - Resolución N° 1319-2013/SPC-INDECOPI - Resolución N° 1320-2013/SPC-INDECOPI - Resolución N° 2761-2013/SPC-INDECOPI - Resolución N° 2787-2013/SPC-INDECOPI

Según la Autoridad Administrativa, para que la norma exija el cumplimiento de dicha devolución a favor de la aseguradora, necesariamente debe partir del supuesto que la aseguradora del vehículo con seguro obligatorio haya brindado cobertura a los ocupantes del vehículo sin este seguro, en cumplimiento de su deber de cobertura de todas las víctimas del accidente de tránsito sin efectuar investigaciones previas.

Como ya hemos mencionado anteriormente, el argumento utilizado generalmente por las empresas aseguradoras en sede administrativa y judicial es que esta interpretación implicaría considerar que la norma materia de análisis prevé de manera tácita la responsabilidad solidaria entre la aseguradora y el propietario, conductor o prestador del servicio de transporte, contraviniendo lo dispuesto en el artículo 1183° del Código Civil<sup>23</sup>, que establece que la solidaridad no puede presumirse pues debe señalarse expresamente.

Sin embargo, la Autoridad de Consumo ha establecido que el último párrafo del artículo 17° del Reglamento SOAT no establece per se una responsabilidad solidaria de la aseguradora sino la obligación a cargo de la aseguradora del vehículo que si cuenta con SOAT, en una etapa previa, de otorgar cobertura inmediata a las víctimas ocupantes del vehículo que no contaba con seguro obligatorio, teniendo el derecho de repetición contra propietario, conductor y prestador del servicio de transporte, quienes sí son considerados de manera expresa como responsables solidarios.

Por tanto, del análisis literal del artículo 17° del Reglamento del SOAT, la Autoridad Administrativa concluye que, a diferencia de lo señalado por las empresas aseguradoras, esta normativa establece que la aseguradora del vehículo que cuenta con SOAT tiene el deber legal de brindar cobertura a las víctimas ocupantes del vehículo que no cuenta con dicho seguro, y posteriormente dichos gastos e indemnizaciones le deben ser reembolsados por los responsables solidarios.

Asimismo, el Indecopi señala que, de una interpretación sistemática de la norma materia de análisis, y tomando en consideración lo establecido en el artículo 30°.2 la Ley General de

---

<sup>23</sup> CODIGO CIVIL. Artículo 1183.- La solidaridad no se presume. Sólo la ley y el título de la obligación la establecen en forma expresa.

Transporte y en los artículos 4°, 14° 16° y 28° del Reglamento del SOAT (que establece que la aseguradora debe pagar de manera inmediata sin investigación ni pronunciamiento previo de autoridad alguna), se desprende que el último párrafo del artículo 17° de este Reglamento considera la cobertura a cargo de la aseguradora del vehículo con SOAT, de las víctimas ocupantes del vehículo que no cuenta con dicho seguro.

Por otro lado, el Indecopi establece que, de acuerdo a una interpretación finalista o teleológica del último párrafo del artículo 17° del Reglamento del SOAT, se desprende que éste, en línea con lo establecido en otros dispositivos del Reglamento y la Ley General de Transporte, busca que se otorgue cobertura inmediata a todas las víctimas de un accidente de tránsito. Ello, indica la Autoridad Administrativa, se encontraría en línea con lo expuesto por el Tribunal Constitucional en su Sentencia STC 2736-2004-PA/TC, en la que se ha establecido que 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 2° 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.”

Así, la Autoridad Administrativa concluye que, a fin de resolver estas controversias, es necesario no perder de vista la finalidad social que persiguen los seguros obligatorios como el SOAT, los cuales actúan bajo una racionalidad distinta a la de los seguros voluntarios: mientras que la finalidad de éstos últimos es la de liberar al asegurado de una eventual carga económica, los primeros se orientan a asegurar que las víctimas perciban la indemnización que les corresponde.

Finalmente, establece el Indecopi que, en caso que se sostuviera que el último párrafo del artículo 17° del Reglamento SOAT puede dar lugar a distintas interpretaciones, se debería optar ante dicha incertidumbre jurídica por una interpretación pro consumidor destinada a

conseguir una auténtica tutela de los derechos e intereses del consumidor<sup>24</sup>, 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<sup>25</sup>.

Éste es uno de los pronunciamientos en el que el Indecopi establecerá el cambio de criterio a fin que todas las personas involucradas en un accidente de tránsito resulten protegidas por el SOAT, cuya finalidad es, conforme lo estableció el Tribunal Constitucional, proteger los derechos fundamentales a la vida y a la integridad personal, reconocidos en el artículo 2º inciso 1 de la Constitución.

#### *Pronunciamiento del Poder Judicial respecto a la cobertura*

Como ya hemos mencionado, la materia del presente artículo se encuentra ya en competencia del Poder Judicial, en especial de la Sala de Derecho Constitucional y Social Permanente de la Corte Suprema de la República (Expediente N° 12291-2014-0-5001-SU-DC-01), gracias a la interposición del Recurso de Casación por parte del Indecopi, contando con un pronunciamiento de la Fiscalía Suprema favorable al criterio esbozado por la Autoridad Administrativa.

Sin perjuicio de ello, existen pronunciamientos discordantes entre los Juzgados Especializados en lo Contencioso Administrativo con Sub Especialidad en temas donde el Indecopi es parte, pues existen casos en los que se declara fundada la pretensión de la empresa aseguradora<sup>26</sup> (y por ende, nula la Resolución Administrativa emitida por la

---

<sup>24</sup> “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. p. 788.

<sup>25</sup> La aplicación de este criterio resulta acorde con lo señalado por el máximo órgano de interpretación constitucional del país. Mediante Sentencia de fecha 24 de marzo de 2004 (Expediente 0858-2003-AA/TC) el Tribunal Constitucional ha señalado que la Constitución Política del Perú establece un régimen especial de protección plena a los derechos de los consumidores y consagra el sistema económico como un medio para la realización de la persona humana y no como un fin en sí mismo. En tal sentido, los intérpretes de la legislación deben cuidar que la misma no pierda su verdadera finalidad o, lo que es lo mismo, deben cuidar que los derechos fundamentales consagrados en la Constitución no queden desprovistos de significado

<sup>26</sup> Como en el caso seguido bajo el Expediente 7705-2014 ante el Vigésimo Sexto Juzgado Especializado en lo Contencioso Administrativo.

Autoridad de Consumo que compelió a ejecutar la cobertura) mientras que otros juzgados declaraban infundada la pretensión y, por tanto, confirmaban los argumentos de la Autoridad Administrativa. No obstante, la Quinta Sala Especializada en lo Contencioso Administrativo, segunda instancia que revisa las apelaciones interpuestas contra las sentencias de los juzgados antes mencionados, ha optado por rechazar el argumento de la Autoridad de Consumo, lo que ha llevado a ésta a acudir a la Corte Suprema.

Para muestra, analizaremos la Sentencia emitida el 10 de marzo de 2016 por el 26° Juzgado Contencioso Administrativo (Expediente N° 7705-2014) en el que se declara fundada la demanda interpuesta por la Positiva Seguros y Reaseguros, contra la Resolución Final 139-2014/INDECOPI-ICA, emitida por la Comisión de Protección al Consumidor de la Oficina Regional del Indecopi Ica.

En esta sentencia, el Juzgado determina que el SOAT constituye un seguro obligatorio para todos los vehículos automotores de circulación nacional, su finalidad se encuentra básicamente determinada por el cubrimiento de daños de índole personal y patrimonial; asimismo, si bien su origen es tipo legal, el SOAT se encuentra supeditado a la celebración de una relación de tipo contractual con una compañía aseguradora del mercado; “asumiendo esta última la obligación de cubrir los siniestros acontecidos como producto del uso del vehículo automotor asegurado **dentro de los límites y términos que fueron pactados o sean ordenados por la ley**”

Así, en el caso en concreto, el Poder Judicial señalará que al encontrarse la prestación atribuible al proveedor determinada por ley esta ha de ceñirse a lo que dispone el artículo 17° del Reglamento del SOAT, en relación a la prestación debida del servicio como consecuencia de la colisión de dos vehículos automotores y en caso uno de ellos no contase con el SOAT.

Atendiendo a lo expuesto, el Juzgado establece que, del estudio del artículo 17° del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito, **no se desprende una obligación legal atribuible a las compañías de seguros**

que les imponga el cubrir siniestros que vinculen a un vehículo carente de SOAT. Es conveniente destacar que la referida obligación legal encuentra sus límites en el derecho a la libertad manifestada en forma expresa en el literal a) del numeral 24 del artículo 2° de la Constitución Política del Perú: “Nadie está obligado a hacer lo que la ley no manda, ni impedido de hacer lo que ella no prohíbe”. En función a ello, el Juzgado concluye que en la medida que no exista una obligación manifiestamente clara y considerando además que la imposición de una sanción conlleva a la restricción de situaciones jurídicas de los administrados, la determinación del incumplimiento de una obligación de carácter legal por parte de la autoridad administrativa necesariamente debe observar los principios de legalidad y tipicidad esenciales dentro de la potestad sancionadora de la administración pública.

Para mayor fundamento, explica el Juzgado que el tercer párrafo del artículo 17° del mencionado Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito prescribe como un supuesto de hecho la colisión de dos vehículos en los cuales uno de ellos no se encuentra cubierto por el SOAT y, como una consecuencia jurídica, la responsabilidad solidaria derivada para el propietario, el conductor y, en su caso, el prestador del servicio de transporte (lo cual a criterio de esta judicatura obedece a un tema de responsabilidad civil donde cada quien responde por el daño objetivo que cause) lo que denota la inexistencia de la obligación atribuida al agente económico por parte de la Autoridad Administrativa. Cabe precisar, que este órgano jurisdiccional considera que las cargas y obligaciones impuestas a las entidades privadas son establecidas por normas específicas; incluso en un supuesto de garantías implícitas estas no podrán hacerse extensivas al proveedor sancionado dado el tenor del derecho contenido en el artículo 17° del Reglamento del SOAT, en donde se establece quienes son los obligados para el supuesto de hecho planteado.

Para reforzar su posición, el Juzgado cita Informe Defensorial N° 159-2012/DP de la Adjuntía para el Ambiente, Servicios Públicos y Pueblos Indígenas de la Defensoría del Pueblo, en la que se ha señalado lo siguiente:

En diversos pronunciamientos, la Sala de Defensa de la Competencia Número 2 viene realizando una interpretación del artículo 17° del Reglamento del



SOAT, estableciendo que debe entenderse como tercero no ocupante de un vehículo no asegurado, incluso a los ocupantes de vehículos que tienen SOAT o CAT, argumentando que, desde una visión pro consumidor y en atención al fin social del SOAT de asegurar la atención de todas las víctimas de accidentes en el caso de accidentes de tránsito en los que estén involucradas unidades que no cuenten con el seguro obligatorio, la empresa aseguradora del vehículo que sí lo tenga deberá asumir el costo y las atenciones no solo de los ocupantes del vehículo asegurado y de los peatones, sino también de los ocupantes de las unidades no aseguradas. Ante esta lectura, **la Defensoría del Pueblo considera que la interpretación realizada por el Indecopi, si bien invoca los fundamentos para los que se concibió el sistema de seguros obligatorios contra accidentes de tránsito, puede constituir un incentivo perverso que encarezca el seguro y lo torne ineficiente, pues se imputan a las aseguradoras o Afocat los costos que deben ser cubiertos por los responsables de las unidades que no tienen seguro, se envía el mensaje de que no es necesario contratar el seguro, pues los que sí cumplen asumirán todos los costos que se originen.**<sup>27</sup>

Frente a ello tenemos el Dictamen Fiscal Supremo emitido en el marco del Expediente 12291-2014 antes mencionado, en el que se señala expresamente que

“el problema planteado es un problema de interpretación relativo a la premisa normativa, el cual se presenta en los casos difíciles cuando la lectura de la norma contiene más de una interpretación aplicable al caso.

(...) Bajo dicha óptica, conforme al criterio de interpretación sistemática, debemos tener en cuenta que el inciso 30.2 del artículo 30 de la Ley N° 27181 – Ley General de Transporte establece que el SOATA y el CAT cubren a todas las personas, sean ocupantes o terceros no ocupante que sufran lesiones o muerte, como producto de un accidente de tránsito. En el mismo sentido, el inciso 4 del citado Reglamento establece que el SOAT cubre a todas las personas, sean ocupantes o terceros no ocupante de vehículo automotor, que sufran lesiones o muerte como consecuencia de un accidente de tránsito.

En este línea de razonamiento, resulta admisible la posibilidad interpretativa que más satisfaga al ejercicio de los derechos de los consumidores de contar con una cobertura oportuna de los riesgos y consecuencias dañosas que en el marco de un accidente de tránsito puedan producirse, pudiendo establecerse que el artículo 17 del Decreto Supremo N° 024-2002-MTC **contiene una obligación a cargo de las aseguradoras de cubrir los riesgos de muerte y/o lesiones de aquellos ocupantes de vehículos automotores involucrados en el accidente de tránsito que no**

<sup>27</sup> Disponible en <http://www.defensoria.gob.pe/modules/Downloads/informes/defensoriales/informe-159.pdf>, página 127.

**tengan SOAT, lo que en modo alguno afecta derecho alguno de las aseguradoras, toda vez que dichos entes cuenta con el derecho de repetición (...)**

(El resaltado es nuestro)

Los pronunciamientos emitidos por la Quinta Sala son similares al caso antes señalado, en el cual se precisa que la Autoridad de Consumo estaría generando una responsabilidad solidaria que no está en la ley y que, como consecuencia, establece un incentivo perverso para no contratar el SOAT.



### CAPITULO III: ¿TODO VA A ESTAR BIEN? CÓMO RESOLVER ESTA CONTROVERSIA

#### *Planteamiento propio sobre la cobertura del SOAT*

Cada vez que se realiza un artículo de investigación jurídica, consideramos que se puede caer en el error de olvidar que antes que el Derecho existe la realidad. En efecto, cada vez que se propone una hipótesis jurídica que responderá adecuadamente al marco normativo o a la posición de la doctrina vigente podemos considerar que hemos atendido el meollo del asunto de manera favorable. No obstante, al iniciar la presente investigación, la cuestión que nos intrigó fue la siguiente ¿qué sucede en el plano de la realidad de seguir el esquema de las empresas aseguradoras y de la Quinta Sala? La respuesta inmediata la podemos ver en las noticias del día a día: personas que pierden la vida, familias desamparadas y que no lograrán obtener una indemnización de los causantes irresponsables, insolventes o, en todo caso, mejor asesorados que logran deslindar su responsabilidad. En ese sentido, si bien consideramos que la lógica que sigue actualmente el Poder Judicial y determinaría que las empresas aseguradoras no tengan que cubrir riesgos adicionales, propondremos una posición que trate de conciliar el Derecho y la realidad.

Como mencionamos anteriormente, que en sede judicial tenemos pronunciamientos diversos (los Juzgados Especializados ven sus pronunciamientos que se encuentran en línea con lo desarrollado por la Autoridad de Consumo ser desestimados por la Sala Especializada en lo Contencioso Administrativo con Sub Especialidad en temas en los que INDECOPI). La posición contraria a la esbozada por la Autoridad de Consumo, se fundamente en que el SOAT es, en efecto, un seguro obligatorio, que cubre los riesgos de muerte y lesiones, pero se restringe la protección a (i) los ocupantes de un vehículo automotor, y a los (ii) terceros no ocupantes, que serían los peatones o persona que ocupen un vehículo no automotor. Asimismo, esta posición se basa en que el carácter obligatorio de este seguro resulta en que cada vehículo debe contar con su propia póliza y, en consecuencia, en caso de incumplimiento de este mandato legal, la responsabilidad no recaería sobre las otras compañías aseguradoras, dado que dichas pólizas sólo cubren a los ocupantes de los vehículos cubiertos.

Por su parte, las empresas aseguradoras que han obtenido pronunciamientos desfavorables ante la Autoridad de Consumo han adoptado lo dispuesto por estas instancias judiciales en el sentido que no se le puede obligar a un agente que no ha asumido voluntariamente el costo de un riesgo a ello, sin que exista un mandato expreso, siendo un absurdo sostener que la empresa aseguradora tuviera esta obligación.

No obstante ello, se deberá tener en cuenta que los argumentos esbozados por el Poder Judicial no están basados en argumentos sólidos, incurriendo en una falta de motivación ya que se tilda de “absurda” la interpretación vertida por el Tribunal del Indecopi sin expresar las razones por las que la referida interpretación sería indebida<sup>28</sup>.

Como ya hemos mencionado anteriormente, la normativa especial ha establecido, como lo hace la Ley General de Transporte, en su artículo 30° numeral 30.1, cuál es la obligación de los administrados sobre la contratación del SOAT.

**“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, (...)”**

En efecto, dicho artículo ha determinado el carácter obligatorio sobre la contratación del SOAT, la cual determina la habilitación para la circulación de los vehículos por las vías nacionales. En el mismo sentido, cabe precisar que todo operado jurídico debe reconocer prima facie la obligatoriedad que tienen todos los administrados de contratar el SOAT pues, mediante disposición legal, se ha determinado que esta contratación es una condición para la circulación del vehículo por las vías nacionales.

Lo que sucede es que existirá caso en que ello no suceda, lo cual puede llevar a un razonamiento erróneo respecto a la aplicación de la cobertura basada en la falta de

---

<sup>28</sup> Ver Expediente 701-2011-0-1801-JR-CA-11

contratación del SOAT por un vehículo que haya participado en un accidente de tránsito, pues, como veremos más adelante, éste no limita la cobertura de los daños, lesiones o la propia muerte causada en un accidente de tránsito sufridos por estas víctimas.

En efecto, consideramos que la Autoridad Administrativa no ha perdido de vista el fin legítimo con el que la norma ha dotado al SOAT, pues éste no es un seguro facultativo como el seguro contra daño a terceros, sino que resulta ser un seguro obligatorio que se rige por reglas completamente distintas sobre la aplicación de su cobertura.

En relación a ello, el régimen de responsabilidad del SOAT cuenta con características distintas al régimen de responsabilidad extracontractual que se rigen sobre los seguros facultativos y sobre la propia responsabilidad civil dictada por el Código Civil. Es claro que el Estado ha establecido, en el marco de afectaciones generadas por un accidente de tránsito, un régimen de responsabilidad y cobertura de los daños con características particulares.

En efecto, este seguro no es optativo sino que requiere de manera obligatoria ser contratado para que el vehículo automotor pueda circular en las vías de la República. Esta es la obligatoriedad establecida por ley, la cual establece como regla general que la actuación esperada de los administrados es que éstos contraten dicho seguro a fin de que los vehículos se encuentren habilitados para la circulación. No obstante, es innegable que existe la posibilidad de que los administrados actúen de manera excepcional y que se incumpla este mandato y, en consecuencia, en algunos casos los vehículos automotores no contarán con SOAT debido a que los propietarios, conductores o prestadores del servicio de transporte público no han contratado este seguro obligatorio con alguna compañía aseguradora.

Ello se ve corroborado por lo dispuesto en el Reglamento del SOAT el cual establece lo siguiente:

**“Artículo 38.-** El incumplimiento de la obligación de contar y mantener vigente el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, no portar el certificado correspondiente, o que la póliza, certificado o calcomanía sean falsificados, **inhabilita al vehículo automotor para transitar por cualquier vía pública** terrestre del país, debiendo la Policía Nacional del Perú asignada al

control del tránsito, **retener el vehículo, impedir su circulación e internarlo en el depósito oficial de vehículos hasta que se acredite la contratación del seguro de accidentes de tránsito, independientemente de la sanción administrativa a que hubiere lugar.**”

Asimismo el Reglamento Nacional de Tránsito- Decreto Supremo N° 016-2009-MTC (en adelante, el Reglamento de Tránsito) establece lo siguiente:

**“Artículo 287.- Medidas por no contar con la Póliza de Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.**

Cuando el conductor de un vehículo automotor o vehículo combinado lo haga circular incumpliendo la obligación de contar con una Póliza vigente de Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, la Autoridad competente debe **retener el vehículo, impedir su circulación e internarlo en un Depósito** Municipal de Vehículos (DMV), hasta que se acredite la contratación del Seguro correspondiente.”

Asimismo, en la Tabla de Infracciones se establece como Infracción Muy Grave, bajo el Código M28, el hecho de conducir un vehículo sin contar con la póliza del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, o Certificado de Accidentes de Tránsito, cuando corresponda, o éstos no se encuentren vigentes, teniendo como consecuencia la imposición de una multa administrativa y la medida adicional de Retención del Vehículo.

En ese sentido, la legislación ya ha previsto las sanciones que buscan desincentivar estas conductas negligentes, las cuales se encuentran debidamente tipificadas y establecidas por el Reglamento Nacional de Tránsito, fijándose multas para aquellos conductores que no cuenten con dicho seguro, de manera que los administrados den cabal cumplimiento al mandato legal, reprochando la conducta negligente del propietario, conductor y prestador del servicio de transporte que no contrató el SOAT.

Si bien lo descrito en los artículos antes citados se establece (i) la habilitación de circulación de un vehículo automotor por las vías nacionales, y (ii) la posibilidad de sanción mediante lo establecido en el Reglamento Nacional de Tránsito; estos dispositivos legales no determinan ninguna condición respecto a la aplicación de la cobertura del SOAT, ni añaden ningún criterio para analizar la finalidad que persigue el SOAT.

Por ello, se puede indicar que toda interpretación contraria a la que brinda la Autoridad de Consumo en estos casos pretende otorgarle al artículo 30° de la Ley General de Transporte es errónea, pues pretende extender las consecuencias que derivan del incumplimiento de contar con el SOAT por un vehículo que ya circula por las vías nacionales, perjudicando sobremanera a las víctimas, supuesto de hecho que no ha sido determinado por ley, como contrariamente pretende establecer la demandante.

En ese sentido, los recientes pronunciamientos del Tribunal del Indecopi no han dejado de lado el hecho de que existirán consecuencias sobre la actuación negligente del propietario, el conductor y el prestador del servicio de transporte que no contrató el SOAT respectivo. Lo que ha determinado la Autoridad Administrativa es que los dispositivos normativos no han desprovisto de protección a los ocupantes de un vehículo que no contaba con SOAT puesto que ellos también son afectados por un accidente de tránsito.

Es por ello, que el Tribunal del Indecopi ha precisado que ninguna de las personas que hayan sufrido lesiones a causa de un accidente de tránsito quedarán desprotegidas, pues la finalidad del SOAT se cumplirá cabalmente con esta protección global a todos los afectados por un accidente de tránsito.

Ante ello, se puede alegar que la finalidad del SOAT no se encuentra relacionada con otorgar cobertura de manera indistinta a todas las personas que se vean involucradas en un accidente de tránsito, sino que la norma habría establecido que los agentes que intervienen en el transporte sean responsables de sus propios actos, asumiendo los costos sobre sus decisiones, por lo que la finalidad del SOAT estaría determinada a cubrir únicamente los gastos de las víctimas del vehículo “diligente” que sí cuenta con este seguro.

En ese sentido, siguiendo dicha interpretación, se pretende que las víctimas de un vehículo que no contaba con SOAT asuman los costos de la negligencia del propietario, el conductor y del prestador de servicio de transporte, es decir, deberán soportar las consecuencias de la negligencia de un tercero.

En ese sentido, formulamos la siguiente pregunta: ¿la norma pertinente al caso establece esta carga? Evidentemente que no, pues la norma no ha establecido entre sus disposiciones que las víctimas ocupantes de un vehículo participante en un accidente de tránsito, que no cuente con SOAT, no deberán ser cubiertos.

En relación a este punto, cabe precisar que el artículo 6° numeral 6.1 de la Ley de Transporte establecería que cada una de las personas que utilizan vehículos automotores asuman los riesgos y costos derivados de las decisiones que tal uso implica, más no que éstos sean “trasladados sin expresión de causa” a otros. El referido artículo señala lo siguiente:

“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. (...)”

En atención a ello, se tiene que este dispositivo no determina que las víctimas deban asumir los costos totales de las consecuencias de las decisiones negligentes de un tercero que no contrató el SOAT. Lo que sucede es que puede no verificarse la concreción de dos hechos de la realidad: (i) la responsabilidad del conductor, propietario y prestador de servicio de transporte; y (ii) la cobertura a las víctimas ocupantes del vehículo que no cuenta con SOAT.

Para entender a cabalidad ello, debemos recordar que el SOAT es un seguro cuyas características han sido determinadas por la Ley de Transporte, las cuales no pueden verse alienadas por la interpretación que el operador jurídico pretende darle al artículo 30° de la referida ley. Atendiendo a ello, el numeral 30.4 establece lo siguiente:



“Artículo 30.- Del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito  
(...)

30.4 El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito y los certificados contra accidentes de tránsito señalados en el numeral 30.1 tienen las siguientes características:

- a) **Incondicionalidad.**
- b) **Inmediatez.**
- c) **Cobertura ilimitada**, en razón del número de los siniestros.
- d) Efectividad durante toda su vigencia.
- e) Cobertura a nivel nacional en el caso del SOAT, y regional o provincial en el caso del AFOCAT; con periodicidad anual.
- f) **Insustituible.**”

Como se podrá evidenciar, el SOAT, al contrario de cualquier otro seguro ofrecido en el mercado, es un seguro incondicional, de aplicación inmediata, y no puede ser sustituido por otro seguro. En ese sentido, se puede apreciar que las cualidades de este seguro corroboran que la finalidad de este seguro corresponde a la cobertura global de los afectados en el accidente de tránsito.

Las reglas aplicables a los seguros contratados de manera optativa que determinan la cobertura por responsabilidad civil son distintas a las reglas del SOAT, pues las primeras habilitan a condicionar la cobertura de los daños y lesiones generadas, en base a auditorías, tasaciones, y evaluaciones de los hechos. Todas estas gestiones si bien se encuentran habilitadas para este tipo de seguros, no son aplicables para el SOAT el cual es un seguro que no puede contar con alguna condición en su aplicación que la empresa aseguradora pretenda establecer.

Al respecto, cabe indicar que esta interpretación indebida del artículo 30° establecería un desamparo total diametralmente opuesto al fin que persigue el SOAT, el cual como ya hemos mencionado no puede ser entendido dentro del esquema de los seguros optativos que las propias compañías aseguradoras también ofrecen en el mercado.

En contraposición a lo expuesto, debemos precisar que el propio artículo 30° de la Ley de Transporte ha determinado sin lugar a dudas la finalidad del SOAT, así como la cobertura que debe tener:

Artículo 30.- Del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito

(...)

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

(...)”

Como podemos apreciar, la característica de la obligatoriedad de la contratación del SOAT no es condicionante sobre la finalidad que la norma ha determinado para este seguro pues se ha fijado que el SOAT cubre a todas las personas que sufran lesiones o muerte como producto de un accidente de tránsito. En ese sentido, la precisión de ocupantes o no ocupantes no determina la restricción de la cobertura ni excluye a las víctimas de un vehículo que no cuente con SOAT.

Al respecto, cabe indicar que si el legislador hubiese buscado determinar esta finalidad restringida, la redacción de la norma se habría dado de la siguiente manera: “El SOAT **SÓLO** cubre a los ocupantes del vehículo cubierto por dicho seguro y los terceros no ocupantes que sufran lesiones o muerte, como producto de un accidente de tránsito.”

Como podemos verificar la interpretación que las empresas aseguradoras y la Quinta Sala pretenden es opuesta no solo a cualquier interpretación que se le pueda dar a la disposición normativa, sino que va en contra del texto mismo del numeral 30.2 del artículo 30° de la Ley de Transporte.

<b>Texto del numeral 30.2 del artículo 30° de la Ley de Transporte</b>	<b>Interpretación de las empresas aseguradoras</b>
30.2 <b><u>El SOAT y el CAT cubren a todas las personas</u></b> , sean ocupantes o terceros no ocupantes que sufran lesiones o muerte, como producto de un accidente de tránsito.	<b>El SOAT y el CAT <u>sólo cubre</u></b> a los ocupantes del vehículo cubierto por dicho seguro y los terceros no ocupantes que sufran lesiones o muerte, como producto de un accidente de tránsito

Como es evidente, esta interpretación es sumamente restrictiva, incongruente con el texto de la norma y afecta los derechos de las víctimas del vehículo sin SOAT, generando una exclusión ilegal de la cobertura de dicho seguro puesto que no tiene fundamento jurídico.

A mayor abundamiento, cabe precisar que el Reglamento del SOAT ha establecido cuáles son las situaciones de hecho que determinan que la empresa aseguradora no cubra las lesiones generadas por un accidente de tránsito. Ello se constata en el artículo 37° del referido Reglamento, el cual señala que:

**“Artículo 37.- Quedan excluidos del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito las coberturas por muerte y lesiones corporales en los siguientes casos:**

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

En ese sentido, queda evidenciado que el carácter obligatorio del SOAT no se ve mermado por la correcta interpretación que se estaría planteando en esta exposición, puesto que existen medidas de sanción administrativa, determinadas por la propia normativa, que buscan desincentivar las conductas que no respeten el mandato legal de contratación del SOAT, las cuales no pueden ser modificadas por los administrados.

De la misma manera, ha quedado demostrado que este carácter de obligatoriedad sobre la contratación del SOAT no determina una condición sobre la cobertura de la misma, la cual está constituida por el numeral 30.2 del artículo 30° de la Ley de Transporte, en el sentido que debe cubrir a todas las personas que resultan víctimas. En efecto, podemos verificar que la finalidad que persigue dicho seguro está relacionada con la cobertura de todas las personas que sufran lesiones o muerte a causa de un accidente de tránsito, situación que no se encuentra circunscrita al esquema de responsabilidad civil o de los seguros optativos,

pues el legislador ha determinado en el numeral 30.4 del artículo 30° de la mencionada ley, que el SOAT sea un seguro incondicional, inmediato e insustituible.

Al respecto, cabe indicar que el texto del artículo 4° del referido Reglamento del SOAT reproduce lo expuesto por el artículo 30° numeral 30.2 de la Ley de Transporte, por lo que las consideraciones realizadas en el acápite anterior en relación a este último deberán ser tomadas en cuenta al analizar el dispositivo normativo del Reglamento del SOAT. El texto de dicho artículo es el siguiente: “**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.” Por su parte, el artículo 17° del Reglamento establece las reglas que deberán seguirse respecto a la forma en cómo se realizará la cobertura, pero en ningún caso este artículo determina alguna exclusión o restricción de la misma.

Como hemos mencionado en el primer acápite, las reglas de cobertura del SOAT son de carácter especial en el escenario de responsabilidad civil que se sigue en este tipo de seguro, puesto que tiene la finalidad de cubrir las lesiones y daños de las víctimas, la cual debe ser de aplicación inmediata, incondicional e insustituible.

En ese sentido, atendiendo a la finalidad perseguida por el artículo 30° numeral 30.2 de la Ley de Transporte y por el artículo 4° del Reglamento del SOAT, se constata que el legislador ha buscado establecer las reglas a seguir para cumplir con la cobertura de los gastos e indemnizaciones, según las circunstancias en las que se suscite un accidente de tránsito. Así tenemos que el Reglamento del SOAT mediante su artículo 17° establece estos supuestos de aplicación del seguro, que exponemos a continuación.

Por un lado, los tres primeros párrafos del artículo 17° del Reglamento hacen referencia al caso en el que dos vehículos (Vehículo A y Vehículo B) cuenten con el SOAT. Así se establece que cada compañía de seguros será responsable por los ocupantes de cada vehículo (**párrafo 1**), y en el caso de “peatones o terceros no ocupantes de vehículos automotores” serán responsables solidariamente de las indemnizaciones correspondientes (**párrafo 2**). En este último supuesto -en el referido a peatones o terceros no ocupantes de

vehículos automotores- la compañía que hubiese pagado las indemnizaciones tiene el derecho a repetir contra la que no pagó (**párrafo 3**). Atendiendo a ello, tenemos el siguiente esquema:

	CUBIERTOS POR		
	SOAT A	SOAT B	
OCUPANTES A	x		párrafo 1
OCUPANTES B		x	
NO OCUPANTES	SOLIDARIAMENTE (párrafo 2)		La aseguradora que pagó tiene derecho a repetir contra la que no realizó el pago (párrafo 3)

Por otro lado, el cuarto párrafo del artículo citado hace referencia al caso en el que dos vehículos concurren en un accidente de tránsito (Vehículo A y Vehículo B), y uno de ellos (Vehículo B) no cuenta con SOAT. En ese sentido, el dispositivo legal establece que el propietario, el conductor y en su caso, el prestador del servicio de transporte responden solidariamente frente a (i) los ocupantes de dicho vehículo, (ii) terceros no ocupantes, (iii) establecimientos de salud y (iv) 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. En ese sentido, contamos con el siguiente esquema:

	CUBIERTOS POR SOAT A	
OCUPANTES A	x	Según el párrafo 1
OCUPANTES B	x	El propietario, conductor y prestados de servicios <b><u>responden solidariamente frente a la aseguradora que paga los gastos y/o indemnizaciones pagados a los accidentados.</u></b> (párrafo 4)
NO OCUPANTES	x	Según el párrafo 1

Como es evidente, en los casos en que se suscite un accidente de tránsito, no se aplican las disposiciones relacionadas con la responsabilidad extracontractual del Código Civil<sup>29</sup>. Sólo en el caso en el que no se cuente con alguna empresa aseguradora con la que se haya contratado el SOAT, las reglas del Derecho Civil serán aplicables, pues de lo contrario, tendrán que ser aplicables las reglas del Reglamento del SOAT según el artículo 17°, debiendo aplicar la cobertura a todas las víctimas del accidente de tránsito.

De esa manera, al analizar el caso en cuestión en base a una interpretación literal de la norma, se desprenden dos enunciados claros: el primero, que dicha norma establece la responsabilidad solidaria del propietario, conductor y prestador del servicio de transporte del Vehículo B, respecto de las víctimas ocupantes de dicho vehículo, en el supuesto que no cuente con SOAT; y el segundo enunciado es aquel que señala que dichos responsables solidarios deben reembolsar a la compañía aseguradora los gastos o indemnizaciones que hubiere pagado a los accidentados.

La pregunta que surge del último 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 de aseguradora del Vehículo B, la aseguradora a que se refiere dicho artículo sea la del Vehículo A, es decir, aquella con la que se contrató la póliza del vehículo que sí contaba con SOAT, pues el fin de este seguro es cubrir a todas las personas que sufren los gastos por lesiones y muerte del accidente.

Asimismo, para que la norma prevea el supuesto de reembolso a favor de la aseguradora, necesariamente debe partir del supuesto que la aseguradora del vehículo con SOAT ha brindado cobertura a los ocupantes del vehículo que no cuenta con dicho seguro, pues la

---

<sup>29</sup> **Artículo 1969.- Indemnización por daño moroso y culposo**

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

**Artículo 1970.- Responsabilidad por riesgo**

Aquel que mediante un bien riesgoso o peligroso, o por el ejercicio de una actividad riesgosa o peligrosa, causa un daño a otro, está obligado a repararlo.

norma no los excluye en ningún sentido. Ello en cumplimiento de su deber de cobertura de todas las víctimas del accidente de tránsito sin efectuar investigaciones previas.

Cabe anotar que el último párrafo del artículo 17° del Reglamento del SOAT no establece una responsabilidad civil solidaria de la aseguradora, sino la obligación a cargo de la aseguradora del Vehículo A, en una etapa previa, de otorgar cobertura inmediata a los terceros no ocupantes, como lo son todas las víctimas del accidente de tránsito, teniendo el derecho de repetición contra propietario, conductor y prestador del servicio de transporte, quienes sí son considerados de manera expresa como responsables civiles solidarios.

Así, se observa que la aseguradora y el propietario o conductor del vehículo no se encuentran en una misma posición frente al ocupante del Vehículo B, pues las obligaciones del propietario y de la aseguradora son distintas. Así, la obligación de la aseguradora es pagar a la víctima un monto establecido por ley a efectos de protegerlo de forma instantánea e incondicional 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.

En tal sentido, se podrá comprobar que, para la Autoridad de Consumo, la finalidad y el objeto del SOAT se cumple únicamente cuando se cubre los daños de todas las personas que sufrieren lesiones o muerte a causa del accidente de tránsito, pues si se optara por la interpretación pretendida por las empresas aseguradoras, el SOAT perdería todo sentido pues, por un lado, se discriminaría y excluiría de manera injustificada a las víctimas del vehículo que no contaba con SOAT, y por otro lado, se trasladaría dicho resarcimiento a una etapa posterior en la que se pierde la inmediatez y la incondicionalidad de la cobertura de las lesiones o muerte causadas por el accidente.

En ese sentido, si bien el propietario, conductor o el que brinda el servicio de transporte público serán los agentes solidariamente responsables frente a los ocupantes del vehículo sin SOAT por los daños sufridos; 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 ley, teniendo un derecho de repetición contra el propietario o conductor o el prestador de servicio de transporte.

Ello se condice con el artículo 20° del Reglamento del SOAT<sup>30</sup>, que dispone entre otros, que la empresa aseguradora podrá repetir lo pagado de quien sea civilmente responsable del accidente, 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.

Si bien constantemente en sede administrativa se ha estipulado que la interpretación literal del último párrafo del artículo 17° sería indebida puesto que no se encuentra en el supuesto de hecho de la norma analizada, lo cual estaría conduciendo a error, se debe tener en cuenta que esta declaración no se encuentra fundamentada por el mismo texto de la ley. En efecto, la interpretación del Tribunal del Indecopi también cuenta con pronunciamientos jurisdiccionales que avalan dicha interpretación por lo que, con mucho mayor razón, se deberán explicar las razones por las que implicaría incurrir en error.

Por otro lado, mediante una interpretación finalista o teleológica del último párrafo del artículo 17° del Reglamento del SOAT se establece que, en línea con lo dispuesto por otros dispositivos del referido Reglamento y la Ley de Transporte, éste busca que se otorgue cobertura inmediata a **todas las víctimas** de un accidente de tránsito.

---

<sup>30</sup> **DECRETO SUPREMO N° 024-2002-MTC. TEXTO ÚNICO ORDENADO DEL REGLAMENTO NACIONAL DE RESPONSABILIDAD CIVIL Y SEGUROS OBLIGATORIOS POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO. DISPOSICIONES FINALES. Artículo 20.-** 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.



Dicha finalidad ha sido convalidada, en nuestra opinión, por el Tribunal Constitucional, en su Sentencia STC 2736-2004-PA/TC<sup>31</sup>. Según este pronunciamiento constitucional, 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 la finalidad del SOAT se encuentra orientada a proteger los derechos fundamentales a la vida y a la integridad personal, más allá de asegurar los intereses económicos de las aseguradoras.

En ese sentido, la finalidad de las normas que regulan el SOAT se encuentra relacionadas con la tutela de las víctimas de un accidente de tránsito o sus beneficiarios, las cuales no dejan de ser víctimas por haberse encontrado dentro de un vehículo que no cuenta con SOAT.

De otro lado, es importante recalcar la finalidad social que persiguen los seguros obligatorios como el SOAT, los cuales actúan bajo una racionalidad distinta a la de los seguros voluntarios. Así, mientras que la finalidad de los seguros voluntarios es la de liberar al asegurado de una eventual carga económica, el SOAT se orienta a asegurar que las víctimas y sus herederos perciban la indemnización que les corresponde aun si haber logrado determinar la responsabilidad civil.

No obstante la claridad de la norma, y en el supuesto negado en el que se mantuviera alguna duda respecto de su interpretación, se debe analizar la norma en el sentido más favorable al consumidor, según el principio adoptado por el Código de Protección y Defensa del Consumidor (en adelante, el Código):

#### **Artículo V.- Principios**

El presente Código se sujeta a los siguientes principios:

(...)

---

<sup>31</sup> “(...) 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.”

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

(El resaltado es nuestro).

Como se puede apreciar, el Código ordena que, en caso de duda en el sentido de las normas, debe interpretarse en el sentido más favorable al consumidor, siendo que la protección al consumidor forma parte de un sistema integrado, orgánico y armónico con los preceptos constitucionales referidos al régimen económico que nuestra Constitución establece, uno de cuyos pilares es, precisamente, la defensa del consumidor.

En relación a ello, el Tribunal Constitucional ha establecido lo siguiente en el Expediente N° 3315-2004-AA/TC:

“Este Colegiado estima que el derrotero jurídico binario establecido en el artículo 65° de la Constitución se sustenta en una pluralidad de principios, entre los cuales cabe mencionar los siguientes:

(...)

g) **El principio indubio pro consumidor**

Dicho postulado o proposición plantea que los operadores administrativos o jurisdiccionales del Estado **realicen una interpretación de las normas legales en términos favorables al consumidor o usuarios en caso de duda insalvable sobre el sentido de las mismas.** En puridad, alude a una proyección del principio pro consumidor. “

Considerando lo dispuesto por nuestro ordenamiento jurídico, resulta evidente que se debe interpretar toda situación en la que se vean involucrados consumidores y usuarios a la luz de lo más favorable al consumidor, de acuerdo con el mandato legal establecido en el Código, concordado con la disposición contenida en el artículo 65° de nuestra Carta Magna y la Jurisprudencia del Tribunal Constitucional, antes citadas.

Por ello, en caso que se sostuviera que el último párrafo del artículo 17° del Reglamento del SOAT puede dar lugar a distintas interpretaciones, se debería optar ante dicha incertidumbre jurídica por una interpretación pro consumidor destinada a conseguir una auténtica tutela de los derechos e intereses del consumidor, que es la forma como la autoridad administrativa cumple con ese “deber especial de protección” encomendado por la Constitución.

En adición a ello, como hemos mencionado anteriormente, al existir distintos pronunciamientos judiciales que confrontan distintas interpretaciones del dispositivo legal en cuestión, se cumple el requisito que existen interpretaciones que se encuentran en situación de igualdad; y, en consecuencia, se debería aplicar el principio indubio pro consumidor. En ese sentido, el principio de interpretación más favorable debe ser utilizado en el presente caso debido a que existen dos sentidos interpretativos igualmente posibles que se deriven del mismo texto legal.

Finalmente, cabe indicar que el dispositivo legal no ha dejado en estado de indefensión a la compañía aseguradora que cumplió con pagar de manera oportuna con estos gastos e indemnizaciones sino que, por el contrario, se debe cotejar que existe una disposición que obliga solidariamente al propietario, al conductor y al prestador de servicios a responder ante esta aseguradora como una consecuencia adicional por la negligencia de no haber contratado el SOAT. En ese sentido, podemos comprobar que la obligación de la aseguradora de cubrir a todas las personas, cumple con el carácter inmediato e incondicional de la atención y la cobertura del SOAT aun cuando las víctimas sean ocupantes de un vehículo sin SOAT.

*¿Susalud o Indecopi? ¿Todo va a estar bien?*

Al cierre de este trabajo de investigación, la Corte Suprema aún no ha resuelto el recurso de casación interpuesto por Indecopi, pero tenemos esperanza en que la máxima autoridad jurisdiccional podrá atender el caso de manera adecuada. No obstante, de tener un pronunciamiento desfavorable, resulta poco probable que el patrocinio judicial de la

Autoridad de Consumo interponga algún recurso constitucional que le permita la revisión al Tribunal Constitucional. Esto último lamentablemente implicará un efecto dominó en todos los casos en los que el Tribunal del Indecopi ha resuelto bajo el esquema de protección del ocupante del vehículo que no cuenta con SOAT. Esperamos que éste no sea el resultado en sede judicial.

Sin perjuicio de ello, es necesario tener en cuenta que se avecina un posible escenario de complicaciones surgido a partir de la transferencia de competencias promovida mediante Decreto Legislativo N° 1158 se establecen medidas destinadas al fortalecimiento de las funciones que desarrolla la Superintendencia Nacional de Aseguramiento en Salud, con la finalidad de promover, proteger y defender los derechos de las personas al acceso a los servicios de salud, supervisando que las prestaciones sean otorgadas con calidad, oportunidad, disponibilidad y aceptabilidad, con independencia de quien las financie.

La acotada norma sustituye la denominación de Superintendencia Nacional de Aseguramiento en Salud por la de Superintendencia Nacional de Salud, siendo su función general promover, proteger y defender los derechos de las personas al acceso de los servicios de salud, supervisando que las prestaciones sean otorgadas con calidad, oportunidad, disponibilidad y aceptabilidad, con independencia de quien las financie, así como los que correspondan en su relación de consumo con las IAFAS o IPRESS, incluyendo aquellas previas y derivadas de dicha relación.

La Quinta Disposición Complementaria Transitoria del Decreto Legislativo N° 1158, señala que en tanto no se aprueben los documentos de gestión de la Superintendencia Nacional de Salud a los que se refiere la Segunda Disposición Complementaria Final del dispositivo aludido, el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual - INDECOPI mantendrá las competencias en temas de relación de consumo en servicios de salud, que viene ejecutando de acuerdo a lo establecido en la Ley N° 29571, Código de Protección y Defensa del Consumidor;

Así, el Decreto Supremo N° 026-2015-SA, Decreto Supremo que aprueba Reglamento del Procedimiento de Transferencia de Funciones del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual - INDECOPI a la Superintendencia Nacional de Salud - SUSALUD, en el marco del Decreto Legislativo N° 1158 establece en su artículo 8° lo siguiente:

Artículo 8.- Competencias sobre Empresas de Seguros, SOAT y AFOCAT SUSALUD es competente para supervisar el cumplimiento de las normas que protegen a los consumidores en las IAFAS - Empresas de Seguros, incluidas las que oferten la cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), así como a las Asociaciones de Fondos Regionales y Provinciales Contra Accidentes de Tránsito (AFOCAT), ejerciendo su potestad sancionadora de acuerdo a lo establecido en el Decreto Legislativo N° 1158.

La Superintendencia de Banca, Seguros y Administradoras Privadas de Fondos de Pensiones - SBS e INDECOPI, mantienen las facultades para actuar en la vía administrativa, en materias referidas a las coberturas para los casos de muerte, invalidez permanente, incapacidad temporal y gastos de sepelio, dentro de sus ámbitos de competencia, de acuerdo a la normativa vigente.

En relación a las nuevas competencias asumidas por la Superintendencia, habrá de tenerse cuidado al momento de buscar la defensa de estos casos puesto que las competencias tiene determinada sutileza que puede no ser apreciada por los usuarios: Por un lado, se establece que SUSALUD será competente para supervisar el cumplimiento de las empresas que ofertan la cobertura del SOAT (empresas aseguradoras), pero en el segundo párrafo se determina que serán la SBS y el Indecopi los que mantienen facultades para analizar las materias de cobertura en caso de muertes, invalidez, incapacidad, etc.

En atención a ello, cabe preguntarse ¿sobre qué coberturas se refiere? ¿Seguros privados, obligatorios? Lamentablemente la norma no detalla esta precisión lo cual puede verificar que un usuario acuda a una de las instancias administrativas y obtenga un pronunciamiento que decline su competencia, declarando improcedente su pretensión.

Sin perjuicio de ello, consideramos que la Administración Pública debería analizar cuidadosamente estos casos, a fin de cumplir con la protección establecida en el artículo 65<sup>a</sup> de la Constitución, aun cuando ello podría parecer al establecimiento de una carga del

proveedor, el cual en la actualidad, según las estadísticas<sup>32</sup>, busca no cumplir con la cobertura del SOAT, conservando el fondo común recogido por las primas en su posesión, lo cual dista mucho de la realidad mencionada por las empresas aseguradoras como “estado de indefensión e insolvencia” al exigirles la cobertura inmediata y con capacidad para repetir de los accidentados de un vehículo que no cuenta con SOAT.

En todo caso, cabe preguntarse al momento trágico de estar en un accidente de tránsito en el que lamentablemente el vehículo no cuente con SOAT, en ese momento en el que un puedo encontrarse al borde de la muerte, alguien podrá decirle a esa persona “todo va a estar bien”. La pregunta se la trasladamos a los operadores jurídicos. Susalud, Indecopi, Poder Judicial ¿Todo va estar bien?



<sup>32</sup> Gabriel Bustamante, presidente de la Asociación de Usuarios y Consumidores de Seguros, informa que a la fecha aproximadamente S/.16 millones en indemnizaciones de la Afocat y el SOAT no han sido cobrados por los familiares de 871 fallecidos. En declaraciones al diario La República, señaló que las aseguradoras aprovechan el desconocimiento y no informan a las familias sobre las indemnizaciones que deben cobrar por muerte. "La ley ordena que cada aseguradora debe publicar las indemnizaciones en su página web, también en diarios de circulación nacional dos veces al año. Si la familia no cobra y deja pasar dos años, ya no puede reclamar según la ley del SOAT". Bustamante llama la atención con un ejemplo: mientras un paciente no asegurado paga S/.100 por una atención, uno que está cubierto por el SOAT debe pagar S/.500 por el mismo concepto.

Ver en:

<https://redaccion.lamula.pe/2014/09/08/atropellados-o-embestidos-muertos-o-invalidos-pero-no-indemnizados/albertoniquen/>

Según el especialista, las compañías de seguros en nuestra capital han cobrado dos mil millones de soles por los seguros, y –afirmó– que solo han desembolsado el 50% de ese monto sin haber realizado campañas informativas para que ese dinero llegue a los familiares de los deudos y logre cubrir necesidades básicas como misa y sepelio. Ver en: <http://larepublica.pe/01-01-2013/doce-millones-de-soles-del-soat-aun-no-han-sido-cobrados-por-deudos>

## CONCLUSIONES

El Indecopi, desde el año 2009, varió el criterio que tenía frente a la cobertura del SOAT respecto del tercero no ocupante y de los pasajeros de un vehículo que, no contando con SOAT, se vio inmerso en un accidente de tránsito. Actualmente, la Autoridad Administrativa considera que la normativa especial obliga a las aseguradoras a cubrir a éstos, con el consecuente derecho a repetir frente a los terceros solidarios responsables.

La obligatoriedad del SOAT lo dota de una naturaleza especial en relación a la técnica legislativa mediante la cual fue elaborado su marco normativo, en tanto que como todo seguro éste busca proteger a determinados agentes de un riesgo previsto de manera previa, lo cual se evidencia en el caso del SOAT en la intención del Estado de proteger a los perjudicados ante la eventualidad de que el responsable del accidente de tránsito sea insolvente y, en consecuencia, no pueda hacerse de los gastos que amerite la recuperación de las víctimas.

Las aseguradoras han referido que la norma ha resuelto el problema indicando que quienes deben responder frente a los ocupantes de un vehículo sin SOAT son el propietario, el conductor, y el prestador del servicio de transporte. No obstante, en la práctica jurídica se podrá verificar que ello no ha quedado del todo claro, existiendo casos en los que las personas afectadas han ejercido su derecho de acción en defensa de sus derechos frente a la Administración Pública, en especial, ante el Indecopi, en virtud del artículo 40° del Reglamento del SOAT

El ocupante de un vehículo sin SOAT es un consumidor indirecto, no por el hecho de ser considerado tercero no ocupante, pues el seguro no ha sido contratado para el disfrute de los ocupantes del vehículo sin SOAT sino, por el propio mandato de la protección que brinda la norma legal, en particular en el artículo 4° del Reglamento del SOAT cuando menciona que “El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito cubre a todas las personas”, análisis que en los pronunciamientos que la autoridad de consumo se puede verificar un atisbo de ello.

La Autoridad Administrativa ha determinado que, de la literalidad del dispositivo en cuestión, se desprenden dos enunciados claros: el primero es que dicha norma establece la responsabilidad solidaria del propietario, conductor y prestador del servicio de transporte del vehículo que no cuenta con SOAT, respecto de las víctimas de un accidente, ocupantes de dicha unidad, en el supuesto que no cuente con seguro; y el segundo enunciado es aquel que señala que dichos responsables solidarios deben reembolsar a la compañía aseguradora los gastos o indemnizaciones que hubiere pagado a los accidentados.

El Indecopi formula a largo de sus pronunciamientos la siguiente interrogante: ¿cuál es la aseguradora a la que los responsables solidarios deben devolver los gastos e indemnizaciones que hubieren pagado a los accidentados, según el segundo enunciado? La única respuesta lógica posible que detecta la Autoridad de Consumo, que a su criterio surge naturalmente del análisis de dicho enunciado, es que ante la inexistencia de aseguradora del vehículo sin SOAT, la aseguradora a la que se refiere dicho artículo sea la del vehículo que sí cuenta con este seguro, es decir, la única existente en el supuesto de hecho, aquella con la que se contrató la póliza del vehículo que sí contaba con SOAT.

Para la Autoridad de Consumo, la finalidad y el objeto del SOAT se cumple únicamente cuando se cubre los daños de todas las personas que sufrieren lesiones o muerte a causa del accidente de tránsito, pues si se optara por la interpretación pretendida por las empresas aseguradoras, el SOAT perdería todo sentido pues, por un lado, se discriminaría y excluiría de manera injustificada a las víctimas del vehículo que no contaba con SOAT, y por otro lado, se trasladaría dicho resarcimiento a una etapa posterior en la que se pierde la inmediatez y la incondicionalidad de la cobertura de las lesiones o muerte causadas por el accidente.

Si bien el propietario, conductor o el que brinda el servicio de transporte público serán los agentes solidariamente responsables frente a los ocupantes del vehículo sin SOAT por los daños sufridos; 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 ley,



teniendo un derecho de repetición contra el propietario o conductor o el prestador de servicio de transporte.

El artículo 20° del Reglamento del SOAT dispone que la empresa aseguradora podrá repetir lo pagado de quien sea civilmente responsable del accidente, lo cual no implica 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.

Actualmente, el Poder Judicial tiene una labor importante a fin de determinar por medio de su Sentencia que resuelva la Casación interpuesta por el Indecopi ya que se determinará en dicha sede si en efecto la normativa vigente en el Reglamento del SOAT cubre a todas las personas, o por el contrario, únicamente a los ocupantes y a los peatones.

En relación a las nuevas competencias asumidas por SUSALUD, habrá de tenerse cuidado al momento de buscar la defensa de estos casos puesto que las competencias tiene determinada sutileza que puede no ser apreciada por los usuarios: Por un lado, se establece que SUSALUD será competente para supervisar el cumplimiento de las empresas que ofertan la cobertura del SOAT (empresas aseguradoras), pero en el segundo párrafo se determina que serán la SBS y el Indecopi los que mantienen facultades para analizar las materias de cobertura en caso de muertes, invalidez, incapacidad, etc.

## BIBLIOGRAFÍA

BACA ONETO Víctor

2013 *Protección al consumidor*. Lima: INDECOPI

CONGRESO CONSTITUYENTE DEMOCRÁTICO DEL PERÚ

1993 *Constitución Política del Perú*. Lima, 29 de diciembre de 1993. Consulta, 16 de junio de 2016

<http://spij.minjus.gob.pe/CLP/contenidos.dll?f=templates&fn=default-constitucion.htm&vid=Ciclope:CLPdemo>

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ

2001 *Ley N° 27444*. Ley del procedimiento administrativo general. Lima, 10 de abril de 2001. Consulta: 13 de junio de 2016

[http://spij.minjus.gob.pe/CLP/contenidos.dll?f=templates&fn=default-lig\\_leyprocadm.htm&vid=Ciclope:CLPdemo](http://spij.minjus.gob.pe/CLP/contenidos.dll?f=templates&fn=default-lig_leyprocadm.htm&vid=Ciclope:CLPdemo)

1999 *Ley N° 27181*. Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre. Lima, 07 de octubre de 1999

2010 *Ley N° 29571*. Código de protección y defensa del consumidor. Lima, 01 de setiembre de 2010. Consulta: 13 de junio de 2016.

<http://spij.minjus.gob.pe/CLP/contenidos.dll?f=templates&fn=default-1043.htm&vid=Ciclope:CLPdemo>

DÍAZ CABELLO, Jorge Luis.

2007 “El derecho administrativo sancionador y los principios que lo regulan”. En *Revista Jurídica del Perú*, Lima, Número 78, pp. 57-65

DONATI, Antígono.

1960 *Los seguros privados: manual de derechos*. Barcelona : Bosch, 1960

ESPINOZA ESPINOZA, Juan

2012 *Derecho de las Personas*. Lima: Grijley

GUZMÁN NAPURI, Cristian.

2003 “Un acercamiento al procedimiento administrativo sancionador”. En *Normas legales: doctrina, jurisprudencia, actividad jurídica*. Trujillo: Volumen. 2, número 325.

LANSBERG HENRÍQUEZ, Iván.

1968 *El Seguro, Fundamentos y Función*. Caracas: Talleres de Artegrafía

MARCOS CARDONA, Marta

2001 “Régimen jurídico y tributario de las contribuciones empresariales destinadas a la instrumentación de los compromisos por pensiones mediante contratos de seguro”.  
En: *Anales de derecho*, Universidad de Murcia, Número 19, Págs. 105-137

ORDÓÑEZ ORDÓÑEZ, Andrés E.

2012 *Estudios de seguros Bogotá* : Universidad Externado de Colombia

PARADA VÁZQUEZ, José Ramón

2010 *Derecho Administrativo I, Parte General*. Décimo octava edición. Madrid: Marcial Pons

PRESIDENCIA DE LA REÚBLICA DEL PERU

1984 *Decreto Legislativo N° 295*. Código Civil. Lima, 24 de julio de 1984. Consulta: 14 de mayo de 2016

<http://spij.minjus.gob.pe/CLP/contenidos.dll?f=templates&fn=default-codcivil.htm&vid=Ciclope:CLPdemo>

2015 *Decreto Supremo N° 007-2015-MTC*. Aprueban modificaciones al Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito . Lima, 10 de setiembre de 2015. Consulta: 17 de setiembre de 2016.

2002 *Decreto Supremo N° 024-2002-MTC*. Reglamento nacional de responsabilidad civil y seguros obligatorios por accidentes de tránsito. Lima, 13 de junio de 2002.

PRIETO BAFALLUY, Alfredo.

1969 *El seguro de la responsabilidad civil por daños a terceros causados en accidentes del tránsito*. Santiago de Chile: Jurídica de Chile

RUBIO CORREA, Marcial

1999 *Estudio de la Constitución política de 1993*. Lima: Fondo Editorial PUCP, Tomo I.

SÁNCHEZ CALERO, Fernando y otros

2010 *Ley de Contrato de Seguro. Comentarios a la Ley 50/1980, de 8 de octubre, y a sus modificaciones*. Cuarta Edición, Navarra: Aranzadi

STIGLITZ, Rubén y Gabriela STIGLITZ

1994 *Derechos y defensa de los consumidores*. Buenos Aires: Ediciones La Rocca

STIGLITZ, Rubén

2001 *Derecho de Seguros. Tomo I. Buenos Aires: Abeledo-Perrot*

SÁNCHEZ CALERO, Fernando

2010 *Ley de Contrato de Seguro. Comentarios a la Ley 50/1980, de 8 de octubre, y a sus modificaciones. 4.a ed. Navarra: Aranzadi.*

SÁNCHEZ CALERO, Fernando

2010 *Ley de Contrato de Seguro. Comentarios a la Ley 50/1980, de 8 de octubre, y a sus modificaciones. 4.a ed. Navarra: Aranzadi.*

SOBRINO, Waldo

2009 *Consumidores de Seguros. Buenos Aires: La Ley*

TAMBUSSI, Carlos Eduardo

2014 “Los derechos de usuarios y consumidores son derechos humanos”. En *LEX*. Buenos aires, año XII, Número 13, pp. 89-112. Consulta: 10 de abril de 2016

VALENZUELA GÓMEZ, Humberto

2004 *Responsabilidad civil por accidentes de tránsito y seguro obligatorio: una aproximación desde el análisis económico del derecho. Lima: Ara Editores, 2004*

VALDIVIEZO-SOTO, Renzo

2016 *Sujetos protegidos por el SOAT según la jurisprudencia de Indecopi. Análisis crítico a la luz de la técnica del seguro. Tesis de pregrado en Derecho. Universidad de Piura. Facultad de Derecho. Consulta: 20 agosto de 2016*

<[https://pirhua.udep.edu.pe/bitstream/handle/123456789/2357/DER\\_047.pdf?sequence=1](https://pirhua.udep.edu.pe/bitstream/handle/123456789/2357/DER_047.pdf?sequence=1)>

VALENZUELA GÓMEZ, Humberto.

2004 *Responsabilidad civil por accidentes de tránsito y seguro obligatorio : una aproximación desde el análisis económico del derecho. Lima : Ara Editores, 2004*

ZEGARRA MULÁNOVICH, Álvaro

2014 *Notas técnicas para el curso de pregrado de Derecho Derecho Mercantil I – Parte General. Piura: pro manuscrito*

SALA DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA DEL TRIBUNAL DEL INDECOPI

2009 *Expediente 2362-2008/CPC. Resolución N° 1784-2009/SC2-INDECOPI de 14 de octubre de 2009.*

*Expediente 017-2007/STA-CPC-INDECOPI-TAC. Resolución N° 1628-2009/SC2-INDECOPI de 21 de setiembre de 2009.*