

























































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 2° 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.







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>







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.