

UNIVERSIDAD ANTONIO RUIZ DE MONTOYA

Facultad de Ciencias Sociales



INFORME SOBRE EXPEDIENTE CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO N° 18770-2016-0-1801-JR-CA-26

Trabajo de Suficiencia Profesional para optar al Título Profesional de Abogada

Presenta la Bachiller

ROCIO MILAGROS PUENTE QUISPE

Presidente: Eduardo Ernesto Vega Luna

Asesor: Amet Willians Cisneros Rojas

Lector: Wendy Rocio Ledesma Orbegozo

Lima – Perú

Marzo de 2026



UARM

Universidad
Antonio Ruiz
de Montoya

Anexo N.º 3 - Reglamento General de Grados y Títulos de Pregrado y Posgrado
Aprobado por Resolución Rectoral N° 150-2023-UARM-R

INFORME DE ORIGINALIDAD

Sres.
CONSEJEROS
Pte.

De nuestra consideración:

Por la presente nos dirigimos a Ustedes para saludarlos e informar al Consejo Universitario sobre el producto académico elaborado por PUENTE QUISPE Rocío Milagros, quien solicita la obtención de su título profesional de Abogada a través de la sustentación de trabajo de suficiencia profesional.

El producto académico elaborado tiene como título Informe sobre Expediente Contencioso Administrativo N° 18770-2016-0-1801-JR-CA-26.

Por tanto, en nuestra condición de Asesor de producto académico y de integrante de la Comisión de Grados y Títulos de la Facultad de Ciencias Sociales, respectivamente, declaramos que el producto académico de Rocío Milagros Puente Quispe ha sido examinado con el programa antiplagio *Turnitin* para identificar su nivel de coincidencias.

El resultado que arroja el programa es de 17% de similitud, el cual proviene de fuentes de información que han sido debidamente citadas o reconocidas utilizando las normas del sistema APA.

Sin otro particular, quedo de ustedes.

Firmado en Lima, el 25 del mes de febrero de 2026.

Atentamente,




Amet Williams Cisneros Rojas
Asesor



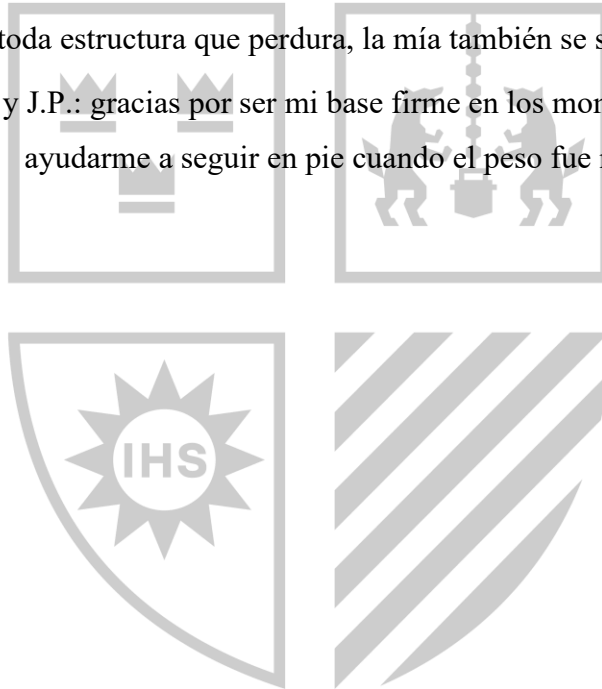
Gloria María Arméstar Bruno
Presidente de la Comisión

* Conforme a lo establecido en el documento de identidad

AGRADECIMIENTOS

Como toda estructura que perdura, la mía también se sostiene sobre pilares.

J.D.A., E.P., M.Q. y J.P.: gracias por ser mi base firme en los momentos de duda, y por ayudarme a seguir en pie cuando el peso fue más que el equilibrio.



RESUMEN

El Expediente N.º 18770-2016-0-1801-JR-CA-26 presenta un proceso contencioso administrativo originado por una denuncia ante INDECOPI interpuesta por la Sra. Juana Huayta Ccopacallo. El caso se centra en el cumplimiento del deber de idoneidad del servicio brindado por la AFOCAT La Primera respecto a la cobertura en accidentes de tránsito, tanto para asegurados como para terceros.

La infracción se sustenta en el artículo 30, inciso 2, de la Ley N.º 27181, que establece la obligación de cubrir los gastos por lesiones o fallecimiento de todas las personas involucradas en un accidente, independientemente de la responsabilidad.

La normativa contempla el SOAT y el CAT como mecanismos de cobertura, siendo este último emitido por AFOCAT como alternativa al primero.

El conflicto surge por la interpretación restrictiva de la aseguradora, que negó la cobertura al no considerar al afectado como tercero no ocupante, lo que generó el rechazo de la indemnización solicitada y plantea la necesidad de analizar la correcta aplicación del marco legal.

Palabras clave: seguros obligatorios, responsabilidad objetiva, protección al consumidor.

ABSTRACT

The case file No. 18770-2016-0-1801-JR-CA-26 presents an administrative contentious proceeding arising from a complaint filed before INDECOPI by Ms. Juana Huayta Ccopaccallo. The case focuses on the compliance with the duty of adequacy of the service provided by AFOCAT La Primera regarding coverage in traffic accidents, both for insured individuals and third parties.

The alleged violation is based on Article 30(2) of Law No. 27181, which establishes the obligation to provide coverage for expenses derived from injuries or death of all persons involved in a traffic accident, regardless of fault.

The legal framework recognizes SOAT and CAT as coverage mechanisms, with CAT issued by AFOCAT as an alternative.

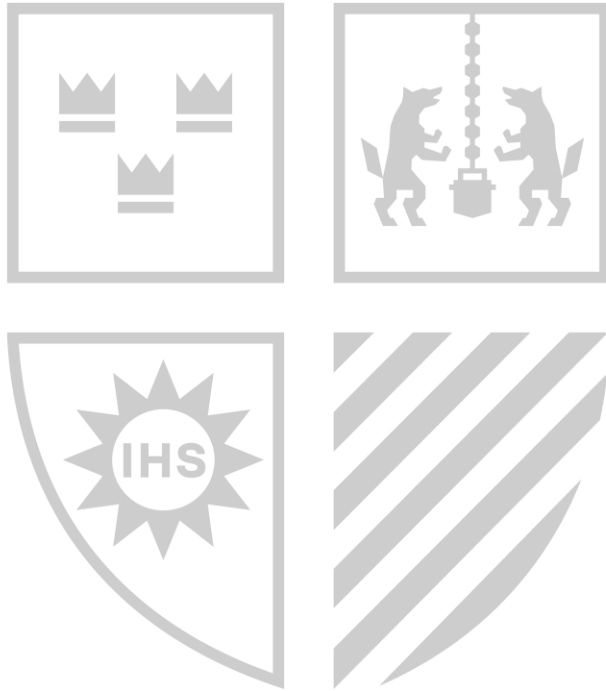
The dispute arises from the insurer's restrictive interpretation, denying coverage by not considering the affected party a non-occupant third party, resulting in the rejection of the compensation claim and highlighting the need to analyze the proper application of the legal framework.

Keywords: mandatory insurances, strict liability, consumers protection.

TABLA DE CONTENIDOS

INTRODUCCIÓN.....	9
ANTECEDENTES	12
PRINCIPALES HECHOS RELEVANTES	16
1.1. Hechos que motivan el caso.....	16
1.2. Solicitud de indemnización a AFOCAT “La Primera”	16
1.3. Denegatoria de indemnización por AFOCAT “La Primera”	16
1.4. Denuncia ante el Indecopi - Expediente N° 048-2015/CPC-INDECOPI-PUN	17
1.5. Descargo presentado por AFOCAT La Primera – Expediente N° 048-2015/CPC-INDECOPI-PUN	18
1.6. Resolución en primera instancia administrativa del Expediente N° 048-2015/CPC-INDECOPI-PUN	19
1.7. Recurso de apelación interpuesto por la señora Juana Huayta Ccopacallo – Expedientes N° 048-2015/CPC-INDECOPI-PUN	20
1.8. Concesión del recurso de apelación interpuesto por la interesada, Juana Huayta Ccopacallo - Expediente N° 048-2015/CPC-INDECOPI-PUN.....	22
1.9. Contestación a los argumentos de apelación presentada por AFOCAT La Primera - Expediente N° 048-2015/CPC-INDECOPI-PUN.....	23
1.10. Resolución en segunda instancia administrativa del Expediente N° 048-2015/CPC-INDECOPI-PUN	25
1.11. Demanda contencioso administrativa presentada por AFOCAT La Primera contra resolución en segunda instancia administrativa del Expediente N° 048-2015/CPC-INDECOPI-PUN	29
1.12. Admisión a trámite de la demanda contencioso administrativa ante el Vigésimo Sexto Juzgado Contencioso Administrativo Subespecialidad en Temas de Mercado – Expediente N° 18770-2016-0-1801-JR-CA-26	31

1.13. Contestación a demanda contencioso administrativa presentada por Indecopi - Expediente N° 18770-2016-0-1801-JR-CA-26	31
1.14. Sentencia en primera instancia judicial emitida por el Vigésimo Sexto Juzgado Contencioso Administrativo Subespecialidad en Temas de Mercado - Expediente N° 18770-2016-01801-JR-CA-26	34
1.15. Recurso de apelación interpuesto por Indecopi contra la sentencia de primera instancia judicial emitida por el Vigésimo Sexto Juzgado Contencioso Administrativo Subespecialidad en Temas de Mercado - Expediente N° 18770-2016-01801-JR-CA-26	36
1.16. Sentencia en segunda instancia judicial emitida por la Quinta Sala Especializada en lo Contencioso Administrativo con Subespecialidad en Temas de Mercado - Expediente N° 18770-2016-01801-JR-CA-26.....	38
1.17. Recurso de casación interpuesto por Indecopi contra la sentencia de segunda instancia judicial emitida por la Quinta Sala Especializada en lo Contencioso Administrativo con Subespecialidad en Temas de Mercado - Expediente N° 18770-2016-01801-JR-CA-26.....	39
PROBLEMAS JURÍDICOS DEL CASO:	46
ANÁLISIS DE LOS PROBLEMAS JURÍDICOS	47
4.1. Problema principal:.....	47
4.1.1. ¿Cuál es la función resarcitoria del SOAT y cómo opera la reparación de daños en accidentes de tránsito en Perú?	47
4.2. Problemas secundarios:.....	51
4.2.1. ¿Cuáles son los fundamentos de la Corte Suprema en cuanto a la finalidad del SOAT y la posición de Indecopi?	51
4.2.2. ¿La decisión en casación incide como incentivo o desincentivo en la contratación del SOAT?	53
POSTURA DEL BACHILLER FRENTE A LA PROBLEMÁTICA DEL CASO:	56
Bibliografía	62



INTRODUCCIÓN

En el Perú, los ciudadanos utilizan vehículos como su principal medio de transporte, pudiendo ser estos autobuses, taxis, carros particulares e incluso motocicletas. La diversidad de opciones de transporte refleja la complejidad y la dinámica de la sociedad peruana. Sin embargo, esta movilidad también expone a la población a riesgos potenciales de accidentes de tránsito en sus actividades diarias de desplazamiento.

El reporte histórico de siniestros de tránsito del año 2008 al 2023 elaborado por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial (2023) nos permite advertir un promedio cercano a los 3000 fallecidos y 55 mil heridos anualmente.

Esta situación, desde hace más de dos décadas, y advertida incluso con anterioridad a la existencia de las cifras antes reportadas, ha motivado la implementación de mecanismos legales para hacer frente a los impactos humanos y económicos de estos siniestros. El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), creado mediante la Ley N.º 27181 y regulado por el Decreto Supremo N.º 024-2002-MTC, que establece su obligatoriedad para todos los vehículos que circulen en territorio nacional.

El SOAT tiene como finalidad principal brindar cobertura inmediata a las víctimas de un accidente de tránsito, independientemente de quién resulte responsable del siniestro. Su existencia responde a la necesidad de proteger la vida y la salud de las personas, así como de garantizar el acceso rápido a atención médica y a indemnizaciones por daños personales. De acuerdo con el artículo 30 de la Ley N.º 27181, el seguro cubre tanto a los ocupantes del vehículo asegurado como a terceros no ocupantes que resulten lesionados o fallezcan como consecuencia de un accidente.

De la lectura de la norma, se desprende que su finalidad es garantizar una cobertura equitativa e integral para todas las víctimas de accidentes viales. Su obligatoriedad busca asegurar que cualquier persona afectada por un siniestro pueda recibir atención médica inmediata y, en casos de fallecimiento, que los familiares del fallecido obtengan una indemnización correspondiente.

Para ello, distintas entidades aseguradoras, debidamente autorizadas y supervisadas por la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP (SBS), ofrecen este servicio en todo el país. Además, en los últimos años se ha incorporado la posibilidad de adquirir el SOAT en modalidad electrónica, lo cual ha facilitado su obtención, portabilidad y fiscalización.

No obstante, aunque el seguro es obligatorio, en la práctica existen vehículos que circulan sin contar con él. Esta situación ha sido prevista por el marco normativo, que establece sanciones administrativas orientadas a garantizar su contratación. Según el Reglamento Nacional de Tránsito (D.S. N.º 016-2009-MTC), circular sin el SOAT vigente constituye una falta muy grave, sancionada con una multa equivalente al 12% de una UIT, además de la retención del vehículo y su internamiento en un depósito hasta que se acredite la contratación del seguro. Estas medidas buscan garantizar el cumplimiento del deber de contar con el SOAT y forman parte del esfuerzo estatal por reducir las consecuencias humanas y económicas derivadas de los accidentes de tránsito.

Sin embargo, la aplicación del seguro en la práctica no está exenta de controversias. Uno de los escenarios que ha generado mayor debate se presenta cuando un accidente involucra a un vehículo que no cuenta con SOAT. En estos casos, surge una interrogante clave: ¿tienen derecho las víctimas que viajaban en ese vehículo no asegurado a ser indemnizadas por la aseguradora del otro vehículo que sí cuenta con cobertura obligatoria?

La denuncia presentada por la Sra. Juana Huayta Ccopacallo ante el INDECOPI ejemplifica esta problemática. En este caso, la aseguradora se niega a reconocer su responsabilidad de indemnizar a la viuda por el fallecimiento de su esposo, quien viajaba

en un vehículo no asegurado que colisionó con otro vehículo asegurado con SOAT. La interpretación de la aseguradora se basa en la exclusión de la cobertura para terceros no ocupantes de vehículos no asegurados, lo que plantea interrogantes sobre la efectividad y la equidad del sistema de seguros obligatorios en el país.

Para resolver estas interrogantes, es necesario revisar detenidamente la normativa aplicable al caso y analizar su aplicación en situaciones concretas. Además, es fundamental considerar el propósito fundamental del SOAT, que es proteger los derechos fundamentales a la vida y a la integridad personal de los ciudadanos. En última instancia, este caso pone a prueba la capacidad del sistema legal peruano para garantizar la justicia y la protección de los derechos de las víctimas de accidentes de tránsito, así como para asegurar la adecuada aplicación de las leyes y normativas vigentes en este ámbito.



ANTECEDENTES

Como hemos hecho mención anteriormente en la introducción del presente informe, los hechos que motivan el caso se relacionan a los accidentes de tránsito, situación que ha sido frecuentemente revisada por las autoridades nacionales. Según el Boletín Estadístico de Siniestralidad Vial del primer trimestre de 2025, elaborado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2025), los siniestros viales continúan siendo eventos que afectan de manera significativa la vida, la integridad física y los bienes de las personas usuarias de las vías públicas. En dicho informe se observa que estos accidentes generan consecuencias que van desde lesiones de diversa gravedad hasta daños materiales e, incluso, el fallecimiento de los involucrados, tal como ocurre en el presente caso de estudio.

Durante el primer trimestre del año 2025 se registraron un total de 21,749 siniestros de tránsito en el Perú, cifra que representa un incremento del 3.7% respecto al mismo periodo del año 2024. Asimismo, el reporte señala que la provincia de Lima concentró la mayor proporción de estos siniestros, con un 51.4% del total nacional. (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2025)

Resulta pertinente señalar que, conforme al Reporte Estadístico de Siniestros Viales del año 2022, emitido por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el cual constituye el reporte estadístico oficial previo al correspondiente al año 2025, los siniestros viales registrados a nivel nacional de ese año fueron un total de 5,449, identificándose en la capital más de 1000 ocurrencias, las que representaron en conjunto el 18.54% de incidentes sobre el total de accidentes ocurridos, seguidos por las regiones de Arequipa, Puno y Junin. Es de resaltar que, como se puede apreciar del Boletín Estadístico 2020-II emitido por la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2020), las regiones antes mencionadas se

ubican sobre el medio superior de la estadística de cantidad de vehículos por cada 1000 habitantes, pudiendo correlacionarse dicha situación a la frecuencia de accidentes de tránsito, sobre todo tratándose de accidentes que se producen en el transporte de pasajeros sobre las diversas rutas que transitan los accidentados terrenos nacionales.

La revisión conjunta de la información estadística correspondiente a los periodos 2020, 2022 y 2025 permite advertir que los siniestros de tránsito constituyen un fenómeno persistente y de relevancia creciente en el país. Si bien los reportes citados corresponden a periodos distintos, su análisis comparativo evidencia que la incidencia de accidentes de tránsito no ha disminuido de manera sostenida, sino que, por el contrario, mantiene una presencia significativa en el tiempo, con especial concentración en determinadas regiones y en la capital.

En ese sentido, la evolución de la estadística oficial pone de manifiesto la necesidad de evaluar con especial atención la eficacia de los mecanismos de prevención y de cobertura obligatoria frente a los accidentes de tránsito, en la medida en que estos continúan generando consecuencias graves para la vida y la integridad física de las personas, particularmente en contextos vinculados al transporte de pasajeros y al uso intensivo de la red vial nacional.

Asimismo, a partir de la tendencia observada en la información estadística disponible, resulta razonable prever que la ocurrencia de siniestros viales podría continuar en una trayectoria de elevación, especialmente en aquellas zonas caracterizadas por una mayor densidad vehicular y un alto tránsito de servicios de transporte de pasajeros, de no implementarse medidas adicionales y eficaces de prevención y control.

Este escenario refuerza la importancia de garantizar la adecuada operatividad y exigibilidad de los mecanismos de cobertura obligatoria frente a los accidentes de tránsito.

Ante la frecuencia de estos accidentes de tránsito es que se regula la figura del Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito – SOAT, el cual se ha adoptado en la regulación nacional como un mínimo incondicional en cuanto hablamos de la operación de vehículos automotores en las vías públicas de todo el país. Históricamente, podemos evidenciar este mínimo incondicional desde la regulación de seguros obligatorios en países como Bélgica, Francia, Portugal o Suiza, lo que llevó hace más de 5 décadas a una eventual adopción del modelo de seguros obligatorios de tránsito en el resto de Europa, cerca de los finales de la década de 1970, como narra De Trazegnies Grande (2016, p.161).

El sustento de la obligatoriedad del SOAT parece, hasta la fecha, un consenso general, no solo a nivel nacional sino en otras latitudes, puesto que los accidentes de tránsito y su consecuente necesidad de reparación de daños a la integridad y salud de las personas han constituido una constante en el tránsito mundial. García Ascencios y Gamarra Leiva (2022) expresaban estas consideraciones respecto de las condiciones que motivan al SOAT:

“En este marco, la obligatoriedad del SOAT es importante en el país debido a que, en el mundo, en el 2018 las muertes por accidentes de tránsito se incrementaron en un promedio anual de 1,35 millones, según cifras de la Organización Mundial de la Salud (2018). Frente a este panorama, resulta imperativo otorgar una cobertura legal ante los casos de accidentes de tránsito. Así, el SOAT brinda la cobertura máxima por cada persona, ocupante o tercero no ocupante de un vehículo asegurado. (...)” (p. 222)

Al respecto precisan además que el SOAT, por la manera en la que se ha regulado su obligatoriedad y operatividad, resulta ser un seguro de naturaleza social, en cuanto pretende operar sin siquiera una tramitación administrativa adicional y presentando las siguientes características:

- a) No cuenta con límite a la cantidad de personas coberturadas
- b) Los montos de cobertura no se reducen con la frecuencia de los accidentes
- c) No requiere operar con el pronunciamiento de autoridad administrativa para atención de víctimas

d) Es obligatorio para todos los vehículos automotores que circulen en el territorio nacional.

Pese a la obligatoriedad asumida en estos casos, es menester ocuparnos de la particularidad del caso objeto de este informe, en cuanto supone la existencia de casos en los que la sola obligatoriedad administrativa de la adquisición de la póliza no importa la existencia de estas pólizas en todos los accidentes de tránsito o, por lo menos, la cobertura de cada uno de los vehículos eventualmente involucrados.

Como desarrolla Hurtado (2022), la situación de lo que se denomina “hit and run”, bajo el supuesto del artículo 17 del reglamento del SOAT, encuentra dos momentos en la evaluación por parte del Poder Judicial: un primer momento en el que las resoluciones emitidas niegan la posibilidad de indemnizar los daños a ocupantes del vehículo no asegurado, y luego un segundo momento, donde se revierte la perspectiva del Poder Judicial y se apertura a la cobertura de las cinco indemnizaciones posibles a través del SOAT a los ocupantes del vehículo no asegurado.

Es ante esta apertura que parte el objeto de análisis del presente informe y por lo que pasamos a la evaluación de los principales hechos relevantes del caso.

PRINCIPALES HECHOS RELEVANTES

1.1. Hechos que motivan el caso

El 22 de septiembre de 2013 ocurre un accidente en el que se ven involucrados tres vehículos, falleciendo el señor Alejandro Sanga Quispe, esposo de la señora Juana Huayta Ccopaccallo, quien iba a bordo de la unidad vehicular de placa Z0N-960 (sin SOAT). El accidente ocurrió, principalmente por el choque frontal contra el vehículo propiedad de la empresa de transportes Flash Cordillerano SRL, de placa B6T-962 (con AFOCAT La Primera).

1.2. Solicitud de indemnización a AFOCAT “La Primera”

El 07 de julio de 2015, la Sra. Juana Francisca Huayta Ccopaccallo solicitó la referida indemnización, ascendente a 4 UIT, (proporcional al monto de la UIT del año 2013), cumpliendo con presentar los requisitos de ley exigidos en el artículo N° 33 del Reglamento De Supervisión De Las Asociaciones De Fondos Regionales O Provinciales Contra Accidentes De Tránsito - AFOCAT - Y De Funcionamiento De La Central De Riesgos De Siniestralidad Derivada De Accidentes De Tránsito (D.S. 040-2006-MTC).

1.3. Denegatoria de indemnización por AFOCAT “La Primera”

Con fecha 13 de julio de 2015, la AFOCAT “La Primera” contesta la solicitud de la Sra. Huayta, rechazando su solicitud indicando que no podrá “asumir la indemnización por muerte y sepelio de la víctima, el Sr. Alejandro Sanga Quispe”.

El argumento empleado por la aseguradora, para rechazar la solicitud presentada por la Sra. Juana fue que, al momento del accidente, el vehículo en el que viajaba el Sr. Sanga no contaba con Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito. Se hizo referencia a la obligatoriedad de este y la sanción que corresponde por no haberlo contratado, citando los artículos 30 y 31 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, modificados por la Ley N° 28839 del Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito. Conforme a la respuesta brindada, la empresa aseguradora indica que la obligación de contratación de la póliza de seguro de cada vehículo automotor que circule en el territorio de la república constituye óbice para la indemnización correspondiente, en cuanto dicha unidad se encontraría inhabilitada para transitar cualquier vía nacional. Precisa entonces que la eventual indemnización resulta posible únicamente en los casos de ocupantes de la unidad asegurada y para terceros no ocupantes, interpretando estos últimos únicamente como “peatones”, excluyendo la posibilidad de cobertura de terceros ocupantes de otra unidad.

1.4. Denuncia ante el Indecopi - Expediente N° 048-2015/CPC-INDECOPI-PUN

El 24 de julio de 2015, la Sra. Juana Francisca Huayta Ccopacallo interpuso una denuncia ante la Comisión de Protección al Consumidor del Indecopi, en la región de Puno. Dentro de su denuncia, la Sra. Huayta indica que los hechos que sustentan su denuncia nacen el día 22 de setiembre de 2013, fecha en la que ocurrió el accidente de tránsito en el que su esposo falleció. Como se indicó en el punto anterior, La AFOCAT denunciada, negó la solicitud formulada a la denunciante. La denuncia se sustenta en la supuesta infracción del artículo 19 del Código de Protección y Defensa al Consumidor, mismo que retrata el deber de idoneidad que deben procurar quienes prestan un servicio o venden un producto. La solicitud de la interesada se describe en 3 puntos:

- i) El pago de 4 U.I.T. (indemnización por muerte)
- ii) La medida correctiva contenida en el literal h. del artículo 115° del Código de Protección y Defensa del Consumidor
- iii) El pago de las costas y costos del procedimiento.

El 3 de agosto de 2015, mediante Resolución N° 1, emitida a través de la Delegación en Protección al Consumidor, de la Comisión de la Oficina Regional del Indecopi de Puno, admite a trámite la denuncia interpuesta por la Sra. Juana Ccopaccallo. La resolución toma como punto de partida la presunta comisión de la infracción de “incumplimiento del pago de indemnización dentro del plazo legal establecido”, hecho que involucra una afectación a las expectativas de la señora Juana Huayta, en cuanto no habría correspondencia entre lo que esperaba recibir y lo que efectivamente recibió, lo que constituiría una presunta infracción al deber de idoneidad contenida en el artículo 19 de la Ley N° 29571 del Código de Protección y Defensa del Consumidor.

Producto de la admisión a trámite de la denuncia formulada por la interesada, se solicita a la AFOCAT La Primera cumplir con presentar el expediente iniciado en mérito de la solicitud de pago de indemnización en el plazo de 05 días hábiles contados a partir de la notificación de la resolución.

1.5. Descargo presentado por AFOCAT La Primera – Expediente N° 048-2015/CPC-INDECOPI-PUN

Con fecha 19 de agosto de 2015, la AFOCAT ingresa un escrito presentando descargos, solicitando se desestime la denuncia o se declare improcedente y/o infundada. Reitera en el documento, que al momento en el que ocurrió el siniestro, el vehículo en el cual viajaba el señor Sanga, este no contaba con el SOAT y por la regulación de los artículos 30 y 31 de la Ley N° 27181, esa circunstancia constituía un impedimento para el pago de la indemnización en favor de la señora Juan Huayta.

Adicionalmente se precisó que el Indecopi habría interpretado de manera “errónea” el artículo 17 del D.S. 024-2002-MTC en cuestión en expedientes previos, teniendo conocimiento del criterio de esta institución en cuanto a la cobertura de la indemnización en favor de terceros no ocupantes del vehículo asegurado. Asimismo, señalan que los votos en discordia de dichos expedientes administrativos asumen la misma interpretación realizada por ellos y que jurisdiccionalmente, a través de la sentencia emitida el 15 de noviembre de 2013 por la Octava Sala Especializada en lo Contencioso Administrativo de la Corte Superior de Justicia de Lima, se habría revertido

decisión similar de Indecopi, en el proceso contencioso administrativo iniciado por la empresa El Pacífico Peruano Suiza Compañía de Seguros y Reaseguros, declarando nula la resolución de Indecopi y ordenando una nueva resolución emitida por dicho órgano administrativo.

1.6. Resolución en primera instancia administrativa del Expediente N° 048-2015/CPC-INDECOPI-PUN

Con fecha 28 de setiembre de 2015, la Delegación en Protección al Consumidor de la Comisión de la Oficina Regional del Indecopi de Puno emite Resolución Final N° 170-2015/CPC-INDECOPI-PUN, declarando **infundada la denuncia** realizada por la Sra. Juana Huayta:

*PRIMERO: Se declara **INFUNDADA** la denuncia interpuesta por la señora Juana Francisca Huayta Ccopacallo, en contra de Asociación Fondo Contra Accidentes de Tránsito "La Primera", en tanto, se verificó que la denunciante no cumplió con presentar el Formato Registro de Accidentes de Tránsito.*

SEGUNDO: Denegar las medidas correctivas solicitadas por la señora Juana Francisca Huayta Ccopacallo en su escrito de denuncia.

TERCERO: Declarar que no corresponde ordenar el pago de las costas y costos del procedimiento.

CUARTO: Informar a las partes que la presente resolución tiene vigencia desde el día de su notificación y no agota la vía administrativa. En tal sentido, se informa que de conformidad con lo dispuesto por el artículo 38° del Decreto Legislativo N° 807, modificado por la Primera Disposición Complementaria Modificatoria del Código de Protección y Defensa del Consumidor, el único recurso impugnativo que puede interponerse contra lo dispuesto por este colegiado es el de apelación. Cabe señalar que dicho recurso deberá ser presentado ante la Comisión en un plazo máximo de cinco (5) días hábiles contado a partir del día siguiente de la notificación, caso contrario, la resolución quedará consentida.

La resolución emitida no se pronuncia respecto a la situación del señor Alejandro Sanga Quispe como pasajero de un vehículo no asegurado, sino que limita su decisión a

la revisión previa de los requisitos exigidos para la solicitud de indemnización. Respecto a esta última determina que, en virtud del artículo 33 del Decreto Supremo N° 024-2002-MTC, TUO del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorias contra Accidentes de Tránsito (en adelante, TUO del Reglamento del SOAT), se exige la presentación del Formato Registro de Accidentes de Tránsito, documento que no fue presentado por la interesada en la solicitud de indemnización ingresada ante AFOCAT La Primera.

1.7. Recurso de apelación interpuesto por la señora Juana Huayta Ccopacallo – Expedientes N° 048-2015/CPC-INDECOPI-PUN

Con fecha 16 de octubre de 2015, la señora Huayta interpone recurso de apelación contra la Resolución Final 170-2015/CPC-INDECOPI-PUN, de fecha 28 de setiembre de 2015, revisada en los párrafos precedentes. Dentro de este documento, se esboza el argumento de que, de ser el caso que la sra. Huayta hubiese incumplido con el deber de integrar al pliego de anexos el requisito obligatorio del “formato de registro de accidentes de tránsito”, debió consignarse así en la respuesta que se le brindó a la denunciante. Siendo que este no fue el caso, y la única respuesta que obtuvo la señora fue la denegación a su solicitud en el extremo de que no le correspondía, deberá el órgano superior valerse de esta respuesta otorgada a la denunciante para poder resolver el recurso de apelación. Se reitera que en ningún momento la AFOCAT hizo alusión al incumplimiento de los requisitos. Asimismo, se hizo referencia a que la AFOCAT “La Primera”, así como otras asociaciones y compañías de seguros, como son La Positiva, Pacífico, MAPFRE, entre otras, no exigen el formato en la práctica diaria de su función.

Se precisó también que ninguna dependencia de la PNP hace entrega del formato indicado en la resolución, a pesar de que el D.S. 024-2002-MTC, TUO del Reglamento del SOAT, refiere que este es el órgano encargado de ello. Se mencionó también que a la instancia a la que le correspondía realizar este análisis es en realidad la empresa aseguradora, por lo que se indicó que esta también habría incurrido en infracción al Código de Protección y Defensa al Consumidor.

Sobre la vulneración por inobservancia de principios de orden administrativo:
En el referido escrito de apelación se menciona que se han vulnerado:

i) El Principio de Legalidad

En cuanto la resolución apelada no ha realizado un análisis y valoración integral de las normas, invocando únicamente el requisito contenido en el artículo 33 del D.S. 024-2002-MTC, debiendo interpretarse de manera conjunta con los artículos 14 y 27 de ese mismo decreto.

ii) El Principio del Debido Procedimiento

Por la falta de suficientes fundamentos que amparen la decisión de declarar infundada la denuncia por la falta de presentación de un requisito, debiendo constituir obligación de la exigencia de dicho requisito a AFOCAT La Primera.

iii) El Principio de Veracidad

Respecto al fallecimiento del señor Alejandro Sanga Quispe, toda vez que las circunstancias de su fallecimiento no han sido cuestionadas y corresponden a la verdad de los hechos.

iv) El Principio de Eficacia

En razón de que la presentación del formato requerido para la acreditación del cumplimiento del requisito del artículo 33 del D.S. 024-2002-MTC constituye un mero formalismo, puesto que el contenido de dicho formato puede encontrarse replicado en la copia certificada de la denuncia policial por el accidente de tránsito, el cual ha sido efectivamente presentado.

La resolución apelada causa agravio de naturaleza moral y material por el principio de legalidad y seguridad jurídica y otros que ponen en estado de indefensión a la interesada, la señora Juan Huayta Ccopacallo.

Finalmente, se indica que la pretensión impugnatoria es que se revoque la resolución impugnada, y reformándose esta, se declare fundada la denuncia interpuesta por la recurrente en contra de la AFOCAT La Primera, consecuentemente ordenándose, como se planteó en la denuncia inicialmente presentada:

- i) El pago de 4 UIT por concepto de indemnización por fallecimiento de Alejandro Sanga Quispe,
- ii) La imposición de las medidas correctivas solicitadas en la denuncia y las que sean pertinentes aplicarse a la parte denunciada
- iii) El pago de las costas y costos del procedimiento.

1.8. Concesión del recurso de apelación interpuesto por la interesada, Juana Huayta Ccopacallo - Expediente N° 048-2015/CPC-INDECOPI-PUN

Con fecha 19 de octubre de 2015, la Delegación en Protección al Consumidor de la Comisión de la Oficina Regional del Indecopi de Puno, la cual resolvió en primera instancia administrativa la denuncia planteada por la señora Juana Huayta Ccopacallo, emite resolución resolviendo conceder el recurso de apelación interpuesto por la interesada en contra de la Resolución Final 170-2015/CPC-INDECOPI-PUN de fecha 28 de setiembre de 2015, señalando además que esta misma ha quedado consentida por la AFOCAT La Primera, por cuanto se venció el plazo para la interposición de cualquier recurso impugnatorio contra esta el 15 de octubre de 2015.

El Expediente N° 048-2015/CPC-INDECOPI-PUN es recibido por la Sala Especializada en Protección al Consumidor en fecha 7 de marzo de 2016, como consta de la resolución emitida el 8 de abril de 2016, la cual, a su vez, dispone poner en conocimiento a la otra parte, AFOCAT La Primera, del recurso de apelación interpuesto, de manera que se sirva hacer conocer su posición respecto del contenido de la apelación mencionada.

1.9. Contestación a los argumentos de apelación presentada por AFOCAT La Primera - Expediente N° 048-2015/CPC-INDECOPI-PUN

Habiéndose elevado el expediente a la Sala Especializada en Protección al Consumidor, con fecha 25 de abril de 2016, la AFOCAT “La Primera” presentó sus descargos al escrito de apelación presentado por la denunciante. Los fundamentos elaborados por la parte denunciada alegaron el hecho de que la Sra. Huayta había reconocido que su esposo era ocupante de la unidad vehicular ZON-960, misma que no contaba con certificado contra accidente de tránsito de la mencionada AFOCAT. En ese sentido, la AFOCAT indicó que no correspondía el pago de la cobertura respecto al accidente sufrido.

Se alude en el mismo escrito que la Ley N° 27444, en su artículo IV señala que: “Artículo IV.- Toda autoridad del Estado que advierta un error u omisión en el procedimiento deberá encausarlo de oficio o a pedido de parte”, indicando con ello que la apelada ha resuelto dentro de sus competencias señaladas por ley.

Asimismo, la AFOCAT indica que los principios aludidos en el escrito de apelación han sido invocados erróneamente en dicho escrito, además de reafirmar que las aseguradoras no tienen la obligación de cubrir siniestros de vehículos no asegurados, siendo que esta solicitud no tiene amparo legal en cuanto el fallecido señor Sanga se encontraba en una unidad vehicular no coberturada por la AFOCAT.

En cuanto a la presentación del formato de registro de accidentes de tránsito, la AFOCAT La Primera indica en este escrito que la norma invocada por la apelante constituye un derecho en favor de la AFOCAT, mas no una obligación, es decir, que la solicitud de dicho formato a la PNP puede ser realizada discrecionalmente por la AFOCAT pero que, ante la falta de presentación con la solicitud, no constituye una obligación por parte de la AFOCAT el solicitarlo para subsanar la solicitud remitida.

En cuanto a la base legal para sustentar la inexistencia de obligación de la AFOCAT respecto a la indemnización de el pasajero de un vehículo no asegurado, invocan:

- Artículo 30 y 31 de la Ley N° 27181, modificada por el Decreto Legislativo N° 1051

Los cuales precisan la obligación de contratar una póliza de seguro para cada vehículo automotor que se pretende hacer circular por cualquier vía del país, quedando, ante la falta de dicha póliza, inhabilitado para la circulación.

- Artículo 28 del Decreto Supremo 024-2002-MTC

Conforme a la interpretación realizada por la aseguradora, el SOAT tiene por objeto cubrir los daños ocasionado a los “ocupantes o terceros no ocupantes” de un vehículo automotor, por lo que no se desprende de la norma la obligación de indemnización de terceros ocupantes de otro vehículo automotor que interviene en el accidente sin contar con póliza de seguro vigente.

- Artículo 431-A del Código Penal

Se alega, por último, y como anteriormente se ha señalado, que el artículo 431-A del Código Penal prescribe que quien quiera hacerse o gozar de los beneficios o coberturas del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, e incita a la simulación o simula la ocurrencia de accidentes de tránsito o la intervención en estos de personas que no tienen la condición de ocupantes o terceros no ocupantes del vehículo automotor interviniente en dichos accidentes o simula lesiones corporales que no se han producido o que se han producido en grado manifiestamente, menos al indicado en la documentación policial o media correspondiente, será reprimido con pena privativa de la libertad, no menor de tres (3) ni mayor de seis (6) años. Al respecto, cabe señalar que la aseguradora precisa que la apelante estaría interesada en “forzar los hechos a fin de beneficiarse indebidamente” en cuanto el fallecido no puede ser categorizado como “ocupante o tercero no ocupante” de la unidad de transporte.

Finalmente, la aseguradora reitera lo señalado en la contestación a la denuncia resuelta en primera instancia administrativa, en cuanto Indecopi ha mantenido erróneamente su posición respecto a la indemnización de pasajeros de vehículos no asegurados, pero que dicha situación ha sido “corregida” en vía contencioso administrativa por la Octava Sala Especializada en lo Contencioso Administrativo con subespecialidad en temas de mercado, para lo cual adjunta a su escrito de descargo la resolución emitida el 10 de marzo de 2016 por el Vigésimo Sexto Juzgado Contencioso Administrativo con subespecialidad en temas de mercado, en la cual se declara nula una resolución emitida por Indecopi en esta materia. En virtud de lo señalado, la petición de la AFOCAT en el procedimiento administrativo es la de declarar infundada la pretensión de la apelante.

1.10. Resolución en segunda instancia administrativa del Expediente N° 048-2015/CPC-INDECOPI-PUN

Con fecha 29 de agosto de 2016, la Sala Especializada en Protección al Consumidor del Tribunal de Defensa de la Competencia y de la Propiedad Intelectual revocó la Resolución N° 170-2015/CPC-INDECOPI-PUN del 28 de setiembre de 2015, emitida por la Comisión de la Oficina Regional del Indecopi de Puno, en el extremo que declaró infundada la denuncia de la señora Juana Francisca Huayta Ccopaccallo, contra la Asociación Fondo Contra Accidentes de Tránsito “La Primera” por infracción del artículo 19° del Código de Protección y Defensa del Consumidor y reformándola, declaró fundada la misma al haberse acreditado que la denunciada no pagó la indemnización correspondiente por la muerte de su esposo a la denunciante, sancionado además a la AFOCAT por el monto de 10 UIT.

Los fundamentos desarrollados por la Sala Especializada en Protección al Consumidor del Tribunal de Defensa de la Competencia y de la Propiedad Intelectual parten del análisis de la idoneidad del servicio brindado por la AFOCAT La Primera. Respecto a esto define el servicio brindado por la aseguradora desde:

- Artículo 30 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, puesto que indica que las Asociaciones de Fondos Regionales o

Provinciales con Accidentes de Tránsito (AFOCAT) emiten certificados contra accidentes de tránsito con coberturas semejantes o mayores a las del Seguro Obligatoria contra Accidentes de Tránsito (SOAT), de manera que les resulta aplicable lo dispuesto en cuanto a la regulación del SOAT.

- Artículos 14, 29 y 33 del TUO del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo 024-2002-MTC (en adelante, el Reglamento del SOAT), el cual establece la cobertura por muerte, invalidez permanente, incapacidad temporal, gastos médicos y sepelio, además debiendo ser estas pagadas al beneficiario dentro del plazo máximo de 10 días siguientes a la presentación de una serie de documentos. El artículo 14 en concreto, señala que el pago de las indemnizaciones otorgadas en virtud del SOAT se realiza “con la sola demostración del accidente y las consecuencias de muerte o lesiones que origine el mismo”.

Siendo la señora Huayta beneficiaria del SOAT o CAT a raíz del accidente de tránsito donde fallece su esposo, el señor Sanga, la compañía aseguradora o AFOCAT está obligada al pago de la indemnización en el plazo de 10 días desde presentada la documentación requerida por el Reglamento del SOAT. Habiéndose realizado la solicitud de indemnización el 7 de julio de 2015, esta indemnización debió haberse entregado a más tardar el 17 de julio de 2015. En primera instancia administrativa al haberse fundamentado la decisión en la falta de presentación del “formato de registro de accidentes de tránsito”, conviene revisar las disposiciones transitorias de ese mismo reglamento:

Segunda.- En tanto se produzca la aprobación del formato a que se refiere el Artículo 27° del presente Reglamento, se utilizará la copia certificada de la ocurrencia otorgada por la Policía Nacional del Perú. El trámite para su obtención se encontrará sujeto a lo dispuesto en el Texto Único de Procedimientos Administrativos de la Policía Nacional del Perú.

Al respecto, la Sala Especializada en Protección al Consumidor del Tribunal de Defensa de la Competencia y de la Propiedad Intelectual precisa que al resolverse en función de la falta de presentación del formato mencionado no se tiene en cuenta que este formato contiene la misma información sobre los hechos que produjeron el accidente, a fin de evitar las situaciones de fraude, más aún cuando la propia norma previó, provisionalmente, el uso de la copia certificada de la ocurrencia para corroborar dicha información. Así, la Sala, contrario a lo señalado por la Comisión en primera instancia, señala que la solicitud presentada ante la AFOCAT La Primera para la indemnización correspondiente, sí cumplía con los requisitos exigidos por la norma, pese a que estrictamente no se presentó el formato, pero que la copia certificada de la ocurrencia permitía subsanar dicha ausencia por la información contenida en esta.

En cuanto al artículo 17 del Reglamento del SOAT, la Sala evalúa si efectivamente la aseguradora podía denegar la indemnización en función de que el fallecido hubiera sido pasajero de otra unidad vehicular no asegurada. La interpretación realizada por la Sala contempla dos “enunciados claros”:

- Existe responsabilidad civil solidaria entre el propietario, conductor y prestador del servicio de transporte respecto de las víctimas ocupantes del vehículo no asegurado, terceros no ocupantes y establecimientos de salud.
- Los responsables solidarios se encuentran obligados a reembolsar a los establecimientos de salud y compañías de seguros por el monto de los gastos incurridos y/o indemnizaciones que éstos hubieran pagado a los accidentados.

La respuesta a la que arriba la Sala es que, tratándose de una norma que parte del supuesto de que el vehículo no cuenta con SOAT, la única aseguradora a la que le sería exigible una indemnización con posterior reembolso, sería la aseguradora del otro vehículo que intervino en el accidente. Adicionalmente, al considerar que existe la posibilidad de reembolso a favor de la compañía aseguradora que otorgó una indemnización a una de las víctimas del vehículo (incluyendo a pasajeros), necesariamente debe considerarse que la aseguradora ha otorgado esa indemnización, de

lo contrario, la norma carecería de sentido y la responsabilidad sería asumida directamente por el propietario del vehículo, conductor o empresa de transporte. Precisa además que la aseguradora no es considerada responsable solidaria en las mismas condiciones que el propietario del vehículo, el conductor o la empresa de transporte, según se señala en el artículo 17 antes mencionado, sino que la indemnización pesa sobre la aseguradora como una obligación independiente, pese a no tratarse de pasajeros de un vehículo asegurado por esta.

Conforme a la interpretación finalista o teleológica del último párrafo del artículo 17 del Reglamento del SOAT, debe atenderse a la finalidad social que persiguen los seguros obligatorios como el SOAT, los cuales no pueden seguir la misma racionalidad que los seguros voluntarios, que tienen por objeto liberar al asegurado de una eventual carga económica. Incluso en el caso de que el artículo 17 señalado admitiera una interpretación distinta, ante la incertidumbre de las múltiples interpretaciones debería prevalecer aquella que resulta ser la más favorable al consumidor, obrando como una interpretación “pro consumidor” que permite a la autoridad administrativa (en este caso, Indecopi) cumplir con el “deber especial de protección” encomendado constitucionalmente.

Finalmente, y en relación a las resoluciones judiciales presentadas como anexos a los escritos de la aseguradora, señala la Sala que, de la revisión de los expedientes citados, estos aún se encuentran en trámite, situación que no permite considerarlos bajo la condición de “cosa juzgada”.

Por los motivos expuestos, la Sala revoca la decisión emitida por la Comisión, declarando fundada la denuncia contra la AFOCAT La Primera por infracción al artículo 19 del Código de Protección y Defensa del Consumidor, al no haber pagado la indemnización en favor de la señora Huayta, puesto que la denegatoria ha obrado en contra de la interpretación realizada en los párrafos anteriores. Así, se ordena el pago de la indemnización, la medida correctiva fijada en el monto de 10 UIT y el pago de costas y costos del procedimiento.

1.11. Demanda contencioso administrativa presentada por AFOCAT La Primera contra resolución en segunda instancia administrativa del Expediente N° 048-2015/CPC-INDECOPI-PUN

Con fecha 16 de noviembre de 2016, la aseguradora interpone acción contencioso administrativa contra la resolución de segunda instancia administrativa del Expediente N° 048-2015/CPC-INDECOPI-PUN, emitida con fecha 29 de agosto de 2016.

El petitorio de dicha demanda contencioso administrativa se circunscribe a la solicitud de nulidad total del acto administrativo impugnado (Resolución N° 3174-2016/SPC-INDECOPI) emitido por la Sala Especializada en Protección al Consumidor del Tribunal de Defensa de la Competencia y de la Propiedad Intelectual, en cuanto este habría revocado la decisión de primera instancia administrativa, de fecha 28 de setiembre de 2015, además de demandar el pago de las correspondientes costas y costos del proceso judicial.

En cuanto a los fundamentos de hecho, el demandante enuncia los hechos relevantes señalados en los párrafos precedentes, centrándose especialmente que mientras que en primera instancia administrativa se declaró infundada la denuncia, denegando las medidas correctivas, en segunda instancia administrativa se habría revocado dicha resolución, declarando fundada la denuncia interpuesta por la señora Juana Huayta Ccopacallo, imponiendo además como medida correctiva el pago de una sanción que se eleva a 10 UIT, además del pago de costas y costos correspondiente.

El fundamento que se cuestiona respecto de la resolución impugnada es aquel que refiere al análisis interpretativa del artículo 17 del Reglamento del SOAT, estableciendo a cargo de la aseguradora la obligación de indemnización de los pasajeros a bordo de un vehículo no asegurado, dejando a salvo el derecho de la aseguradora de repetir por el monto indemnizado en contra del propietario, conductor o prestador del servicio de transporte de ser el caso.

Conforme al argumento esbozado por la AFOCAT, dicha obligación no deviene de la interpretación del artículo 17 del Reglamento del SOAT, sino que esta obligación ha sido impuesta por INDECOPI, siendo este artículo un supuesto taxativo. Dicho ello, la interpretación aplicable al artículo 17 exige que cada aseguradora se hiciera responsable por los pasajeros a bordo de cada vehículo asegurado. En cuanto a la excepción indicada en el último párrafo del artículo, en el cual el ente responsable de la cobertura (sea una empresa aseguradora o una AFOCAT) asume indemnizaciones que correspondieran bajo responsabilidad del propietario, conductor o empresa de transporte, conforme a la interpretación realizada por la impugnante, este se reserva exclusivamente a los casos en los que se hubieran involucrado peatones.

Asimismo, el artículo 29, conforme interpreta la impugnante, indica que el seguro se limita únicamente a los ocupantes del vehículo asegurado y a los terceros no ocupantes (entendiendo estos únicamente como peatones), no haciendo referencia expresa alguna a ocupantes de un vehículo no asegurado. En cuanto al “reembolso” mencionado por INDECOPI en favor de la aseguradora que repite contra los responsables solidarios, indica en este escrito que tal reembolso es inexistente, por cuanto la norma no lo menciona en ningún momento, aludiendo la existencia de “ligereza” en la resolución impugnada a cargo de la demandada.

Según lo expresado por la demandante en la acción contencioso administrativa, la interpretación del artículo 17 realizada por INDECOPI no es tal, sino que esta impone una transgresión al texto expreso de la norma, no existiendo así diversas interpretaciones, sino un texto claro, preciso y entendible que la institución ha pretendido tergiversar en cuanto favorece al consumidor, no existiendo obligación por parte de las empresas aseguradoras respecto de los pasajeros de vehículos no asegurados.

Adicionalmente, la demandante presenta lo que denomina como “preocupación” por la resolución emitida por la demandada, en cuanto ignora el peso de los fundamentos vertidos en las decisiones jurisdiccionales de la Octava Sala Especializada en lo Contencioso Administrativo con Sub Especialidad en temas de mercado (de fecha 15 de noviembre de 2013) o la sentencia del Vigésimo Sexto Juzgado Contencioso Administrativo Subespecializado en temas de mercado (de fecha 10 de marzo de 2016),

por cuanto a expresado mayor peso a otras interpretaciones, como la realizada en una opinión fiscal invocada por la demandada, en lugar de aquellas que son consideradas como un “mejor análisis legal y normativo”.

Finalmente, se expresa que la emisión de la resolución impugnada constituye una violación al principio de congruencia, en cuanto existen antecedentes administrativos de la propia entidad que concluyen no existir obligación por parte de las aseguradoras de asumir las indemnizaciones en favor de los ocupantes de vehículo no asegurado (Resolución N° 1013-2008/TDC-INDECOPI del 28 de mayo de 2008), sobre la base de la misma norma, la cual no había sido modificada hasta la fecha.

1.12. Admisión a trámite de la demanda contencioso administrativa ante el Vigésimo Sexto Juzgado Contencioso Administrativo Subespecialidad en Temas de Mercado – Expediente N° 18770-2016-0-1801-JR-CA-26

Con fecha 17 de abril de 2017, el Vigésimo Sexto Juzgado Contencioso Administrativo Subespecialidad en Temas de Mercado admitió a trámite la demanda contencioso administrativa interpuesta por AFOCAT La Primera contra la resolución del expediente N° 048-2015/CPC-INDECOPI-PUN, teniendo por demandados al Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual – Indecopi y a la señora Juana Huayta Ccopaccallo.

El juzgado dispone además que el trámite correspondiente será el de proceso especial, corriéndose traslado a las partes demandadas por un plazo de 10 días para la contestación de la demanda. Como parte del trámite se ordena a la entidad administrativa demandada remitir el expediente administrativo objeto de la demanda.

1.13. Contestación a demanda contencioso administrativa presentada por Indecopi - Expediente N° 18770-2016-0-1801-JR-CA-26

Con fecha 10 de mayo de 2017, Indecopi, en calidad de demandada en el proceso contencioso administrativo, contesta a la demanda interpuesta, refiriéndose a los fundamentos del escrito de demanda en los siguientes términos:

En cuanto al artículo 19 y 20 del Código de Protección y Defensa del Consumidor, relacionados al incumplimiento por el cual se sanciona a la demandada, señala que estos prescriben la obligación de idoneidad del prestador de un servicio, debiendo determinarse la idoneidad de este servicio conforme a las garantías que el proveedor está brindando, pudiendo ser estas garantías “legales, explícitas o implícitas”, conforme al texto expreso del artículo 20 antes mencionado.

El propio Código, en su artículo 18, define la obligación de idoneidad de los prestadores de servicios como la obligación de correspondencia entre lo esperado por el consumidor y aquello que efectivamente recibe, evaluándose esto en función a lo que se hubiera ofrecido, la publicidad y la información transmitida. El incumplimiento de dicha obligación de idoneidad genera, conforme al artículo 104 del Código referido, responsabilidad administrativa, pudiendo ser exonerado de tal solo cuando lograra acreditar la existencia de una “causa objetiva, justificada y no previsible” que constituyera ruptura del nexo causal por caso fortuito o fuerza mayor, hecho determinante de tercero o de la imprudencia del propio consumidor afectado.

Respecto al SOAT y su regulación, parten de paralelo entre el SOAT y el CAT, en tanto este último está sujeto a la regulación del primero, siendo que la regulación suele referirse al SOAT y el CAT tiene disposiciones adicionales como la del Decreto Supremo 040-2006-MTC, Reglamento de Supervisión de las Asociaciones de Fondos Regionales o Provinciales contra Accidentes de Tránsito, pero estas remiten en su mayoría al propio Reglamento del SOAT.

Aclarando su posición respecto a la norma aplicable al caso, se menciona que el artículo 14 del Reglamento del SOAT precisa que para el pago de la cobertura de este seguro no se requiere pronunciamiento de autoridad, en razón de que se pretende que la finalidad del SOAT sea la de afrontar las consecuencias inmediatas de los accidentes,

debiendo entregarse esta indemnización en un plazo máximo de 10 días (artículo 33 del Reglamento del SOAT).

La conclusión sobre este punto desarrollada por el demandado implica que la AFOCAT La Primera no cumplió con el procedimiento de indemnización señalado en la norma, si existir justificación válida para ello.

Sobre el análisis particular sobre la aplicación de las normas relativas al SOAT y la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre:

- El artículo 17 del Reglamento del SOAT desarrolla el supuesto en el que dos vehículos tienen un accidente pero solo uno de estos se encuentra cubierto por el SOAT, precisando que la empresa de la unidad asegurada debería asumir las reparaciones inicialmente, invocando por el contrario la demandante el artículo 30 de la Ley N° 27181, Ley General del Transporte y Tránsito Terrestre, alegando que el SOAT solo debe cubrir a los ocupantes de la unidad vehicular y terceros no ocupantes, restringiendo este último término a peatones.
- La interpretación literal del artículo 17 del Reglamento del SOAT permite advertir dos enunciados: i) propietario del vehículo, conductor y prestador del servicio de transporte son responsables solidarios de los daños ocasionados por el vehículo sin SOAT respecto de las víctimas ocupantes de dicho vehículo; ii) los responsables solidarios señalados en el punto i) deben reembolsar a la compañía aseguradora los gastos o indemnizaciones que hubiere pagado a los accidentados.
- La interpretación sistemática, conforme a la demandada, debe tener en cuenta el numeral 2 del artículo 30 de la Ley N° 27181, que establece la cobertura del SOAT en favor de todas las personas (ocupantes o no del vehículo asegurado), así como los artículos 4, 14 y 28 del Reglamento del SOAT que precisan el pago de la indemnización de manera inmediata y en favor de todas las víctimas de los accidentes de tránsito.

- Finalmente, en cuanto se puede asumir una interpretación teleológica o finalista, resulta claro que la intención del SOAT es la de brindar una cobertura inmediata a las víctimas de accidentes de tránsito, por cuanto el SOAT actúa conforme a una finalidad social.

La demandada concluye en su escrito de contestación a la demanda que, habiéndose desarrollado los argumentos antes expuestos que la demanda deberá ser declarada infundada, peticionando esto en tanto:

- La Resolución N° 3174-2016/SPC-INDECOPI ha sido emitida conforme a derecho.
- La interpretación del artículo 17 del Reglamento del SOAT implica que la AFOCAT La Primera tenía obligación de brindar la indemnización correspondiente.
- El incumplimiento del pago de la indemnización, conducta por la cual se sanciona a la prestadora del servicio, deviene de la propia norma.

1.14. Sentencia en primera instancia judicial emitida por el Vigésimo Sexto Juzgado Contencioso Administrativo Subespecialidad en Temas de Mercado - Expediente N° 18770-2016-01801-JR-CA-26

El Vigésimo Sexto Juzgado Contencioso Administrativo Subespecialidad en Temas de Mercado de la Corte Superior de Justicia de Lima emite sentencia en primera instancia mediante resolución número quince, de fecha 16 de enero de 2019.

En dicha sentencia toma como punto de partida lo solicitado en cuanto refiere a la nulidad de la Resolución N° 3174-2016/SPC-INDECOPI del 29 de agosto de 2016. Tomando en cuenta los argumentos planteados tanto por la parte demandante como por la parte demandada, decide sobre la idoneidad del servicio prestado por AFOCAT La Primera.

Para el juzgado, la demandada, Indecopi, al exponer sobre el desarrollo del fundamento de la interpretación del artículo 17 del Reglamento del SOAT no tiene en consideración que la obligación de idoneidad exigida proveedor del servicio, conforme al artículo 19 del Código de Protección y Defensa del Consumidor, se construye sobre las bases de las garantías legales descritas por el artículo 20 de ese mismo cuerpo legal, debiendo esta provenir del “mandato de la ley o de las regulaciones vigentes”, sin embargo, dicha garantía legal no se desprende, en opinión del juzgado, de la interpretación realizada del artículo 17 del Reglamento del SOAT, no existiendo así obligación legal por parte de la compañía de seguros de cubrir la indemnización en favor de las víctimas del vehículo no asegurado, estando esto por fuera de los límites de las obligaciones exigibles a estas empresas. Esto último es fundamentado por el juzgado en virtud del literal a) del numeral 24 del artículo 2 de la Constitución, por cuanto a nadie se le puede obligar a hacer lo que la ley no manda, como tampoco se le puede impedir hacer lo que la ley no prohíba.

La interpretación realizada por el juzgado respecto del artículo 17 del Reglamento del SOAT exige separar la aparente obligación de la empresa aseguradora de las disposiciones que dicta expresamente en cuanto a la responsabilidad solidaria de los mencionados en dicha norma. Pese a que se contempla en la legislación la posibilidad de accidente entre vehículos asegurados y no asegurados, no importa la inmediata respuesta por parte de la empresa aseguradora, sino una mera atribución de responsabilidades en materia de responsabilidad civil.

Respecto a este extremo el juzgado concluye que la resolución adolece de constituir una vulneración a los principios de legalidad y tipicidad que forman parte esencial de la potestad sancionadora de la administración pública. No existiendo obligación derivada del artículo 17 del Reglamento del SOAT, la aseguradora no habría incurrido en infracción al artículo 19 del Código de Protección al Consumidor por la negativa de pago de indemnización por muerte solicitada por la denunciante, Juan Huayta Ccopacallo.

- Sobre las medidas correctivas, la sanción impuesta y el pago de costas y costos del procedimiento administrativo

Siguiendo la misma suerte de la opinión vertida por el juzgado en cuanto a la infracción al artículo 19 del Código de Protección al Consumidor, se desestimaron las medidas correctivas, la sanción impuesta y el pago de costas y costos del procedimiento administrativo, debiendo declararse nulas junto con la Resolución Administrativa N° 3174-2016/SPC-INDECOPI.

El fallo del Vigésimo Sexto Juzgado Contencioso Administrativo Subespecialidad en Temas de Mercado declara fundada la demanda interpuesta en vía contencioso administrativa con la AFOCAT La Primera contra INDECOPI y la señora Juana Huayta Ccopacallo, en consecuencia, declara nula la Resolución N° 3174-2016/SPC-INDECOPI.

1.15. Recurso de apelación interpuesto por Indecopi contra la sentencia de primera instancia judicial emitida por el Vigésimo Sexto Juzgado Contencioso Administrativo Subespecialidad en Temas de Mercado - Expediente N° 18770-2016-01801-JR-CA-26

El recurso de apelación interpuesto con fecha 22 de enero de 2019 se fundamenta en que se ha desprendido del artículo 30 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, que los seguros (SOAT y CAT) tienen por función cubrir a todas las personas, sean ocupantes o terceros no ocupantes que sufran lesiones o muerte producto de un accidente de tránsito.

El expediente administrativo, señala el demandado, evaluó dicha circunstancia en función del accidente ocurrido entre un vehículo asegurado y otro no asegurado, resultando de aplicación el artículo 17 del Reglamento del SOAT para determinar la existencia o inexistencia de obligación de la empresa aseguradora sobre la indemnización correspondiente.

Conforme ha señalado la entidad demandada en estancias previas, el artículo 17 en cuestión permite reconocer dos enunciados: i) determinación de la responsabilidad solidaria del propietario, conductor y prestador del servicio de transporte del vehículo no

asegurado, y ii) los responsables solidarios deben reembolsar a la compañía aseguradora los gastos o indemnizaciones que hubiere pagado a los accidentados, siendo la única respuesta lógica posible que esta indemnización a devolver ocurra en favor de la aseguradora del vehículo que participó también del accidente pero que sí estaba asegurado. Para el caso concreto, esta aseguradora sería la AFOCAT La Primera.

Para brindar la posibilidad de reembolso de la indemnización en favor de la aseguradora se exige como presupuesto lógico contenido en el propio artículo 17 que la empresa aseguradora haya desembolsado la indemnización en favor de las víctimas del accidente, puesto que, de cualquier otra manera, no podría hablarse de reembolso. Debe distinguirse, conforme al argumento de INDECOPI, la responsabilidad civil solidaria y la obligación de la empresa aseguradora sobre el desembolso de la indemnización, no siendo esta responsable solidaria conforme al articulado del Reglamento del SOAT.

Se reiteran, conforme al escrito de apelación de la parte demandada, los métodos interpretativos que han avalado la interpretación que se realiza del artículo 17 del Reglamento del SOAT, sumando esta vez la existencia de una sentencia emitida por la Tercera Sala de Derecho Constitucional y Social Transitoria de la Corte Suprema, siendo que en el Expediente de Casación N° 6380-2016, se habría constituido como criterio que existe obligación de la empresa aseguradora en virtud del artículo 30 numeral 2 de la Ley N° 27181 y el fundamento 54 de la sentencia del Tribunal Constitucional del expediente N° 001-2005/PI-TC, el cual ha sido invocado anteriormente como fundamento por parte de la demandada.

La conclusión a la que arriba en el recurso de apelación el demandado es que debe ser revocada la sentencia de primera instancia y reformarse declarándose infundada la demanda, por cuanto los parámetros que fundamentaron la decisión administrativa han sido emitidos conforme a la legislación vigente.

1.16. Sentencia en segunda instancia judicial emitida por la Quinta Sala Especializada en lo Contencioso Administrativo con Subespecialidad en Temas de Mercado - Expediente N° 18770-2016-01801-JR-CA-26

Mediante resolución número diecinueve, de fecha 12 de noviembre de 2019, la Quinta Sala Especializada en lo Contencioso Administrativo con Subespecialidad en Temas de Mercado de la Corte Superior de Justicia de Lima emite sentencia respecto del expediente en cuestión.

En cuanto al desarrollo de los fundamentos de la Sala, estos parten de la existencia del artículo 30 de la Ley N° 27181, Ley General del Transporte y Tránsito Terrestre, el cual contiene la obligación legal de cada vehículo automotor de contar con su propia cobertura de SOAT, que a su vez cubre a las personas ocupantes o terceros no ocupantes del vehículo.

El artículo 17 del Reglamento del SOAT, en opinión de la Sala, y en concordancia con la obligación del artículo 30 de la Ley N° 27181, no se establece obligación alguna respecto de las empresas aseguradoras en cuanto a las indemnizaciones que pudieran desembolsarse en favor de las víctimas de los accidentes vehiculares. La indemnización correspondiente a cada aseguradora opera en favor de cada vehículo asegurado y los terceros no ocupantes del vehículo, pudiendo ser estos peatones exclusivamente, no ocupantes de un vehículo no asegurado. Esta posición es asumida en cuanto el artículo 30 de la ley N° 27181 constituye como presupuesto que todos los vehículos que circulan en el territorio nacional cuentan con una póliza de seguro contra accidentes de tránsito, y en caso de no contar con esta, operará el cuarto párrafo del artículo 17 del Reglamento del SOAT, debiendo hacerse responsables solidarios el propietario, el conductor del vehículo y la empresa de transporte.

Para la Sala, la interpretación sistémica de la normativa implica un criterio errado por parte de Indecopi, en cuanto esta resulta clara respecto a la indemnización de cada uno de los vehículos asegurados y sobre la responsabilidad solidaria exigible. Respecto a resolver tomando en cuenta el principio pro consumidor, se exige que este opere en caso de duda insalvable en el sentido de las normas. Al no existir duda bajo el criterio de la Sala, esta considera innecesaria la aplicación del principio pro consumidor.

Finalmente, en cuanto al antecedente en casación del expediente N° 6380-2016-Lima, la Sala señala sucintamente que discrepa del contenido de dicha sentencia, así como en el caso de la sentencia N° 001-2005-AI/TC esta se refiere solo a los artículos 29 y 30 de la Ley N° 27181 y estos no guardan relevancia respecto al caso concreto.

Por lo expuesto, la Sala confirmó la sentencia emitida en primera instancia de fecha 16 de enero de 2019, declarando fundada la demanda y, en consecuencia, nula la Resolución N° 3174-2016/SPC-INDECOPI.

1.17. Recurso de casación interpuesto por Indecopi contra la sentencia de segunda instancia judicial emitida por la Quinta Sala Especializada en lo Contencioso Administrativo con Subespecialidad en Temas de Mercado - Expediente N° 18770-2016-01801-JR-CA-26

Con fecha 29 de noviembre de 2019, el Indecopi interpuso recurso de casación contra la sentencia emitida por Quinta Sala Especializada en lo Contencioso Administrativo con Subespecialidad en Temas de Mercado de fecha 12 de noviembre de 2019.

Como fundamento del recurso de casación interpuesto se exponen 2 infracciones normativas:

- i) Interpretación incorrecta de una norma de derecho material
- ii) Inaplicación de una norma de derecho material

En cuanto a la primera infracción normativa denunciada en el recurso de casación, esta refiere a la interpretación realizada del artículo 17 del Decreto Supremo N° 24-2002/MTC, puesto que, en opinión del recurrente se le ha brindado un sentido que no se desprende de la norma.

Según el demandado, el artículo 17 del Reglamento del SOAT regula el caso en que dos vehículos participan en un accidente de tránsito pero solo uno de ellos posee

SOAT, reiterando la existencia de 2 enunciados claros en relación a estas circunstancias: i) determinación de la responsabilidad solidaria del propietario, conductor y prestador del servicio de transporte del vehículo no asegurado, y ii) los responsables solidarios deben reembolsar a la compañía aseguradora los gastos o indemnizaciones que hubiere pagado a los accidentados.

La cuestión que resalta de estos enunciados es la que el propio demandado ha sustentado en las instancias precedentes: ¿a qué aseguradora es la que debería reembolsarse el dinero desembolsado por los gastos e indemnizaciones pagadas? La respuesta a la que arriba el demandado es que la única posibilidad lógica de este supuesto es que sea la aseguradora del vehículo que contaba con SOAT la que asuma los gastos e indemnizaciones preliminarmente, pero que, en virtud de la responsabilidad solidaria determinada en ese mismo artículo, se deje a salvo su derecho de repetir contra los responsables solidarios de los daños ocasionados por el accidente de tránsito.

Sustentando esa afirmación reitera la existencia de la sentencia del Tribunal Constitucional del Expediente N° 2736-2004-PA/TC del 16 de diciembre de 2005 y la sentencia casatoria emitida por la Tercera Sala de Derecho Constitucional y Social de la Corte Suprema N° 6380-2016.

La segunda infracción normativa refiere a la inaplicación del inciso 2 del artículo V del Título Preliminar de la Ley N° 29571, Código de Protección y Defensa del Consumidor, en cuanto ha inobservado la aplicación del principio pro consumidor contenido en dicho dispositivo legal. De existir alguna duda en el fundamento de la Sala que emitió sentencia en segunda instancia, correspondía la aplicación de dicho principio, debiendo interpretarse la norma en el sentido más favorable al consumidor.

Ahondando en esta cuestión, el demandado indica que toda circunstancia que implique la participación de consumidores debe ser interpretada a la luz de lo más favorable al consumidor, conforme al mandato legal establecido en el inciso 2 del artículo V del Título Preliminar del Código de Protección y Defensa del Consumidor, concordada disposición con el contenido del artículo 65 de la Constitución Política del Perú, apoyando

dicha postura en la sentencia del Tribunal Constitucional del expediente N° 3315-2004-AA/TC.

Siendo las mencionadas las infracciones normativas denunciadas en el recurso de casación, el pedido del recurrente es el de revocar la sentencia emitida en segunda instancia judicial por la Quinta Sala Especializada en lo Contencioso Administrativo con Subespecialidad en Temas de Mercado de fecha 12 de noviembre de 2019, declarando así infundada la demanda contencioso administrativa en todos sus extremos.

1.18. Calificación del recurso de casación interpuesto por Indecopi por la Tercera Sala de Derecho Constitucional y Social Transitoria de la Corte Suprema - Expediente N° 18770-2016-01801-JR-CA-26

La calificación del recurso, entendida como la determinación de procedencia del recurso de casación, estuvo a cargo de la Tercera Sala de Derecho Constitucional y Social Transitoria de la Corte Suprema, de manera que con fecha 24 de junio de 2020 emitieron resolución al respecto.

En atención al numeral 3 del artículo 34 del TUO de la Ley N° 27584, Ley que Regula el Proceso Contencioso Administrativo, y de manera supletoria al Código Procesal Civil, se determinó que el recurso de casación interpuesto cumplía, en primer lugar con los requisitos de admisibilidad, siendo estos: i) interponer el recurso contra sentencias y autos expedidos por salas superiores que, en segunda instancia, pongan fin al proceso; ii) presentar el recurso ante el mismo órgano jurisdiccional que emitió la resolución que se impugna en casación o ante la Corte Suprema, acompañando copia de la cédula de notificación de la resolución que se impugna y de la resolución emitida en primera instancia, certificada con sello, firma y huella digital del abogado que suscribe el recurso de casación; iii) presentar el recurso en el plazo de 10 días contados desde el día siguiente a la notificación de la resolución que se impugna en casación; y iv) adjuntar el recibo de pago de la tasa correspondiente al recurso.

Respecto a los requisitos de procedencia del recurso de casación, estos se encuentran regulados en el artículo 35 del TUO de la Ley N° 27584, estableciéndose en este caso también 4 requisitos para determinar la procedencia del recurso de casación:

i) No haber consentido en primera instancia la resolución adversa cuando esta haya sido confirmada por la resolución objeto del recurso de casación.

ii) Describir con claridad y precisión la infracción normativa o el apartamiento del precedente judicial que se denuncia.

iii) Demostrar incidencia directa de la infracción sobre la decisión que se impugna.

iv) Indicar si el pedido es anulatorio o revocatorio, que en el caso de ser anulatorio deberá precisarse si dicha nulidad es total o parcial, y si fuera parcial hasta dónde alcanzará dicha nulidad. En caso el recurso pretendiera ser revocatorio, deberá precisarse la actuación que se pretende de la Sala.

Las infracciones normativas denunciadas por el recurrente en este caso son dos, las que ya han sido mencionadas en los puntos anteriores: a) Infracción normativa al artículo 17 del Decreto Supremo N° 024-2002/MTC, y b) Infracción normativa por inaplicación del inciso 2 del artículo V del Título Preliminar de la Ley N° 29571.

Bajo el criterio de la Tercera Sala de Derecho Constitucional y Social Transitoria, el recurrente, cumple con los requisitos de procedibilidad del recurso de casación, por cuanto no ha recurrido a una fórmula general en la aplicación de las infracciones denunciadas, sino que precisa la incidencia de estas infracciones sobre la decisión impugnada.

La decisión de la Tercera Sala de Derecho Constitucional y Social Transitoria es la de declarar procedente el recurso de casación por las dos infracciones normativas denunciadas.

1.19. Sentencia del recurso de casación interpuesto por la demandada, Indecopi, resuelto por la Sala de Derecho Constitucional y Social Permanente de la Corte Suprema - Expediente N° 18770-2016-01801-JR-CA-26

Debe precisar que, si bien el recurso de casación fue declarado procedente por la Tercera Sala de Derecho Constitucional y Social Transitoria de la Corte Suprema, este expediente fue redistribuido por las Salas Supremas, por lo que su competencia fue asignada para conocimiento en el fondo a la Sala de Derecho Constitucional y Social Permanente, la cual emitió sentencia el 2 de agosto de 2022

Respecto a la sentencia hay que precisar que esta se encuentra dividida en un primer voto mayoritario que es suscrito por los magistrados supremos Calderón Puertas, Yaya Zumaeta y Quispe Salsavilca, siendo este último el ponente de la resolución, y un segundo voto minoritario suscrito por los magistrados Yalán Leal y Bustamente Zegarra, siendo este último el ponente de dicho voto.

Los fundamentos de la Sala de Derecho Constitucional y Social Permanente de la Corte Suprema parten de definir la finalidad del SOAT, para determinar el resultado sobre las infracciones normativas denuncias por el recurrente. Para ello, recurren a la Ley N° 27181, en cuyo artículo 30.4 define que el SOAT (y el CAT) 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, y f) Insustituible. Son estas características las que, para la Sala definen la cobertura del SOAT y el CAT, más allá de la obligatoriedad establecida en diversos artículos de la regulación nacional.

La cuestión controvertida bajo el criterio de la Sala es que debe determinarse si el SOAT cubre o no solo a ocupantes del vehículo que contrata su cobertura, de manera que se determine así si es posible que cubra a ocupantes del vehículo contra el que se accidentó pero que no tenía póliza de seguro.

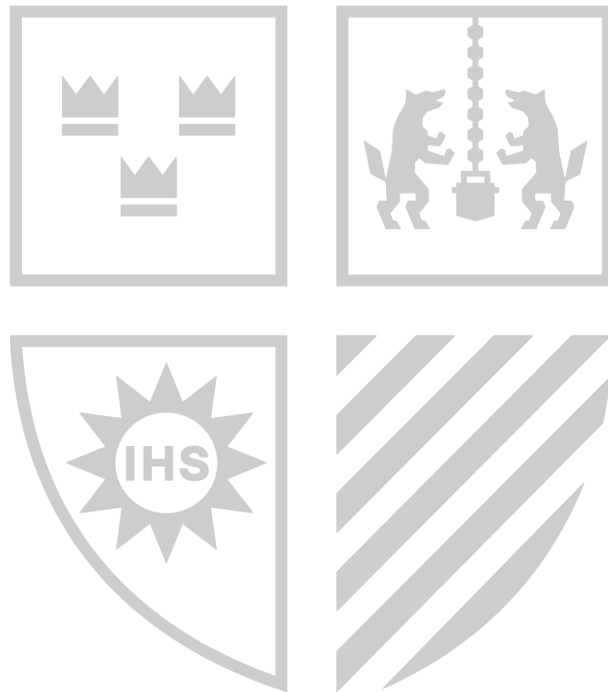
Se transita en el fundamento de la Sala por la constitucionalidad del seguro obligatorio, situación que ha sido traída a colación en las diferentes instancias administrativas y judiciales del presente caso, partiendo de la noción del riesgo creado y las condiciones del parque automotor que han creado la necesidad de un mecanismo de reparación inmediata que opere en favor de derechos como la integridad física, la salud y la vida. Para la Sala, el cumplimiento de la finalidad del SOAT exige una redacción normativa como la del artículo 30 de la Ley N° 27181, la cual establece la cobertura del SOAT en favor de “todas las personas, sean ocupantes o terceros no ocupantes”, situación que ha sido advertida en otros dispositivos normativos vinculados como el Reglamento del SOAT.

A diferencia de lo expuesto en instancias judiciales previas y en los recursos planteados por el recurrente, la Sala determina que el origen de la obligación de indemnización por parte de la aseguradora proviene de la redacción del artículo 30.2 de la Ley N° 27181 y el artículo 28 del Reglamento del SOAT, por cuanto en ambos dispositivos se señala que la cobertura del SOAT opera en favor de todas las personas, sean ocupantes o terceros no ocupantes, pudiendo incluirse bajo esta categoría a los pasajeros de un vehículo no asegurado. El artículo 17, de manera complementaria, pero no incidiendo sobre la obligación de indemnización, otorga la posibilidad a la aseguradora de repetir contra los responsables solidarios de los daños ocasionados, pero partiendo de la premisa de que la obligación proviene de otra norma.

La Sala considera que Indecopi, en instancia administrativa, aunque no ha invocado que la obligación provenga del artículo 30 de la Ley N° 27181 sino de la interpretación del artículo 17 del Reglamento del SOAT, ha resuelto conforme a ley, por cuanto la interpretación sistemática realizada permite advertir que obedece a la función social del seguro, existiendo efectivamente una obligación establecida a las empresas aseguradoras respecto a la cobertura en casos de siniestros vehiculares donde interviniera un vehículo no asegurado.

La Sala Constitucional Permanente de la Corte Suprema declara fundado el recurso de casación, casando la sentencia de vista de fecha 12 de noviembre de 2019,

revocando la sentencia de primera instancia y, reformándola, declaró infundada la demanda.



PROBLEMAS JURÍDICOS DEL CASO:

3.1. Problema Principal

¿Cuál es la función resarcitoria del SOAT y cómo opera la reparación de daños en accidentes de tránsito en Perú?

3.2. Problemas secundarios:

- a. ¿Cuáles son los fundamentos de la Corte Suprema en cuanto a la finalidad del SOAT y la posición de Indecopi?
- b. ¿La decisión en casación incide como incentivo o desincentivo en la contratación del SOAT?

ANÁLISIS DE LOS PROBLEMAS JURÍDICOS

4.1. Problema principal:

4.1.1. ¿Cuál es la función resarcitoria de los seguros obligatorios y cómo opera la reparación de daños en accidentes de tránsito en Perú?

Con el desarrollo de las sociedades y los bienes que sirven de herramientas para esta, la aparición de bienes o actividades riesgosas o peligrosas no han sido ajenas al desarrollo de la Responsabilidad Civil, habiéndose regulado en la propia Ley N° 27181, en su artículo 29, como un supuesto de “responsabilidad objetiva”:

“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 (...)

Según lo dispuesto, los casos de accidentes de tránsito deberán considerar los daños ocasionados bajo el “factor de atribución objetivo”, según lo regulado en el artículo 1970 del Código Civil, correspondiendo este a los daños ocasionados como producto del uso de bienes riesgosos o peligrosos o a la ejecución de actividades riesgosas o peligrosas:

“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.”

Así, la responsabilidad objetiva en los accidentes de tránsito se ha motivado de acuerdo a la peligrosidad que supone el uso de vehículos automotores, como lo considera el Tribunal Constitucional en análisis de caso similar al presente, fundamento que ha sido

invocado por la Sala de Derecho Constitucional y Social Permanente de la Corte Suprema en la sentencia objeto del informe:

“22. En los últimos años es evidente el incremento de vehículos de transporte público y privado, con el consiguiente crecimiento desmedido del parque automotor, lo cual implica muchos riesgos para la vida, la integridad y la salud de los usuarios, acrecentándose la posibilidad de sufrir daños.” (Tribunal Constitucional, Sentencia del Expediente N° 00001-2005-AI/TC)

Dadas las circunstancias que motivan los riesgos de la actividad automovilística, la creación de un seguro contra accidentes se convirtió en una necesidad.

Así, en el caso peruano, como antecedente más antiguo, se publicó en 1986 el Código de Tránsito y Seguridad Vial, el cual imponía la obligación de contratar una póliza de Responsabilidad Civil a todo vehículo que circulara en territorio nacional. Sin embargo, la denominación como “Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito - SOAT”, siendo esta la que resulta relevante para el caso en desarrollo, se incorporó al ordenamiento jurídico nacional en 1999, mediante la publicación de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, la cual dispone en su artículo 30 la obligación de contratar un SOAT, de acuerdo a los términos y montos establecidos en el reglamento de la norma.

En lo que respecta a la incorporación del SOAT, la regulación contenida en la Ley N° 27181 tuvo como punto de partida de su fundamento, en el trámite ante el Poder Legislativo, el Proyecto de Ley N° 4040-98-CR, denominado “Proyecto de Ley para establecer el Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil de Vehículos por Daños Personales”.

El proyecto de ley en cuestión reconocía un “indiscutible y excepcional aumento del número de vehículos, la velocidad que estos alcanzan y su considerable peso”, lo que sumados como factores han contribuido a incrementar el riesgo o peligro que estos representan en su uso. Sumado a lo mencionado, la propia redacción del proyecto, pese a no ampararse en información estadística que lo sustente, toma como referencia reglas de la experiencia propias de la sociedad peruana que podemos reconocer hoy en día también,

como pueden ser la pobre educación vial de los conductores y peatones o el deplorable estado de las vías nacionales.

Como referentes internacionales en la adopción de seguros obligatorios en casos de accidentes de tránsito, el proyecto de ley menciona a países como Italia, Gran Bretaña, Francia y Alemania, los cuales incorporaron entre las décadas de 1950 y 1970 regulaciones correspondientes a este tipo de seguros. Asimismo, toma como referentes regionales la regulación en este ámbito que para 1998 ya había sido aprobada en Argentina, Brasil, Chile, Venezuela o Costa Rica.

El Seguro Obligatorio Contra Accidentes de Tránsito, como se desprende de la propia norma, la exposición de motivos del proyecto de ley que incorporó esta póliza como obligatoria, y por la interpretación realizada tanto por Indecopi como en la sentencia casatoria del expediente, la cual se apoya en el desarrollo jurisprudencial del Tribunal Constitucional sobre este seguro, nos permite aseverar que el seguro obligatorio tiene como intención la reparación inmediata de los daños ocasionados a terceros en accidentes de tránsito, otorgando cobertura inmediata, sin requerir pronunciamiento de autoridad, exigiéndose una serie de requisitos vinculados únicamente a la comprobación de la existencia del accidente de tránsito y las lesiones relacionadas a este.

Por lo expuesto, resulta claro que el SOAT nace con la intención de mitigar los potenciales daños a los que expone a la sociedad la actividad automovilística, pese a que no necesariamente reduce la frecuencia o la magnitud de los accidentes automovilísticos. Al respecto, la opinión del profesor Valenzuela (2016) nos ayuda a ilustrar mejor las circunstancias alrededor de la proliferación de las pólizas de seguro obligatorias para accidentes de tránsito:

En materia de prevención general un seguro obligatorio tiene un campo de acción limitado debido a la poca presión disuasoria que genera. El costo del accidente viene a estar representado por el costo de la prima, gracias a la cual los potenciales causantes obtienen el beneficio de contar con una protección de su patrimonio, aunque se pueda argumentar que ese no es el objetivo del seguro obligatorio. Como consecuencia, se incrementa el descuido por parte de los asegurados y, por consiguiente, se requiere colocar un mayor énfasis en los mecanismos destinados a establecer prohibiciones o limitaciones a ciertos comportamientos.

En términos generales, un seguro actúa en un segundo momento, es decir, luego de ocurrido un accidente, con la finalidad de procurar ya sea una atención rápida o una indemnización pronta y efectiva de las víctimas de un accidente. (pp. 265-266)

Manteniendo la sintonía presentada en la exposición de motivos sobre accidentes vehiculares, la intención de la regulación sobre el SOAT no es la de la reducción de los accidentes de tránsito, sino la reducción de las consecuencias que estos generan en términos patrimoniales, así como expone el profesor Valenzuela en los párrafos citados supra. Así, podemos atender a que la ejecución de la póliza del SOAT depende no de las circunstancias en las que ocurre el accidente, sino en la existencia de este mismo, más allá de la responsabilidad atribuible a los participantes del siniestro:

Corresponde también resaltar que, en observancia del artículo 14 del Reglamento del SOAT, el pago de los gastos e indemnizaciones del SOAT se realizan sin investigación ni pronunciamiento previo de autoridad alguna, bastando para ello la sola demostración del accidente y de las consecuencias de muerte o lesiones derivadas del mismo, 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.

Aplicando las reglas de los presupuestos de la responsabilidad civil referida en la primera parte del presente trabajo, se tiene que, en virtud del artículo 33 del Reglamento del SOAT, para reclamar las indemnizaciones cubiertos por el SOAT, solo debe acreditarse la existencia del accidente y el resultado daño en sus vertientes de daño a la persona por la muerte del afectado, y/o de la integridad física por las lesiones sufridas, bastando para ello presentar los documentos indicados en este artículo. (Pinedo Coa, 2019, p. 407)

Como cita la Sala de Derecho Constitucional y Social Permanente en la sentencia casatoria objeto del presente informe, la naturaleza del SOAT, más allá de su obligatoriedad evidente, se define a través de las características que la norma le ha otorgado, estando estas contenidas en el artículo 30.4 de la Ley N° 27181, siendo estas:

- Incondicionalidad
- Inmediatez
- Cobertura ilimitada, en razón del número de siniestros
- Efectividad durante toda su vigencia

- Cobertura a nivel nacional en el caso del SOAT, y regional o provincial en el caso del AFOCAT, con periodicidad anual
- Insustituible

Así, conforme a como se ha expresado en las citas anteriormente presentadas, el SOAT tiene por función el resarcimiento inmediato de los daños ocasionados a raíz del accidente de tránsito. La imposición de la contratación obligatoria de una póliza de seguros en concreto tiene por objetivo brindar una cobertura incondicional e inmediata, además de estar sujeta a las demás características enunciadas en el párrafo anterior, lo que a su vez permite una reparación efectiva sobre determinadas categorías de daño aplicables a las víctimas de accidentes de tránsito, vinculadas a su integridad física.

El SOAT opera como un remedio inmediato (aunque limitado) ante la existencia de daños por accidentes de tránsito, ante el constante aumento de siniestros viales, tanto en el territorio nacional como en otras latitudes. Los daños ocasionados parecen ser gestionados a través de un sistema más eficiente que eficaz, procurando resarcir los daños antes de que estos proliferen en consecuencias mayores a las víctimas, por lo que podemos afirmar que los entes aseguradores son la primera línea de contención de los daños, pero a las que se les proporcionan medios y herramientas jurídicas para la restitución de los montos indemnizados cuando estos corresponden a la responsabilidad de los participantes del siniestro, como se verá en el desarrollo de la conclusión a la que arriba la Sala de Derecho Constitucional y Social Permanente en el presente expediente judicial.

4.2. Problemas secundarios:

4.2.1. ¿Cuáles son los fundamentos de la Corte Suprema en cuanto a la finalidad del SOAT y la posición de Indecopi?

La Corte Suprema tiene como premisa la existencia constitucionalmente avalada de la obligatoriedad de contratación de los seguros contra accidentes de tránsito, haciendo suyo el argumento desarrollado por el Tribunal Constitucional en el Expediente N° 0001-2005-AI/TC, donde se exhibe que el aumento del parque automotor ha sido “desmedido”

en el caso peruano, y que se volvió necesario crear mecanismos que permitieran asumir los daños ocasionados en escenarios de “riesgo creado”, partiendo de la previa existencia del artículo 1970 del Código Civil, que regula la responsabilidad civil objetiva. Así, el SOAT parte, en primer lugar, de ser un mecanismo necesario para la existencia de vehículos en armonía con el bien común, puesto que su obligatoriedad está relacionada a la protección de los derechos fundamentales a la integridad personal, a la vida y a la salud.

Para el Supremo Tribunal la finalidad del SOAT no radica en el desincentivo de determinadas conductas (para lo cual existen otras medidas asumidas, desde el reglamento de tránsito como medidas administrativas), sino para la garantía de pago de los daños ocasionados a las personas involucradas en los inevitables accidentes de tránsito, exigiéndose que este opere de manera pronta para la protección de derechos fundamentales.

Así, el razonamiento de la Corte Suprema implica que la finalidad del SOAT, la cual es la protección de derechos fundamentales que se ven afectados en accidentes de tránsito (relacionados a la integridad personal, la vida y la salud), debe ser el que guíe la interpretación del artículo en controversia del Decreto Supremo N° 024-2002/MTC, debiendo priorizarse la protección de estos derechos.

Guiados por la finalidad social del SOAT, se interpreta que la obligación de indemnización en favor de pasajeros de un vehículo no asegurado proviene de la redacción del artículo 30 de la Ley N° 27181. En términos prácticos, pareciera compartir la postura de la segunda instancia, por cuanto en el proceso declara fundado el recurso de casación interpuesto por la entidad, sin embargo, conforme se aprecia de la redacción del voto en mayoría de la sentencia casatoria, la Corte Suprema es clara en cuanto distingue la obligación de indemnización de la responsabilidad solidaria y la posibilidad de reembolso por gastos e indemnizaciones en favor de las empresas aseguradoras.

Aún si dicha interpretación, en función de los derechos fundamentales protegidos, no fuera suficiente, se precisa en la resolución que tratándose de diversas interpretaciones las posibles en cuestión de la cobertura del SOAT para el caso materia

de análisis, se prefiere una interpretación sistemática, que considera la finalidad del seguro como medio para definir la naturaleza de este y los alcances de la cobertura.

Finalmente, el criterio de la Corte Suprema parece ser bastante claro: la finalidad del SOAT debe guiar la interpretación de la cobertura de este, siendo evidente que la protección que debe brindar este seguro es la de garantizar un mínimo indemnizatorio en favor de las víctimas de accidentes de tránsito, independientemente de la condición que los involucra en dicho accidente (conductores, pasajeros, terceros no ocupantes del vehículo o terceros ocupantes de un vehículo no asegurado, pudiendo ser estos conductores o pasajeros también). La precisión que realiza en cuanto a la interpretación del artículo 30 de la Ley N° 27181 y el artículo 17 del Reglamento del SOAT solo corrige ligeramente lo interpretado en instancia administrativa.

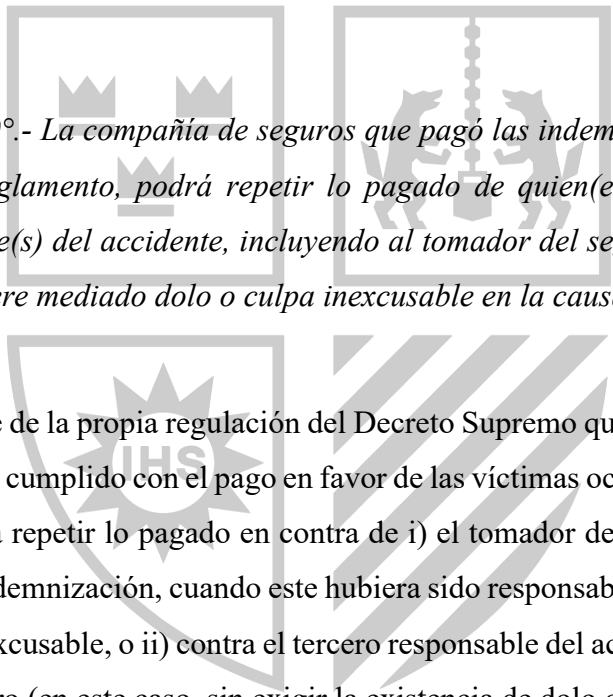
4.2.2. ¿La decisión en casación incide como incentivo o desincentivo en la contratación del SOAT?

La resolución, como se mencionó en el punto anterior, hace una breve indicación sobre cómo el SOAT no tiene por finalidad establecer un desincentivo a determinadas conductas, sin embargo lo que se pretende analizar brevemente en cuanto a este punto es si la “extensión” que se le reconoce a la cobertura del SOAT en favor de ocupantes de un vehículo no asegurado no constituye un desincentivo en favor de los propietarios de los vehículos para no contratar la póliza de seguro correspondiente, es decir, circular sin SOAT para evadir el gasto adicional que supone la contratación de este seguro.

Al respecto, el voto en mayoría de la resolución analizada no ahonda en cuanto se invocan “incentivos perversos” en la postura asumida por Indecopi, mas si lo hace el voto singular desarrollado por el magistrado Calderón Puertas, exponiendo sus fundamentos en cuanto resultan ser consecuencia de la decisión asumida en el voto en mayoría. El voto en cuestión invoca, en un primer momento, la postura asumida desde el Análisis Económico del Derecho (AED), disciplina que pretende una aproximación sistémica a la regulación de determinadas conductas como puede ser la contratación del SOAT. En síntesis, la conclusión desde el AED partiría de la premisa de que, si un tercero con el que eventualmente podría tener un accidente cuenta con una póliza de seguro

contratada, y dicho seguro va a cubrir los daños ocasionados a los pasajeros a bordo de mi vehículo, me resultaría más favorable no contratar una póliza de seguro como la del SOAT, toda vez que los gastos serán asumidos por el otro participante en el accidente y, eventualmente, por la empresa de seguros contratada por este.

El análisis propuesto parece resultar razonable en cuanto advierte los riesgos consecuencia de la tesis asumida por Indecopi, sin embargo, y como se menciona en cuanto se analiza el proceso de indemnización a raíz de la ejecución de la póliza en el voto en mayoría, subyace el derecho del ente asegurador de demandar al responsable de los daños, conforme se establece en el artículo 20 del Decreto Supremo N° 024-2002-MTC:

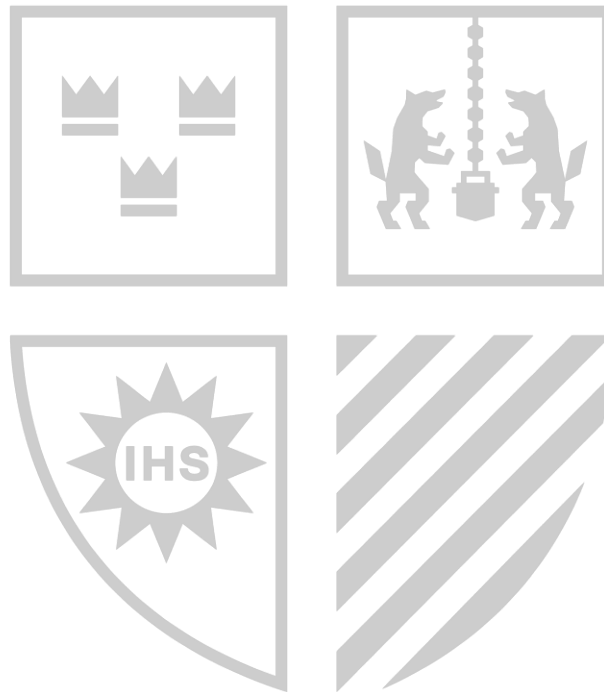


Artículo 20°.- La compañía de seguros que pagó las indemnizaciones previstas en este Reglamento, podrá repetir lo pagado de quien(es) sea(n) civilmente responsable(s) del accidente, incluyendo al tomador del seguro, cuando por su parte hubiere mediado dolo o culpa inexcusable en la causa del accidente. (...)

Se entiende de la propia regulación del Decreto Supremo que el ente asegurador, incluso cuando haya cumplido con el pago en favor de las víctimas ocupantes del vehículo no asegurado, podrá repetir lo pagado en contra de i) el tomador del seguro cuya póliza se ejecutó para la indemnización, cuando este hubiera sido responsable civil del accidente por dolo o culpa inexcusable, o ii) contra el tercero responsable del accidente que no fuera el tomador del seguro (en este caso, sin exigir la existencia de dolo o culpa inexcusable). En ese sentido, el propietario, conductor o empresa de transporte que no hubiera contratado una póliza de seguro no se encuentra exonerado del pago de la indemnización, sino que a través de la póliza del SOAT se asume inicialmente la indemnización únicamente por cuestiones operativas, en virtud de la protección de los derechos fundamentales que pretende garantizar la obligatoriedad del seguro, como se ha mencionado en puntos anteriores, dejando a salvo el derecho del ente asegurador a reintegrar lo desembolsado a través del responsable civil de los daños ocasionados.

En el sentido de lo expuesto, el SOAT se constituye, como anteriormente hemos señalado, únicamente como un medio de garantía de protección de derechos, y aunque a primera vista podría considerarse un desincentivo la posición asumida por la resolución

de la Corte Suprema, existen medios eficaces para atenuar este desincentivo, sumado a las regulaciones administrativas en materia de vehículos automotores, entre las que podemos encontrar las sanciones por circular sin póliza vigente o la imposibilidad de transferir un vehículo vía notarial sin contar con una póliza vigente, constituyendo estos incentivos a la contratación de la póliza de seguro o, en todo caso, un desincentivo a la circulación sin dicha póliza. En la misma sintonía que el voto mayoritario, la interpretación que se realiza en función del AED, distingue la obligación originada que opera en cuanto a la conducta exigible a la aseguradora (pago de la indemnización), de cuestiones operativas (desembolsos y reembolsos) o responsabilidades administrativas de terceros (multas administrativas por falta de seguro y/o Certificado contra Accidente de Tránsito).



POSTURA DEL BACHILLER FRENTE A LA PROBLEMÁTICA DEL CASO:

El enfoque adoptado por la AFOCAT “La Primera” entra en evidente contradicción con la finalidad esencial del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), que es garantizar la protección de todas las personas involucradas en un accidente, sin distinción de su condición de ocupante o tercero. Esta postura resulta incompatible con el marco normativo vigente y con la jurisprudencia desarrollada en la materia, ya que desconoce el carácter obligatorio y universal del SOAT, cuyo propósito es brindar cobertura inmediata y efectiva a todas las víctimas de un siniestro vial.

La interpretación restrictiva que realiza no se ajusta al espíritu de la ley ni a los principios fundamentales de seguridad jurídica y protección social que rigen el sistema de aseguramiento obligatorio en el ámbito del transporte, situación que no es exclusiva de la regulación peruana. De acuerdo con el Artículo 30° de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, el SOAT tiene un carácter obligatorio e innegociable, debiendo ofrecer cobertura automática e inmediata a cualquier persona que sufra daños como consecuencia de un accidente de tránsito, sin condicionamientos o restricciones arbitrarias.

Si bien el SOAT cuenta con una larga data histórica como se ha señalado en puntos precedentes del presente trabajo, no resulta extraño que se cuestione hoy en día la obligatoriedad o cierto cambio de paradigmas en las relaciones de consumo relacionadas a los contratos de seguro. Signorino Barbat (2024) nos ilustra desde el caso alemán sobre cómo las modificaciones de 2008 que se introducen a la Ley de seguros de 1908 tienen por objetivo crear un escenario de mayor protección al consumidor asegurado, pasando de un régimen dispositivo a un régimen imperativo o semi-imperativo, donde se parte de la premisa que una de las partes contractuales es considerada “débil” y merece la

protección que solo puede proveerle la regulación estatal (pp. 34-35). Bajo esa lógica, en el ordenamiento peruano existen dispositivos como los del inciso 2 del artículo V del Título Preliminar de la Ley N° 29571, en cuanto favorecen, en caso de duda, la interpretación que se realiza en favor del consumidor. Misma lógica termina siendo aplicable, aunque no desprendiéndose de ese mismo articulado, a los casos de protección de derechos relativos a la salud e integridad física, situación que define la naturaleza del SOAT.

En cuanto se discute la finalidad del SOAT, se habla desde el inicio de su concepción a mediados del siglo XX de la necesidad de protección a las víctimas de bienes inherentemente riesgosos. Acciarri, Barbero y Castellano (2009) en cuanto refieren a los factores económicos de los seguros obligatorios desarrollan:

“La posibilidad de obligar a los agentes a contratar un seguro comienza a discutirse a principios de la década del “20” cuando se extiende el uso del automóvil y se multiplican los accidentes de tránsito. El objetivo principal era proteger a las víctimas asegurándoles asistencia médica y una compensación adecuada. Hasta ese momento, conducir era sólo patrimonio de las personas ricas, quienes podían afrontar los daños causados por su conducta.” (p. 9)

Opinión similar es la que expone el profesor Tirado Suarez (1983) con casi 3 décadas de anticipación, incluso con anterioridad a la existencia de la regulación americana en materia de seguros obligatorios:

“La respuesta de la sociedad ante los riesgos de la circulación y la seguridad vial no se canaliza únicamente por el arcaico sistema de responsabilidad civil, basado en la noción de culpa, expresa o presunta, notoriamente insuficiente, sino que ha dado vida a la instauración de un seguro obligatorio de responsabilidad civil, que sustancialmente se concreta en la exigencia legal del deber de aseguramiento a los sujetos que son titulares del bien generador de peligro y paralelamente en arbitrar un fondo de garantía, público o privado, que intervendrá cuando la obligación de aseguramiento no haya sido cumplida o cuando el vínculo contractual asegurativo no entre en juego por razones objetivas o subjetivas.” (pp. 835-836).

Es bajo este mismo desarrollo teórico que se incorporan disposiciones como la plasmadas en el Decreto Supremo N° 024-2002-MTC, que regula el SOAT, estableciendo

que su cobertura es de carácter inmediato y que no puede ser supeditada a procesos administrativos o judiciales para su reconocimiento. Esto refuerza el hecho de que la aseguradora, en el caso estudiado, la AFOCAT “La Primera”, tiene la obligación no solo de cumplir con el pago de indemnizaciones y la cobertura de gastos médicos, sino de hacerlo de manera automática, sin imponer barreras que perjudiquen a las víctimas o a sus familias.

Bajo esta perspectiva, la interpretación de la AFOCAT es errónea desde el punto de vista legal, puesto que atenta contra el derecho de las víctimas a recibir una compensación y, más importante, oportuna. En consecuencia, la correcta aplicación del SOAT debe alinearse con los principios de protección, solidaridad y responsabilidad social que rigen el sistema de aseguramiento obligatorio en el país, garantizando que ninguna persona afectada por un accidente de tránsito quede desprotegida debido a interpretaciones arbitrarias que restringen indebidamente su cobertura.

Refuerza lo mencionado el artículo 14 del Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito, mismo que indica que

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

Por lo expuesto, considero acertada la interpretación final otorgada por la Corte Suprema de Justicia de la República en la Casación N° 2686-2020, en la cual se establece un criterio fundamental respecto a la cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de

Tránsito (SOAT) en casos de accidentes donde se vean involucrados dos o más vehículos, y alguno de ellos no cuente con un SOAT vigente.

Dicha sentencia reafirma el principio de protección integral a las víctimas de accidentes de tránsito, estableciendo que, ante la ausencia de cobertura en uno o más de los vehículos implicados, la responsabilidad de indemnizar recae sobre la aseguradora que sí cuente con una póliza vigente al momento del siniestro. Esta decisión se fundamenta en el propósito esencial del SOAT, que es garantizar una cobertura efectiva e inmediata a todas las personas afectadas, sin que existan vacíos de protección derivados de incumplimientos administrativos por parte de algunos conductores o propietarios de vehículos.

Atendiendo a la naturaleza del SOAT, la aseguradora con cobertura vigente debe garantizar la protección de la víctima en primer término, pudiendo luego ejercer las acciones de recuperación que correspondan contra el conductor o propietario que incumplió con la contratación del seguro.

Ahora bien, es de reconocer que las condiciones exigidas a las pólizas de seguro obligatorio no deben constituir un remedio absoluto a los accidentes de tránsito, más aun cuando tenemos en cuenta que los montos obtenidos a través de la ejecución de estas pólizas pueden ser relativamente bajos en comparación a los daños ocasionados y que, eventualmente pueden discutirse en materia de responsabilidad civil. Crítico de las condiciones de la regulación colombiana, el profesor Morales de Setién (2009) opina respecto del reconocimiento de la función social del SOAT en el caso colombiano:

“El artículo es ambicioso y confunde los efectos directos del seguro con los efectos indirectos, que no dependen exclusivamente de la existencia del SOAT, como pudiera hacer pensar la mera lectura del artículo. La función social del SOAT sería equivalente a la función social de cualquier seguro, voluntario u obligatorio, salvo por el hecho de que la cobertura personal sería universal. Sin embargo, lo expresado en los apartados c) y d), es decir, el fortalecimiento de la infraestructura de urgencias y la profundización y difusión del seguro, dependen de otra serie de factores que, dependiendo de las circunstancias concretas de un país en un determinado momento histórico, pueden ser más relevantes para la consecución de esos objetivos (...) Las funciones sociales del seguro que pueda pretender el SOAT, si exceptuamos la cobertura de los daños a las

víctimas, está condicionada a la existencia de otras circunstancias de desarrollo social y económico, a las que cualquier sistema de SOAT puede, en principio, colaborar muy pobremente.” (p. 9)

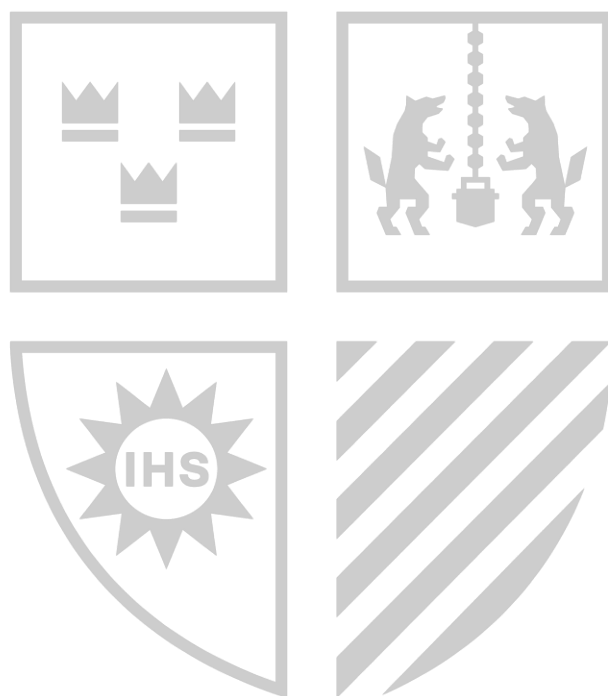
Si bien el profesor Morales nos otorga una perspectiva crítica de los límites de las funciones del SOAT, debemos reconocer que, en países latinoamericanos, cuyo acceso a la justicia y una eventual demanda por responsabilidad civil extracontractual es limitada, la creación de seguros obligatorios y condiciones que priorizan la atención de los daños sientan las bases de un régimen que permite verdaderamente paliar los perjuicios ineludibles de actividades riesgosas como la conducción.

En este sentido, la decisión de la Corte Suprema, considero, constituye un avance importante en la consolidación de un sistema de protección que prioriza el derecho de las víctimas sobre las formalidades contractuales entre aseguradoras y asegurados. Permite, además, evitar situaciones en las que una víctima quede sin asistencia debido a la irresponsabilidad de un tercero que omitió contratar el SOAT, reforzando así el carácter social y protector de este seguro obligatorio.

Pese a ello, es de alertar, en discrepancia con el criterio de Indecopi, que la aplicación del inciso 2 del artículo V del Título Preliminar de la Ley N° 29571 ha sido convenientemente omitida por la Sala Suprema, por cuanto la postura asumida en estos casos, permitiendo separar la obligación de indemnización de la operatividad de la responsabilidad solidaria no debe fundarse en la multiplicidad de interpretaciones o en escenarios hipotéticos donde las interpretaciones pudieran ser divergentes. La obligación de indemnización que se exige a las empresas aseguradoras, por tanto, no debe provenir de una eventual duda interpretativa insalvable, sino de un criterio unívoco y uniforme, como el que expresa la Sala de Derecho Constitucional y Social Permanente de la Corte Suprema.

Por todo lo mencionado, la interpretación establecida en la Casación N° 2686-2020 es crucial para garantizar el acceso efectivo a la cobertura del SOAT en accidentes de tránsito con múltiples vehículos involucrados, promoviendo un sistema de

aseguramiento más eficiente y equitativo, donde la protección de las víctimas prevalezca sobre cualquier otro interés.



BIBLIOGRAFÍA

- Acciarri, H., Barbero, A. & Castellano, A. (2009). Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil. Ensayo sobre instituciones en mercados imperfectos. En *Estudios Económicos*, vol. 26, núm. 52, enero-junio, pp. 1-27. Universidad Nacional del Sur: Argentina.
- Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías. (2025). Boletín estadístico: Siniestralidad – I trimestre 2025. Lima: SUTRAN.
- De Trazegnies Granda, F. (2016). *La responsabilidad Extracontractual*. Lima: ARA Editores.
- García Ascencios, F. y Gamarra Leiva, A. (2022) Arbitraje en el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT). En *Ius et Praxis, Revista de la Facultad de Derecho*, N° 54, julio 2022, pp. 219-230. Disponible en: https://revistas.ulima.edu.pe/index.php/Ius_et_Praxis/issue/view/380/99
- Hurtado Barboza, E. (2022) *Fundamentos y análisis jurídico para el debate en el Perú en torno a la cobertura del seguro obligatorio de accidentes de tránsito a favor de víctimas de accidentes de tránsito en el contexto de ausencia de contratación del SOAT o CAT*. Tesis para optar por el Título de Abogado por la Pontificia Universidad Católica del Perú. Disponible en: <https://tesis.pucp.edu.pe/server/api/core/bitstreams/f1fa5669-585d-4b62-80db-6f68345fa13e/content>

Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (2020) *Boletín Estadístico 2020-II*.

Disponible

en:

<https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/1839085/Bolet%C3%ADn%20Estad%C3%ADstico%202020%20-%20II%20Semestre.pdf>

Morales de Setién Ravina, C. (2009) Estudio sobre la implementación del seguro obligatorio de responsabilidad civil extracontractual por accidentes de tránsito en Colombia: aspectos jurídicos relevantes en el derecho comparado. En *Revista de Derecho Privado*, núm. 41, septiembre 2009, pp. 3-44- Universidad de los Andes.

Observatorio Nacional de Seguridad Vial (2023) *Resumen histórico de información de siniestros de tránsito, ocurridos a nivel nacional, 2008-2023*. Disponible en: <https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fwww.onsv.gob.pe%2Festaticos%2Fexcel%2FPERU.%2520SINIESTROS%2520DE%2520TRANSITO%2520POR%2520A%25C3%2591O%25202008-2023.xlsx&wdOrigin=BROWSELINK>

Pinedo Coa, V. A. (2019) ¿Las empresas de seguros tienen responsabilidad civil en los accidentes de tránsito? Comentario a la jurisprudencia recaída en la sentencia Casatoria N° 639-2013-Cajamarca. En R. Tantaleán Odar et. al., *Responsabilidad Civil por accidentes de tránsito*, pp. 369-435. Instituto Pacífico, Lima: Perú.

Poder Judicial (2023). Expediente de Casación N° 2686-2020-Lima. Lima: 9 de mayo de 2023.

Poder Judicial (2023). Expediente de Casación N° 12680-2021-Lima. Lima: 22 de setiembre de 2023.

Signorino Barbat, A. (2024). La nueva dimensión social del seguro. En *Revista Ibero-Latinoamericana de Seguros*, vol. 33, julio-diciembre de 2024, pp. 23-58. Editores Fondo Editorial.

Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (2022)
Reporte Estadístico de Siniestros Viales 2022.

Tirado Suarez, F. (1983) El Seguro Obligatorio de Automóviles y la Comunidad Económica Europea. La Perspectiva Española. En *Revista de Instituciones Europeas*, vol. 10, núm. 3, septiembre-diciembre 1983, pp. 835-862.

Tribunal Constitucional (2005) Expediente N° 0001-2005-PI/C. Lima: 6 de junio de 2005.

Valenzuela Gómez, H. (2016). *Responsabilidad civil por accidentes de tránsito y seguro obligatorio* (2ª ed.) Instituto Pacífico, Lima: Perú.

