



**UNIVERSIDAD NACIONAL DEL ALTIPLANO**  
**FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS**  
**ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO**



**LA REGULACIÓN DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE  
TRÁNSITO (SOAT) EN PERÚ: UNA PERSPECTIVA CENTRADA EN LOS  
DERECHOS DE LOS OCUPANTES DE VEHÍCULOS NO ASEGURADOS**

**TESIS**

**PRESENTADA POR:**

**Bach. VANESA MERCEDES CHALCO CACHICATARI**

**PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE:**

**ABOGADO**

**PUNO – PERÚ**

**2024**



## Reporte de similitud

NOMBRE DEL TRABAJO

**LA REGULACIÓN DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO (SOAT) EN PERÚ: UNA PERSPECTIVA CENTRADA**

AUTOR

**Vanessa Mercedes Chalco Cachicatari**

RECuento DE PALABRAS

**37150 Words**

RECuento DE CARACTERES

**208231 Characters**

RECuento DE PÁGINAS

**152 Pages**

TAMAÑO DEL ARCHIVO

**1.6MB**

FECHA DE ENTREGA

**May 27, 2024 3:16 PM GMT-5**

FECHA DEL INFORME

**May 27, 2024 3:19 PM GMT-5**

### ● 16% de similitud general

El total combinado de todas las coincidencias, incluidas las fuentes superpuestas, para cada base de datos.

- 15% Base de datos de Internet
- Base de datos de Crossref
- 12% Base de datos de trabajos entregados
- 6% Base de datos de publicaciones
- Base de datos de contenido publicado de Crossref

### ● Excluir del Reporte de Similitud

- Material bibliográfico
- Material citado
- Coincidencia baja (menos de 25%)



Firmado digitalmente por:  
PINEDA ANCOO Javier  
Socrates FAU 20158219055 soft  
Motivo: En señal de conformidad  
Fecha: 27/05/2024 16:14:29-0500



Firmado digitalmente por:  
CENTRO ZAVALZA Eva Marina  
FIR 01212852 hard  
Motivo: Soy el autor del documento  
Fecha: 28/05/2024 12:07:27-0500

Resumen



## DEDICATORIA

A mi querida familia, cuyo amor inquebrantable y apoyo incesante han sido el faro que iluminó cada paso de este desafiante recorrido académico. A mis padres, Eleuterio y Antonia, les debo la vida, cada avance, cada sueño alcanzado. Su sacrificio y entrega han sido el cimiento sobre el que he construido mis anheladas aspiraciones. Gracias por ser mi inspiración y por brindarme la oportunidad de conocer un mundo mejor, un mundo que la vida a ustedes les negó, pero que quiero que la vivan a través de mis logros. Con todo mi amor y gratitud, esta tesis es para ustedes.

**Vanesa Mercedes Chalco Cachicatari**



## AGRADECIMIENTOS

*Quiero expresar mi más sincero agradecimiento a todas las personas que han contribuido de alguna manera en la realización de esta tesis.*

*A la Universidad Nacional del Altiplano, mi alma máter, le debo eterna gratitud por brindarme las herramientas y el conocimiento que han sido fundamentales en mi formación académica y personal.*

*Agradecer a mi director/asesor de tesis, Dr. Javier Sócrates Pineda Ancco, por su orientación, paciencia y apoyo constante a lo largo de todo el proceso de investigación. A los docentes de la Escuela Profesional de Derecho, les agradezco por su dedicación y sabiduría, que han sido pilares en mi formación.*

*A todas las personas que, de una u otra manera, aportaron su granito de arena en la realización de esta tesis, les extiendo mi más sincero agradecimiento. Cada consejo, cada palabra de aliento y cada gesto de apoyo han sido esenciales para que este sueño se convirtiera en realidad. Gracias por creer en mí y acompañarme en este viaje lleno de aprendizajes y desafíos.*

**Vanesa Mercedes Chalco Cachicatari**



# ÍNDICE GENERAL

	Pág.
<b>DEDICATORIA</b>	
<b>AGRADECIMIENTO</b>	
<b>ÍNDICE GENERAL</b>	
<b>ÍNDICE DE TABLAS</b>	
<b>ÍNDICE DE ANEXOS</b>	
<b>ACRÓNIMOS</b>	
<b>RESUMEN .....</b>	<b>10</b>
<b>ABSTRACT .....</b>	<b>13</b>
<b>CAPÍTULO I</b>	
<b>INTRODUCCIÓN</b>	
<b>1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....</b>	<b>15</b>
<b>1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA .....</b>	<b>20</b>
1.2.1. Pregunta general.....	20
1.2.2. Preguntas específicas .....	20
<b>1.3. JUSTIFICACION DE LA INVESTIGACIÓN .....</b>	<b>21</b>
<b>1.4. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN.....</b>	<b>22</b>
1.4.1. Objetivo general .....	22
1.4.2. Objetivos específicos .....	22
<b>1.5. HIPÓTESIS DE LA INVESTIGACIÓN .....</b>	<b>23</b>
1.5.1. Hipótesis general.....	23
<b>CAPÍTULO II</b>	
<b>REVISIÓN DE LITERATURA</b>	
<b>2.1. ANTECEDENTES .....</b>	<b>24</b>



<b>2.2. MARCO TEÓRICO .....</b>	<b>28</b>
2.2.1. Seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT) en Perú.....	28
2.2.3. Derechos de los ocupantes de vehículos no asegurados .....	32
2.2.4. Análisis económico del derecho (AED).....	41
<b>2.3. MARCO CONCEPTUAL .....</b>	<b>44</b>
2.3.1. Seguro obligatorio .....	44
2.3.2. Accidentes de tránsito .....	44
2.3.3. Derechos de los ocupantes .....	44
2.3.4. Vehículos no asegurados .....	45

### **CAPÍTULO III**

#### **MATERIALES Y MÉTODOS**

<b>3.1. METODOLOGÍA DE INVESTIGACIÓN.....</b>	<b>46</b>
3.1.1. Tipo de investigación .....	46
3.1.2. Enfoque de la investigación .....	46
3.1.3. Diseño de la investigación .....	46
3.1.4. Métodos de investigación.....	47
3.1.5. Nivel de investigación.....	47
3.1.6. Técnica de investigación .....	47
3.1.7. Instrumentos de investigación.....	48
<b>3.2. POBLACIÓN Y MUESTRA.....</b>	<b>48</b>
<b>3.3. PROCESAMIENTO Y ANÁLISIS DE DATOS.....</b>	<b>49</b>
<b>3.4. MATRIZ DE OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES .....</b>	<b>49</b>

### **CAPÍTULO IV**

#### **RESULTADOS Y DISCUSIÓN**



<b>4.1. CON RESPECTO AL PRIMER OBJETIVO ESPECÍFICO DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN .....</b>	<b>52</b>
<b>4.2. CON RESPECTO AL SEGUNDO OBJETIVO ESPECÍFICO DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN .....</b>	<b>97</b>
<b>4.3. CON RESPECTO AL TERCER OBJETIVO ESPECÍFICO DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN .....</b>	<b>120</b>
<b>4.4. CON RESPECTO AL CUARTO OBJETIVO ESPECÍFICO DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN .....</b>	<b>130</b>
<b>V. CONCLUSIONES .....</b>	<b>135</b>
<b>VI. RECOMENDACIONES.....</b>	<b>139</b>
<b>VII. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....</b>	<b>140</b>
<b>ANEXOS.....</b>	<b>144</b>

**ÁREA:** Ciencias Sociales

**LÍNEA:** Derecho

**SUB-LÍNEA:** Derecho administrativo

**TEMA:** Ordenamiento jurídico administrativo

**FECHA DE SUSTENTACIÓN:** 30 de mayo de 2024



## ÍNDICE DE TABLAS

	<b>Pág.</b>
<b>Tabla 1</b> Matriz de operalización de variables .....	49
<b>Tabla 2</b> Matriz de consistencia.....	149



## ÍNDICE DE ANEXOS

	<b>Pág.</b>
<b>ANEXO 1</b> Propuesta de proyecto de ley.....	144
<b>ANEXO 2</b> Ficha de análisis documental.....	148
<b>ANEXO 3</b> Matriz de consistencia.....	149
<b>ANEXO 4</b> Declaración jurada de autenticidad de tesis .....	151
<b>ANEXO 5</b> Autorización para el depósito de tesis en el Repositorio Institucional .	152



## ACRÓNIMOS

SOAT:	Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito
INDECOPI:	Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual
LGTTT:	Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre
MTC:	Ministerio de Transportes y Comunicaciones
INDECOPI:	Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual
SBS:	Superintendencia de Banca, Seguros y AFP
EXP.:	Expediente
CIDH:	Comisión Interamericana de Derechos Humanos
D.U.:	Decreto de Urgencia
TUO:	Texto Único Ordenado
ART.:	Artículo
D.S.:	Decreto Supremo
AED:	Análisis Económico del Derecho
SUTRAN:	Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías
RNT:	Reglamento Nacional de Tránsito
RNAT:	Reglamento Nacional de Administración de Transporte
FCSOAT:	Fondo de Compensación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito
CAT:	Certificado contra Accidentes de Tránsito
AFOCAT:	Asociación de Fondos Regionales o Provinciales contra Accidentes de Tránsito



SUSALUD:	Superintendencia Nacional de Salud
TC:	Tribunal Constitucional
SPC:	Sala Especializada en Protección al Consumidor
CC1:	Comisión de Protección al Consumidor
RIS:	Registro de Infracciones y Sanciones del Indecopi
PS0:	Órgano Resolutivo De Procedimientos Sumarísimos



## RESUMEN

El estudio aborda un problema central: ¿Qué características adquiere la regulación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito sobre el ocupante de un vehículo no asegurado? Con el objetivo de analizar estas características dentro del marco legal peruano, se empleó una metodología de enfoque cualitativo de tipo básico, basada en la teoría fundamentada. Esta metodología implicó una revisión exhaustiva de regulaciones, jurisprudencia y literatura especializada, utilizando una técnica de análisis de contenido con un enfoque comparativo y un diseño no experimental de corte longitudinal. El nivel de análisis adoptado fue descriptivo-explicativo-analítico-dogmático. Como resultado, se identificó que el SOAT fue instaurado en 1999 mediante la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre. Posteriormente, el Decreto Supremo 024-2002-MTC estableció las coberturas, beneficiarios y el proceso para acceder a este seguro. Organismos como el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI) y la Superintendencia de Banca y Seguros (SBS) se encargan de supervisar su adecuado cumplimiento. Un punto de debate en los tribunales es la cobertura del SOAT para los ocupantes de vehículos no asegurados en caso de accidente con un vehículo que sí cuenta con seguro. La conclusión del estudio sugiere la necesidad de mejorar y fortalecer la regulación del SOAT en Perú. Se propone una revisión del marco legal actual y la formulación de políticas y legislación futura, considerando un análisis de costos y beneficios desde la perspectiva del Análisis Económico del Derecho.

**Palabras Clave:** Derechos, Ocupantes, Regulación, Soat, Vehículos.



## ABSTRACT

The work has like. Problem: What characteristics does the regulation of Mandatory Traffic Accident Insurance acquire on the occupant of an uninsured vehicle?, in which it was proposed as. Objective: analyze the characteristics that the SOAT regulation acquires with respect to the occupant of an uninsured vehicle in the context of the Peruvian legal system, addressing the. Methodology: basic type of qualitative approach of grounded theory that involves the review of regulations, jurisprudence and specialized literature, through the technique of content analysis with a comparative approach of non-experimental longitudinal design, at a descriptive-explanatory-analytical-dogmatic level, in which the next one arrived. Result: Mandatory Traffic Accident Insurance (SOAT) originated in 1999 through Law 27181, General Law of Transportation and Land Traffic. Subsequently, Supreme Decree 024-2002-MTC defined the coverage, beneficiaries and the process to use this insurance, with the National Institute for the Defense of Competition and the Protection of Intellectual Property (INDECOPI) and the Superintendency of Banking and Insurance (SBS) supervising its compliance. As far as SOAT beneficiaries are concerned, there is a dispute in the courts over whether occupants of an uninsured vehicle should receive coverage in the event of an accident with an insured vehicle, which is the following. Conclusion: contribute to improving the regulation of Mandatory Traffic Accident Insurance (SOAT) in Peru and strengthening the legal framework in this context, as well as informing policy formulation and future legislation, taking into account cost-benefit analysis following the approach of the Economic Analysis of Law.

**Keywords:** Rights, Occupants, Regulation, Soat, Vehicles.



# CAPÍTULO I

## INTRODUCCIÓN

La normativa referente al Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) en el contexto peruano se convierte en un tema de relevancia destacada, especialmente cuando se abordan aspectos relacionados con la seguridad vial y la salvaguardia de los derechos de los ciudadanos. En este contexto, el presente estudio se dedica a examinar detenidamente la regulación del SOAT desde una perspectiva que pone el foco en los derechos de aquellos individuos que viajan en vehículos que carecen de esta cobertura.

El SOAT, en su concepción, es un seguro de carácter obligatorio, cuyo propósito fundamental radica en proporcionar respaldo médico y compensación financiera a quienes se ven involucrados en accidentes de tránsito. Esta regulación establece la imperiosa responsabilidad de que todos los propietarios de vehículos motorizados contraten y mantengan vigente esta póliza, con el fin de garantizar la atención médica y la compensación económica para aquellas personas que resulten heridas en incidentes de tráfico.

No obstante, a pesar de la existencia de esta normativa, es común encontrar vehículos que circulan sin la debida cobertura de SOAT, lo que genera diversos desafíos y plantea preguntas de relevancia significativa en lo que respecta a los derechos de los ocupantes de estos vehículos. Se plantea la interrogante de cómo se procede en caso de que una persona resulte herida en un accidente que involucra un vehículo sin seguro obligatorio. ¿Cómo se asegura su atención médica y la compensación económica que le corresponde?



Dentro de este marco, se llevará a cabo un análisis de la regulación del SOAT en Perú, adoptando una perspectiva que se orienta hacia el examen de las medidas actualmente en vigor para salvaguardar los derechos de las personas que viajan en vehículos no asegurados. Se identificará las sanciones y regulaciones existentes en nuestro marco normativo, al igual que se explorarán las áreas donde es posible introducir mejoras tanto en la legislación como en su aplicación.

El objetivo primordial de esta investigación es arrojar luz sobre los desafíos y oportunidades relacionados con la regulación del SOAT en Perú, con un enfoque particular en la protección de los derechos de aquellos individuos que se ven afectados por accidentes de tránsito en vehículos no asegurados.

Bajo este fundamento, podremos abordar el contenido bajo un procedimiento metodológicos de forma ordenada fundado en el conocimiento bajo el siguiente parámetro establecido en la rúbrica para investigación, en el, Capítulo I, la introducción, para el Capítulo II, la revisión de literatura, seguidamente en el Capítulo III, los materiales y métodos, para el Capítulo IV, Resultados y discusión, y finalmente las conclusiones recomendaciones, anexos.

## **1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA**

En un ámbito global, la regulación de un Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito se convierte en un asunto de gran importancia en la gestión de la seguridad vial y en la salvaguardia de los derechos de los ciudadanos, particularmente de aquellos que viajan en vehículos que carecen de la debida cobertura de seguro. Esta situación plantea desafíos y cuestiones significativas que necesitan ser evaluadas dentro de un contexto más amplio. En numerosos países alrededor del mundo, se han establecido sistemas de seguros obligatorios de accidentes de tránsito similares al SOAT peruano. La finalidad



primordial de estas regulaciones es asegurar que las personas afectadas por accidentes de tráfico reciban la atención médica necesaria y la correspondiente compensación económica. Sin embargo, la eficacia y aplicación de estas regulaciones pueden variar considerablemente entre países, lo que genera posibles problemas en la protección de los derechos de los ocupantes de vehículos no asegurados. Este planteamiento del problema se fundamenta en la inquietud de que, a pesar de la existencia de regulaciones que establecen la obligación de contar con un seguro obligatorio, la circulación de vehículos sin dicha cobertura sigue siendo una problemática común en muchas naciones, incluyendo Perú. La pregunta central se relaciona con cómo se garantiza la protección de los derechos de las personas que ocupan estos vehículos en caso de un accidente de tránsito. Desde una perspectiva internacional, este problema puede ser explorado al considerar la variabilidad en las regulaciones del SOAT en diferentes países, la efectividad de las sanciones y medidas de cumplimiento, así como las lecciones aprendidas y mejores prácticas en otras regiones. También es posible analizar los tratados internacionales o acuerdos regionales relacionados con la seguridad vial y la protección de los derechos de las víctimas de accidentes de tráfico.

Además, un aspecto crítico que surge de esta problemática es la vulnerabilidad de los terceros ocupantes en vehículos sin SOAT. A menudo, estos individuos se encuentran en una situación de desprotección, enfrentando dificultades para acceder a la atención médica necesaria y a la compensación económica en caso de accidentes de tránsito. Esta circunstancia plantea serias preocupaciones sobre la efectividad de las regulaciones actuales en la protección de los derechos de todos los ocupantes de vehículos, asegurados o no. La investigación, por lo tanto, busca explorar en profundidad esta área de vulnerabilidad, enfocándose en cómo las regulaciones y su aplicación práctica pueden mejorar para garantizar una protección adecuada a estos terceros afectados.



Visto desde la óptica peruana, la regulación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) plantea un problema de suma importancia en lo que respecta a la seguridad vial y la garantía de los derechos de los ciudadanos, especialmente aquellos que utilizan vehículos que carecen del seguro requerido. La presente exposición del problema se concentra precisamente en esta cuestión de particular relevancia. El SOAT en Perú se concibe como un seguro de carácter obligatorio que tiene como propósito primordial ofrecer atención médica y compensación financiera a las personas que resulten afectadas en accidentes de tránsito. La legislación establece la responsabilidad de todos los propietarios de vehículos motorizados de obtener y mantener en vigencia esta póliza, asegurando así la atención médica y la reparación económica para aquellas personas que sufran lesiones en incidentes viales. A pesar de la normativa vigente, es común encontrar vehículos en Perú circulando sin el respaldo adecuado del SOAT. En esta línea, la Asociación Peruana de Empresas de Seguros señaló que alrededor del 40% de los vehículos en el país carecen de la cobertura obligatoria del SOAT (APESEG, 2019). Esto da lugar a una serie de retos y preguntas fundamentales en lo concerniente a los derechos de las personas que ocupan dichos vehículos. ¿Cuál es la situación cuando alguien resulta herido en un accidente que involucra un vehículo no asegurado? ¿De qué manera se garantiza su atención médica y su derecho a recibir compensación económica? La descripción del problema en el contexto peruano se fundamenta en la preocupación ante la persistencia de esta problemática, a pesar de las regulaciones que establecen la obligatoriedad del SOAT. La cuestión central se enfoca en cómo se protegen los derechos de los ocupantes de vehículos sin seguro en caso de un accidente de tránsito. Resulta esencial abordar este asunto desde una perspectiva local, con el propósito de evaluar la eficacia de las sanciones y regulaciones existentes, y también para identificar áreas potenciales de mejora en la legislación y su aplicación práctica en el contexto específico



de Perú. Este estudio se centrará en la protección de los derechos de las personas que se ven afectadas por accidentes de tránsito en vehículos no asegurados en el contexto peruano.

Desde la óptica de Puno, una región específica dentro de Perú, la regulación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) plantea una cuestión de gran importancia en lo que respecta a la seguridad vial y la salvaguardia de los derechos de los ciudadanos, especialmente aquellos que utilizan vehículos que no cuentan con la cobertura de seguro requerida. El SOAT en Perú se establece como un seguro de carácter obligatorio con el propósito fundamental de proporcionar atención médica y compensación financiera a las personas que resulten afectadas en accidentes de tránsito en todo el país, incluyendo la región de Puno. La normativa establece la responsabilidad de todos los propietarios de vehículos motorizados, sin importar su ubicación geográfica, de adquirir y mantener en vigor esta póliza, asegurando de esta manera la atención médica y la indemnización económica para aquellas personas que sufran lesiones en incidentes viales. No obstante, a pesar de la existencia de esta regulación a nivel nacional, es frecuente encontrar vehículos que circulan en Puno sin la debida cobertura de SOAT, lo que plantea una serie de desafíos y preguntas fundamentales específicos para esta región. ¿Cuál es la situación cuando una persona resulta herida en un accidente que involucra un vehículo sin seguro en Puno? ¿Cómo se garantiza su atención médica y su derecho a recibir compensación económica en esta área geográfica concreta? El planteamiento del problema en este contexto se basa en la preocupación por la persistencia de esta problemática incluida nuestra región, a pesar de las regulaciones que establecen la obligatoriedad del SOAT a nivel nacional. La cuestión central se enfoca en cómo se protegen los derechos de los ocupantes de vehículos sin seguro en caso de un accidente de tránsito. Es de suma importancia abordar este asunto desde una perspectiva local, con



el propósito de evaluar la efectividad de las sanciones y regulaciones vigentes y también para identificar áreas potenciales de mejora en la legislación y su aplicación práctica en esta región específica de Perú. Este estudio se centrará en la protección de los derechos de las personas que se ven afectadas por accidentes de tránsito en vehículos no asegurados.

### **1.1.1. Relevancia del Problema (DP)**

El problema de investigación relacionado con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) en Perú es altamente relevante debido a la falta de claridad en la interpretación de la ley por parte de las instituciones encargadas de su aplicación. Aunque el objetivo del SOAT es garantizar la atención inmediata e incondicional a las víctimas de accidentes de tránsito, su implementación ha generado diferentes interpretaciones entre las autoridades administrativas y judiciales del país, generando la dilación en la protección de los derechos de las víctimas. En particular, se debate sobre el alcance de las coberturas del SOAT para los ocupantes de vehículos no asegurados y si la compañía aseguradora puede ejercer el derecho de repetición contra el propietario, conductor y prestador del servicio de transporte, quienes son considerados responsables solidarios. La falta de claridad en la interpretación de la ley ha llevado a conflictos jurídicos y controversias entre las diferentes instituciones, lo que hace necesario un estudio cualitativo para profundizar en el conocimiento y análisis de esta problemática y así contribuir a una mejor comprensión y aplicación del SOAT en el país.

### **1.1.2 Delimitación del problema**

El presente trabajo de investigación se centra en el análisis de la problemática derivada de la falta de claridad en la interpretación del artículo 17°



del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito en relación con la obligación de las empresas aseguradoras de otorgar cobertura inmediata a los terceros ocupantes de vehículos no asegurados en caso de accidente de tránsito. Por lo tanto, la investigación comprende el análisis de la perspectiva de los distintos actores involucrados en el problema, a fin de determinar las posibles soluciones para la protección de los derechos de los terceros afectados en accidentes de tránsito en el Perú cuando se encuentran como ocupantes en un vehículo no asegurado, a través de una regulación normativa más clara.

## **1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA**

### **1.2.1. Pregunta general**

¿Qué características adquiere la regulación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito sobre el ocupante de un vehículo no asegurado?

### **1.2.2. Preguntas específicas**

- ¿Cuáles son las disposiciones normativas específicas que regulan la protección de los ocupantes de vehículos no asegurados en el marco del seguro SOAT?
- ¿Qué criterios viene utilizando el INDECOPI para definir la figura del ocupante de un vehículo no asegurado a fin de resolver los casos de accidentes viales en los que este ha resultado afectado?
- ¿Cómo se ha regulado la figura del ocupante de un vehículo no asegurado en Chile, Argentina y Colombia y cuáles son las lecciones que se pueden extraer para el caso peruano?



- ¿Qué recomendaciones se pueden formular para mejorar la regulación del seguro SOAT en relación con la protección de los ocupantes de vehículos no asegurados, considerando el análisis costo beneficio?

### **1.3. JUSTIFICACION DE LA INVESTIGACIÓN**

La regulación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) en Perú desempeña un papel fundamental en asegurar la seguridad y los derechos de todas las personas que viajan en vehículos, especialmente aquellas que no cuentan con un seguro privado. Esta justificación se basa en una perspectiva que pone el enfoque en los derechos de los ocupantes de vehículos no asegurados y se respalda mediante los siguientes razonamientos. Salvaguardia de los derechos fundamentales, los accidentes de tránsito tienen el potencial de ocasionar daños graves, discapacidades permanentes e incluso la pérdida de vidas humanas, lo que hace que la regulación del SOAT sea esencial para proteger el derecho a la vida, la integridad física y la salud de todos los ocupantes de vehículos, independientemente de si poseen o no un seguro privado. Acceso a la atención médica, en situaciones de accidentes de tránsito, el SOAT garantiza el acceso a servicios de atención médica, lo cual es esencial para proporcionar una atención inmediata y adecuada a las víctimas. Esto adquiere particular relevancia para los ocupantes de vehículos no asegurados, ya que pueden carecer de acceso a la atención médica de otro modo, lo que podría agravar sus lesiones o retrasar su tratamiento. Equidad y justicia social, el SOAT promueve la equidad al asegurar que todas las personas involucradas en un accidente de tránsito reciban atención médica y, en caso de fallecimiento, indemnizaciones para sus familias. Esto previene que las personas no aseguradas se encuentren en una posición económica desventajosa en comparación con aquellas que cuentan con un seguro privado. Alivio de la carga del sistema de salud, al asegurar que los ocupantes de vehículos involucrados en accidentes de tránsito reciban atención



médica a través del SOAT, se reduce la carga sobre el sistema de salud público, que de otra manera tendría que enfrentar un mayor número de casos, lo que podría afectar la calidad y disponibilidad de los servicios de salud para todos. Estímulo de la responsabilidad y la seguridad vial, la regulación del SOAT fomenta la responsabilidad de los propietarios de vehículos al hacer que sea obligatorio contar con este seguro. Además, puede servir como un incentivo para que los conductores sean más precavidos y cumplan con las normas de seguridad vial, ya que los accidentes pueden resultar en sanciones económicas y la pérdida de la cobertura del seguro.

#### **1.4. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN**

##### **1.4.1. Objetivo general**

Analizar las características que adquiere la regulación del SOAT con respecto al ocupante de un vehículo no asegurado en el contexto del sistema legal peruano.

##### **1.4.2. Objetivos específicos**

- Revisar la normativa vigente relacionada con el seguro SOAT y su aplicación en casos concretos que involucren a ocupantes de vehículos no asegurados.
- Identificar los criterios que utiliza el INDECOPI para definir la figura del ocupante de un vehículo no asegurado con el fin de resolver casos de accidentes viales en los que este ha resultado afectado.
- Comparar la regulación de la figura del ocupante de un vehículo no asegurado en Chile Argentina y Colombia y extraer lecciones para el caso peruano.



- Formular recomendaciones para mejorar la regulación normativa del seguro SOAT en relación con la protección de los ocupantes de vehículos no asegurados, considerando los costos y beneficios.

## **1.5. HIPÓTESIS DE LA INVESTIGACIÓN**

### **1.5.1. Hipótesis general**

La regulación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), en el contexto del sistema legal peruano, presenta características específicas que resultan deficientes en la protección de los ocupantes de vehículos no asegurados.



## CAPÍTULO II

### REVISIÓN DE LITERATURA

#### 2.1. ANTECEDENTES

Los seguros en general nacieron como una forma de gestionar el riesgo y la responsabilidad objetiva, ya que, la responsabilidad objetiva se basa en el criterio de riesgo creado, que establece que la creación de un riesgo por una persona que causa un perjuicio a otra es el fundamento para que surja una obligación de reparar en cabeza de la persona que causa el daño. En este sentido, el riesgo es un factor de atribución de la responsabilidad objetiva. La responsabilidad objetiva se diferencia de la responsabilidad subjetiva, ya que en la responsabilidad subjetiva se parte de un elemento personal que se refiere precisamente a la negligencia, culpa o dolo.

En cuanto al desarrollo de la actividad aseguradora en Perú fue impulsado en el gobierno de Nicolás de Piérola en 1895, siendo Rímac Internacional la aseguradora más antigua del país. Posteriormente, se creó la Ley N° 29946 del Contrato de Seguro y se aplica a todas las clases de seguro y tiene carácter imperativo.

Asimismo, el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) en Perú, fue creado en 1973 por la Ley N° 19300, con el objetivo principal de proteger a las víctimas de accidentes de tránsito.

Antes de la creación del SOAT, las víctimas de accidentes de tránsito tenían que depender de los recursos financieros del responsable del accidente o de la caridad pública para cubrir los gastos médicos y otros gastos relacionados con el accidente. El SOAT se creó para garantizar que todas las víctimas de accidentes de tránsito tengan acceso a la



atención médica necesaria y a una indemnización justa, independientemente de la capacidad financiera del responsable del accidente, ya que se considera un seguro social. Así inicialmente el SOAT solo cubría los gastos médicos y de hospitalización de las víctimas de accidentes de tránsito, pero en 2003 se amplió la cobertura para incluir la indemnización por muerte o invalidez permanente, así como los gastos de sepelio.

#### - **Investigaciones realizadas en el Ámbito Nacional**

Котлер (2008), en su libro *“Los Secretos de los Seguros”* señala que el seguro tiene la función de reparar el daño causado al asegurado, sin embargo, en el caso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), no solo cubre al asegurado y a los ocupantes del vehículo, sino también a los peatones que puedan verse afectados por un accidente de tráfico. El SOAT es una medida legal obligatoria que tiene un objetivo social específico, que es garantizar la atención inmediata e incondicional a las víctimas de accidentes de tráfico que sufran lesiones corporales o muerte. Esta medida legal es una respuesta a la necesidad social de enfrentar un problema mediante la responsabilidad social objetiva, lo que significa que no se requiere culpa o responsabilidad, sino que se asume automáticamente al ser propietario de un vehículo automotor. La solución al problema se ha abordado mediante el uso de la institución del seguro, que permite la dispersión del riesgo. En conclusión, el SOAT es una solución legal efectiva que aborda una problemática social importante.

En el contexto de un accidente de tráfico, es fundamental que la cobertura del SOAT sea activada sin demora. Esta es precisamente la razón por la que el SOAT es obligatorio, ya que no se requiere ninguna gestión administrativa adicional más allá de la confirmación del accidente. (Ascencios & Gamarra, 2022)



García, (2021) “A propósito de los pronunciamientos del INDECOPI respecto al artículo 17 del Reglamento SOAT, ¿protección a la víctima o incentivo para la no contratación?”. Esta investigación refiere que afecta gravemente la mutualidad en los contratos de seguro y perjudica la solvencia del sector asegurador, cuando el INDECOPI ordena a las aseguradoras al pago de la indemnización a los ocupantes de vehículos no asegurados. Además, considera que la interpretación incentiva a los obligados a contratar el SOAT a no hacerlo. Desde la perspectiva del autor, los ocupantes de vehículos no asegurados no están expuestos indirectamente a la relación de consumo existente entre el contratante del vehículo que sí fue asegurado y la aseguradora. Por lo que el INDECOPI debió atender también a la finalidad de la Ley de Transporte, que es incentivar la contratación del SOAT. Asimismo, argumenta que no es posible aplicar el principio pro-consumidor en situaciones en las que no hay una relación de consumo indirecta. Tanto Colombia como España tienen fondos de compensación que asumen el pago de indemnizaciones a los lesionados que son ocupantes de un vehículo no asegurado. La propuesta de la investigación es cobrar un porcentaje mínimo adicional al precio de la prima del SOAT e incorporar esto en el Reglamento SOAT como un elemento más que compone el patrimonio del Fondo, y así beneficiar a los ocupantes de vehículos no asegurados.

Rodríguez, (2022) “Informe sobre el Expediente N 72-2007/CPC-INDECOPI”. La autora hace un recuento de los diversos aspectos legales relacionados con el seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT) en Perú y el caso específico de una aseguradora que se negó a otorgar cobertura a una víctima de un accidente de tránsito. Se argumenta que la aseguradora tiene la obligación legal de otorgar cobertura a todas las víctimas, incluyendo a los ocupantes de un vehículo no asegurado, para luego repetir contra los responsables solidarios. También se discute la obligación de idoneidad en el



servicio, la aplicación del principio de corrección de la asimetría informativa y la distinción entre el SOAT y los seguros particulares. Además, se cuestiona la validez de una resolución del INDECOPI por falta de análisis suficiente de ciertos aspectos relevantes.

Ramírez, (2017) El autor señala que, si bien la posición del Indecopi contribuye al reconocimiento efectivo de la finalidad social que persigue el marco normativo que rige al SOAT, se genera un incentivo perverso para los dueños de vehículos automotores de no contratar dicho seguro, lo que a su vez redundaría en la informalidad, la cual se viene discutiendo actualmente en sede judicial en casos particulares.

#### - **Investigaciones realizadas en el Ámbito Internacional**

En Colombia, el SOAT es un seguro creado por la Ley, el cual deben portar todos los propietarios, tenedores o poseedores de automotores, el cual cumple con dos funciones principales: una la de sufragar los gastos médicos, traslado de víctimas de accidentes de tránsito y el pago de indemnizaciones por muerte y gastos funerarios a los familiares o beneficiarios de las víctimas y dos la de contribuir al financiamiento de la seguridad social de salud de Colombia, pues a través de sus coberturas se alcanza a sufragar un alto porcentaje de gastos médicos de las víctimas de accidentes de tránsito y contribuir con programas de prevención y educación vial a través de los aportes destinados al fondo de prevención vial adscrito al ministerio de transporte. (P & rocha n)

En argentina Santangelo se enfocó en analizar la cobertura de seguros en accidentes de tránsito en Argentina, específicamente en casos donde los ocupantes de los vehículos no estaban asegurados y resultaron heridos o fallecieron. Se encontró que, en general, las compañías de seguros tendían a no cubrir estos casos o bien lo hacían de manera insuficiente, lo que dejaba a los afectados con una falta de protección financiera.



Los autores destacaron la necesidad de tomar medidas para aumentar la cobertura de seguros y proteger a todas las personas involucradas en accidentes de tránsito. (Santangelo & Bonino, 2018)

## **2.2. MARCO TEÓRICO**

### **2.2.1. Seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT) en Perú**

La regulación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) en Perú comprende el conjunto de leyes, normativas y directrices gubernamentales que establecen las obligaciones, requisitos y condiciones para la implementación y operación del SOAT en el territorio nacional (Fajardo, 2011). El SOAT es un seguro de carácter obligatorio en Perú que tiene como finalidad principal proporcionar cobertura médica y compensación económica a las víctimas de accidentes de tránsito, sin importar la responsabilidad del accidente (Hurtado, 2022). Esta regulación dicta las pautas para la adquisición y mantenimiento del SOAT por parte de los propietarios de vehículos motorizados, así como las responsabilidades de las compañías aseguradoras que ofrecen este seguro. Asimismo, la regulación puede abordar aspectos como los montos de cobertura, los procedimientos de reclamación, las sanciones por incumplimiento y otros elementos relacionados con la operatividad del SOAT en Perú (García y Gamarra, 2022). En síntesis, el propósito fundamental de la regulación del SOAT en Perú es asegurar la atención médica y la indemnización económica de las personas que sufran lesiones en accidentes de tránsito en el país.



### 2.2.2. Regulación del (SOAT)

El fundamento teórico de la regulación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) en Perú se sustenta en diversos principios y conceptos esenciales del derecho y la política pública (Fajardo, 2011). Algunos de los elementos clave que respaldan esta regulación comprenden:

**Responsabilidad civil:** La base teórica del SOAT se cimenta en el principio de responsabilidad civil, que postula que quienes ocasionen daños a terceros como resultado de sus acciones deben indemnizar a las víctimas (Valdiviezo, 2016). En el contexto del SOAT, se reconoce que los propietarios de vehículos motorizados asumen un riesgo al transitar en vías públicas y, por lo tanto, deben estar dispuestos a cubrir los perjuicios que puedan causar en caso de un accidente.

**Protección de las víctimas:** El SOAT se concentra en la salvaguardia de las víctimas de accidentes de tránsito, asegurando que reciban atención médica y compensación económica, sin importar la culpabilidad del accidente (Valdiviezo, 2016). Este enfoque se basa en la preocupación por el bienestar de las personas afectadas por incidentes viales.

**Interés público:** La regulación del SOAT se considera de interés público, dado que persigue garantizar que todas las personas que utilicen las vías públicas estén protegidas en caso de un accidente (Valdiviezo, 2016). Esto contribuye a la seguridad vial y al bienestar general de la sociedad.

**Cumplimiento legal:** El SOAT se establece como un mandato legal para todos los propietarios de vehículos motorizados en Perú (García, 2020). Esta



regulación se fundamenta en la obligación legal de acatar las disposiciones establecidas para garantizar la seguridad y el bienestar de la población.

Solidaridad y equidad: La regulación del SOAT fomenta la solidaridad y la equidad al asegurar que todas las víctimas de accidentes de tránsito tengan acceso a la atención médica y a la compensación económica, independientemente de su capacidad de pago o de quién sea el responsable del accidente.

La teoría del riesgo creado, también conocida como teoría de la responsabilidad objetiva, es una doctrina legal que sostiene que una persona puede ser considerada responsable de los perjuicios causados a otra, incluso si no hubo culpa o negligencia por su parte, siempre y cuando haya generado una situación de riesgo para la seguridad de terceros. Este concepto jurídico fue formulado por los juristas alemanes Karl Larenz y Claus-Wilhelm Canaris en la década de 1960. Según la teoría del riesgo creado, una persona puede ser considerada responsable si su conducta crea una posibilidad de daño para terceros, y dicho riesgo se materializa en un daño real, incluso si se tomaron todas las precauciones necesarias y no se actuó con negligencia (Larenz & Canaris, 1997).

De igual manera, el autor argentino Ricardo Nissen, en su obra "El seguro", indica que el desarrollo de los seguros está vinculado a la necesidad de proteger los intereses de los individuos y de la sociedad en su conjunto. Según Nissen, los seguros surgieron como una respuesta a la imposibilidad de prever los riesgos y peligros a los que están expuestas las personas y sus propiedades, y como un medio para asegurar la continuidad de las actividades económicas y sociales en caso de sufrir cualquier tipo de contingencia (Nissen, 2003).



En el contexto peruano, el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) fue establecido mediante la Ley 27181 como un seguro independiente y adicional a cualquier otro seguro que el vehículo pueda tener (Crystallography, 2016). Su finalidad principal es garantizar de manera inmediata y sin condicionamientos la atención de las víctimas de accidentes de tránsito, con un enfoque netamente social para proteger a todas las personas que puedan resultar perjudicadas en un accidente vial (Crystallography, 2016). En consecuencia, todos los vehículos que circulan en el territorio peruano deben estar provistos de una póliza de SOAT válida para cubrir los costos relacionados con gastos médicos, lesiones corporales, muerte o invalidez permanente causados por accidentes de tránsito.

En relación a los beneficiarios del SOAT, el Decreto Supremo 024-2002-MTC, que aprueba el Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito, establece que estos comprenden a los ocupantes de los vehículos asegurados, así como a los peatones y a terceros que no estén dentro de vehículos automotores. No obstante, en casos específicos que el INDECOPI ha revisado, se ha llegado a la conclusión de que en situaciones en las que un vehículo no asegurado colisiona con otro que sí posee el SOAT, el ocupante del vehículo no asegurado (excepto el conductor) también puede beneficiarse de las coberturas del SOAT (Valdiviezo, 2016). Este criterio se ha incorporado en las directrices de protección al consumidor del INDECOPI. La autoridad de consumo argumenta que el último párrafo del artículo 17° del Reglamento del SOAT no establece una responsabilidad solidaria por parte de la aseguradora, sino la obligación inicial de la compañía del vehículo 1 de brindar cobertura inmediata a las víctimas que ocupaban el vehículo no asegurado (García



& Gamarra, 2022). Por lo tanto, la aseguradora tiene el derecho de repetición contra el propietario, conductor y prestador del servicio de transporte, quienes son considerados responsables solidarios, de acuerdo con lo indicado en la resolución 0771-2022/SPC-INDECOPI.

### **2.2.3. Derechos de los ocupantes de vehículos no asegurados**

El respaldo teórico de los derechos de los ocupantes de vehículos no asegurados se fundamenta en una serie de principios legales y conceptos esenciales que buscan preservar y garantizar la seguridad, el bienestar y la dignidad de las personas que viajan como pasajeros en vehículos que no cuentan con la debida cobertura de seguro (García & Gamarra, 2022). Algunos de los elementos clave que sustentan estos derechos comprenden:

**Derechos Humanos y Dignidad:** Los derechos de los ocupantes de vehículos no asegurados se enmarcan en la concepción de los derechos humanos y en el respeto inherente a la dignidad de cada individuo (Internacional, 2005). Se reconoce que todas las personas poseen un derecho fundamental a la vida, la integridad física y la atención médica en caso de accidentes de tránsito, sin importar las circunstancias o la carencia de seguro en el vehículo en el que viajan.

**Responsabilidad del Estado:** El Estado asume la responsabilidad de garantizar la seguridad vial y la protección de las personas que transitan por las vías públicas (Daza, 2021). Esto incluye el establecimiento de regulaciones y normativas que promuevan la seguridad de los ocupantes de vehículos, incluso en situaciones donde dichos vehículos carezcan de seguro.



Acceso a la Justicia y Reparación: Los ocupantes de vehículos no asegurados tienen el derecho de acceder a la justicia y buscar reparación por los daños sufridos en un accidente de tránsito (Vallejo, 2017). Este derecho se basa en el principio de acceso a la justicia y en el derecho a un recurso efectivo.

Solidaridad y Equidad: Los derechos de los ocupantes de vehículos no asegurados fomentan la solidaridad y la equidad al asegurar que estas personas tengan acceso a la atención médica y a la compensación económica, independientemente de la falta de seguro en el vehículo (Vallejo, 2017). Esto tiene como objetivo prevenir que las víctimas reciban un trato injusto debido a circunstancias ajenas a su control.

Interés Público y Seguridad Vial: La protección de los derechos de los ocupantes de vehículos no asegurados se considera de interés público, ya que contribuye a la seguridad vial y al bienestar de la sociedad en su conjunto (Vallejo, 2017). Asegura que todas las personas estén protegidas en caso de accidentes de tránsito, sin importar la situación del vehículo en el que se encuentren.

En el ámbito judicial, tanto en primera instancia como en segunda instancia dentro del proceso contencioso administrativo, el Poder Judicial ha respaldado las pretensiones de las aseguradoras, declarando Fundadas las demandas presentadas contra el INDECOPI y anulando sus resoluciones. La autoridad judicial considera que las obligaciones de las compañías aseguradoras están claramente definidas en el artículo 29 del mismo reglamento, que especifica que el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito debe cubrir, como mínimo, ciertos riesgos para cada persona, ocupante o tercero que no ocupe un vehículo automotor asegurado. Por lo tanto, se considera incorrecto inferir de la tercera



parte del artículo 17 del Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito la existencia de una obligación de indemnización por parte de la compañía aseguradora del vehículo que sí tenía el SOAT hacia los ocupantes de otro vehículo involucrado en un accidente de tránsito que carecía de dicho seguro. Estos argumentos se expresaron en la sentencia de vista del Expediente N° 7705-2014, emitida por la Quinta Sala Especializada en lo Contencioso Administrativo con Subespecialidad en temas Mercado de la Corte Superior de Justicia de Lima, la cual confirmó la resolución en primera instancia.

Como consecuencia de esto, la entidad administrativa se ve en numerosas ocasiones en la necesidad de recurrir al recurso de casación ante la Corte Suprema. En dichos casos, la Corte Suprema ha respaldado las decisiones del INDECOPI con el fin de proteger los derechos de los ocupantes de vehículos que no cuentan con seguro. Un ejemplo de esto es el fallo emitido por la Tercera Sala de Derecho Constitucional y Social Transitoria, que a través de la Sentencia de Casación N.º 16658-2016, señaló que la obligación de brindar cobertura inmediata por parte de las compañías aseguradoras a favor de los terceros ocupantes de vehículos no asegurados está claramente establecida en la Ley General de Transportes y Tránsito Terrestre y en el Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y SOAT (Fajardo, 2011). Además, la Corte afirmó que las compañías aseguradoras tienen el derecho de repetir lo que han pagado a quienes la ley considera solidarios y que cuentan con la capacidad logística para hacerlo (Meza, 2020). No obstante, es importante destacar que, aunque la Corte Suprema ha respaldado las decisiones del INDECOPI en casos específicos, sus fallos no tienen un carácter vinculante.



Esta problemática surge debido a la falta de claridad en la interpretación de la ley por parte de las instituciones encargadas de su aplicación, lo que ha generado una serie de conflictos y contradicciones en la jurisprudencia peruana (Segunda & Protección, 2021). Además, esta situación implica una protección tardía de los derechos de las víctimas en cuestión por parte de las compañías aseguradoras (Valdiviezo, 2016). A diferencia de los beneficiarios claramente establecidos en la norma, a quienes las compañías aseguradoras proporcionan cobertura de manera inmediata al presentar los requisitos estipulados, los otros beneficiarios deben recurrir al INDECOPI para resguardar sus derechos.

El marco legal y jurisprudencial vigente para identificar las disposiciones legales y normativas que afectan a los ocupantes de vehículos que no tienen seguro en caso de un accidente de tránsito (Hurtado, 2022). Se analizarán las diversas interpretaciones de estas disposiciones por parte de las instituciones responsables de supervisar su cumplimiento y se estudiará cómo estas interpretaciones impactan en los derechos y beneficios de las víctimas involucradas. El análisis se centrará en las características específicas de la regulación del SOAT que se aplican a los ocupantes de vehículos no asegurados, como las condiciones de cobertura, los procedimientos para hacer efectivo el seguro y las limitaciones de responsabilidad para los conductores y propietarios de los vehículos involucrados en un accidente de tránsito, así como las implicaciones económicas de una mayor cobertura regulada.

La viabilidad de proponer modificaciones utilizando el concepto de la teoría del riesgo creado, con el fin de mejorar la salvaguarda de los derechos de los ocupantes de vehículos que carecen de seguro (García & Gamarra, 2022). Para



lograrlo, se empleará el método de la teoría fundamentada, que implica un análisis profundo de la normativa existente, la jurisprudencia relevante y la literatura especializada, además de la realización de entrevistas con expertos en el campo.

El Análisis Económico del Derecho (AED), ya que existe la posibilidad de que las compañías de seguros incrementen las primas de los seguros SOAT como consecuencia de la ampliación de la cobertura regulada. Esto podría tener implicaciones económicas negativas para los consumidores (Fajardo, 2011). En este contexto, el análisis de las consecuencias del derecho se basa en la aplicación de herramientas de microeconomía, como la teoría del consumidor, la teoría de la empresa y la racionalidad individual. El objetivo principal del AED es determinar cuáles acciones son más eficientes a través de un análisis costo-beneficio. Alfredo Bullard destaca que el AED busca comprender por qué las personas actúan de determinada manera, influenciadas por incentivos, con el propósito de evaluar si las normas legales promoverán la eficiencia (Bullard, 2019).

Bullard subraya que el AED no se restringe exclusivamente a un análisis financiero o monetario, sino que puede aplicarse a cualquier forma de conducta. Cuando se hace referencia al análisis costo-beneficio, el autor destaca que no se está limitando a considerar únicamente el aspecto financiero, sino que se está evaluando los factores que motivan la conducta humana, es decir, el bienestar y el malestar (Meza, 2020). El AED establece relaciones entre estos elementos para comprender el comportamiento de las personas y su elección entre diversas alternativas disponibles (Bullard, 2019).



### 2.2.3.1. Derecho internacional de los ocupantes

El derecho internacional que concierne a los ocupantes de vehículos no asegurados se centra en un conjunto de principios y regulaciones destinados a salvaguardar los intereses y derechos de las personas que viajan como pasajeros en vehículos que no cuentan con la adecuada cobertura de seguro en un contexto internacional (Salmón, 2004). A pesar de la inexistencia de un tratado internacional específico que se ocupe exclusivamente de esta cuestión, varios tratados y principios generales del derecho internacional pueden aplicarse para garantizar la protección de los ocupantes de vehículos no asegurados en situaciones que involucran múltiples jurisdicciones. Por ejemplo, varios tratados internacionales se ocupan de la seguridad vial y pueden tener repercusiones en lo que respecta a la protección de los ocupantes de vehículos no asegurados. Estos acuerdos pueden incluir disposiciones relacionadas con la responsabilidad civil, el seguro obligatorio y la cooperación entre países en casos de accidentes de tránsito que trascienden las fronteras nacionales (Salmón, 2008). El derecho internacional de los derechos humanos, consagrado en tratados como el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos y el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, establece derechos fundamentales que son aplicables a todas las personas, incluyendo a los ocupantes de vehículos no asegurados. Esto abarca el derecho a la vida, la integridad física y la atención médica adecuada en caso de accidentes. Asimismo, los principios generales de responsabilidad civil, que establecen que aquellos que causan daño a otros deben compensar a las víctimas, son aplicables en



el ámbito internacional y pueden respaldar la protección de los ocupantes de vehículos no asegurados en situaciones de accidentes que involucran múltiples jurisdicciones (Martínez, 2014). Además, algunas convenciones internacionales, como la Convención sobre Asistencia Mutua en Materia de Accidentes de Tráfico Transfronterizos y Transporte por Carretera, tienen como objetivo facilitar la cooperación entre países en la gestión de accidentes de tránsito transfronterizos, lo que incluye la protección de los derechos de los ocupantes de vehículos no asegurados.

### **2.2.3.2. Análisis internacional del derecho de los ocupantes**

En el ámbito internacional, las leyes y regulaciones que respaldan los derechos de los ocupantes de vehículos no asegurados pueden variar según el país y las circunstancias específicas (Ugarte, 2015). No obstante, existen algunos tratados y acuerdos internacionales que establecen principios generales relacionados con la protección de las víctimas de accidentes de tránsito, los cuales también pueden ser aplicados a los ocupantes de vehículos que carecen de seguro. A continuación, se mencionan algunos de estos tratados y acuerdos:

Convenio de Ginebra sobre el Seguro de Responsabilidad Civil de Vehículos Automóviles: Este convenio, adoptado en 1952 y revisado en 1968, establece la obligación de los países signatarios de asegurar que los vehículos automóviles cuenten con un seguro de responsabilidad civil que cubra los daños causados a terceros en accidentes de tránsito (Benavides, 2020). Aunque no se enfoca específicamente en los ocupantes de vehículos



no asegurados, su objetivo es garantizar una compensación adecuada para las víctimas de accidentes.

Convenio Internacional sobre Seguro de Responsabilidad Civil en la Esfera de los Transportes por Carretera (CMT): Este convenio, adoptado en 1982 y promovido por la Organización de las Naciones Unidas (ONU), establece reglas y principios para el seguro de responsabilidad civil relacionado con el transporte por carretera. Aunque no se dirige de manera específica a los ocupantes de vehículos no asegurados, busca asegurar la protección de las víctimas de accidentes de tránsito.

Convención sobre Asistencia Mutua en Materia de Accidentes de Tráfico Transfronterizos y Transporte por Carretera: Esta convención, adoptada en 2007, se centra en la asistencia mutua entre países para abordar accidentes de tránsito transfronterizos. Puede resultar relevante en situaciones en las que un ocupante de un vehículo no asegurado sufra un accidente en otro país.

Directivas de la Unión Europea (UE): En la UE, se han adoptado directivas con el fin de garantizar la protección de las víctimas de accidentes de tránsito, lo que incluye a los ocupantes de vehículos no asegurados. Por ejemplo, la Directiva 2009/103/CE establece requisitos mínimos de seguro de responsabilidad civil para vehículos automóviles.

### **2.2.3.3. Análisis al derecho de los ocupantes en el Perú.**

Los derechos de los ocupantes de vehículos, especialmente aquellos que se desplazan en vehículos que carecen de seguro, están



sujetos principalmente a la regulación establecida por el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) y la Ley de Tránsito y Seguridad Vial, junto con otras normativas afines (Fajardo, 2011). El SOAT, en particular, impone la obligación a todos los dueños de vehículos motorizados en el país de adquirir un seguro obligatorio que brinde cobertura en caso de accidentes viales. Este seguro garantiza la atención médica y la compensación económica para las víctimas de accidentes, incluyendo a los ocupantes de vehículos que no cuenten con seguro. Por otro lado, la Ley de Tránsito y Seguridad Vial (Ley N.º 29370) aborda diversos aspectos relacionados con la circulación de vehículos y la seguridad en las carreteras peruanas. Establece las responsabilidades tanto de los conductores como de los propietarios de vehículos, y establece sanciones para aquellos que no cumplan con las disposiciones legales. Además, esta ley incluye disposiciones que rigen la responsabilidad civil en el caso de accidentes de tránsito (Meza, 2020). La Superintendencia de Banca, Seguros y AFP (SBS) es la entidad encargada de supervisar y regular el sector de seguros en el Perú. A través de esta entidad, se establecen las regulaciones y requisitos que deben cumplir las compañías de seguros que ofrecen pólizas de seguro, incluyendo el SOAT (CIDH, 2019). Esto garantiza que las aseguradoras cumplan con sus obligaciones de proporcionar cobertura a las víctimas de accidentes de tránsito. Por último, el Código Civil del Perú establece los principios generales de responsabilidad civil, que son aplicables en casos de accidentes de tránsito. De acuerdo con estos principios, aquellos que causan daño a otros como



resultado de sus acciones están obligados a compensar a las víctimas, lo que abarca a los ocupantes de vehículos que no tienen seguro.

#### **2.2.4. Análisis económico del derecho (AED)**

Arjona y Rubio (2010) conceptualizan el AED como un enfoque interdisciplinario que fusiona elementos de la teoría económica, particularmente de la microeconomía y la teoría del bienestar, con el estudio jurídico. Refieren que este enfoque se centra en examinar cómo la formación, estructura, procedimientos y consecuencias económicas del derecho y las instituciones legales interactúan y se influyen mutuamente. En esa misma línea Bullard Gonzáles (2019) señala que el enfoque del análisis económico del derecho se centra en discernir los efectos resultantes de diversas normativas, que incluyen disposiciones constitucionales, leyes, cláusulas contractuales, estatutos, entre otros.

Pascual (2014) explica que el análisis económico se divide en dos categorías: positivo y normativo. El análisis económico positivo investiga el comportamiento real de las personas bajo condiciones de escasez y cómo, en la práctica, asignan sus recursos limitados. Por otro lado, el análisis económico normativo se enfoca en emitir opiniones sobre las acciones ideales, es decir, cómo las personas deberían utilizar sus recursos para optimizar la realización de determinados objetivos.

En el contexto de esta investigación, el Análisis Económico del Derecho se aplica para examinar las implicaciones económicas del incremento en las pólizas del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), especialmente en lo que respecta a la cobertura de los ocupantes no asegurados. Este análisis se centrará en cómo dicho incremento puede influir en los costos de transacción en



el mercado de seguros, afectando tanto a consumidores como a proveedores. Esta perspectiva es crucial para entender las dinámicas económicas subyacentes en la regulación del SOAT y su impacto en el comportamiento de los agentes del mercado.

#### **2.2.4.1. Teorías Análisis económico del derecho (AED)**

##### **- Teoría del Costo de Oportunidad**

Según Becker (1968) en su trabajo seminal "Crime and Punishment: An Economic Approach", el concepto de costo de oportunidad es crucial para entender las decisiones legales, especialmente en el derecho penal. Becker argumenta que las decisiones sobre la imposición de penas deben considerar no solo los costos directos de la encarcelación, sino también los costos sociales y económicos indirectos, como la pérdida de productividad y los efectos sociales negativos. Polinsky y Shavell (2000), en "The Economic Theory of Public Enforcement of Law", amplían esta idea, analizando cómo los costos de oportunidad influyen en la formulación de políticas de aplicación de la ley, sugiriendo que las sanciones deben equilibrar los costos de los delitos con los costos de la aplicación.

##### **- Teoría de los Juegos y Derecho Contractual**

La aplicación de la teoría de los juegos al derecho contractual, como se ve en "Game Theory and the Law" de Baird, Gertner y Picker (1994), muestra cómo las partes en un contrato pueden diseñar acuerdos que maximicen sus beneficios mutuos y minimicen los riesgos de comportamiento oportunista. Este enfoque ayuda a entender las estrategias



contractuales en situaciones de interdependencia y de información asimétrica. Schanze (1989), en su estudio sobre redes contractuales, ilustra cómo la teoría de los juegos puede aplicarse para entender las complejas interacciones en los contratos de telecomunicaciones, destacando la importancia de la cooperación y la confianza.

- **Análisis de Costo-Beneficio en la Legislación y Regulación**

Posner (2000), en su análisis sobre la justificación y definición del análisis de costo-beneficio, argumenta que este enfoque es esencial para evaluar la eficacia de las leyes y regulaciones. Propone que las políticas legales deben ser evaluadas en términos de sus beneficios y costos totales para la sociedad. Sunstein (2002) extiende esta discusión al contexto ambiental, explorando cómo el análisis de costo-beneficio puede guiar las decisiones en la regulación ambiental, equilibrando los costos económicos con los beneficios ambientales y de salud pública.

- **Teoría de la Elección Racional y Comportamiento Delictivo**

La teoría de la elección racional, aplicada al comportamiento delictivo, se explora en profundidad en "The Reasoning Criminal: Rational Choice Perspectives on Offending" de Cornish y Clarke (1986). Este enfoque sugiere que los delincuentes realizan una evaluación consciente de los costos y beneficios antes de cometer un delito. Becker (1968), en su análisis económico del crimen, también sostiene que las decisiones de cometer delitos pueden entenderse como elecciones racionales basadas en la evaluación de los riesgos de castigo, los beneficios potenciales del delito y las oportunidades alternativas disponibles.



## **2.3. MARCO CONCEPTUAL**

### **2.3.1. Seguro obligatorio**

El seguro obligatorio, que se conoce comúnmente como SOAT en varios países, es una forma de seguro que la ley exige y que debe ser adquirido por determinados tipos de vehículos, como automóviles y motocicletas (Morales, 2009). Su objetivo principal radica en brindar asistencia médica y compensación financiera a las personas afectadas por accidentes de tráfico, sin importar la culpabilidad en el incidente.

### **2.3.2. Accidentes de tránsito**

Los incidentes de tránsito, que a veces se denominan como colisiones viales o accidentes en carretera, son situaciones imprevistas que implican vehículos motorizados, como autos, motocicletas, camiones y bicicletas, y que suceden en carreteras, calles u otras rutas de circulación (Ramires, 2013). Estos incidentes pueden ocasionar daños materiales, lesiones físicas e incluso la fatalidad de personas.

### **2.3.3. Derechos de los ocupantes**

Los derechos de los ocupantes hacen referencia a un conjunto de derechos, salvaguardias y protecciones concedidos a individuos que viajan como pasajeros en un vehículo, con el propósito de garantizar su seguridad, bienestar y respeto mientras se encuentran en tránsito (CIDH, 2019). Esto aplica a diversas formas de transporte, incluyendo automóviles, motocicletas, transporte público y cualquier otro medio de desplazamiento.



#### **2.3.4. Vehículos no asegurados**

Los vehículos no asegurados hacen referencia a aquellos vehículos de motor, como automóviles, motocicletas o camiones, que carecen de una póliza de seguro vigente y válida que ofrezca cobertura en situaciones de accidentes de tránsito. En otras palabras, se trata de vehículos que no han adquirido un seguro de responsabilidad civil o un seguro obligatorio (como el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito o SOAT en algunos países) que la ley exige para cubrir los daños causados a terceros en caso de que el vehículo sea responsable de un accidente (Fajardo, 2011). Los vehículos que no cuentan con seguro pueden representar un riesgo tanto para los ocupantes del vehículo como para terceros en caso de un accidente, dado que la ausencia de un seguro puede complicar la compensación por los daños y lesiones ocasionados.



## CAPÍTULO III

### MATERIALES Y MÉTODOS

#### 3.1. METODOLOGÍA DE INVESTIGACIÓN

##### 3.1.1. Tipo de investigación

Es de tipo básica, porque el propósito es incrementar el conocimiento respecto a la regulación del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT) en el Perú, centrada en los derechos de los ocupantes de vehículos no asegurados, como fundamento a cubrir espacios vacíos del conocimiento en el derechos de los ocupantes (Sampieri, 2018).

##### 3.1.2. Enfoque de la investigación

La investigación tiene un enfoque cualitativo, el mismo que según Stake, se centra en la comprensión y la interpretación de los fenómenos en su contexto natural, en lugar de medirlos o cuantificarlos de manera objetiva. El enfoque cualitativo también se enfoca en la perspectiva de los participantes y la subjetividad de sus experiencias, en lugar de partir de hipótesis o teorías previas. Asimismo, implica una variedad de métodos de recolección de datos, como la observación, las entrevistas, los grupos de discusión y el análisis de documentos y artefactos culturales (Hernández, 2015).

##### 3.1.3. Diseño de la investigación

El diseño es no experimental de corte longitudinal de tipología descriptiva de la teoría fundamentada que es una teoría derivada inductivamente del estudio



del fenómeno que representa. Es descubierta, desarrollada y provisoriamente verificada a través de la recolección y análisis sistemáticos de datos pertenecientes al fenómeno. Por lo tanto, la recolección de datos, el análisis y la teoría se hallan en una relación recíproca. Uno no comienza con una teoría y luego la prueba. Más bien se comienza con un área de estudio y se permite que emerja lo que es relevante para esa área (Strauss y Corbin, 1990).

#### **3.1.4. Métodos de investigación**

Este método es hipotético-inductivo será utilizado para identificar los criterios que utiliza el INDECOPI para definir la figura del ocupante de un vehículo no asegurado con el fin de resolver casos de accidentes viales en los que este ha resultado afectado y para comparar la regulación de la figura del ocupante de un vehículo no asegurado en Chile Argentina y Colombia.

#### **3.1.5. Nivel de investigación**

El contenido está en un nivel analítico, basado en un procedimiento metodológico, de forma ordenada fundamentada en la razón Dogmática Jurídica, que permito describir los fenómenos revelados en el estudio del análisis, explicándose la causa y efecto suscitado en el estudio (Baena, 2014).

#### **3.1.6. Técnica de investigación**

##### **- Técnica de análisis documental**

Son aquellas en la que “el objeto de la observación está constituido por documentos” (Pineda, 2017, p. 97). Al ser esta una investigación jurídica dogmática y haberse planificado la revisión y análisis de carpetas fiscales,



doctrina, jurisprudencia y normativa nacional, corresponde el uso de esta técnica a efecto de acopiar información.

Este método será utilizado para revisar la normativa vigente relacionada con el seguro SOAT y su aplicación en casos concretos que involucren a ocupantes de vehículos no asegurados y para formular recomendaciones para mejorar la regulación normativa del seguro SOAT en relación con la protección de los ocupantes de vehículos no asegurados.

### **3.1.7. Instrumentos de investigación**

El instrumento es la guía de revisión documental, que nos permitió recabar información primaria, para el análisis de la investigación.

## **3.2. POBLACIÓN Y MUESTRA**

### **3.2.1. Población**

Normativa peruana sobre el SOAT.

Estudios de Ámbito de la legislación comparada.

### **3.2.2. Muestra**

Muestreo intencional que incluye casos relevantes relacionados con la protección de los ocupantes de vehículos no asegurados en el contexto del sistema legal peruano

### 3.3. PROCESAMIENTO Y ANÁLISIS DE DATOS

#### - Método comparativo constante

Según Glaser, el método comparativo constante implica una constante comparación de los datos con el fin de identificar patrones y relaciones significativas. Este proceso implica la identificación de categorías emergentes y la construcción de teorías que reflejen la realidad de los participantes en el estudio (Glaser, B. G. (1978).

#### - Validación de la información: Triangulación

La triangulación consiste en emplear múltiples fuentes de datos con el propósito de obtener información complementaria para una investigación. Esta técnica permite examinar un problema desde diversas perspectivas y, por lo tanto, mejorar la validez y consistencia de los resultados obtenidos (Okuda & Gómez, 2005).

### 3.4. MATRIZ DE OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES

Tabla 1: Matriz de operalización de variables

Variables de estudio	Dimensiones	Indicadores	Escala de medición
	Normativa vigente relacionada con el seguro SOAT	1- Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito, DECRETO SUPREMO N° 024-2002-MTC 2-Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, LEY N° 27181 3- Reglamento Nacional de Administración de Transporte, DECRETO SUPREMO N° 017-2009-MTC	



Regulación del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT) en Perú		4-Reglamento Nacional de Tránsito, DECRETO SUPREMO N° 033-2001-MTC 5- Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito DECRETO SUPREMO N° 016-2009-MTC 6-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, DECRETO SUPREMO N° 040-2006-MTC 7- Reglamento del Fondo de Compensación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, DECRETO SUPREMO N° 024-2004-MTC 8- Ley General del Sistema Financiero y del Sistema de Seguros y Orgánica de la Superintendencia de Banca y Seguros LEY N° 26702 9-Art. Código civil 10- Reglamento del Procedimiento de Transferencia de Funciones del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual - INDECOPI a la Superintendencia Nacional de Salud - SUSALUD, DECRETO SUPREMO N° 026-2015-SA	De razón
	critérios que utiliza el INDECOPI para definir la figura del ocupante DE VEHÍCULO NO ASEGURADO	INDECOPI (RESOLUCIONES, LINIAMIENTOS) 1-CÓDIGO DE PROTECCIÓN Y DEFENSA DEL CONSUMIDOR LEY N° 29571 2- lineamientos sobre PROTECCIÓN AL CONSUMIDOR 3- RESOLUCIÓN 0990-2023SPC-INDECOPI 4-RESOLUCIÓN 0188-2023SPC-INDECOPI 5-RESOLUCIÓN 2740-2022SPC-INDECOPI 6- RESOLUCIÓN 0666-2022SPC-INDECOPI 7- RESOLUCIÓN 3654-2012SPC-INDECOPI	



		8- RESOLUCIÓN 3443-2018SPC- INDECOPI – chofer 9- RESOLUCIÓN 4288-2016SPC- INDECOPI – chofer 10. Casación 26444-2017 de la Sala de Derecho Constitucional y Social Transitoria de la Corte Suprema de Justicia 11. SENTENCIA DE VISTA PODER JUDICIAL exp. 7705-2014 12. SENTENCIA CASACIÓN 16658-2016-LIMA 13. CASACIÓN N° 10192-2016	
	Regulación de la figura del ocupante de un vehículo no asegurado en Chile Argentina y Colombia	CHILE - Ley N° 18.490 ARGENTINA - LEY 20.091 - Ley N° 24.449 - Resolución 283-2023 COLOMBIA - Decreto 1032 de 1991	
Derechos de los ocupantes de vehículos no asegurados	Recomendaciones para mejorar la regulación normativa del seguro SOAT	Análisis de la Legislación Vigente Costos y Beneficios Económicos Datos de Siniestralidad	



## CAPÍTULO IV

### RESULTADOS Y DISCUSIÓN

#### 4.1. CON RESPECTO AL PRIMER OBJETIVO ESPECÍFICO DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN

*Revisar la normativa vigente relacionada con el seguro SOAT y su aplicación en casos concretos que involucren a ocupantes de vehículos no asegurados.*

##### 4.1.1. Análisis de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, LEY N° 27181

###### - Descripción e interpretación

El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) es una herramienta esencial en la gestión de riesgos y protección de las víctimas de accidentes de tráfico en Perú. Según este cuerpo normativo, es mandatorio que todo vehículo automotor en circulación cuente con una póliza vigente de SOAT (Artículo 30.1) (Ley N° 27181, 1999). Así, la obligatoriedad del SOAT refleja la importancia que el Estado peruano otorga a la protección de las víctimas de accidentes de tráfico, garantizando una compensación económica inmediata.

Sanciones y Consecuencias del Incumplimiento: El incumplimiento de la obligación de contar con el SOAT conlleva sanciones significativas. Específicamente, la unidad vehicular que no posea este seguro queda inhabilitada para transitar por cualquier vía del país (Artículo 31). Estas sanciones buscan desincentivar la circulación de vehículos sin el seguro correspondiente, minimizando así los riesgos para los ocupantes y terceros.



Derechos de los Ocupantes y Víctimas: El SOAT garantiza la cobertura de todas las personas que resulten afectadas en un accidente de tráfico, ya sean ocupantes del vehículo o terceros no ocupantes (Artículo 30.2). Esta cobertura asegura una atención inmediata y sin condiciones a las víctimas, independientemente de la situación del vehículo involucrado. Siendo este aspecto del SOAT relevante para el proyecto de tesis, ya que se centra mas allá de los ocupantes de un vehículo asegurado.

Interacción con Otros Seguros: El SOAT no opera en aislamiento. En casos donde las empresas de seguros hayan efectuado pagos por atención a las víctimas, pueden solicitar el reembolso respectivo a otras empresas de seguros (Artículo 30.6). Además, las compañías de seguros tienen el derecho de efectuar auditorías para certificar la efectiva ocurrencia del accidente de tránsito (Artículo 30.7).

Asimismo, la norma señala que el poder Ejecutivo emitirá, a través de un Decreto Supremo, los reglamentos contemplados en esta Ley. En los reglamentos, en caso de ser necesario, se especificarán las particularidades del régimen especial aplicable a la Capital de la República.

Con respecto a la validez de regímenes especiales, se aclara que las normativas que garantizan el acceso gratuito y tarifas diferenciadas para estudiantes de escuelas, universidades y grupos similares continuarán en efecto.

**Ámbito de aplicación de las disposiciones legales y complementarias en materia de transporte y tránsito terrestre.** Los procesos sancionadores relacionados con el transporte y la circulación por carretera, así como sus servicios auxiliares, se ajustan a procedimientos especiales de tramitación rápida definidos



en los Reglamentos Nacionales. Esto se hace debido a la naturaleza extensa de estos casos y a la necesidad apremiante de proteger la seguridad y el bienestar de los usuarios. Al mismo tiempo, se asegura el respeto de las garantías de un proceso justo y adecuado.

**Primer párrafo modificado por la Primera Disposición Complementaria Modificatoria del Decreto de Urgencia N° 019-2020, publicado el 24 enero 2020, cuyo texto es el siguiente:** Los procedimientos sancionadores relacionados con el transporte por carretera, así como los servicios asociados a estos, se basan en procedimientos especiales de tramitación sumaria que son definidos por los Reglamentos Nacionales. Estos procedimientos implican etapas de investigación y aplicación de sanciones de manera ágil y específica, dado el gran número de casos y la urgente necesidad de proteger la seguridad y salud de los usuarios, sin que esto menoscabe el respeto por las garantías del debido proceso. La Ley del Procedimiento Administrativo General actúa como una regulación complementaria en los procedimientos sancionadores especiales relacionados con el transporte por carretera y no puede imponer condiciones menos favorables para los administrados en comparación con lo establecido en esa Ley. De acuerdo con el artículo 30 del Texto Único Ordenado de la Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado mediante el Decreto Supremo N° 006-2017-JUS, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones implementará gradualmente procedimientos electrónicos en asuntos relativos al transporte por carretera, con el fin de agilizar y mejorar la resolución efectiva de los procedimientos administrativos sancionadores.



## - **Discusión**

La Ley N° 27181, aborda una amplia variedad de asuntos relacionados con el transporte y la circulación en las carreteras del Perú. Esta legislación integral se ocupa de temas como la regulación del transporte de pasajeros y carga, la promoción de la seguridad vial, la gestión de sanciones, las responsabilidades de los conductores, la regulación de vehículos y la obligación de contar con seguros obligatorios. Su función central radica en la regulación del transporte terrestre y la circulación por carretera en el país, proporcionando un conjunto fundamental de normativas y directrices destinadas a asegurar un sistema de transporte seguro y eficiente (Hurtado, 2022). Uno de los puntos más notables de esta ley es su enfoque en la seguridad de los usuarios de las vías y en la protección del público en general. Establece una base legal sólida para garantizar que el sistema de transporte por carretera funcione de manera segura y eficaz en el país. Asimismo, sienta las bases para la implementación de regulaciones más detalladas a través de los Reglamentos Nacionales correspondientes (Segunda y Protección, 2021). La Ley N° 27181 desempeña un papel fundamental en la regulación del transporte y la circulación por carretera en el Perú, dando prioridad a la seguridad y eficiencia del sistema de transporte terrestre en beneficio de toda la sociedad. La norma en mención no hace referencia específica en cuanto a la figura del ocupante de vehículo no asegurado, no obstante, refiere que se cobertura a todas las personas que resulten afectadas en un accidente de tráfico.



#### **4.1.2. Análisis del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito, DECRETO SUPREMO N° 024-2002-MTC.**

##### **- Descripción e interpretación**

Este reglamento surge como una necesidad de consolidar y unificar diversas normativas relacionadas con la responsabilidad civil derivada de accidentes de tránsito y la obligatoriedad de contar con un seguro para estos eventos. La aprobación de este reglamento es un paso esencial para garantizar la protección de las víctimas de accidentes de tránsito y establecer un marco legal claro para la operación de los seguros obligatorios en el país (Decreto Supremo N° 024-2002-MTC). Al respecto, cabe resaltar que la consolidación de las normativas en un "Texto Único Ordenado" facilita su comprensión y aplicación, garantizando que tanto las autoridades como los ciudadanos tengan un marco de referencia claro sobre sus derechos y obligaciones en relación con los accidentes de tránsito.

Consideraciones y concordancias legales: El reglamento se fundamenta en diversas normativas y leyes previas, entre las que destaca la "Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre Ley N° 27181", que establece la necesidad de contar con reglamentos nacionales para su implementación. Además, se hace referencia a otros decretos supremos que han modificado o complementado el reglamento original, como los Decretos Supremos N°s. 036-2001-MTC, 044-2001-MTC y 014-2002-MTC. Estas concordancias legales reflejan la evolución y adaptación del marco normativo en respuesta a las necesidades cambiantes y



desafíos en el ámbito de la responsabilidad civil y los seguros obligatorios por accidentes de tránsito.

**Objetivo y ámbito de aplicación del Reglamento:** Es esencial que todos los conductores y propietarios de vehículos estén al tanto de este reglamento para garantizar la protección de las víctimas de accidentes de tránsito. Al respecto, el Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito tiene como principal objetivo establecer las disposiciones relacionadas con la determinación de la responsabilidad civil derivada de accidentes de tránsito terrestre, así como el régimen y características del seguro obligatorio por accidentes de tránsito. Este reglamento es aplicable en todo el territorio de la República (Artículo 1 del Reglamento).

**Definición de responsabilidad civil en accidentes de tránsito:** La responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito causados por vehículos automotores se rige por lo dispuesto en el Código Civil. En este contexto, el conductor, el propietario del vehículo y, de ser el caso, el prestador del servicio de transporte terrestre son solidariamente responsables por los daños y perjuicios causados (Artículo 2 del Reglamento). Esta definición refuerza la importancia de la prudencia y responsabilidad al conducir, ya que establece una responsabilidad compartida entre diferentes actores en caso de accidente.

**Obligatoriedad del seguro y su cobertura:** Todo vehículo automotor que circule en el territorio de la República debe contar con una póliza vigente de Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, conforme a los términos y montos establecidos en el reglamento (Artículo 3). Siendo así, la obligatoriedad del seguro



garantiza una compensación mínima a las víctimas de accidentes, independientemente de la capacidad económica del responsable.

Definiciones relevantes: Accidente de Tránsito: Se refiere al evento súbito, imprevisto y violento en el que participa un vehículo automotor, causando daño a las personas, ya sean ocupantes o terceros no ocupantes del vehículo automotor (Artículo 5). Vehículo automotor y no automotor: El vehículo automotor es aquel que se desplaza por vías de uso público terrestres con propulsión propia. Por otro lado, el vehículo no automotor se refiere a aquellos como remolques o casas rodantes que carecen de propulsión propia (Artículo 5). Vía de uso público: Se entiende como cualquier carretera, camino o calle abierta al tránsito de peatones y vehículos automotores (Artículo 5). Compañía de Seguros: Empresa autorizada por la Superintendencia de Banca y Seguros para operar en el Perú y que otorga la póliza del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (Artículo 5).

Estas definiciones son fundamentales para entender el alcance y las limitaciones del reglamento, así como para determinar las responsabilidades y derechos de los involucrados en accidentes de tránsito.

Características y requisitos del SOAT: La implementación del SOAT es una medida preventiva que busca proteger a las víctimas de accidentes de tránsito, garantizando una respuesta rápida en términos de atención médica y compensación. En ese sentido, el SOAT de acuerdo al reglamento es un seguro obligatorio que todo vehículo automotor debe poseer para circular en el territorio de la República. Su principal objetivo es garantizar la atención inmediata y oportuna, así como la indemnización de las víctimas de accidentes de tránsito, ya sean ocupantes o terceros no ocupantes del vehículo automotor (Artículo 3). Este



seguro es emitido por compañías autorizadas por la Superintendencia de Banca y Seguros (Artículo 5). Es esencial que los propietarios de vehículos se aseguren de cumplir con los requisitos establecidos para la obtención y renovación del SOAT, garantizando así la protección de todos los involucrados en caso de accidentes.

**Beneficiarios y coberturas del SOAT:** El SOAT cubre a todas las personas que resulten afectadas en un accidente de tránsito, ya sean ocupantes del vehículo o terceros no ocupantes (Artículo 4). La cobertura incluye lesiones, incapacidades temporales o permanentes, y en casos extremos, la muerte. Es importante destacar que el seguro brinda protección sin distinción, independientemente de la culpabilidad en el accidente. Por ello, Esta cobertura universal refleja la intención del reglamento de priorizar la salud y bienestar de las personas por encima de las circunstancias del accidente.

**Exclusiones y limitaciones:** Aunque el SOAT ofrece una amplia cobertura, existen ciertas exclusiones y limitaciones que los propietarios y conductores deben tener en cuenta. Estas exclusiones pueden estar relacionadas con circunstancias específicas del accidente, condiciones del vehículo o situaciones en las que el seguro no aplica. Las exclusiones y limitaciones son comunes en la mayoría de las pólizas de seguro y sirven para delimitar la responsabilidad de la aseguradora, por ello es crucial revisar detalladamente la póliza y estar informado sobre estas exclusiones para evitar sorpresas en caso de siniestros.

**Procedimientos de contratación y renovación:** La contratación del SOAT se realiza a través de compañías de seguros autorizadas. Una vez contratado, el asegurado recibe un Certificado SOAT, ya sea en formato físico o electrónico, que acredita la validez del seguro (Artículo 3). Es esencial renovar el SOAT antes de



su fecha de vencimiento para garantizar la continuidad de la cobertura. Las compañías de seguros suelen enviar recordatorios a sus clientes para facilitar el proceso de renovación. La renovación oportuna del SOAT es esencial para mantener la protección y evitar sanciones por circular sin el seguro obligatorio.

**Responsabilidad Civil y Procedimientos:** La Responsabilidad Civil en el contexto de accidentes de tránsito se refiere a la obligación que tiene una persona, ya sea conductor, propietario del vehículo o prestador del servicio de transporte, de reparar el daño causado a terceros como resultado de un accidente en el que estuvo involucrado su vehículo. Esta responsabilidad se rige por lo establecido en el Código Civil y en el Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito.

**Determinación de la responsabilidad en accidentes:** La determinación de la responsabilidad en accidentes de tránsito se basa en la evaluación de las circunstancias en las que ocurrió el accidente y en la identificación de la parte culpable. Según el Artículo 2 del mencionado reglamento, "La responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito causados por vehículos automotores se regula por lo dispuesto en el presente Reglamento y en el Código Civil" (Decreto Supremo N° 024-2002-MTC). Es esencial que las partes involucradas en el accidente recopilen toda la evidencia y testimonios posibles para facilitar este proceso de determinación.

**Procedimientos de reclamación y atención:** Una vez determinada la responsabilidad, las víctimas tienen el derecho de presentar una reclamación para obtener una compensación por los daños sufridos. El proceso de reclamación debe iniciarse presentando la denuncia ante la compañía aseguradora, la cual evaluará



la validez de la reclamación y determinará el monto de la compensación. Es crucial que las víctimas conserven todos los documentos relacionados con el accidente, como informes médicos y policiales, para respaldar su reclamación. El Artículo 3 del reglamento establece que "Todo vehículo automotor que circule en el territorio de la República debe contar con una póliza vigente de Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito" (Decreto Supremo N° 024-2002-MTC), lo que garantiza que las víctimas tengan un mecanismo para obtener reparación.

Rol de las compañías aseguradoras: Las compañías aseguradoras juegan un papel crucial en el proceso de Responsabilidad Civil. Son responsables de evaluar las reclamaciones presentadas por las víctimas y de determinar la compensación adecuada. Además, estas compañías deben garantizar que sus asegurados cumplan con la obligación de tener una póliza vigente de Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito. Según el Artículo 5 del reglamento, una "Compañía de Seguros" se define como "Empresa autorizada por la Superintendencia de Banca y Seguros para operar en el Perú" (Decreto Supremo N° 024-2002-MTC). Es esencial que las víctimas se comuniquen con la compañía aseguradora lo antes posible después de un accidente para iniciar el proceso de reclamación.

Es fundamental que los conductores estén informados sobre sus derechos y responsabilidades en caso de accidentes de tránsito. La Responsabilidad Civil garantiza que las víctimas reciban una compensación adecuada por los daños sufridos. Las compañías aseguradoras, por su parte, deben actuar con transparencia y eficiencia para garantizar que este proceso se lleve a cabo de manera justa.



Supervisión, Control y sanción: La supervisión y control del cumplimiento del "Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito" es esencial para garantizar la protección de los derechos de los ciudadanos y la efectividad de la normativa.

Entidades encargadas de la supervisión y cumplimiento: La designación de entidades específicas para la supervisión garantiza que haya un control adecuado y especializado en el sector, lo que puede contribuir a una mayor eficiencia y efectividad en la implementación del reglamento. En ese sentido, las entidades encargadas de supervisar el cumplimiento de este reglamento son el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y la Superintendencia de Banca y Seguros (SBS). Estas instituciones tienen la responsabilidad de monitorear y asegurar que las compañías de seguros operen de acuerdo con las disposiciones establecidas, garantizando así la protección de los beneficiarios del seguro (Decreto Supremo N° 024-2002-MTC, Artículo 5). Es fundamental que estas entidades trabajen de manera coordinada y con transparencia para fortalecer la confianza en el sistema de seguros obligatorios.

Asimismo, el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI) tiene competencias específicas en relación con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), siendo el INDECOPI responsable de sancionar el incumplimiento de las obligaciones que recaen sobre las compañías de seguros en relación con el SOAT. Estas sanciones se aplican en conformidad con lo establecido en la Ley N° 29571, Código de Protección y Defensa del Consumidor. Además, el INDECOPI actúa en conjunto con la Superintendencia de Banca y Seguros para garantizar que las



compañías de seguros cumplan con sus responsabilidades. Es importante destacar que, además de las sanciones, las personas afectadas pueden presentar quejas ante la Defensoría del Asegurado, y los pronunciamientos de esta entidad son vinculantes para las compañías de seguros.

Sanciones y penalidades por incumplimiento: El incumplimiento de las disposiciones del reglamento conlleva sanciones y penalidades. Estas sanciones pueden variar desde multas económicas hasta la revocación de licencias para operar en el sector de seguros. Es crucial que tanto los conductores como las compañías de seguros estén al tanto de estas sanciones para evitar infracciones y garantizar el cumplimiento de sus obligaciones (Decreto Supremo N° 024-2002-MTC, Artículo 6). Las sanciones y penalidades actúan como un mecanismo disuasorio para garantizar el cumplimiento del reglamento. Es esencial que estas sanciones sean proporcionales y justas, y que se apliquen de manera consistente para mantener la integridad del sistema.

Por otro lado, el cuerpo normativo señala que los vehículos de transporte que estén sujetos a regulaciones de seguros según acuerdos internacionales no necesitan adquirir el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito. Sin embargo, aquellos con matrícula extranjera que entren temporalmente al país o que circulen en operaciones de autotransporte en el territorio nacional deben adquirir el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito por el período de tiempo que permanezcan en el país.

Disposición Final modificada por el Artículo 1 del Decreto Supremo N° 001-2004-MTC , publicado el 13-01-2004, cuyo texto es el siguiente: Los vehículos motorizados que posean placas extranjeras y entren temporalmente al



país para circular deben adquirir el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito por el período de su estancia en el país. Por otro lado, los vehículos con placas extranjeras destinados al transporte terrestre internacional de pasajeros o mercancías, y que estén sujetos a regulaciones de seguros en virtud de acuerdos internacionales, no tienen la obligación de contratar el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.

La supervisión del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito se llevará a cabo de las siguientes maneras: a) Cuando la autoridad competente lo solicite, b) Durante la inspección técnica del vehículo, c) Durante la formalización notarial de la transferencia de propiedad del automóvil, d) Al otorgar las autorizaciones o permisos de circulación para vehículos destinados al servicio público de transporte terrestre. **(1) Confronte esta norma con el Artículo 9 del Decreto Supremo N° 039-2002-MTC , publicado el 21-08-2002 (2) Disposición Final modificada por el Artículo 1 del Decreto Supremo N° 001-2004-MTC , publicado el 13-01-2004, cuyo texto es el siguiente:** La supervisión del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito se llevará a cabo de las siguientes maneras: a) Cuando lo solicite la autoridad competente. b) Durante la revisión técnica del vehículo realizada por la entidad encargada. c) En el acto notarial de transferencia de propiedad del vehículo, cuando un Notario esté presente. d) Cuando las autoridades de transporte competentes otorguen las autorizaciones, habilitaciones o tarjetas de circulación vehicular para prestar servicios de transporte terrestre público.

En aquellos aspectos no contemplados explícitamente en este Reglamento, se seguirán las disposiciones legales y administrativas que rigen el Seguro



Complementario de Trabajo de Riesgo, conforme a lo establecido en la Ley N° 26790, que versa sobre la Modernización de la Seguridad Social, y su Reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 003-98-SA. Además, se aplicarán otras regulaciones relacionadas con contratos de seguro, en la medida en que sean relevantes.

Se establece la creación del Fondo de Compensación de Seguros, que será una entidad subordinada al Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción. La gestión de este fondo estará a cargo de un Comité de Administración compuesto por un representante del Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción, que actuará como presidente, dos representantes de la Asociación Peruana de Empresas Aseguradoras, un representante de la Superintendencia de Banca y Seguros, y un representante de la Defensoría del Pueblo.

Los recursos del fondo se compondrán de aportes del Gobierno Central, contribuciones de las compañías de seguros, donaciones nacionales y extranjeras, multas impuestas por violaciones a este reglamento, y beneficios no reclamados del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito debido a la falta de beneficiarios o herederos.

El propósito del Fondo de Compensación de Seguros es crear una reserva financiera destinada a cubrir los perjuicios sufridos por personas no identificadas que sean víctimas de accidentes de tránsito, así como a individuos identificados que resulten perjudicados por vehículos que no sean identificados y se den a la fuga. Este fondo solo cubrirá los costos relacionados con gastos médicos y fallecimiento.



El Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción emitirá las regulaciones complementarias necesarias para poner en funcionamiento el Fondo de Compensación de Seguros. Además, establecerá, a través de acuerdos con las compañías de seguros, la cantidad que estas entidades contribuirán al fondo y el plazo de sus contribuciones (\*\*)

**Disposición Final modificada por el Artículo 1 del Decreto Supremo N° 001-2004-MTC , publicado el 13-01-2004, cuyo texto es el siguiente:** Se establece la creación del Fondo de Compensación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, y se constituye el Comité de Administración del Fondo de Compensación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito como una entidad dependiente del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Este comité estará compuesto por un representante del mencionado Ministerio, quien actuará como presidente, dos representantes de la Asociación Peruana de Empresas Aseguradoras, y un representante de la Superintendencia de Banca y Seguros.

Los activos del fondo estarán compuestos por aportes del Gobierno Central, contribuciones de las compañías de seguros, donaciones nacionales y extranjeras, así como las multas impuestas por infracciones relacionadas con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, de acuerdo con lo establecido en el Reglamento Nacional de Tránsito y el Reglamento Nacional de Administración de Transporte. Además, se incluirán las indemnizaciones no reclamadas del mencionado seguro debido a la falta de beneficiarios de la víctima fallecida, una vez que haya transcurrido el período de prescripción liberatoria indicado en este Reglamento.



El Comité de Administración del Fondo de Compensación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito iniciará sus operaciones una vez que se haya formalizado su constitución. Su objetivo principal será gestionar el fondo financiero mencionado en los párrafos anteriores, con el propósito de cubrir los daños sufridos por personas que sean víctimas de accidentes de tránsito causados por vehículos no identificados que se den a la fuga. Esto se llevará a cabo mediante el pago de las coberturas que corresponden a gastos médicos y gastos funerarios.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones emitirá las regulaciones adicionales necesarias para implementar el Comité de Administración del Fondo de Compensación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, y establecerá, a través de acuerdos con las compañías aseguradoras, la cantidad que estas compañías aportarán al fondo y el período de tiempo durante el cual realizarán sus contribuciones. **Disposición modificada por el Artículo 1 del Decreto Supremo N° 024-2004-MTC, publicado el 12-06-2004, cuyo texto es el siguiente:** Se establece la creación del Fondo de Compensación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, el cual estará afiliado al Ministerio de Transportes y Comunicaciones. La administración de este fondo estará a cargo de un Comité de Administración compuesto por dos representantes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, uno de los cuales ejercerá como presidente, dos representantes de la Asociación Peruana de Empresas de Seguros, y un representante de la Superintendencia de Banca y Seguros. El Fondo contará con una Secretaría Ejecutiva, que estará bajo la supervisión del Viceministerio de Transportes y tendrá autonomía técnica, funcional, económica y financiera.



Para gestionar el Fondo, el Comité de Administración puede decidir celebrar un contrato de fideicomiso con empresas del Sistema Financiero Nacional autorizadas para desempeñarse como fiduciarias, excluyendo a las empresas de seguros y reaseguros.

El patrimonio del Fondo estará compuesto por las contribuciones de las empresas aseguradoras, las indemnizaciones previstas para el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito que no hayan sido reclamadas debido a la falta de beneficiarios de la víctima fallecida, después de que haya transcurrido el plazo de prescripción liberatoria establecido en este Reglamento. También incluirá las multas impuestas por violaciones relacionadas con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, definidas en el Reglamento Nacional de Tránsito y en el Reglamento Nacional de Administración de Transportes, además de donaciones de origen nacional y extranjero y los aportes del Gobierno Central.

El Fondo de Compensación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, así como sus órganos de administración, comenzarán a operar una vez que su instalación haya sido formalizada. Su objetivo principal será administrar el fondo económico mencionado en los párrafos anteriores, con el fin de cubrir los daños sufridos por personas víctimas de accidentes de tránsito causados por vehículos no identificados que se den a la fuga. Esto se logrará exclusivamente mediante el pago de las coberturas relacionadas con gastos médicos y gastos de sepelio.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones emitirá las regulaciones adicionales necesarias para poner en marcha el Fondo de Compensación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, y establecerá, a través de acuerdos



con las compañías aseguradoras, la cantidad que dichas compañías aportarán al fondo y el plazo de sus contribuciones. (\*) **Disposición modificada por el Artículo 1 del Decreto Supremo N° 034-2011-MTC, publicado el 20 julio 2011.**

Se constituye el Fondo de Compensación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito y del Certificado contra Accidentes de Tránsito, que estará bajo la supervisión del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Este Fondo será administrado por un Comité de Administración, compuesto por dos (02) representantes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, uno de los cuales asumirá la presidencia. Además, incluirá dos (02) representantes de la Asociación Peruana de Empresas de Seguros, un (01) representante de la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP, un (01) representante de las Asociaciones de Fondos Regionales o Provinciales contra Accidentes de Tránsito - AFOCAT, y un (01) representante del Consejo Nacional de Seguridad Vial.

Este Fondo contará con una Secretaría Ejecutiva que operará bajo la autoridad del Viceministerio de Transportes, y disfrutará de autonomía en aspectos técnicos, funcionales, económicos y financieros. El Comité de Administración podrá optar por establecer un contrato de fideicomiso con instituciones del Sistema Financiero Nacional autorizadas para ejercer como fiduciarias, excluyendo a las empresas de seguros y reaseguros, para administrar el Fondo.

El patrimonio del Fondo estará compuesto por las contribuciones de las empresas aseguradoras y las Asociaciones de Fondos Regionales o Provinciales contra Accidentes de Tránsito - AFOCAT, las indemnizaciones previstas para el



Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito y el Certificado contra Accidentes de Tránsito que no hayan sido cobradas debido a la falta de beneficiarios de la víctima fallecida, una vez transcurrido el período de prescripción liberatoria establecido en la póliza del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito. Además, se incluirán las multas impuestas por infracciones relacionadas con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito y el Certificado contra Accidentes de Tránsito, definidas en el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito y en el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, así como donaciones de origen nacional y extranjero y las aportaciones del Gobierno Central.

El Fondo de Compensación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito y del Certificado contra Accidentes de Tránsito, así como sus órganos de administración, comenzarán a operar una vez que se haya formalizado su constitución. Su principal propósito será gestionar el fondo económico mencionado en los párrafos anteriores, con el fin de cubrir los daños sufridos por personas víctimas de accidentes de tránsito causados por vehículos no identificados que se den a la fuga. Esto se realizará exclusivamente mediante el pago de las coberturas relacionadas con gastos médicos y gastos de sepelio.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones emitirá las regulaciones complementarias necesarias para poner en funcionamiento el Fondo de Compensación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito y del Certificado contra Accidentes de Tránsito, y establecerá, a través de acuerdos con las compañías aseguradoras y las Asociaciones de Fondos Regionales o Provinciales contra Accidentes de Tránsito - AFOCAT, la cantidad que estas compañías y



asociaciones aportarán al fondo y el período de tiempo durante el cual realizarán sus contribuciones.

### - **Discusión**

El Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito, establecido a través del Decreto Supremo N° 024-2002-MTC, es un tema relevante en el ámbito de la seguridad vial y la salvaguardia de los derechos de las víctimas de accidentes de tránsito en el contexto peruano, dentro de los aspectos positivos esta la. Salvaguardia de Víctimas: El reglamento tiene como propósito garantizar una indemnización justa a las personas afectadas por accidentes de tránsito (Hurtado, 2022). Este enfoque es esencial para proteger los derechos de aquellos perjudicados por incidentes viales. Creación del Fondo de Compensación: La instauración del Fondo de Compensación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito es una medida significativa. Su propósito es abordar situaciones en las cuales los vehículos causantes de accidentes no pueden ser identificados o abandonan la escena del siniestro, proporcionando un nivel adicional de protección a las víctimas (Hurtado, 2022). Regulación y Supervisión: La regulación y supervisión del seguro obligatorio, a cargo de la Superintendencia de Banca y Seguros, son aspectos cruciales para garantizar que las compañías de seguros cumplan con sus obligaciones y que el sistema funcione de manera eficaz, dentro de los Aspectos a Evaluar, se tiene el Cumplimiento y Ejecución: A pesar de la existencia de regulaciones y sanciones, en ocasiones no se logra asegurar un cumplimiento adecuado del seguro obligatorio ni una aplicación efectiva de las sanciones. Es importante debatir cómo mejorar el cumplimiento y la ejecución de estas



normativas (Segunda y Protección, 2021). Multas y Sanciones: La eficacia de las multas y sanciones es un tópico para examinar. Algunos pueden argumentar que estas deberían ser más rigurosas con el fin de disuadir a los conductores de circular sin seguro. Procedimientos de Indemnización: La eficiencia de los procedimientos para administrar indemnizaciones y gestionar reclamaciones también es un asunto relevante. Asegurar que estos procesos sean ágiles y equitativos es esencial para las víctimas (Hurtado, 2022). Costo para Conductores: Algunas personas podrían considerar que la obligatoriedad del seguro conlleva una carga financiera adicional para los conductores. Es crucial abordar cómo equilibrar la protección de las víctimas y el costo para los conductores. Asimismo, en cuanto a las coberturas, si bien la norma ha señalado que el SOAT garantiza una compensación mínima a las víctimas de accidentes y que cubre a todas las personas que resulten afectadas en un accidente de tránsito, también ha optado por restringir a los beneficiarios indicando que estas son aquellos ocupantes del vehículo asegurado, peatones o terceros no ocupantes de vehículos automotores (que no tienen capacidad de autopropulsión).

#### **4.1.3. Análisis del Reglamento Nacional de Administración de Transporte, DECRETO SUPREMO N° 017-2009-MTC**

##### **- Descripción e interpretación**

El "Reglamento Nacional de Administración de Transporte" pone un énfasis particular en la protección de los usuarios del servicio de transporte terrestre, garantizando sus derechos y estableciendo obligaciones claras para los transportistas. Estas disposiciones reflejan la importancia de garantizar la seguridad y el bienestar de los usuarios en el contexto del transporte terrestre en Perú. Respecto al Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) es



definido en el Reglamento Nacional de Administración de Transporte ( DECRETO SUPREMO N° 017-2009-MTC) como un seguro que cubre a los ocupantes y terceros no ocupantes de un vehículo automotor que sufran lesiones o muerte como consecuencia de un accidente de tránsito en el que haya participado el vehículo automotor asegurado (Reglamento Nacional de Administración de Transporte, 2009, Artículo 3.72). Esta definición nos brinda una base sólida para analizar cómo se aplica en diferentes escenarios y su relevancia en la protección de las víctimas de accidentes de tránsito.

**Obligatoriedad y Verificación:** La obligatoriedad del SOAT es un aspecto crucial en el marco legal del transporte terrestre en Perú. El Reglamento establece que el transportista debe acreditar que el vehículo con el que prestará el servicio de transporte cuenta con el SOAT (Reglamento Nacional de Administración de Transporte, 2009, Artículo 28). Además, se menciona la obligatoriedad de mantener vigente el SOAT al momento de circular y la necesidad de portar el certificado correspondiente (Reglamento Nacional de Administración de Transporte, 2009, Artículo 108.1.13). La importancia de la verificación y cumplimiento de esta normativa es importante, ya que garantiza la protección de las víctimas en caso de accidentes y establece responsabilidades claras para los transportistas.

**Excepciones y Alternativas al SOAT:** Aunque el SOAT es obligatorio, existen ciertas excepciones y alternativas. El Reglamento permite que, en lugar del SOAT, se pueda contar con un Certificado de Accidentes de Tránsito (CAT) emitido por una AFOCAT con autorización vigente (Reglamento Nacional de Administración de Transporte, 2009, Artículo 28 modificado). Esta flexibilidad



en la normativa permite a los transportistas optar por diferentes mecanismos de protección, siempre y cuando cumplan con los requisitos establecidos.

Al respecto, es esencial comprender estas diferencias para analizar el impacto y la eficacia de ambos mecanismos de protección en el contexto del transporte terrestre en Perú. Mientras que el SOAT tiene una cobertura más amplia y es aplicable a cualquier vehículo automotor, el CAT está específicamente diseñado para vehículos que prestan servicios de transporte público en áreas específicas y está regulado por una entidad diferente (AFOCAT). Es importante destacar que el CAT solo tiene vigencia en la circunscripción para la cual está autorizada la AFOCAT emitente y se rige por las normas de la SBS (Reglamento Nacional de Administración de Transporte, 2009, Artículo 3.16).

**Derechos y Obligaciones relacionados con Seguros:** El "Reglamento Nacional de Administración de Transporte" establece una serie de derechos y obligaciones que están intrínsecamente relacionados con los seguros, en particular el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) (Reglamento Nacional de Administración de Transporte, 2009).

**Derechos del Usuario:** Los usuarios del servicio de transporte terrestre tienen derechos específicos que garantizan su seguridad y bienestar. Según el Artículo 76.2.13, el usuario tiene el derecho de exigir en el servicio de taxi el cumplimiento del servicio contratado, el respeto a la tarifa fijada, y que se cumpla con la normatividad de tránsito y la que regule la actividad (Reglamento Nacional de Administración de Transporte, 2009). Además, el Artículo 76.3.1 establece que el usuario tiene el derecho de que las mercancías, bienes y objetos de su propiedad sean transportados en vehículos que cuenten con una póliza del SOAT vigente, garantizando así una cobertura en caso de accidentes (Reglamento Nacional de



Administración de Transporte, 2009). Por último, el Artículo 76.3.2 refuerza el derecho del usuario a exigir que las mercancías sean transportadas con medidas de seguridad adecuadas para evitar siniestros, pérdidas, mermas o sustracciones (Reglamento Nacional de Administración de Transporte, 2009).

**Obligaciones del Transportista:** Por otro lado, los transportistas tienen obligaciones específicas que deben cumplir para garantizar la seguridad de los usuarios y el cumplimiento de la normativa. El Artículo 42.1.20 obliga a los transportistas a informar a la autoridad competente sobre la contratación del SOAT o, en su caso, del Certificado contra Accidentes de Tránsito (CAT), así como de la aprobación de la Inspección Técnica Vehicular (Reglamento Nacional de Administración de Transporte, 2009). Además, el Artículo 103.2.5 enfatiza la obligación de los transportistas de contar con el SOAT, el Certificado de Inspección Técnica Vehicular y otros seguros que puedan ser exigibles al momento de un accidente de tránsito (Reglamento Nacional de Administración de Transporte, 2009).

**Sanciones y Consecuencias:** El Reglamento Nacional de Administración de Transporte, en su Artículo 108.1.13, señala que no mantener vigente el SOAT o el CAT al momento de circular, o no portar el certificado correspondiente, conlleva sanciones específicas. Estas sanciones buscan garantizar que todos los vehículos en circulación estén adecuadamente asegurados, protegiendo así tanto a los ocupantes del vehículo como a terceros en caso de accidentes. La falta de estos seguros esenciales no solo pone en riesgo la integridad física de las personas, sino que también puede generar complicaciones legales y económicas para el propietario o conductor del vehículo. Es esencial que los conductores estén conscientes de la importancia de contar con estos seguros y de renovarlos



puntualmente para evitar sanciones y garantizar una circulación segura (Reglamento Nacional de Administración de Transporte, 2009).

#### - **Discusión**

El "Reglamento Nacional de Administración de Transporte," que fue instaurado a través del Decreto Supremo N° 017-2009-MTC en Perú, establece un marco normativo y reglamentario de gran relevancia para la gestión y administración del transporte en el país. En términos generales, su propósito principal es ofrecer un conjunto de normativas que promuevan la seguridad, la eficacia y la legalidad en el sistema de transporte terrestre peruano (Hurtado, 2022). Mediante la presentación de directrices específicas y detalladas, su intención es mejorar la gestión de la movilidad y disminuir los riesgos relacionados con el transporte en carretera. Es fundamental que se implemente y cumpla de manera efectiva este reglamento para mantener un sistema de transporte eficaz y seguro en el país. Este reglamento ejerce un impacto directo en la regulación del transporte en Perú y aporta en gran medida a la seguridad vial, al garantizar que las operaciones de transporte se lleven a cabo adecuadamente y de acuerdo con la ley. Además, busca incrementar la eficiencia del sistema de transporte, lo cual puede conllevar beneficios económicos y sociales para el país (Segunda y Protección, 2021). No se debe subestimar la importancia del cumplimiento de estas regulaciones, ya que es esencial para mantener un sistema de transporte que sea efectivo y seguro en Perú. En cuanto a los beneficiarios de las coberturas SOAT, si bien se ha mencionado que el seguro que cubre a los ocupantes y terceros no ocupantes de un vehículo automotor, se no hace alusión de forma directa a los ocupantes del vehículo no asegurado, por lo que no existe un marco normativo que proteja específicamente a estas víctimas.



#### **4.1.4. Análisis del Reglamento Nacional de Tránsito, DECRETO SUPREMO N° 033-2001-MTC.**

##### **- Descripción e interpretación**

Según el análisis general al Reglamento Nacional de Tránsito del Perú, DECRETO SUPREMO N° 033-2001-MTC, basado en el conocimiento. Es importante tener en cuenta que este análisis al El DECRETO SUPREMO N° 033-2001-MTC, conocido como el Reglamento Nacional de Tránsito, es un compendio de disposiciones y normativas que rigen el tránsito de vehículos y la seguridad vial en el territorio peruano.

El reglamento inicia con definiciones precisas de los términos y conceptos utilizados a lo largo del documento, lo que facilita una interpretación uniforme de las regulaciones. Establece las directrices para la conducción en vías públicas, incluyendo aspectos como límites de velocidad, adelantamientos, giros, señalización de tráfico, distancias de seguridad y otros. Regula los estándares de mantenimiento y seguridad de los vehículos, abordando temas como las inspecciones técnicas, el equipamiento obligatorio (luces, frenos, cinturones de seguridad, entre otros) y las condiciones de seguridad. Define los requisitos para la obtención de licencias de conducir, las categorías de licencias, los procedimientos para la adquisición de permisos especiales y las sanciones relacionadas con las licencias. Establece regulaciones relacionadas con el uso de dispositivos de seguridad, como los cinturones de seguridad, los cascos para motociclistas, los sistemas de retención infantil y otros aspectos relacionados. Detalla las consecuencias legales derivadas de la infracción de las normas de tránsito, incluyendo multas, suspensiones de licencia y otras sanciones. Regula la



colocación y el significado de las señales de tráfico, las marcas en la carretera y los semáforos con el propósito de guiar el tráfico de forma segura. Puede incluir programas de formación para conductores y campañas de concienciación destinadas a promover comportamientos seguros en las vías públicas. Define quién asume la responsabilidad en caso de accidentes de tráfico y cómo se resuelven las reclamaciones y disputas legales.

Con relación al SOAT pone un énfasis particular en su importancia como herramienta de protección para las víctimas de accidentes de tráfico. Estas disposiciones reflejan la necesidad de garantizar que todos los vehículos en circulación estén asegurados, no solo para proteger a los conductores, sino también para garantizar la atención médica y la compensación adecuada para las víctimas.

**Obligatoriedad y Verificación:** El SOAT es una herramienta esencial para garantizar la protección financiera de las víctimas de accidentes de tráfico. El artículo 285 del Reglamento Nacional de Tránsito establece claramente la obligación de todos los vehículos automotores de contar con una póliza de SOAT para poder circular en las vías públicas. Esta disposición subraya la importancia de que todos los conductores cumplan con esta normativa, y otorga a las autoridades competentes el poder de verificar la contratación y vigencia del seguro (Reglamento Nacional de Tránsito, 2001).

**Cobertura del SOAT:** El SOAT no solo es una herramienta de protección financiera, sino también una garantía de atención médica y compensación para las víctimas de accidentes de tráfico. Según el artículo 286, la póliza debe cubrir a la



tripulación, pasajeros y a terceros no ocupantes que sufran lesiones o muerte como resultado de un accidente de tránsito (Reglamento Nacional de Tránsito, 2001).

Sanciones por no contar con SOAT: El incumplimiento de la obligación de contar con el SOAT tiene consecuencias significativas. El artículo 287 señala que, en caso de que un conductor circule sin una póliza vigente, la autoridad competente tiene el deber de retener el vehículo y enviarlo a un Depósito Municipal de Vehículos hasta que se presente prueba de la contratación del seguro (Reglamento Nacional de Tránsito, 2001).

Documentación y verificación: La documentación es una parte esencial del proceso de verificación del SOAT. El artículo 91 establece que todo conductor debe portar y estar dispuesto a mostrar el Certificado Contra Accidentes de Tránsito (CAT) del vehículo que conduce, garantizando así que las autoridades puedan verificar rápidamente la validez del seguro (Reglamento Nacional de Tránsito, 2001).

Falsificación de Documentos de SOAT: La falsificación de documentos relacionados con el SOAT es una infracción grave. El artículo F19 del reglamento califica como "Muy Grave" la conducción de un vehículo con una póliza, certificado o calcomanía del SOAT falsos, lo que refleja la importancia de la autenticidad y validez de estos documentos (Reglamento Nacional de Tránsito, 2001).

#### - **Discusión**

El Decreto Supremo N° 033-2001-MTC, conocido como el Reglamento Nacional de Tránsito, comprende una serie de normativas y reglas que tienen un impacto significativo en la gestión del tráfico y la seguridad en el Perú. En este



contexto, es pertinente examinar diversos aspectos fundamentales relacionados con este reglamento: Promoción de la Seguridad Vial: Uno de los principales objetivos de este reglamento es fomentar la seguridad en las vías del país. Establece directrices y directivas con el propósito de garantizar la protección de los conductores, peatones y otros usuarios de las carreteras, disminuyendo, de este modo, el riesgo de accidentes de tránsito. Normativas para la Regulación del Tráfico: El reglamento define el comportamiento que deben seguir los conductores en diversas situaciones de tráfico, incluyendo reglas sobre adelantamientos, ceder el paso, estacionamiento, entre otras. Este enfoque resulta esencial para mantener un flujo de tráfico organizado y seguro. Establecimiento de Sanciones y Multas: Asimismo, el reglamento establece las consecuencias y penalizaciones aplicables en caso de violación de las normativas de tránsito (Hurtado, 2022). Este sistema de sanciones juega un papel fundamental en asegurar la observancia de las regulaciones y en desalentar conductas peligrosas en las carreteras. Normativas sobre Señalización Vial: El reglamento aborda la señalización vial, definiendo el significado de las señales de tráfico y cómo deben ser interpretadas. Este aspecto resulta crucial para la comunicación eficaz en las vías y la comprensión de las normas de tránsito. Requisitos para la Obtención de Licencias de Conducir: Establece los criterios y los procedimientos necesarios para obtener una licencia de conducir en el Perú. Esto asegura que los conductores adquieran las aptitudes y los conocimientos requeridos para operar un vehículo de forma segura (Segunda y Protección, 2021). Responsabilidades de los Conductores: El reglamento presenta un detalle de las responsabilidades que deben asumir los conductores en términos de seguridad y cumplimiento de las regulaciones. Esto incluye la prohibición de conducir bajo los efectos del alcohol



o sustancias, respetar los límites de velocidad y mantener sus vehículos en condiciones adecuadas. Asimismo, refiere que el SOAT cobra importancia como herramienta de protección para las víctimas de accidentes de tráfico, no obstante no se hace alusión directa a la figura del ocupante del vehículo no asegurado como beneficiario de este seguro.

#### **4.1.5. Análisis del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito DECRETO SUPREMO N° 016-2009-MTC**

##### **- Descripción e interpretación**

Según lo establecido en las regulaciones mencionadas, se suspende la aplicación de sanciones por excesos de velocidad detectados mediante el Sistema de Control y Monitoreo Inalámbrico para el transporte terrestre de mercancías, hasta el 31 de diciembre de 2019. Las infracciones relacionadas con este sistema, en el período desde el 1 de febrero de 2019 hasta la entrada en vigencia de la norma mencionada, tendrán una naturaleza educativa. Además, mediante una disposición transitoria posterior, esta suspensión se extiende hasta el 30 de junio de 2020. En otro contexto, se establece que las sanciones por ciertas infracciones tipificadas en el Código de Tránsito se aplicarán después de 180 días hábiles a partir de la fecha de publicación de una Resolución Directoral específica. Asimismo, se realizan modificaciones en la tipificación de infracciones, cambios en la denominación de algunas infracciones y la incorporación de nuevas infracciones en las categorías de conductores de vehículos automotores y conductores de bicicletas u otros ciclos.



## - **Discusión**

El análisis del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito, DECRETO SUPREMO N° 016-2009-MTC, destaca varios aspectos importantes en relación con la regulación del tráfico y la aplicación de sanciones en el Perú. A continuación, se exponen algunos puntos fundamentales relacionados con las modificaciones y disposiciones mencionadas:

**Suspensión de Sanciones por Excesos de Velocidad:** La suspensión de la imposición de sanciones por exceder los límites de velocidad a través del Sistema de Control y Monitoreo Inalámbrico se establece por un período definido, inicialmente hasta el 31 de diciembre de 2019, y luego se extiende hasta el 30 de junio de 2020. Esta medida busca brindar a los conductores un tiempo de adaptación y fomentar la concienciación sobre los límites de velocidad, en lugar de aplicar sanciones de inmediato. Enfoque Educativo de Infracciones: Durante el período comprendido entre el 1 de febrero de 2019 y la entrada en vigencia de la norma mencionada, las infracciones relacionadas con el sistema de control inalámbrico se tratarán desde una perspectiva educativa. Este enfoque resalta la importancia de la educación y la sensibilización de los conductores en lugar de imponer sanciones severas de manera inmediata (García y Gamarra, 2022).

**Plazos para la Aplicación de Sanciones:** La norma establece que, para ciertas infracciones, las sanciones se aplicarán después de un plazo de 180 días hábiles a partir de la fecha de publicación de una Resolución Directoral específica. Esto proporciona a los conductores un período de ajuste a las nuevas regulaciones y les permite evitar sanciones inmediatas.

**Modificaciones en la Tipificación de Infracciones:** Se menciona que se han realizado cambios en la clasificación de las infracciones, modificaciones en la denominación de algunas de ellas y la inclusión de nuevas



infracciones en las categorías de conductores de vehículos motorizados y conductores de bicicletas u otros ciclos (García y Gamarra, 2022). Estas adaptaciones reflejan la evolución de las necesidades y desafíos en el tráfico y la seguridad vial. El análisis del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito enfatiza la importancia de combinar la aplicación de sanciones con enfoques educativos y de otorgar un período de adaptación a los conductores para cumplir con las regulaciones (García y Gamarra, 2022). Además, reconoce la necesidad de ajustar las regulaciones en función de las cambiantes condiciones del tráfico y la seguridad vial. Estas disposiciones buscan garantizar un tráfico seguro y cumplir con las regulaciones de tránsito en beneficio de la sociedad en general.

#### **4.1.6. Análisis 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, DECRETO SUPREMO N° 040-2006-MTC**

##### **- Descripción e interpretación**

La norma establece definiciones claras para comprender mejor el alcance y aplicación de la misma. Dentro de estas definiciones, se destaca la del SOAT, que es descrito como el "Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito" y está regulado por el Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios contra Accidentes de Tránsito (Art. 2.17). Esta definición es esencial, ya que el SOAT es un seguro que todo vehículo debe poseer para circular legalmente en el territorio nacional. Por otro lado, el CAT es definido como el Certificado contra Accidentes de Tránsito expedido por la AFOCAT para cada



vehículo habilitado de la flota del transportista miembro o asociado (Art. 2.3). El CAT surge como una alternativa al SOAT en ciertas jurisdicciones y para ciertos transportistas.

**Obligaciones:** El reglamento es claro en establecer las obligaciones relacionadas con el SOAT. Se menciona que los transportistas que cuenten con una concesión o autorización otorgada por la autoridad competente deben contratar el SOAT, especialmente si no son miembros o asociados de una AFOCAT (Art. 5). Esta disposición garantiza que los vehículos cuenten con una cobertura mínima en caso de accidentes. Además, se especifica el ámbito de operación, indicando que los miembros o asociados de una AFOCAT deben contratar el SOAT cuando circulen fuera de la jurisdicción en la que pueden operar (Art. 5). Esta cláusula busca asegurar que los vehículos estén cubiertos independientemente del área geográfica en la que se desplacen.

**Central de Riesgos:** La Central de Riesgos juega un papel crucial en la gestión y seguimiento de los seguros. Esta entidad acopia, procesa y difunde información respecto de los vehículos asegurados con el SOAT o cubiertos con el CAT (Art. 43). La existencia de esta central permite tener un control y seguimiento de los vehículos asegurados, facilitando la gestión en caso de siniestros. Además, se destaca que la Central de Riesgos se alimenta de la información proporcionada por diversas entidades, incluyendo las compañías de seguro que comercializan el SOAT (Art. 44 y 45). Esta interconexión entre entidades asegura una actualización constante de la base de datos.

**Infracciones y sanciones:** El artículo 46 establece que el incumplimiento de la obligación de contar y mantener vigente el CAT o SOAT inhabilita al vehículo automotor para transitar por cualquier vía pública terrestre del país. En



caso de incumplimiento, la Policía Nacional del Perú asignada al control del tránsito debe retener el vehículo, impedir su circulación e internarlo en el depósito oficial hasta que se compruebe que cuenta con un CAT o SOAT vigente (Artículo 46).

El artículo 47 detalla las infracciones al reglamento y las sanciones correspondientes. Algunas de las infracciones incluyen: Incorporar como miembros de la AFOCAT u otorgar el CAT a personas que no cumplan con los requisitos (Infracción grave con sanción de 2 UIT). No mantener actualizado el registro de los CAT y de los vehículos a los que prestan cobertura (Infracción grave con sanción de 2 UIT). No emitir las Órdenes de Pago a favor de las víctimas de accidentes de tránsito o de los establecimientos de salud que atendieron a las víctimas en la forma y condiciones previstas (Infracción grave con sanción de 3 UIT). Entre otras infracciones detalladas en el reglamento (Artículo 47). Las infracciones tipificadas serán detectadas por la SBS (Artículo 48). El artículo 49 menciona los documentos o actos que dan mérito al inicio del procedimiento sancionador, incluyendo actas de verificación, informes emitidos por los funcionarios encargados del Registro, información remitida por la entidad fiduciaria, quejas o denuncias de víctimas o establecimientos de salud, entre otros (Artículo 49).

El procedimiento sancionador se tramitará de acuerdo a las disposiciones contenidas en la Ley del Procedimiento Administrativo General, Ley N° 27444 (Artículo 50).

Regulación y Normativa: En cuanto a la regulación y normativa, el reglamento establece que en lo no previsto en el Título V "Certificado contra Accidentes de Tránsito", se aplicarán de manera supletoria las normas que regulen



el SOAT (cuarta disposición complementaria final). Esta disposición garantiza que, en ausencia de especificaciones en el reglamento, se recurra a la normativa del SOAT para resolver cualquier ambigüedad. Además, se hace referencia a la Ley N° 27181, que se refiere al SOAT. Esta mención refuerza la importancia y relevancia del SOAT en el marco legal peruano.

#### - **Discusión**

El análisis 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, DECRETO SUPREMO N° 040-2006-MTC, aborda varios aspectos esenciales relacionados con la puesta en marcha de la Central de Riesgos y las regulaciones que afectan a las AFOCAT. En tal sentido la, Central de Riesgos: La creación de la Central de Riesgos es un elemento central en la gestión de siniestralidad derivada de accidentes de tránsito(García y Gamarra, 2022). La centralización de información permite una supervisión más efectiva y un mejor manejo de datos relativos a accidentes de tránsito, lo que puede repercutir positivamente en la toma de decisiones y en la gestión de riesgos. Plazo de Adecuación para AFOCAT: El reglamento estipula un período de 60 días a partir de la entrada en vigencia para que las AFOCAT ya establecidas se adapten a las normativas específicas. Esto proporciona a las asociaciones un lapso adecuado para cumplir con los requisitos y regulaciones establecidas(García y Gamarra, 2022). Vigencia del Título VIII: El Título VIII, que trata sobre el Régimen de Infracciones y Sanciones en el Reglamento, entrará en vigor una vez que se apruebe una Ley que confiera al Ministerio de Transportes y Comunicaciones la autoridad para imponer sanciones a las AFOCAT. Esto garantiza que la aplicación

de sanciones se realice conforme a regulaciones específicas y bajo una autoridad legal apropiada. Este reglamento tiene como objetivo mejorar la supervisión y regulación de las AFOCAT y la administración de siniestralidad derivada de accidentes de tránsito mediante la implementación de la Central de Riesgos. Además, establece plazos razonables para que las AFOCAT existentes se adapten a las nuevas regulaciones y asegura que la aplicación de sanciones se realice de acuerdo con una legislación adecuada. La implementación eficaz de estas medidas puede contribuir a una gestión más eficaz y segura de los accidentes de tránsito en el país. En cuanto a sus coberturas no se hace referencia como beneficiarios a los ocupantes de los vehículos no asegurados en caso resulten siniestrados en un accidente de tránsito.

#### **4.1.7. Análisis del Reglamento del Fondo de Compensación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, DECRETO SUPREMO N° 024-2004-MTC**

##### **- Descripción e interpretación**

El Fondo de Compensación del SOAT se creó con el propósito específico de cubrir los daños a las víctimas de accidentes causados por vehículos no identificados (Art. 3). Este fondo se administra y organiza de acuerdo con las directrices establecidas en el reglamento, y su patrimonio se compone de aportes, donaciones, multas e indemnizaciones (art. 14). Siendo así, el Fondo de Compensación es una herramienta vital para garantizar que todas las víctimas de accidentes de tránsito reciban la compensación adecuada, independientemente de si el vehículo responsable fue identificado o no.

Estructura Organizativa del Fondo: El Fondo de Compensación del SOAT está supervisado y administrado por un Comité de Administración (Art. 5), que



incluye representantes de diferentes entidades, como el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (Art. 6). Esta estructura garantiza que el fondo se administre de manera transparente y eficiente.

Limitaciones: El Fondo cubre la indemnización por invalidez permanente hasta cuatro (4) UIT y por incapacidad temporal hasta una (1) UIT, según el grado de invalidez o incapacidad determinado por el médico tratante o la historia clínica (p. 16-17).

Del Apoyo y Colaboración que deben prestar las entidades e instituciones al Fondo: Dentro de las competencias y deberes que les otorgan las leyes vigentes, tanto el Ministerio de Salud como el Ministerio del Interior están obligados a tomar las medidas necesarias para proporcionar atención inmediata y sin restricciones a las víctimas de accidentes de tránsito que caen bajo la jurisdicción del Fondo de Compensación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito. Además, las organizaciones, tanto públicas como privadas, en el ámbito de sus respectivas áreas de competencia, deben colaborar con el Fondo. Para lograr esto, el Comité puede proponer acuerdos de colaboración con instituciones públicas y privadas al Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Inicio del pago de beneficios del Fondo: El Fondo se hará cargo de los costos médicos y de sepelio de las víctimas de accidentes de tránsito que ocurran a partir de los treinta (30) días calendario después de la instalación del Comité.

Obligaciones de Pago: La capacidad de cumplir con las obligaciones de pago de los beneficios del Fondo dependerá de la disponibilidad de los recursos del Fondo.



Sujeción a las normas presupuestales: Conforme a lo establecido en el segundo párrafo del apartado c) del numeral 5 del artículo 16 de la Ley de Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2004, Ley N° 28128, el Fondo debe cumplir con las regulaciones especificadas en dicha Ley, así como en la Ley de Gestión Presupuestaria del Estado, Ley N° 27209, y otras normativas relacionadas con el presupuesto. También, se ajusta a la Ley de Responsabilidad y Transparencia Fiscal, Ley N° 27245, con las modificaciones de la Ley N° 27958.

#### - **Discusión**

El análisis del Reglamento del Fondo de Compensación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, DECRETO SUPREMO N° 024-2004-MTC, pone de relieve diversos aspectos fundamentales relacionados con el apoyo y la colaboración que se requieren de entidades e instituciones hacia dicho Fondo (García y Gamarra, 2022). A continuación, se destacan algunas consideraciones importantes en relación con este reglamento:

Apoyo de Entidades e Instituciones: Según lo establecido en el reglamento, tanto el Ministerio de Salud como el Ministerio del Interior, dentro de los alcances de sus competencias y deberes conforme a las leyes vigentes, están en la obligación de tomar las medidas necesarias para brindar atención inmediata y sin restricciones a las víctimas de accidentes de tránsito cubiertas por el Fondo de Compensación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito. Del mismo modo, se espera que otras organizaciones, tanto de carácter público como privado, colaboren con el Fondo en sus respectivas áreas de competencia, lo que subraya la importancia de la cooperación interinstitucional en el respaldo a las víctimas de accidentes de tránsito (Meza, 2020). Acuerdos de Colaboración: El Comité,



designado para supervisar el Fondo, posee la facultad de sugerir acuerdos formales de colaboración con instituciones tanto públicas como privadas al Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Esto permite la creación de relaciones oficiales que tienen el potencial de mejorar la efectividad de la asistencia a las víctimas y fomentar una mayor coordinación entre diversas partes interesadas. Normativas Presupuestales: El reglamento subraya la importancia de cumplir con las regulaciones presupuestales específicas que se mencionan en la Ley de Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2004, así como en la Ley de Gestión Presupuestaria del Estado y otras normativas relacionadas con el presupuesto (Meza, 2020). Además, se hace hincapié en la conformidad con la Ley de Responsabilidad y Transparencia Fiscal, con sus enmiendas correspondientes (Meza, 2020). Esto refleja la necesidad de mantener una gestión financiera que sea responsable y transparente en el contexto de las operaciones del Fondo, este análisis del reglamento resalta la relevancia de la colaboración entre entidades e instituciones para brindar apoyo a las víctimas de accidentes de tránsito y garantizar una adecuada gestión financiera de los recursos destinados a estas víctimas (Meza, 2020). Además, se hace hincapié en la necesidad de acatar las regulaciones presupuestales y financieras aplicables con el propósito de mantener la transparencia y la responsabilidad en la administración de los fondos dirigidos a las víctimas, no obstante, dentro de los beneficiarios de este fondo no se ha previsto a aquellas víctimas de accidentes causados por vehículos identificados pero que no cuentan con seguro obligatorio.



#### **4.1.8. Análisis de la Ley General del Sistema Financiero y del Sistema de Seguros y Orgánica de la Superintendencia de Banca y Seguros LEY N° 26702**

La Ley General del Sistema Financiero y del Sistema de Seguros y la estructura de la Superintendencia de Banca y Seguros (Ley N° 26702) es una normativa en Perú que supervisa y regula el sistema financiero y el ámbito de seguros dentro del país. Este conjunto de regulaciones establece las normativas y directrices que gobiernan a las instituciones financieras y las compañías de seguros, así como la supervisión de estas entidades a cargo de la Superintendencia de Banca y Seguros.

La Ley N° 26702 aborda una amplia variedad de asuntos relacionados con el sector financiero y de seguros, lo que incluye la estructura y funcionamiento de bancos, instituciones financieras, cajas municipales, cajas rurales, empresas de seguros, entre otros. Además, regula la supervisión y fiscalización de estas instituciones para garantizar su estabilidad financiera y la protección de los derechos de los consumidores.

Además, esta ley define las competencias y responsabilidades de la Superintendencia de Banca y Seguros, la entidad encargada de supervisar y regular el sistema financiero y de seguros en Perú. La Superintendencia desempeña una función fundamental en la ejecución de políticas y regulaciones financieras y asegura que las instituciones financieras y de seguros cumplan con las normativas establecidas. La Ley N° 26702 es un componente crucial de la regulación financiera en Perú, y establece el marco legal para el funcionamiento



del sistema financiero y de seguros en el país, con el propósito de proteger a los consumidores y mantener la estabilidad y solidez del sistema.

- **Discusión**

La Ley General del Sistema Financiero y del Sistema de Seguros, junto con la estructura de la Superintendencia de Banca y Seguros bajo la Ley N° 26702 en Perú, desempeñan un papel vital en la supervisión y regulación del sistema financiero y el sector de seguros en el país. Estas regulaciones establecen un conjunto de normativas y directrices que gobiernan el funcionamiento de las instituciones financieras y las compañías de seguros, y también rigen la supervisión de estas entidades a cargo de la Superintendencia de Banca y Seguros. La Ley N° 26702 aborda una amplia gama de asuntos relacionados con el sector financiero y de seguros, incluyendo aspectos como la estructura y operación de bancos, instituciones financieras, cajas municipales, cajas rurales, empresas de seguros, entre otros (Meza, 2020). Además, esta legislación regula la supervisión y fiscalización de estas instituciones con el propósito de garantizar su estabilidad financiera y la protección de los derechos de los consumidores, estas normativas cumplen un papel esencial en asegurar la solidez y seguridad del sistema financiero y de seguros en Perú, lo que contribuye a la estabilidad económica y a la protección de los intereses de los ciudadanos. Al ser una norma reguladora que orienta el mercado de seguros, no establece el alcance de las coberturas y beneficiarios estos.



#### **4.1.9. Análisis del Reglamento del Procedimiento de Transferencia de Funciones del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual - INDECOPI a la Superintendencia Nacional de Salud - SUSALUD, DECRETO SUPREMO N° 026-2015-SA**

Modificación en el Reglamento del Libro de Reclamaciones del Código de Protección y Defensa del Consumidor, Se añade el artículo 2-B al artículo 2 del Reglamento del Libro de Reclamaciones del Código de Protección y Defensa del Consumidor, aprobado por Decreto Supremo N° 011-2011-PCM, con el siguiente texto: Artículo 2-B.- Entidades supervisadas por SUSALUD Para las Instituciones Administradoras de Fondos de Aseguramiento en Salud (IAFAS), Instituciones Prestadoras de Servicios de Salud (IPRESS) y Unidades de Gestión de las Instituciones Prestadoras de Servicios de Salud (UGIPRESS), el procedimiento para la recepción y gestión de reclamos y quejas de los usuarios de servicios de salud será determinado por la Superintendencia Nacional de Salud (SUSALUD). Dicho procedimiento deberá registrar la presentación del reclamo o queja, su contenido, especificar los plazos de resolución y proporcionar canales adecuados para su presentación. El proceso incluye la implementación y disponibilidad del Libro de Reclamaciones. SUSALUD tiene la facultad de supervisar el cumplimiento de este procedimiento y aplicar sanciones en caso de incumplimiento.

#### **- Discusión**

El análisis del Reglamento del Procedimiento de Transferencia de Funciones del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección



de la Propiedad Intelectual (INDECOPI) a la Superintendencia Nacional de Salud (SUSALUD), mediante el DECRETO SUPREMO N° 026-2015-SA, introduce un cambio significativo en la regulación de cómo se manejan los reclamos y quejas de los usuarios de servicios de salud en Perú (Valdiviezo, 2016). Esta modificación se realiza a través de la alteración del Reglamento del Libro de Reclamaciones del Código de Protección y Defensa del Consumidor y establece que las Instituciones Administradoras de Fondos de Aseguramiento en Salud (IAFAS), Instituciones Prestadoras de Servicios de Salud (IPRESS) y Unidades de Gestión de las Instituciones Prestadoras de Servicios de Salud (UGIPRESS) estarán sujetas al procedimiento para la recepción y gestión de reclamos y quejas de los usuarios de servicios de salud que sea definido por la Superintendencia Nacional de Salud (SUSALUD). Este procedimiento incluirá la obligación de registrar la presentación de reclamos o quejas, describir su contenido, establecer plazos específicos para su resolución y proporcionar canales apropiados para presentarlos, lo que engloba la implementación y disponibilidad del Libro de Reclamaciones, esta modificación resalta un cambio en la regulación de cómo las instituciones relacionadas con los servicios de salud administran y atienden las quejas y reclamos de los usuarios (Valdiviezo, 2016). La Superintendencia Nacional de Salud (SUSALUD) jugará un papel central en la definición de este procedimiento, con el propósito de asegurar una atención eficiente y adecuada a los usuarios de servicios de salud, así como mejorar la calidad de los servicios prestados (Valdiviezo, 2016). Se destaca en esta norma la función de Indecopi en cuanto a los seguros obligatorios que conservan la capacidad de intervenir en procedimientos administrativos relacionados con las coberturas en situaciones de fallecimiento, invalidez permanente, incapacidad temporal y costos de servicios



funerarios. Al ser una norma que dispone funciones de las entidades, no se establece las condiciones, coberturas y/o beneficiarios del seguro.

#### **4.1.10. Análisis del Código Civil, DECRETO LEGISLATIVO N° 295**

##### **- Descripción e interpretación**

En el contexto de la legislación y el derecho civil, el artículo 1988 del Código Civil son de gran relevancia. Este código es una parte fundamental de la legislación peruana que regula las relaciones jurídicas entre las personas y las entidades. El artículo 1988 del Código Civil establece la base legal para la determinación de los tipos de daños sujetos al régimen de seguro obligatorio y las disposiciones relacionadas con ello (Código Civil del Perú, 1984).

**Seguros Obligatorios:** Se refiere a las leyes y regulaciones que establecen la obligatoriedad de ciertos tipos de seguros. En el caso del Decreto Legislativo N° 295, se trata específicamente de seguros obligatorios en Perú. Esta subcategoría se enfoca en las disposiciones legales que requieren que ciertas personas o entidades adquieran pólizas de seguro bajo ciertas circunstancias (D. L. N° 295, 1991).

**Daño Sujeto a Seguro:** Dentro del ámbito de los seguros obligatorios, en el artículo 1988 del Código, se establece que la ley determina qué tipo de daño debe estar cubierto por el régimen de seguro obligatorio.

**Regulaciones Legales:** Para comprender mejor el marco legal en el que se encuentra el Decreto Legislativo N° 295 y el artículo 1988 del Código Civil, es importante considerar la subcategoría "Regulaciones Legales". Esta subcategoría aborda las disposiciones específicas de la legislación que establecen las regulaciones, los requisitos y los procedimientos relacionados con los seguros obligatorios en Perú. Las regulaciones legales proporcionan una guía detallada



sobre cómo deben cumplirse las obligaciones legales establecidas por la ley (D. L. N° 295, 1991).

**Responsabilidad Civil:** Es relevante para comprender las implicaciones legales de los daños y las lesiones que pueden dar lugar a la obligatoriedad de contar con seguros específicos. La responsabilidad civil se refiere a la obligación legal de una persona o entidad de compensar a otra parte por los daños sufridos. Esta subcategoría ayuda a contextualizar la necesidad de seguros obligatorios para cubrir la responsabilidad civil en situaciones específicas.

#### - **Discusión**

En el marco de esta investigación, el análisis del artículo 1988 del Código Civil peruano, contemplado en el Decreto Legislativo N° 295, revela aspectos fundamentales en la comprensión y aplicación de los seguros obligatorios en Perú. Esta discusión se centra en varios ejes clave que son cruciales para entender la normativa vigente y su impacto en casos concretos, especialmente en situaciones que involucran a ocupantes de vehículos no asegurados. Este artículo constituye una piedra angular en la legislación peruana, estableciendo las bases legales para la creación de los seguros obligatorios. Su importancia radica en cómo define y regula las relaciones jurídicas entre individuos y entidades, proporcionando un marco legal para la gestión de riesgos y responsabilidades en diversas situaciones. El Decreto Legislativo N° 295 especifica que la ley establece los tipos de seguros que son obligatorios en el país. Esta sección de la discusión examina el propósito detrás de la búsqueda de esta obligatoriedad, destacando cómo estos seguros buscan proteger a los ciudadanos en situaciones de riesgo y responsabilidad. Se analiza la eficacia de estas leyes en la protección de los intereses de las partes afectadas. El artículo 1988 no especifica los daños que deben estar cubiertos por



el seguro obligatorio, así como tampoco establece de manera específica a los beneficiarios ya que se hace remisión a las leyes específicas.

#### **4.2. CON RESPECTO AL SEGUNDO OBJETIVO ESPECÍFICO DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN**

*Identificar los criterios que utiliza el INDECOPI para definir la figura del ocupante de un vehículo no asegurado con el fin de resolver casos de accidentes viales en los que este ha resultado afectado.*

##### **4.2.1. Reglamentos y Resoluciones de INDECOPI**

###### **- Descripción e interpretación**

El Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI) de Perú emite una amplia variedad de normativas y decisiones en el cumplimiento de sus funciones. Estas regulaciones y resoluciones tienen como objetivo supervisar diversos aspectos relativos a la competencia y a la propiedad intelectual, además de establecer directrices y regulaciones para asegurar un ambiente empresarial equitativo y salvaguardar los derechos de propiedad intelectual. Entre los temas comunes que suelen ser tratados por las normativas y decisiones de INDECOPI se incluyen: Regulación de la Competencia, Propiedad Intelectual, Derechos del Consumidor, Regulaciones Sectoriales

Código de protección y defensa del consumidor Ley N° 29571, La Ley N° 29571, que recibe el nombre de "Código de Protección y Defensa del Consumidor," es una normativa peruana cuyo propósito fundamental es salvaguardar los derechos y la seguridad de los consumidores en el ámbito de sus



transacciones comerciales y actividades de consumo. Este código establece directrices y requisitos que deben ser cumplidos por las compañías y proveedores de bienes y servicios con el fin de proteger los intereses de los consumidores. El Código de Protección y Defensa del Consumidor de Perú busca equilibrar las relaciones comerciales entre proveedores y consumidores, promoviendo la justicia y la igualdad en el mercado. Además, ofrece a los consumidores herramientas para hacer valer sus derechos y presentar quejas en caso de problemas. El Código de Protección y Defensa del Consumidor de Perú se ocupa de diversos aspectos esenciales, que incluyen: Derecho a la Información: Los consumidores tienen el derecho de recibir información completa, transparente y verídica acerca de los productos y servicios que adquieren, incluyendo la publicidad y las etiquetas de los productos. Derecho a la Calidad y Seguridad: Los productos y servicios deben cumplir con estándares de calidad y seguridad. Los consumidores tienen el derecho de recibir productos y servicios que sean seguros y cumplan con estándares de calidad adecuados. Derecho a la Elección y a la Libre Competencia: Los consumidores tienen el derecho de seleccionar entre múltiples opciones y de disfrutar de un entorno competitivo que ofrezca una amplia gama de productos y servicios. Derecho a la Privacidad y Protección de Datos: Los datos personales de los consumidores deben ser protegidos, y su uso requiere del consentimiento del consumidor. Derecho a la Defensa del Consumidor: Se establecen procesos y mecanismos para que los consumidores puedan presentar reclamos y denuncias en caso de que las empresas o proveedores no cumplan con las regulaciones de protección del consumidor. Sanciones y Multas: El código también prevé sanciones y multas para las empresas que no cumplan con las regulaciones de protección al consumidor. Derecho a la Indemnización: Los consumidores tienen



derecho a ser compensados en caso de daños o perjuicios causados por productos o servicios defectuosos.

Asimismo, uno de los principios esenciales del cuerpo normativo al momento de su aplicación es el principio "pro-consumidor". Según este, en caso de duda sobre la interpretación de normas o cláusulas contractuales relacionadas con la protección del consumidor, se debe optar por la interpretación más favorable al consumidor (Artículo V 2.) El Código de Protección y Defensa del Consumidor en muchos países establece una serie de derechos y obligaciones tanto para los consumidores como para los proveedores, con el objetivo de equilibrar la relación contractual y proteger al consumidor frente a posibles abusos.

Lineamientos sobre protección al consumidor, los lineamientos en materia de protección al consumidor representan principios, instrucciones o políticas diseñadas para asegurar la salvaguardia de los derechos de los consumidores en diversos contextos. Estos lineamientos pueden ser elaborados por entidades gubernamentales, autoridades reguladoras o instituciones responsables de supervisar y proteger los intereses de los consumidores. Son cruciales para garantizar la protección de los consumidores y fomentar prácticas comerciales justas y equitativas. Las entidades encargadas de velar por los derechos de los consumidores a menudo se valen de estos lineamientos como marco de referencia al llevar a cabo la supervisión y aplicación de las normativas de protección al consumidor en sus respectivas jurisdicciones.

Con relación a la “Responsabilidad de la aseguradora en caso de choque de dos vehículos y solo uno tiene SOAT”, en sus lineamientos el INDECOPI



considera que la aseguradora de un automóvil involucrado en un siniestro vial debe asumir las lesiones de los pasajeros de su vehículo y también de aquellos del vehículo que no posee SOAT. Según la interpretación de la Sala, la aseguradora debe proporcionar cobertura inmediata a las víctimas del vehículo sin SOAT. Además, establece que la aseguradora puede reclamar posteriormente al dueño, al conductor y al proveedor del servicio de transporte, ya que son identificados claramente como responsables civiles conjuntos. Sin embargo, si un vehículo asegurado choca con uno no asegurado, la aseguradora del primero no tiene la responsabilidad de cubrir al conductor del segundo vehículo, porque no adquirió el SOAT necesario. Por lo tanto, la aseguradora solo cubre a los pasajeros y peatones.

Esta normativa y su interpretación reflejan una preocupación por garantizar la protección y atención a las víctimas de accidentes de tráfico, independientemente de si el vehículo en el que viajan cuenta o no con SOAT. El hecho de que la aseguradora pueda reclamar posteriormente a los responsables civiles conjuntos es una medida que busca equilibrar la protección a las víctimas con la responsabilidad de aquellos que incumplen con la normativa. La exclusión del conductor del vehículo sin SOAT de la cobertura es una forma de sancionar y desincentivar la falta de cumplimiento en la adquisición del seguro obligatorio.

Resolución 0990-2023SPC-INDECOPI. Partes involucradas: Como denunciante la Sra. Sayra Estefanny Sampi Bancés y como denunciada Interseguro Compañía de Seguros S.A. Motivo de la denuncia: Sayra Estefanny Sampi Bancés denunció a Interseguro Compañía de Seguros S.A. por la denegatoria injustificada de la cobertura del SOAT a su favor, en relación con una



prestación económica por invalidez parcial permanente. Sampi era ocupante de un vehículo no asegurado que colisionó con otro vehículo que sí tenía un SOAT contratado con la compañía aseguradora. Antecedentes: Sayra Estefanny Sampi Bancés solicitó una indemnización por invalidez permanente del 80% debido a las secuelas de un accidente de tránsito ocurrido el 16 de junio de 2021. Sin embargo, su solicitud fue rechazada por Interseguro. Interseguro argumentó que no se había determinado quién era el conductor del vehículo sin SOAT y que el Reglamento SOAT no otorgaba cobertura a ocupantes de un vehículo sin SOAT contratado. Además, señaló que no se podía equiparar la figura del ocupante de un vehículo sin SOAT con la de un tercero no ocupante (peatón). Resolución de la Comisión en primera instancia: La Comisión declaró fundada la denuncia, sancionando a Interseguro con una multa de 6,89 UIT y ordenó otorgar la cobertura solicitada en un plazo máximo de quince días hábiles. Apelación de Interseguro: Interseguro argumentó que la Sentencia STC 2736-2004-PA/TC citada por la Comisión no analizaba la cobertura del SOAT, sino la obligatoriedad de contratar un SOAT. Además, señaló que se estaba sacando de contexto dicha sentencia para justificar una aplicación abusiva del Principio Pro Consumidor. La compañía aseguradora mencionó que la Comisión no había considerado la Resolución 0263-2022/SPC-INDECOPI del 9 de febrero de 2022, que revocó una resolución anterior que declaraba fundada una denuncia contra una aseguradora por negar la cobertura a una víctima que era ocupante de un vehículo sin SOAT. Interseguro destacó que el Reglamento SOAT establece la responsabilidad solidaria del propietario, el conductor y, en su caso, el prestador del servicio de transporte, en el supuesto de que alguno de los vehículos involucrados en el accidente no tuviera SOAT. La aseguradora argumentó que la Comisión había realizado una interpretación



contraria a lo expuesto de manera literal en el artículo 17° del Reglamento de SOAT. Según Interseguro, el método literal es el primero a considerarse en el proceso de interpretación, ya que decodifica el contenido normativo que quiso comunicar el legislador. Finalmente, Interseguro señaló que la interpretación sistemática no puede utilizarse con normas prohibitivas, las que establecen sanciones o limitaciones de derechos, y que se debe considerar todo el grupo normativo. Fundamentos de la sala en segunda instancia: INDECOPI menciona que el método literal y el método de interpretación sistemática permiten llegar a conclusiones sobre la obligación prevista por el artículo 17° del Reglamento del SOAT. Se destaca la correspondencia entre lo que un consumidor espera y lo que efectivamente recibe, en función de la naturaleza de estos, las condiciones acordadas y la normatividad que rige su prestación. Además, se menciona la responsabilidad de los proveedores por la idoneidad y calidad de los productos y servicios que ofrecen en el mercado. Asimismo, se menciona que en caso de duda insalvable en el sentido de las normas o cuando exista duda en los alcances de los contratos por adhesión y los celebrados en base a cláusulas generales de contratación, debe interpretarse en sentido más favorable al consumidor. Por ello determina que el propietario, conductor y prestador del servicio de transporte de un vehículo sin SOAT son solidariamente responsables ante las víctimas ocupantes de dicho vehículo. En caso de accidente, la aseguradora del vehículo con SOAT debe cubrir a las víctimas del vehículo sin SOAT, y luego, estos gastos deben ser reembolsados por los responsables solidarios. Decisión: Se decide confirmar la Resolución 349-2022/INDECOPI-LAM, que declaró fundada la denuncia interpuesta por la señora Sayra Estefanny Sampi Bancés contra Interseguro por infracción del artículo 19° del Código de Protección y Defensa



del Consumidor, debido a la denegatoria injustificada de la cobertura del SOAT. Se ordena a Interseguro otorgar la cobertura del SOAT por invalidez permanente del 80% a la denunciante, más los intereses legales correspondientes.

Resolución 0188-2023SPC-INDECOPI. Partes involucradas: Como denunciante la Sra. Velda Melgarejo Lavado y como denunciada Interseguro Compañía de Seguros S.A. Motivo de la denuncia: La denuncia se basa en la infracción de los artículos 18° y 19° del Código de Protección y Defensa del Consumidor, ya que se acreditó que la compañía de seguros denegó injustificadamente la cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) a favor de la denunciante. Antecedentes: La denunciante, Velda Melgarejo Lavado, presentó una denuncia contra Interseguro Compañía de Seguros S.A. alegando que la compañía de seguros negó de forma injustificada la cobertura del SOAT por el fallecimiento y gastos de sepelio de su cónyuge debido a un accidente de tránsito ocurrido el 12 de marzo de 2021. Resolución de la Comisión en primera instancia: La Comisión de Protección al Consumidor – Sede Lima Sur N° 1 emitió la Resolución 0627-2022/CC1 el 4 de marzo del 2022, en la cual declaró fundada la denuncia interpuesta por Velda Melgarejo Lavado contra Interseguro Compañía de Seguros S.A. Apelación de Interseguro: Interseguro apeló la decisión argumentando, entre otros puntos, que la sanción impuesta era desmesurada y que no obtuvo beneficio ilícito alguno, ya que actuaron conforme a la normativa. Además, señalaron que no existió daño en el mercado, ya que la denuncia se basaba en un caso particular. Fundamentos de la sala en segunda instancia: La Sala Especializada en Protección al Consumidor del INDECOPI consideró que, aunque Interseguro presentó argumentos basados en pronunciamientos anteriores y en la normativa vigente, estos no eran vinculantes



para el presente caso. Además, se resaltó que la decisión administrativa fue emitida en el marco del artículo 4°. Decisión: La Sala Especializada en Protección al Consumidor del INDECOPI decidió confirmar la Resolución 0627-2022/CC1 emitida por la Comisión de Protección al Consumidor – Sede Lima Sur N° 1. Además, se dispuso la inscripción de Interseguro Compañía de Seguros S.A. en el Registro de Infracciones y Sanciones del Indecopi y se remitió una copia de la resolución a la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP para que adopte las medidas que considere pertinentes.

Resolución 2740-2022SPC-INDECOPI. Partes involucradas: Como parte denunciante Alcira Benavidez Burgos y Jonny Benavides Burgos, y como denunciada Interseguro Compañía de Seguros S.A. (Interseguro). Motivo de la denuncia: La denuncia se interpuso contra Interseguro por la presunta infracción del artículo 19 del Código de Protección y Defensa del Consumidor, relacionado con la negativa injustificada de otorgar la cobertura derivada del SOAT por concepto del fallecimiento de la madre de los denunciantes a causa de un accidente de tránsito. Antecedentes: El vehículo de placa MIN159, asegurado por Interseguro, estuvo involucrado en un accidente de tránsito que resultó en el fallecimiento de la madre de los denunciantes. Interseguro se negó a otorgar la cobertura correspondiente al SOAT. Resolución de la Comisión en primera instancia: La Comisión declaró fundada la denuncia interpuesta contra Interseguro, estableciendo que la compañía aseguradora se negó injustificadamente a otorgar la cobertura derivada del SOAT. Apelación de Interseguro: Interseguro cuestionó la interpretación de la Comisión respecto a la cobertura del SOAT, señalando que la Comisión citó una resolución anterior (Resolución 1757-2021) y no la Resolución 0263-2022, donde se revocó un



pronunciamiento anterior relacionado con la negativa de cobertura de prestación por muerte de un ocupante de un vehículo sin SOAT. Interseguro argumentó que la interpretación de la Comisión vació de contenido el principio de razonabilidad, ya que impuso una sanción sin considerar todos los elementos de valoración establecidos por la normativa. La aseguradora sostuvo que no obtuvo beneficio ilícito alguno, ya que actuó conforme a la normativa y que no existió daño en el mercado, ya que la denuncia se basaba en un caso particular. Interseguro apeló la decisión de la Comisión, argumentando que no había incurrido en ninguna infracción y que la multa propuesta era desmesurada. Fundamentos de la sala en segunda instancia: La sala sostuvo que, contrariamente a lo argumentado por Interseguro, ya había establecido previamente una interpretación similar a la de la primera instancia, sin contradecir lo establecido por el artículo 17° del Reglamento del SOAT. Se mencionó que la decisión tomada en relación con la Casación 2602-2016 solo obedeció a un estricto cumplimiento determinado por un mandato judicial y no involucró un cambio de criterio sobre la interpretación previamente desarrollada. La sala señaló que la interpretación realizada por la Quinta Sala Especializada en lo Contencioso Administrativo respecto al artículo 17° del Reglamento del SOAT no es vinculante para el presente caso, especialmente porque no tiene la condición de precedente vinculante. Se hizo referencia a otro pronunciamiento del Poder Judicial a nivel de Casación (Casación 2602-2016) que respaldó el razonamiento planteado en la resolución administrativa, validando la posición del Colegiado. Decisión: Se confirmó la Resolución 0088-2022/INDECOPI-LAM que sancionó a Interseguro con una multa de 50 UIT, entre otros.



Resolución 0666-2022SPC-INDECOPI. Partes involucradas: Como denunciante Luis Fernando More Cherres y como denunciada Interseguro Compañía de Seguros S.A. Motivo de la denuncia: Infracción del artículo 19° del Código de Protección y Defensa del Consumidor. Se alega que Interseguro negó de manera injustificada la indemnización por invalidez permanente al denunciante, pese a que transcurrieron diez (10) días desde la presentación de los documentos exigidos por la norma y la compañía de seguros no emitió un pronunciamiento sobre su solicitud en ese plazo. Antecedentes: El 24 de febrero de 2021, el señor More denunció a Interseguro, señalando que solicitó la indemnización por invalidez total y permanente del Seguro Obligatorio de Accidente de Tránsito (SOAT) del vehículo de placa de rodaje F5J 882, ya que padecía secuelas de un accidente de tránsito. Acompañó a su solicitud todos los requisitos establecidos, como la denuncia policial y el certificado médico. Esperaba que el pago del SOAT se realizara en el plazo máximo de 10 días. Resolución de la Comisión en primera instancia: La Comisión declaró fundada la denuncia interpuesta por el señor More contra Interseguro por infracción del artículo 19° del Código. Se consideró que quedó acreditado que la compañía de seguros negó de manera injustificada la indemnización por invalidez permanente al 100%, solicitada por el denunciante el 2 de diciembre de 2020. Se ordenó a Interseguro otorgar la indemnización por invalidez permanente al 100% al denunciante en un plazo de quince (15) días hábiles y se le sancionó con una multa de 1 UIT. Apelación de Interseguro: Interseguro apeló la resolución, reiterando lo sostenido durante el desarrollo de la controversia. Argumentó que la resolución no evaluó la jurisprudencia emitida por el Poder Judicial respecto a las disposiciones normativas aplicables. Cuestionó la sanción impuesta, aduciendo



que la misma no fue debidamente graduada y que no tuvo intencionalidad en cometer la infracción. Solicitó que se deje sin efecto la medida correctiva dispuesta en su contra y la condena al pago de las costas y los costos del procedimiento. Fundamentos de la sala en segunda instancia: El artículo 18° del Código define la idoneidad de los productos y servicios como la correspondencia entre lo que un consumidor espera y lo que efectivamente recibe. El artículo 19° del Código establece la responsabilidad de los proveedores por la idoneidad y calidad de los productos y servicios que ofrecen en el mercado. Decisión: Se confirma la Resolución 0455-2021/INDECOPI-LAM del 6 de setiembre de 2021, emitida por la Comisión de la Oficina Regional del Indecopi de Lambayeque, que declaró fundada la denuncia interpuesta por el señor Luis Fernando More Cherres contra Interseguro Compañía de Seguros S.A, modificando el extremo de la medida correctiva.

Resolución 3654-2012SPC-INDECOPI. Partes involucradas: Como denunciante: Esperanza Vílchez De Zavala y como denunciada El Pacífico Peruano Suiza Compañía de Seguros y Reaseguros S.A. Motivo de la denuncia: La señora Vílchez denunció a El Pacífico Peruano Suiza Compañía de Seguros y Reaseguros S.A. por la infracción de la Ley 29571, Código de Protección y Defensa del Consumidor. La denuncia se basa en que el 13 de abril de 2011, la señora Vílchez solicitó a El Pacífico el reembolso de los gastos incurridos por el sepelio de su hijo, quien falleció en un accidente de tránsito causado por un vehículo que contaba con Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) contratado con la denunciada. Antecedentes: El 15 de junio de 2011, la señora Vílchez denunció a El Pacífico. El Pacífico, en sus descargos, indicó que en el accidente participaron tres unidades, incluida la motocicleta que conducía el hijo



de la señora Vílchez, la cual no contaba con SOAT. El Pacífico alegó que solo estaba obligado a otorgar cobertura a los ocupantes del vehículo asegurado o a terceros no ocupantes, entendiéndose por estos a los peatones. Resolución de la Comisión en primera instancia: La Comisión de Protección al Consumidor – Sede Lima Sur N° 1 revocó una resolución emitido en el procedimiento sumarísimo y declaró fundada la denuncia interpuesta contra El Pacífico. La Comisión consideró que la aseguradora tenía la obligación de cubrir a los ocupantes del vehículo asegurado y a los terceros no ocupantes, incluyendo a los ocupantes de otro vehículo involucrado que no contara con SOAT. Ordenó a El Pacífico reembolsar a la señora Vílchez los gastos de sepelio y sancionó a la denunciada con una multa. Apelación de Interseguro: El 7 de agosto de 2012, El Pacífico interpuso un recurso de revisión contra la decisión de la Comisión. Alegaron errores en la interpretación de diversas normas y reglamentos, y argumentaron que no estaban obligados a cubrir a los ocupantes de un vehículo no asegurado, entre otros puntos. Fundamentos de la sala: La Sala Especializada en Protección al Consumidor del INDECOPI consideró que el recurso de revisión es un medio impugnativo de naturaleza excepcional en los procedimientos sumarísimos. Se establecieron criterios para determinar la procedencia del recurso, y se indicó que si los administrados no están conformes con la decisión de la Comisión, pueden impugnar directamente dicho acto administrativo ante el Poder Judicial. Decisión: La Sala declaró infundado el recurso de revisión planteado por El Pacífico Peruano Suiza Compañía de Seguros y Reaseguros S.A. en relación con la interpretación de ciertos artículos y normas. Sin embargo, se declaró fundado el recurso en cuanto a la inaplicación del artículo 29° del Decreto Supremo 24-



2002/MTC, ya que el reembolso de los gastos por sepelio en el marco de la cobertura del SOAT tiene un límite de 1 UIT.

Resolución 3443-2018SPC-INDECOPI – chofer. Partes involucradas: Como denunciante RIGOBERTO LAZO CAMPOSANO y como denunciada LA POSITIVA SEGUROS Y REASEGUROS S.A. Motivo de la denuncia: El señor Rigoberto Lazo Camposano denunció a La Positiva Seguros y Reaseguros S.A. debido a que la aseguradora se negó a otorgar la indemnización por muerte del Seguro Obligatorio por Accidentes de Tránsito (SOAT) tras el fallecimiento de su hijo, Rigoberto Lazo Astete, quien sufrió un accidente de tránsito al ser impactado por un vehículo asegurado por La Positiva. Antecedentes: El 06 de septiembre de 2017, Rigoberto Lazo Astete sufrió un accidente de tránsito al ser impactado por el vehículo de placa N° ARA-840 mientras conducía su moto, lo que resultó en su fallecimiento el 13 de septiembre del mismo año. El vehículo de placa N° ARA-840 tenía un SOAT vigente con La Positiva. El 03 de octubre de 2017, el señor Lazo solicitó a La Positiva la indemnización por la muerte de su hijo, la cual fue denegada. Resolución de la Comisión en primera instancia: La Comisión de la Oficina Regional del Indecopi de Junín declaró infundada la denuncia interpuesta, argumentando que La Positiva se negó justificadamente a otorgar la indemnización por muerte del hijo del denunciante. Apelación de Interseguro: El señor Lazo apeló la decisión, argumentando que: El Reglamento del SOAT debería cubrir a todas las víctimas de un accidente. La Positiva debería pagar de manera inmediata, sin necesidad de investigaciones o pronunciamientos previos. Las excepciones dirigidas contra el tomador del seguro no deberían ser oponibles a las víctimas y sus beneficiarios. Se debería otorgar cobertura inmediata a todas las víctimas de un accidente de tránsito. Ciertas resoluciones confirmaban sus



alegatos y, por lo tanto, La Positiva estaba obligada a realizar el pago de la indemnización por la muerte de su hijo. Fundamentos de la sala en segunda instancia: La idoneidad es la correspondencia entre lo que un consumidor espera y lo que efectivamente recibe. Los proveedores son responsables por la calidad e idoneidad de los productos y servicios que ofrecen. Todo vehículo automotor que circule en territorio nacional debe tener una póliza de seguros vigente del SOAT. El SOAT cubre a todas las personas, sean ocupantes o terceros no ocupantes del vehículo automotor, que sufran lesiones o muerte como consecuencia de un siniestro. Decisión: La Sala Especializada en Protección al Consumidor confirmó la resolución inicial, declarando infundada la denuncia interpuesta contra La Positiva Seguros y Reaseguros S.A.

Resolución 4288-2016SPC-INDECOPI – chofer. Partes involucradas: como denunciante Nubit Pérez Ramírez y como denunciada La Positiva Seguros y Reaseguros S.A. Motivo de la denuncia: La señora Nubit Pérez Ramírez denunció a La Positiva Seguros y Reaseguros S.A. por presunta infracción de la Ley 29571, Código de Protección y Defensa del Consumidor. La denuncia se basa en que La Positiva se negó a otorgar la indemnización del Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito (SOAT) tras el fallecimiento de su cónyuge, el señor Luis Gonzalo Cerna Solís, en un accidente de tránsito. El vehículo que conducía el señor Cerna no contaba con SOAT, pero colisionó con otro vehículo que sí tenía un SOAT vigente con La Positiva. Antecedentes: El 1 de marzo de 2014, el señor Cerna falleció debido a un accidente de tránsito mientras conducía un vehículo sin SOAT. Este vehículo colisionó con otro que sí contaba con SOAT de La Positiva. La señora Pérez solicitó a La Positiva la cobertura del SOAT por el fallecimiento de su cónyuge. Sin embargo, La Positiva informó que la solicitud



no procedía porque el señor Cerna era ocupante de un vehículo sin SOAT. Resolución de la Comisión en primera instancia: La Comisión de Protección al Consumidor – Sede Lima Sur N° 1 declaró infundada la denuncia contra La Positiva. Determinó que La Positiva se negó de forma justificada a otorgar la indemnización del SOAT por el fallecimiento del señor Cerna. Además, negó la solicitud de medidas correctivas y el pago de costas y costos del procedimiento. Apelación: La señora Pérez apeló la resolución, argumentando que la decisión vulneró el principio de predictibilidad y no respetó la jurisprudencia reiterada de la Sala. Además, señaló que La Positiva ya había sido sancionada en varias ocasiones por no cumplir con pagar las indemnizaciones correspondientes en situaciones similares. Fundamentos de la sala en segunda instancia: La Sala Especializada en Protección al Consumidor establece que la idoneidad es la correspondencia entre lo que un consumidor espera y lo que recibe. Los proveedores son responsables de la calidad e idoneidad de los productos y servicios que ofrecen. En este caso, la controversia se relaciona con la interpretación y aplicación de la normativa que regula el SOAT. Decisión: La Sala Especializada en Protección al Consumidor confirmó la resolución de primera instancia, declarando infundada la denuncia contra La Positiva Seguros y Reaseguros S.A.

Casación 26444-2017 de la Sala de Derecho Constitucional y Social Transitoria de la Corte Suprema de Justicia. Sentencia de vista poder judicial exp. 7705-2014. Al considerar en conjunto los argumentos presentados por la apelante, se debe destacar, en primer lugar, que de acuerdo con lo estipulado en el artículo 6.1 de la Ley General de Transporte Terrestre: *"El Estado se encarga de garantizar que todos los actores involucrados en el transporte y el tránsito*



*reconozcan y asuman los costos totales de sus decisiones, incluyendo los costos generados para terceros como resultado de dichas decisiones. Además, fomenta la existencia de precios auténticos y competitivos en los mercados de insumos y servicios de transporte y corrige, a través del cobro de tarifas u otros mecanismos similares, las desviaciones en los costos ocasionadas por la congestión vehicular y la contaminación".* En el presente caso, los hechos que originan la denuncia por falta de competencia en la prestación de servicios se relacionan con un accidente de tránsito que involucró a dos vehículos. Este accidente resultó en el fallecimiento de un ocupante de la unidad automotora que no tenía un Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito (SOAT). Por lo tanto, es necesario determinar la interpretación que debemos dar al último párrafo del artículo 17 del Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito, cuyo contenido es el siguiente: *"En caso de que uno de los vehículos involucrados en el accidente de tránsito no cuente con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, el propietario, el conductor y, en su caso, el prestador del servicio de transporte asumen conjuntamente la responsabilidad frente a los ocupantes de dicho vehículo, terceros no ocupantes, establecimientos de salud y compañías de seguros por la cantidad de los gastos en que hayan incurrido y/o las indemnizaciones que hayan abonado a los afectados..."*

La entidad apelante argumenta lo siguiente: *"Al examinar el caso en cuestión y aplicar una interpretación literal de la norma, se desprenden dos afirmaciones inequívocas: la primera establece la responsabilidad conjunta del propietario, conductor y prestador del servicio de transporte del vehículo B con respecto a las víctimas que ocupaban dicho vehículo, en el caso de que no cuente*



*con un SOAT. El segundo enunciado indica que estos responsables solidarios deben reembolsar a la compañía de seguros los gastos y las indemnizaciones que hayan pagado a las personas afectadas. La cuestión que surge del segundo enunciado es: ¿a qué aseguradora deben reembolsar los responsables solidarios los gastos e indemnizaciones pagados a las personas afectadas? La única respuesta lógica, que se deduce de manera natural al analizar dicho enunciado, es que en ausencia de una aseguradora para el Vehículo B, la aseguradora a la que hace referencia este artículo es la del Vehículo A. En otras palabras, se refiere a aquella con la cual se contrató la póliza de seguro del vehículo que sí posee un SOAT" (consultar las páginas 186 a 187 del expediente). Por los fundamentos que anteceden: CONFIRMARON la sentencia dictada en la resolución número cinco, de fecha diez de marzo de dos mil dieciséis, que se encuentra en las páginas ciento setenta y tres del expediente, la cual declara procedente la demanda presentada por La Positiva Seguros y Reaseguros contra el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI) y otro; en consecuencia, se declara inválida en su totalidad la resolución N° 139-2014/INDECOPI-ICA, emitida el 04 de julio de 2014. Las notificaciones y la devolución correspondiente han sido realizadas.*

Sentencia casación 16658-2016-LIMA Basándonos en los argumentos expuestos y en línea con el dictamen del Fiscal Supremo en lo contencioso administrativo, de acuerdo con lo establecido en el artículo 396 del Código Procesal Civil, se resuelve lo siguiente: Se ha estimado como APROBADO el recurso de casación con fecha de quince de septiembre de dos mil dieciséis, presentado por el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual. Por lo tanto, se HA INVALIDADO la



sentencia de vista contenida en la resolución número catorce, con fecha de cinco de agosto de dos mil dieciséis. Además, actuando en calidad de instancia, SE HA MODIFICADO la sentencia apelada que consta en la resolución número seis, de fecha quince de enero de dos mil dieciséis, la cual había declarado procedente la demanda; ahora, se declara IMPROCEDENTE la demanda. La resolución deberá ser PUBLICADA en el diario oficial "El Peruano". Todo esto en relación al proceso promovido por Mapfre Perú Compañía de Seguros y Reaseguros Sociedad Anónima contra el recurrente y otros, en el marco de una acción de nulidad de resolución administrativa. Los expedientes serán devueltos. La Magistrada Cartolin Pastor ha participado en calidad de Juez Supremo ponente. Casación N° 10192-2016. Por las razones mencionadas y de acuerdo con lo establecido en el primer párrafo del artículo 396 del Código Procesal Civil, modificado por la Ley N° 29364, MI VOTO es en contra de declarar FUNDADO el recurso de casación presentado por el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual - Indecopi, presentado el primero de junio de dos mil dieciséis, como consta en las páginas trescientos cincuenta y tres. En consecuencia, NO SE MODIFIQUE la Sentencia de Vista emitida por la Quinta Sala Especializada en lo Contencioso Administrativo con Subespecialidad en Temas de Mercado de la Corte Superior de Justicia de Lima, con fecha dos de mayo de dos mil dieciséis, registrada en las páginas trescientos sesenta y tres. Este caso involucra una disputa entre El Pacífico Peruano Suiza Compañía de Seguros y Reaseguros Sociedad Anónima y el recurrente y otros, relacionada con la impugnación de una resolución administrativa. La presente resolución deberá ser PUBLICADA en el diario oficial "El Peruano," de acuerdo con la ley, y los expedientes deberán ser DEVUELTOS.



## - **Discusión**

La Ley N° 29571, que recibe el nombre de "Código de Protección y Defensa del Consumidor," es una normativa peruana cuyo propósito fundamental es salvaguardar los derechos y la seguridad de los consumidores en el ámbito de sus transacciones comerciales y actividades de consumo (Valdiviezo, 2016). Este código establece directrices y requisitos que deben ser cumplidos por las compañías y proveedores de bienes y servicios con el fin de proteger los intereses de los consumidores, así se evidencia en la. **Resolución 0990-2023SPC-INDECOPI, respecto a los seguros de vida, en la que se** Modifica la Resolución 349-2022/INDECOPI-LAM, en lo que respecta a la medida correctiva ordenada, de la siguiente manera: En un plazo de quince (15) días hábiles a partir de la notificación de esta resolución, Interseguro Compañía de Seguros S.A. deberá proporcionar a la denunciante la cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) por invalidez permanente del 80%, como resultado del accidente de tránsito ocurrido el 16 de junio de 2021(Valdiviezo, 2016). Esto debe incluir los intereses legales que se acumularon desde la fecha en que la aseguradora emitió la carta de denegación de cobertura el 25 de noviembre de 2021 hasta la fecha efectiva de pago de igual manera según la. **Resolución 0188-2023SPC-INDECOPI,** respecto a los seguros de vida, establece la confirmación de la Resolución 0627-2022/CC1 emitida el 4 de marzo del 2022 por la Comisión de Protección al Consumidor – Sede Lima Sur N° 1, en lo que respecta a la declaración de la denuncia interpuesta por la señora Velda Melgarejo Lavado contra Interseguro Compañía de Seguros S.A. como fundada (MPOC *et al.*, 2020). Esto se basa en la infracción de los artículos 18° y 19° del Código de Protección y Defensa del Consumidor. En esta declaración se establece que la compañía de



seguros negó sin justificación la cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) a favor de la denunciante, relacionada con la prestación económica por la muerte y los gastos de sepelio de su cónyuge (MPOC *et al.*, 2020). El cónyuge era un ocupante de un vehículo no asegurado que colisionó con un vehículo que sí tenía un SOAT contratado con la aseguradora, en tal sentido, según la. **Resolución 2740-2022SPC-INDECOPI, respecto al seguro de vida establece que la ratificación de la Resolución 0088-2022/INDECOPI-LAM**, emitida el 7 de febrero de 2022 por la Comisión de la Oficina Regional del Indecopi de Lambayeque, en lo que respecta a la declaración de fundamento de la denuncia presentada por los señores Alcira Benavidez Burgos y Jonny Benavides Burgos contra Interseguro Compañía de Seguros S.A. Esto se basa en la violación del artículo 19° de la Ley 29571, Código de Protección y Defensa del Consumidor (Fajardo, 2011). Se ha demostrado que la compañía de seguros negó sin justificación la cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) a favor de los denunciantes en relación con la prestación económica por muerte (Hurtado, 2022). Esta negación se debió a que la madre de los denunciantes era una ocupante de un vehículo no asegurado que chocó con un vehículo que tenía un SOAT contratado con la compañía aseguradora, de igual manera según la. **Resolución 0666-2022SPC-INDECOPI, respecto a los seguros generales, se Ratifica**, con modificaciones en los fundamentos legales, la Resolución 0455-2021/INDECOPI-LAM emitida el 6 de septiembre de 2021 por la Comisión de la Oficina Regional del Indecopi de Lambayeque, que estableció la validez de la denuncia presentada por el señor Luis Fernando More Cherres en contra de Interseguro Compañía de Seguros S.A. Esta acción legal se basó en la infracción al artículo 19° del Código de Protección y Defensa del Consumidor, ya



que la aseguradora negó sin justificación la indemnización por invalidez permanente al denunciante (García & Gamarra, 2022). A pesar de haber transcurrido diez (10) días desde la presentación de los documentos requeridos por la normativa, la compañía de seguros no proporcionó una respuesta a su solicitud en ese plazo, en tal sentido también mediante la **Resolución 3654-2012SPC-INDECOPI, respecto a los planes de seguros generales, establece que mediante el voto en discordia del señor vocal Hernando Montoya Alberti es el siguiente:** A pesar de que estoy de acuerdo con la argumentación presentada en la opinión mayoritaria en el primer aspecto de la revisión planteada por El Pacífico, que sostiene que en el momento del siniestro, el hijo de la señora Vílchez era un ocupante del vehículo Unidad 1, el cual no estaba asegurado, tengo desacuerdo con respecto a las implicaciones legales que derivan de dicho estado, ya que considero que la compañía aseguradora solo estaba obligada a brindar cobertura a los ocupantes del vehículo asegurado y a los terceros no ocupantes (Fajardo, 2011). "La responsabilidad conjunta atribuida a las aseguradoras no se extiende a la cobertura de los ocupantes del vehículo que no tiene SOAT.", **en tal sentido según la. Resolución 3443-2018SPC-INDECOPI, respecto a los planes de seguros generales, establece que mediante la confirmación de la Resolución 262-2018/INDECOPI-JUN**, emitida el 25 de mayo de 2018 por la Comisión de la Oficina Regional del Indecopi de Junín, en el aspecto en que estableció que la denuncia presentada por el señor Rigoberto Lazo Camposano contra La Positiva Seguros y Reaseguros S.A. no tiene fundamento, de acuerdo con el artículo 18° y 19° de la Ley N° 29571, el Código de Protección y Defensa del Consumidor. Esto se basa en la comprobación de que la compañía de seguros tenía motivos justificados para negarse a pagar al denunciante la compensación por el



fallecimiento del Seguro Obligatorio por Accidentes de Tránsito (SOAT) en relación con la muerte de su hijo, el señor Rigoberto Lazo Astete, en tal sentido según la. **Resolución 4288-2016SPC-INDECOPI, respecto a los seguros generales, se ratifica la Resolución 468-2016/CC1** emitida el 2 de marzo de 2016 por la Comisión de Protección al Consumidor - Sede Lima Sur N° 1, en lo que concierne a la desestimación de la denuncia presentada por la señora Nubit Pérez Ramírez contra La Positiva Seguros y Reaseguros S.A. por supuesta violación de los artículos 18° y 19° del Código de Protección y Defensa del Consumidor. Esto se debe a la falta de pruebas que demuestren que la compañía de seguros se rehusó injustificadamente a otorgar a la demandante la compensación del Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito (SOAT) relacionada con el deceso de su cónyuge, en tal sentido según la. **Sentencia de vista poder judicial exp. 7705-2014. Expresa que.** "El Estado se encarga de garantizar que todos los actores involucrados en el transporte y el tránsito reconozcan y asuman los costos totales de sus decisiones, incluyendo los costos generados para terceros como resultado de dichas decisiones. Además, fomenta la existencia de precios auténticos y competitivos en los mercados de insumos y servicios de transporte y corrige, a través del cobro de tarifas u otros mecanismos similares, las desviaciones en los costos ocasionadas por la congestión vehicular y la contaminación", en el mismo sentido según la. **Sentencia casación 16658-2016-LIMA, expresa que** los argumentos expuestos y en línea con el dictamen del Fiscal Supremo en lo contencioso administrativo, de acuerdo con lo establecido en el artículo 396 del Código Procesal Civil, se resuelve lo siguiente: Se ha estimado como APROBADO el recurso de casación con fecha de quince de septiembre de dos mil dieciséis, presentado por el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de



la Protección de la Propiedad Intelectual. Por lo tanto, se HA INVALIDADO la sentencia de vista contenida en la resolución número catorce, con fecha de cinco de agosto de dos mil dieciséis. Además, actuando en calidad de instancia, SE HA MODIFICADO la sentencia apelada que consta en la resolución número seis, de fecha quince de enero de dos mil dieciséis, la cual había declarado procedente la demanda; ahora, se declara IMPROCEDENTE la demanda. La resolución deberá ser PUBLICADA en el diario oficial "El Peruano". Todo esto en relación al proceso promovido por Mapfre Perú Compañía de Seguros y Reaseguros Sociedad Anónima contra el recurrente y otros, en el marco de una acción de nulidad de resolución administrativa. Los expedientes serán devueltos. La Magistrada Cartolin Pastor ha participado en calidad de Juez Supremo ponente, también según la. **Casación N° 10192-2016, expresa que** las razones mencionadas y de acuerdo con lo establecido en el primer párrafo del artículo 396 del Código Procesal Civil, modificado por la Ley N° 29364, MI VOTO es en contra de declarar FUNDADO el recurso de casación presentado por el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual - Indecopi, presentado el primero de junio de dos mil dieciséis, como consta en las páginas trescientos cincuenta y tres. En consecuencia, NO SE MODIFIQUE la Sentencia de Vista emitida por la Quinta Sala Especializada en lo Contencioso Administrativo con Subespecialidad en Temas de Mercado de la Corte Superior de Justicia de Lima, con fecha dos de mayo de dos mil dieciséis, registrada en las páginas trescientos sesenta y tres.



#### 4.3. CON RESPECTO AL TERCER OBJETIVO ESPECÍFICO DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN

*Comparar la regulación de la figura del ocupante de un vehículo no asegurado en Chile Argentina y Colombia y extraer lecciones para el caso peruano.*

CHILE. - La Ley N° 18.490 fue promulgada el 4 de enero de 1986 y se ha modificado en varias ocasiones a través de las Leyes N° 18.679 del 31 de diciembre de 1987, 18.681 del 31 de diciembre de 1987, 18.899 del 30 de diciembre de 1989, 19.050 del 22 de marzo de 2001, 19.887 del 18 de agosto de 2003 y 20.227 del 15 de noviembre de 2007. El artículo 39 de esta ley sustituyó al artículo 19 de la ley N° 16.426. A su vez, este último artículo fue revocado por el artículo 13, inciso 4° de la ley N° 18.679 del 31 de diciembre de 1987, con efecto a partir del 1° de enero de 1990. Este artículo realizó modificaciones a la ley N° 18.290, conocida como la Ley de Tránsito, específicamente en relación con el Título III y los artículos 45, 50, 185, 192, 197 y 198.

En este cuerpo normativo se establece que todo vehículo motorizado que circule por vías públicas en Chile debe estar asegurado contra el riesgo de accidentes personales. Si un vehículo no tiene seguro para daños personales y materiales causados en un accidente, quedará gravado con prenda sin desplazamiento y será puesto a disposición del tribunal respectivo. **Definición de Vehículo Motorizado:** Se considera vehículo motorizado aquel destinado a desplazarse en el medio terrestre con propulsión propia y que requiere permiso de circulación. Los remolques y similares también se consideran vehículos motorizados para los efectos de esta ley. **Obligación del Seguro:** La responsabilidad de contratar el seguro recae sobre el propietario del vehículo. En el caso de remolques, la responsabilidad recae sobre el propietario del vehículo tractor. **Cobertura del Seguro:** El seguro cubre los riesgos de muerte y lesiones corporales que



sufren las personas debido a accidentes en los que intervenga el vehículo asegurado. Esto incluye al conductor, pasajeros y terceros afectados. Se considera terceros afectados a las personas transportadas en un vehículo no asegurado que haya intervenido en un accidente con un vehículo asegurado, excepto el propietario del vehículo no asegurado.

**Indemnizaciones:** El seguro garantiza indemnizaciones en caso de muerte, incapacidad permanente total, incapacidad permanente parcial y gastos de hospitalización o atención médica. **Beneficiarios en Caso de Muerte:** En caso de fallecimiento, los beneficiarios del seguro son el cónyuge sobreviviente y los hijos menores de edad legítimos, naturales o adoptivos. **Compatibilidad con Otros Seguros:** El seguro obligatorio es compatible con cualquier otro seguro voluntario que exista para responder por accidentes causados por el mismo vehículo. **Prescripción de Acciones:** Las acciones para perseguir el pago de indemnizaciones prescriben en un año desde la fecha del accidente o desde la muerte de la víctima. **Exenciones:** No se exigirá el seguro a vehículos de transporte que se rigen por convenios internacionales ni a vehículos motorizados con matrícula extranjera que ingresen temporalmente al país. Estos puntos pueden ser útiles para comparar con las regulaciones de Argentina, Colombia y extraer lecciones para el caso peruano.

ARGENTINA. - LEY 20.091 LEY DE ENTIDADES DE SEGUROS Y SU CONTROL. El proyecto propuesto tiene sus raíces en el trabajo realizado por la Comisión Asesora, Consultiva y Revisora de la Ley General de Seguros, bajo el Decreto 5.495/59, que tuvo lugar entre 1959 y 1961. Durante este período, el profesor doctor Isaac Halperín lideró la redacción de un anteproyecto por encargo del Poder Ejecutivo Nacional. Diversos expertos en la materia, en representación de entidades como el Poder Judicial, la Superintendencia de Seguros de la Nación, el Instituto Nacional de Reaseguros, la Federación Argentina de Colegios de Abogados y diversas facultades universitarias, participaron en su elaboración. También se destaca el trabajo de la Asociación Argentina



de Compañías de Seguros, la Asociación de Aseguradores Extranjeros en la Argentina y la Asociación Argentina de Cooperativas y Mutualidades de Seguros. Otro antecedente relevante es el proyecto desarrollado en 1967 por una comisión integrada por los profesores doctores Rodolfo O. Fontanarrosa, Guillermo Michelson, Juan Carlos Félix Morandi y Gervasio R. Colombres. El texto presentado para su consideración incorpora ajustes necesarios, manteniendo la esencia de los proyectos previos. Además de abordar el régimen de las entidades de seguros, también se refiere al control estatal ejercido a través de la Superintendencia de Seguros de la Nación, complementando la Ley 17.418 sobre contratos de seguros promulgada en 1967. El proyecto busca establecer un marco legal coherente y unificado con la Ley 17.418, influyendo en las relaciones contractuales entre las partes y en el funcionamiento de las entidades de seguros, así como en su supervisión estatal. Este enfoque unificador fue una preocupación constante durante el proceso de reforma iniciado en 1959 y ha sido objeto de análisis por parte de destacados expertos en seguros en Argentina. **LEY DE TRANSITO Ley N° 24.449.** La Ley N° 24.449 de Tránsito en Argentina es una legislación que regula el tráfico y la circulación de vehículos en el país. Establece normas y reglamentos para garantizar la seguridad vial, incluyendo aspectos como la obtención de licencias de conducir, requisitos para circular y sanciones por infracciones. Esta ley se ha adaptado a lo largo del tiempo para abordar las cambiantes necesidades de la sociedad y la movilidad. Modificación en el Código Procesal Penal. Se introduce un nuevo artículo en el Código Procesal Penal de la Nación, el Artículo 311 Bis, que se aplica en casos de infracción a los Artículos 84 y 89 del Código Penal, cuando las lesiones o muertes están relacionadas con el uso de vehículos motorizados. El juez tiene la facultad de, durante el proceso de enjuiciamiento, imponer una inhabilitación provisional al acusado para conducir, reteniendo su licencia correspondiente y notificando esta decisión al Registro Nacional de Antecedentes del



Tránsito. Esta medida cautelar tiene una duración mínima de tres meses y puede ser extendida por períodos no menores a un mes, hasta que se dicte la sentencia. La medida y sus prórrogas pueden ser anuladas o apeladas. El período de inhabilitación provisional puede ser tomado en cuenta para cumplir una sanción de inhabilitación si el acusado completa con éxito un curso especificado en el Artículo 83, inciso d) de la Ley de Tránsito y Seguridad Vial.

Resolución 283/2023, RESOL-2023-283-APN-SSN#MEC, Ciudad de Buenos Aires, 21/06/2023. Establecer que, para calcular el Monto en Función a las Primas y Recargos, de acuerdo con lo establecido en el Punto 30.1.1.2. del Reglamento General de la Actividad Aseguradora, y de manera temporal hasta el cierre de los estados contables al 30 de junio de 2024 inclusive, se considerarán tanto las primas por seguros directos, reaseguros activos, retrocesiones y adicionales administrativos; los siniestros y gastos de liquidación pagados netos de recuperos, salvatajes y reaseguros pasivos; y el importe bruto de dichos siniestros, netos de recuperos de siniestros y salvatajes, a su valor histórico, sin reflejar los cambios en el poder adquisitivo de la moneda.

Establecer que, para calcular el Monto en Función de los Siniestros, de acuerdo con lo establecido en el Punto 30.1.1.3. del Reglamento General de la Actividad Aseguradora, y de manera temporal hasta el cierre de los estados contables al 30 de junio de 2024 inclusive, tanto los siniestros pagados (sin deducir el reaseguro pasivo) por seguros directos, reaseguros activos y retrocesiones; los siniestros pendientes por seguros directos, reaseguros activos y retrocesiones (sin deducir el reaseguro pasivo); así como el pasivo de reclamaciones judiciales y los pagos de casos cerrados en proporción al ratio "Juicios cerrados / stock," serán considerados a valor histórico, sin reflejar los cambios en el poder adquisitivo de la moneda.



Establecer que, para calcular el Monto en Función a las Primas y Recargos, según lo establecido en el Punto 30.1.2.2. del Reglamento General de la Actividad Aseguradora, y de manera temporal hasta el cierre de los estados contables al 30 de junio de 2024 inclusive, las primas netas retenidas por reaseguros activos, retrocesiones y adicionales administrativos, serán consideradas a valor histórico, sin reflejar los cambios en el poder adquisitivo de la moneda.

Para las aseguradoras que realizan operaciones de reaseguro activo, según lo establecido en el Punto 30.1.4. del Reglamento General de la Actividad Aseguradora, y de manera temporal hasta el 30 de junio de 2024 inclusive, las primas emitidas por seguros directos netas de anulaciones serán consideradas a valor histórico, sin reflejar los cambios en el poder adquisitivo de la moneda.

COLOMBIA. - DECRETO 1032 DE 1991 (abril 18) Diario Oficial No 39.802, de 18 de abril de 1991. El documento titulado "DECRETO 1032 DE 1991" del Ministerio de Hacienda y Crédito Público de Colombia regula integralmente el seguro obligatorio de daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito. A continuación, se presenta un resumen de los puntos más relevantes: **Obligatoriedad del Seguro:** Para transitar por Colombia, todo vehículo automotor debe tener un seguro obligatorio vigente que cubra daños corporales en accidentes de tránsito. Esta obligatoriedad también aplica a vehículos extranjeros en tránsito por Colombia. Las entidades aseguradoras están obligadas a otorgar este seguro. **Definición de Automotores:** Se considera vehículo automotor a cualquier aparato con motor propulsor destinado a circular por el suelo para transporte de personas o bienes. No se incluyen vehículos que circulan sobre rieles ni vehículos agrícolas e industriales que no circulen por vías públicas. **Entidades Aseguradoras Habilitadas:** Las entidades autorizadas para ofrecer el seguro obligatorio y



aquellas que obtengan autorización específica de la Superintendencia Bancaria. Atención Obligatoria de las Víctimas: Establecimientos hospitalarios o clínicos y entidades de seguridad y previsión social deben prestar atención médica, quirúrgica, farmacéutica u hospitalaria por daños corporales en accidentes de tránsito. Función Social del Seguro: Cubrir muerte o daños corporales, gastos médicos, funerarios, transporte de víctimas. Atender a todas las víctimas de accidentes, incluso causados por vehículos no asegurados o no identificados. Coberturas y Cuantías: La póliza incluye gastos médicos, incapacidad permanente, muerte de la víctima, gastos funerarios y transporte de las víctimas. Pago de las Indemnizaciones: Se efectuará con la demostración del accidente y sus consecuencias dañosas para la víctima. Acción para Reclamar: Los establecimientos hospitalarios o clínicos y entidades de seguridad y previsión social que presten atención médica son titulares de la acción para presentar la reclamación a las entidades aseguradoras.

Este decreto se enfoca en la regulación del seguro obligatorio para vehículos en Colombia, estableciendo la obligatoriedad, las entidades autorizadas para ofrecerlo, las coberturas y cuantías, y el proceso de reclamación.

#### - Discusión

Respecto a la comparación de la regulación de la figura del ocupante de un vehículo no asegurado en Chile Argentina y Colombia y extraer lecciones para el caso peruano, expresa que para el caso chile, la Ley N° 18.490 fue promulgada el 4 de enero de 1986 y se ha modificado en varias ocasiones a través de las Leyes N° 18.679 del 31 de diciembre de 1987, 18.681 del 31 de diciembre de 1987, 18.899 del 30 de diciembre de 1989, 19.050 del 22 de marzo de 2001, 19.887 del 18 de agosto de 2003 y 20.227 del 15 de noviembre de 2007. El artículo 39 de esta ley sustituyó al artículo 19 de la ley N° 16.426. A su vez, este último artículo fue revocado por el artículo 13, inciso 4° de la ley



Nº 18.679 del 31 de diciembre de 1987, con efecto a partir del 1º de enero de 1990. Este artículo realizó modificaciones a la ley Nº 18.290, conocida como la Ley de Tránsito, específicamente en relación con el Título III y los artículos 45, 50, 185, 192, 197 y 198. Además, este artículo añadió un tercer inciso al artículo 4º de la ley Nº 18.287, promulgada el 31 de diciembre de 1984, Este artículo estableció un procedimiento a seguir en los Juzgados de Policía Local, en el que se requiere que, en los casos de lesiones leves o daños a los vehículos ocasionados en accidentes de tránsito, la denuncia debe incluir información adicional sobre el seguro obligatorio de accidentes causados por vehículos motorizados vigente (Araya, 2016). Esto incluye el nombre de la compañía aseguradora, el número y la vigencia del certificado de póliza, así como el nombre del tomador del seguro, en tal sentido para la comparación del caso. Argentina. - Ley 20.091 Ley DE Entidades de seguros y su control. El proyecto propuesto tiene sus raíces en el trabajo realizado por la Comisión Asesora, Consultiva y Revisora de la Ley General de Seguros, bajo el Decreto 5.495/59, que tuvo lugar entre 1959 y 1961. Durante este período, el profesor doctor Isaac Halperín lideró la redacción de un anteproyecto por encargo del Poder Ejecutivo Nacional (Menendez, 2020). Diversos expertos en la materia, en representación de entidades como el Poder Judicial, la Superintendencia de Seguros de la Nación, el Instituto Nacional de Reaseguros, la Federación Argentina de Colegios de Abogados y diversas facultades universitarias, participaron en su elaboración. También se destaca el trabajo de la Asociación Argentina de Compañías de Seguros, la Asociación de Aseguradores Extranjeros en la Argentina y la Asociación Argentina de Cooperativas y Mutualidades de Seguros. Otro antecedente relevante es el proyecto desarrollado en 1967 por una comisión integrada por los profesores doctores Rodolfo O. Fontanarrosa, Guillermo Michelson, Juan Carlos Félix Morandi y Gervasio R. Colombres. El texto presentado para su consideración incorpora ajustes necesarios,



manteniendo la esencia de los proyectos previos (Menendez, 2020). Además de abordar el régimen de las entidades de seguros, también se refiere al control estatal ejercido a través de la Superintendencia de Seguros de la Nación, complementando la Ley 17.418 sobre contratos de seguros promulgada en 1967, tal sentido respecto a la Ley de tránsito Ley N° 24.449, de Tránsito en Argentina es una legislación que regula el tráfico y la circulación de vehículos en el país. Establece normas y reglamentos para garantizar la seguridad vial, incluyendo aspectos como la obtención de licencias de conducir, requisitos para circular y sanciones por infracciones. Esta ley se ha adaptado a lo largo del tiempo para abordar las cambiantes necesidades de la sociedad y la movilidad.

Modificación en el Código Procesal Penal. Se introduce un nuevo artículo en el Código Procesal Penal de la Nación, el Artículo 311 Bis, que se aplica en casos de infracción a los Artículos 84 y 89 del Código Penal, cuando las lesiones o muertes están relacionadas con el uso de vehículos motorizados, donde considera que la Resolución 283/2023, RESOL-2023-283-APN-SSN#MEC, Ciudad de Buenos Aires, 21/06/2023. Establecer que, para calcular el Monto en Función a las Primas y Recargos, de acuerdo con lo establecido en el Punto 30.1.1.2. del Reglamento General de la Actividad Aseguradora, y de manera temporal hasta el cierre de los estados contables al 30 de junio de 2024 inclusive, se considerarán tanto las primas por seguros directos, reaseguros activos, retrocesiones y adicionales administrativos; los siniestros y gastos de liquidación pagados netos de recuperos, salvatajes y reaseguros pasivos; y el importe bruto de dichos siniestros, netos de recuperos de siniestros y salvatajes, a su valor histórico, sin reflejar los cambios en el poder adquisitivo de la moneda, respecto a la comparación del caso.

Colombia. - Decreto 1032 DE 1991 (abril 18) Diario Oficial No 39.802, de 18 de abril de 1991, menciona que la Junta de Tarifas para el Sector de la Salud, determinará las tarifas y establecerá las reglas y procedimientos para la compensación y pago de los servicios



médicos, quirúrgicos, farmacéuticos u hospitalarios proporcionados a personas que hayan sufrido daños corporales en accidentes de tránsito por parte de las compañías de seguros a los establecimientos de atención médica mencionados (Menendez, 2020).

En el análisis del "Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito" (norma peruana) ofrece una visión detallada de la regulación peruana en torno a la responsabilidad civil y los seguros obligatorios en accidentes de tránsito. El texto aborda temas como las definiciones clave, la obligatoriedad del seguro, sus coberturas, y los procedimientos relacionados. Además, se enfoca en las responsabilidades de los involucrados en accidentes de tránsito y el papel de las compañías aseguradoras. En la regulación de Chile: Se menciona la Ley N° 18.490, que establece la obligación de asegurar todo vehículo motorizado contra riesgos de accidentes personales. Detalla aspectos como la definición de vehículo motorizado, la obligación y cobertura del seguro, y las indemnizaciones pertinentes. Asimismo, se ha establecido de manera expresa que dentro de los terceros no ocupantes se encuentra la figura de ocupante del vehículo no asegurado. Para Argentina: Se expone la Ley 20.091, que regula las entidades de seguros y su control, y la Ley N° 24.449 de Tránsito, la cual establece normas para la circulación y seguridad vial, incluyendo la regulación de seguros. Si bien no se incluye dentro de sus beneficiarios a los ocupantes del vehículo no asegurado, en esta legislación se ha optado por crear un fondo específico para estas víctimas. En Colombia: Se describe el Decreto 1032 de 1991, que regula integralmente el seguro obligatorio de daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito. Detalla la obligatoriedad del seguro, la definición de automotores, las entidades aseguradoras habilitadas, la atención obligatoria de las víctimas y las coberturas y cuantías, siendo un aspecto importante la declaración expresa de la norma al respecto.



Aportes de la legislación comparada en la construcción de la propuesta normativa.

- El análisis de la legislación en países como Chile, Argentina y Colombia ofrece valiosas lecciones para el Perú, donde las normativas aún presentan ambigüedades y carecen de la cobertura necesaria para estas situaciones críticas. Chile, por ejemplo, ha sido pionero en extender la cobertura del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT) para incluir a los ocupantes de vehículos no asegurados. Esta medida representa un modelo claro y significativo de cómo la legislación puede adaptarse para abordar las lagunas en la protección de ciudadanos vulnerables en casos de accidentes. Argentina y Colombia, por su parte, también han implementado políticas que ofrecen perspectivas útiles en la gestión de estas situaciones, adaptando sus marcos legales a las realidades sociales y económicas de sus respectivos países. En el contexto peruano, resulta viable la adaptación de estos modelos legislativos extranjeros, especialmente la de Chile que podría resultar en una propuesta normativa más robusta para el SOAT. Esto no solo aseguraría una protección integral para los ocupantes de vehículos no asegurados, sino que también equilibraría adecuadamente la seguridad de las víctimas y los costos asociados a la aseguradora. Una extensión de la cobertura del SOAT en Perú requeriría un análisis detallado de costos y beneficios, así como la participación activa de las compañías de seguros, autoridades de tránsito y la sociedad civil. Este proceso colaborativo aseguraría que la propuesta normativa esté alineada con las necesidades específicas del país y con las mejores prácticas internacionales. Por tanto, la legislación comparada no solo aporta ejemplos prácticos y exitosos para la reforma normativa en Perú, sino que también ofrece un marco para el diálogo y la reflexión sobre cómo se pueden adaptar estas lecciones a la realidad peruana. Al considerar estas experiencias internacionales, Perú puede desarrollar una estrategia más inclusiva y efectiva para garantizar la seguridad y el bienestar de todos los



ciudadanos, especialmente de aquellos que se encuentran en situaciones de mayor vulnerabilidad.

#### **4.4. CON RESPECTO AL CUARTO OBJETIVO ESPECÍFICO DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN**

*Formular recomendaciones para mejorar la regulación normativa del seguro SOAT en relación con la protección de los ocupantes de vehículos no asegurados, considerando los costos y beneficios.*

Recomendar mejoras en la regulación normativa del seguro SOAT (Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito) en relación con la protección de los ocupantes de vehículos no asegurados implica encontrar un equilibrio entre la seguridad de las víctimas y los costos asociados. Todas estas recomendaciones deben ser desarrolladas tras un análisis exhaustivo de los costos y beneficios y con la participación activa de todas las partes interesadas, incluyendo compañías de seguros, autoridades de tránsito y la sociedad en general. El objetivo final es mejorar la seguridad en las carreteras y proteger a todas las víctimas de accidentes de tránsito.

A continuación, se presentan algunas sugerencias:

- Ampliación de la Cobertura del SOAT: Se podría estudiar la posibilidad de ampliar la cobertura del SOAT para incluir la protección de ocupantes de vehículos no asegurados en accidentes de tránsito, así como se ha realizado en la legislación chilena.
- Concienciación mediante Campañas: Es recomendable invertir en campañas de concienciación para educar a los conductores y pasajeros



acerca de la importancia del SOAT y las consecuencias legales de no contar con él.

- Sanciones Más Rigurosas para No Asegurados: Se podría considerar la imposición de sanciones más severas a los conductores que circulan sin un SOAT válido. Estas sanciones podrían incluir multas considerables, suspensión de licencias y, en casos graves, la incautación de vehículos.

- Tarifas de SOAT Accesibles: Es importante revisar y ajustar la regulación de las tarifas del SOAT para hacerlas más asequibles, especialmente para propietarios de vehículos de menor valor. Esto podría incentivar a más personas a adquirir el seguro.

- Opciones de Pago Flexibles: Permitir opciones de pago fraccionado o mensual para el SOAT en lugar de un pago anual único podría facilitar el cumplimiento de esta obligación para algunos conductores.

- Facilitar la Adquisición del SOAT: Hacer que el proceso de compra del SOAT sea más accesible al ofrecer múltiples puntos de venta, como bancos, estaciones de servicio y plataformas en línea, podría incrementar la adhesión de los propietarios de vehículos.

- Colaboración entre Compañías de Seguros y el Gobierno: Fomentar la colaboración entre las compañías de seguros y el gobierno para encontrar soluciones que permitan incluir a los vehículos no asegurados a través de pólizas colectivas o medidas específicas.

- Implementación de un Sistema de Notificación: Establecer un sistema de notificación automática a las autoridades cuando se detecte un



vehículo no asegurado podría mejorar el control y el cumplimiento de esta obligación.

- Incentivos Fiscales para Cumplidores: Evaluar la posibilidad de otorgar incentivos fiscales a los propietarios de vehículos que mantengan sus pólizas de SOAT al día.

- Evaluación Periódica de las Regulaciones: Es fundamental realizar evaluaciones regulares de la efectividad de las normativas y ajustarlas según sea necesario para mantener un equilibrio adecuado entre la protección de las víctimas y los costos asociados.

Relación entre el análisis económico del derecho y la propuesta normativa. - Arjona y Rubio (2010) y Bullard Gonzáles (2019) destacan que el AED examina los efectos de diversas normativas, incluyendo disposiciones constitucionales, leyes, cláusulas contractuales, y estatutos, entre otros. Según Pascual (2014), el análisis económico se divide en dos categorías: positivo y normativo. Mientras que el análisis económico positivo investiga el comportamiento real de las personas bajo condiciones de escasez y cómo asignan sus recursos limitados, el análisis económico normativo se enfoca en cómo deberían utilizarse los recursos para optimizar la realización de objetivos específicos. En este sentido, el AED se aplica para examinar las implicaciones económicas de las políticas y normativas, como en el caso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) y su cobertura para los ocupantes de vehículos no asegurados. Bullard (2019) subraya que el objetivo principal del AED es determinar las acciones más eficientes a través de un análisis de costo-beneficio. Siendo que este análisis no se limita exclusivamente a aspectos financieros o monetarios, sino que evalúa una variedad de factores. Sunstein (2002) extiende esta idea al argumentar que las políticas legales deben evaluarse en términos de sus beneficios y costos totales para la sociedad,



incluyendo consideraciones como los costos económicos y los beneficios ambientales y de salud pública. Siendo así, el análisis económico del derecho juega un papel crucial en la formulación de nuestras propuestas normativas. Organismos como el INDECOPI y la Superintendencia de Banca y Seguros supervisan el cumplimiento de estas normativas, como en el caso del SOAT en Perú, donde se sugiere la necesidad de revisar y fortalecer la regulación actual basándose en un análisis de costos y beneficios desde la perspectiva del AED. En ese sentido, si bien la propuesta de ley, aunque podría incrementar los costos de seguros y administrativos, ofrece beneficios significativos en términos de protección y seguridad para las víctimas de accidentes de tránsito. La garantía de una indemnización adecuada y la promoción de la responsabilidad vehicular contribuyen a un sistema de tránsito más seguro y justo. Además, la reducción de cargas económicas y legales para las víctimas y el sistema de salud alinea esta iniciativa con los derechos humanos y los estándares internacionales de seguridad vial. Para ello se tiene en cuenta los costos Asociados como el aumento en las primas de los seguros para cubrir los riesgos adicionales, que podría traducirse en un costo adicional para los propietarios de vehículos; la inversión en la actualización de sistemas, capacitación y difusión, tanto para las compañías de seguros como para los organismos reguladores; así como el incremento en los costos legales asociados con la resolución de disputas y reclamaciones bajo la nueva normativa. Por otro lado cabe destacar los beneficios Asociados, ya que la modificación garantiza una cobertura más amplia para las víctimas, incluyendo aquellas involucradas en accidentes con vehículos sin SOAT. Esto se alinea con el estudio "Global status report on road safety" de la OMS, que resalta la importancia de una cobertura efectiva en la mitigación de las consecuencias de accidentes viales; al asegurar una indemnización adecuada y oportuna, se reduce la carga financiera sobre las víctimas y sus familias, lo que contribuye a su bienestar y recuperación; la ley incentiva a los conductores y



propietarios a cumplir con la obligación de contar con SOAT, lo que podría llevar a una reducción en la cantidad de vehículos sin seguro en las carreteras; al garantizar una compensación rápida y efectiva, se reduce la necesidad de intervención judicial prolongada y se disminuyen los costos asociados al tratamiento de víctimas sin cobertura de seguro. Finalmente cabe destacar que, el Estado garantiza que todos los actores involucrados en el transporte y tránsito reconozcan y asuman los costos totales de sus decisiones, incluyendo los costos generados para terceros.



## V. CONCLUSIONES

**PRIMERA:** Se logró analizar las características que adquiere la regulación del SOAT con respecto al ocupante de un vehículo no asegurado en el contexto del sistema legal peruano. La investigación ha revelado que la regulación actual presenta deficiencias significativas en la protección de estos ocupantes, especialmente en situaciones donde los vehículos no asegurados colisionan con vehículos asegurados. La ambigüedad en la interpretación legal y la variabilidad en la aplicación judicial requieren una mayor claridad y coherencia para garantizar una protección adecuada y uniforme de los derechos de los ocupantes de vehículos no asegurados.

**SEGUNDA:** En Perú, la regulación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) presenta complejidades significativas respecto a los ocupantes de vehículos no asegurados. Instaurado en 1999 y supervisado por el INDECOPI y la SBS, el SOAT busca ofrecer respaldo médico y compensación financiera en accidentes de tránsito. Sin embargo, la ambigüedad en la interpretación legal ha generado debates sobre la cobertura del SOAT para ocupantes de vehículos no asegurados, especialmente en situaciones donde estos colisionan con vehículos asegurados. Las directrices del INDECOPI interpretan que, en tales casos, los ocupantes del vehículo no asegurado pueden recibir cobertura del SOAT, aunque la aseguradora del vehículo asegurado tiene derecho a repetir contra los responsables del vehículo no asegurado. Este análisis destaca la necesidad de clarificar la legislación y mejorar la protección de los derechos de estos ocupantes, reflejando los desafíos y oportunidades



en la regulación y aplicación del SOAT en el contexto legal peruano. Asimismo, en esta investigación se ha explorado la interpretación y aplicación de las normativas relacionadas con la cobertura del SOAT para los ocupantes de vehículos no asegurados por parte de los órganos administrativos y judiciales en Perú. Los hallazgos revelan esfuerzos significativos por parte de la autoridad administrativa para proteger a los ocupantes no asegurados, postura con la que se concuerda en esta investigación; no obstante, también se identifican áreas de ambigüedad y variabilidad en la interpretación y aplicación de la ley en el ámbito judicial. A partir de este análisis, se concluye que, a pesar de la postura actual de los órganos administrativos, existe un margen considerable para mejoras significativas en la uniformidad de la aplicación de la normativa en el ámbito judicial. Es crucial abordar estas áreas para asegurar una aplicación más justa y efectiva de la ley”.

**TERCERA:** En el contexto jurídico peruano, el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI) ha empleado criterios específicos para definir la figura del ocupante de un vehículo no asegurado en casos de accidentes viales. Conforme a las resoluciones y directrices de protección al consumidor, INDECOPI se enfoca en el último párrafo del artículo 17° del Reglamento del SOAT, interpretando que en accidentes donde un vehículo no asegurado colisiona con uno asegurado, los ocupantes del primero (a excepción del conductor) pueden beneficiarse de las coberturas del SOAT del vehículo asegurado. Esta interpretación no establece una responsabilidad solidaria por parte de la aseguradora, sino una obligación inicial de brindar cobertura inmediata



a las víctimas, seguida por el derecho de repetición contra el propietario, conductor y prestador del servicio de transporte del vehículo no asegurado, quienes son considerados responsables solidarios. Este enfoque de INDECOPI se orienta a garantizar la protección y compensación adecuada de los ocupantes no asegurados, al tiempo que mantiene la responsabilidad y accountability de los operadores de vehículos no asegurados en accidentes de tránsito.

**CUARTA:** Al comparar la regulación de la figura del ocupante de un vehículo no asegurado en Chile, Argentina y Colombia, se extrajeron lecciones valiosas que pueden ser aplicadas en el contexto peruano. Se observó que las legislaciones de estos países presentan enfoques más claros y coherentes, lo que ha permitido una protección más efectiva de los derechos de los ocupantes no asegurados. En particular, la legislación chilena se destacó por su claridad y eficiencia, proporcionando un modelo que podría adaptarse para mejorar la regulación peruana del SOAT.

**QUINTA:** Basado en el análisis previo y considerando un enfoque de análisis costo-beneficio, las recomendaciones para mejorar la regulación del seguro SOAT en Perú, en relación con la protección de los ocupantes de vehículos no asegurados, incluirían: 1) Clarificar y unificar la interpretación legal, especialmente en lo concerniente al alcance de la cobertura del SOAT para ocupantes de vehículos no asegurados, para reducir la ambigüedad y los conflictos jurídicos, aumentando así la eficiencia y eficacia en la resolución de casos. 2) Reforzar la supervisión y control del cumplimiento del SOAT, posiblemente mediante la implementación de sanciones más



estrictas y medidas de control más efectivas, para reducir la incidencia de vehículos no asegurados y, por tanto, el riesgo para los ocupantes. 3) Considerar la implementación de una regulación que contemple un fondo de compensación o una cobertura mínima garantizada para ocupantes de vehículos no asegurados, lo que podría proporcionar una solución más directa y efectiva para las víctimas de accidentes. 4) Realizar un estudio detallado del impacto económico de tales medidas, asegurando que los beneficios en términos de protección y seguridad para los ocupantes no asegurados justifiquen los costos adicionales para el sistema de seguros y, en última instancia, para los consumidores y la sociedad en general. Estas recomendaciones buscan equilibrar la necesidad de protección efectiva para los ocupantes no asegurados con la sostenibilidad y viabilidad económica del sistema de seguros SOAT en el Perú.



## VII. RECOMENDACIONES

- PRIMERA:** Al INDECOPI y al Poder Judicial trabajar en conjunto para unificar interpretaciones de las normativas relacionadas con la cobertura del SOAT para ocupantes de vehículos no asegurados. Esto mediante la emisión de directrices vinculantes que reduzcan la ambigüedad de la ley.
- SEGUNDA:** A las autoridades competentes reforzar la supervisión y control del cumplimiento del SOAT. Esto podría incluir la implementación de sanciones más estrictas y medidas de control más efectivas para reducir la incidencia de vehículos no asegurados. Las futuras investigaciones podrían centrarse en evaluar la efectividad de estas medidas y en la protección de los ocupantes de vehículos no asegurados.
- TERCERA:** A los investigadores realizar estudios comparativos adicionales con otros países que han implementado regulaciones exitosas para la protección de los ocupantes de vehículos no asegurados. Estos pueden proporcionar información valiosa y lecciones aprendidas que podrían aplicarse en el contexto peruano para mejorar la regulación del SOAT.
- CUARTA:** Realizar un estudio detallado del impacto económico de las medidas propuestas, asegurando que los beneficios en términos de protección y seguridad para los ocupantes no asegurados justifiquen los costos adicionales para el sistema de seguros y para la sociedad en general. Este análisis costo-beneficio es crucial para garantizar la sostenibilidad y viabilidad económica del sistema de seguros SOAT en Perú.



## VIII. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Araya, G. (2016). *Automatización y mejora de procesos de la gestión técnica del seguro obligatorio de accidentes personales para consorcio seguros generales S.A.*
- Asociación Peruana de Empresas de Seguros. (2019b). El 40% de vehículos en el Perú aún no cuenta con SOAT. Recuperado de <https://www.apeseg.org.pe/2019/04/el-40-de-vehiculos-en-el-peru-aun-no-cuenta-con-soat/>
- Baena Paz, G. (2014). *Metodología de la investigación* (Issue 2017).
- Benavides, L. (2020). *La subjetividad jurídica del individuo: una visión desde el derecho internacional*. 145–162.
- Becker, G. S. (1968). Crime and Punishment: An Economic Approach. *Journal of Political Economy*, 76(2), 169-217. <https://doi.org/10.1086/259394>
- CIDH. (2019). Principios interamericanos sobre los derechos humanos de todas las personas migrantes, refugiadas, apátridas y las víctimas de la trata de personas. *Cuaderno Jurídico y Político*, 5(13), 69–102. <https://doi.org/10.5377/cuadernojurypol.v5i13.11134>
- Crystallography, X. D. (2016). *El seguro*.
- Cornish, D. B., & Clarke, R. V. (1986). *The Reasoning Criminal: Rational Choice Perspectives on Offending*. Springer-Verlag. ISBN: 9781461254981
- Daza Isuiza, M. (2021). *Análisis de la Regulación en Materia de Seguridad Vial en Contratos de Concesiones: Hacia una Asignación de Responsabilidad al Concesionario*. 88.
- Fajardo, R. G. (2011). *El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito*. [http://www.fasecolda.com/files/8713/9101/6703/el\\_seguro\\_obligatorio\\_de\\_accidentes\\_de\\_transito.pdf](http://www.fasecolda.com/files/8713/9101/6703/el_seguro_obligatorio_de_accidentes_de_transito.pdf)
- García Ascencios, F. (2020). La protección del Derecho a la Salud: el caso peruano. *Revista Derecho y Salud | Universidad Blas Pascal*, 5, 79–93. [https://doi.org/10.37767/2591-3476\(2020\)18](https://doi.org/10.37767/2591-3476(2020)18)



- García Ascencios, F., & Gamarra Leiva, A. (2022). Arbitraje en el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT). *Ius et Praxis*, 054, 219–230. <https://doi.org/10.26439/iusetpraxis2022.n054.5456>
- Hurtado, 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.*
- Internacional, A. (2005). *Derechos humanos para la dignidad humana: una introducción a los derechos económicos, sociales y culturales.* 92. <https://elibro.net/es/lc/rafaellandivar/titulos/35162>
- Larenz, Karl & Claus-Wilhelm Canaris (1997). *Methodenlehre der Rechtswissenschaft.* 375
- Martínez Vargas, J. R. (2014). Derecho Internacional Humanitario (dih). *Derecho Internacional y Terrorismo*, 229–236. <https://doi.org/10.7476/9789587384710.0011>
- Menendez, E. (2020). *La deficiente cobertura del seguro obligatorio de accidentes de tránsito vulnera derechos constitucionales.* 593, 1–2.
- Meza Pineda, Y. M. (2020). *El alcance de la cobertura del SOAT al concebido derivado de un accidente de tránsito. Tacna, periodo 2019.* 1–7. <https://hdl.handle.net/20.500.13032/18702>
- 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.*
- MPOC, lia dwi jayanti, & Brier, J. (2020). Determinantes de la siniestralidad de autos en una empresa aseguradora peruana: Un enfoque bayesiano. *Malaysian Palm Oil Council (MPOC)*, 21(1), 1–9. <http://journal.um-surabaya.ac.id/index.php/JKM/article/view/2203%0Ahttp://mpoc.org.my/malaysian-palm-oil-industry/>
- Polinsky, A. M., & Shavell, S. (2000). The Economic Theory of Public Enforcement of Law. *Journal of Economic Literature*, 38(1), 45–76.



<https://doi.org/10.1257/jel.38.1.45>

- Posner, R. A. (2000). Cost-Benefit Analysis: Definition, Justification, and Comment on Conference Papers. *Journal of Legal Studies*, 29(S2), 1153-1177. <https://doi.org/10.1086/468100>
- Ramires Muñoz, J. E. (2013). Accidentes De Tránsito Terrestre. *Medicina Legal de Costa Rica*, 30(Septiembre), 6. <http://www.scielo.sa.cr/pdf/mlcr/v30n2/art09v30n2.pdf>
- Roberto Hernández Sampieri. (2015). Metodología de la investigación. In *Syria Studies* (Vol. 7, Issue 1).
- Roberto Hernández Sampieri. (2018). Metodología de la investigación. In *Introducción a la seguridad informática y el análisis de vulnerabilidades*. <https://doi.org/10.17993/ingytec.2018.46>
- Rocha N. Jorge & Restrepo P. Ligia “Guía práctica del seguro obligatorio de daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito (SOAT), como parte integral de la seguridad social en Salud de Colombia”
- Rosa Luz Ugarte Boluarte, K. (2015). *La responsabilidad internacional del estado peruano por violación de obligaciones de protección de derechos humanos: un estudio sobre las sentencias dictadas contra el Estado del Perú por la Corte Interamericana de Derechos Humanos y su cumplimiento por el Estado Parte*.
- Salmón, E. (2004). *Introducción al Derecho Internacional Humanitario*.
- Salmón, E. (2008). *Introducción al Derecho Internacional Humanitario*. 282.
- Segunda, P. De, & Protección, D. De. (2021). *A propósito de los pronunciamientos del INDECOPI respecto al artículo 17 del Reglamento SOAT, ¿protección a la víctima o incentivo para la no contratación?*
- Sunstein, C. R. (2002). Cost-Benefit Analysis and the Environment. *Ethics*, 112(2), 351-385. <https://doi.org/10.1086/339673>
- Valdiviezo, R. (2016). *Sujetos protegidos por el SOAT según la jurisprudencia de Indecopi. Análisis crítico a la luz de la técnica del seguro*.



Vallejo Gastelú, D. S. (2017). *Informe sobre Expediente N°72-2007/CPC*. 1–41.

Котлер, Ф. (2008). *Los Secretos de los Seguros*.



## ANEXOS

### ANEXO 1. Propuesta de proyecto de ley

#### PROYECTO DE LEY N° .....

El congresista de la República que suscribe ,.....

integrante del Grupo Parlamentario....., en ejercicio de las facultades legislativas que le confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Perú, ejerciendo el derecho a iniciativa legislativa que les confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Perú; y, en concordancia con los artículos 22°, inciso c), 67, 75 y 76 del Reglamento del Congreso de la República, presentan el siguiente proyecto de ley:

#### FÓRMULA LEGAL

#### **PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA EL CUARTO PÁRRAFO DEL ARTÍCULO 17° DE REGLAMENTO NACIONAL DE RESPONSABILIDAD CIVIL Y SEGUROS OBLIGATORIOS POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO DECRETO SUPREMO N° 024-2002-MTC, RESPECTO A**

#### **Artículo Único. – Modificación del tercer párrafo del artículo 17° del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito, DECRETO SUPREMO N° 024-2002-MTC**

Modifícase el tercer párrafo del artículo 17° de la del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito, en los términos siguientes:

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

*En caso de peatones, terceros no ocupantes de vehículos automotores, las compañías de seguros intervinientes serán responsables solidariamente de las indemnizaciones que correspondan a dichas personas o su (s) beneficiario (s). En este último caso, la compañía de seguros que hubiere pagado tendrá derecho a repetir contra las demás para exigirles su correspondiente participación sin perjuicio de los convenios que para el efecto puedan celebrar las compañías de seguros involucradas.*

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

#### **DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA TRANSITORIA**

ÚNICA. - La presente Ley entra en vigencia al día siguiente de su publicación en el diario oficial El Peruano.



## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### I. FUNDAMENTOS

**1.1.-** El presente proyecto de ley tiene como objetivo modificar el tercer párrafo del artículo 17° del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito, establecido por el Decreto Supremo N° 024-2002-MTC. Esta iniciativa surge de la necesidad de actualizar y mejorar la normativa vigente en materia de responsabilidad civil y seguros obligatorios en accidentes de tránsito, con el fin de garantizar una protección más eficaz y equitativa para las víctimas de estos sucesos. Según el estudio "Global status report on road safety" de la Organización Mundial de la Salud (2018), una normativa eficaz en seguros de tránsito es crucial para mitigar las consecuencias de accidentes viales. Además, esta modificación busca alinearse con el Artículo 25 de la Declaración Universal de Derechos Humanos, que establece el derecho a un estándar de vida adecuado para la salud y el bienestar, incluyendo la seguridad en caso de accidentes, el mismo que en el caso de nuestro país al ser el SOAT un seguro con trasfondo social debe cubrir a todas las víctimas de un accidente vial.

**1.2.-** La normativa actual presenta lagunas y ambigüedades en cuanto a la responsabilidad en accidentes de tránsito, especialmente en situaciones donde uno de los vehículos involucrados no cuenta con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT). Esta situación genera incertidumbre y dificultades en la cobertura de los daños y perjuicios sufridos por las víctimas, que hasta la fecha se sigue dando a pesar de existir lineamientos de la autoridad de consumo. Un ejemplo de estas complicaciones se evidencia en la resolución 0990-2023SPC-INDECOPI, donde la víctima tuvo que acudir a instancias administrativas para obtener cobertura del SOAT por una invalidez permanente del 80%, incluyendo intereses legales, tras un accidente ocurrido el 16 de junio de 2021. En este caso, la aseguradora Interseguro Compañía de Seguros S.A. fue la entidad involucrada. Además, la Resolución 0188-2023SPC-INDECOPI confirma la Resolución 0627-2022/CC1, que declara fundada la denuncia de Velda Melgarejo Lavado contra Interseguro por negar injustificadamente la cobertura del SOAT en relación con la muerte y gastos de sepelio de su cónyuge. En un caso similar, la Resolución 2740-2022SPC-INDECOPI ratifica la Resolución 0088-2022/INDECOPI-LAM, que declara fundada la denuncia de Alcira Benavidez Burgos y Jonny Benavides Burgos contra Interseguro por negar la cobertura del SOAT por muerte. Por otro lado, la Resolución 0666-2022SPC-INDECOPI ratifica con modificaciones la Resolución 0455-2021/INDECOPI-LAM, que valida la denuncia de Luis Fernando More Cherres contra Interseguro por negar la indemnización por invalidez permanente. En cuanto a la cobertura de SOAT para ocupantes de vehículos no asegurados, la Resolución 3654-2012SPC-INDECOPI discute esta cuestión, destacando un voto en discordia sobre la extensión de la responsabilidad de las aseguradoras. En el ámbito judicial, la sentencia de vista del poder judicial exp. 7705-2014 establece que el Estado debe asegurar que los actores del transporte asuman los costos totales de sus decisiones, incluyendo aquellos generados a terceros. La Casación 16658-2016-LIMA invalida una sentencia de vista y modifica la sentencia apelada, declarando improcedente una demanda contra INDECOPI. Finalmente, la Casación N° 10192-2016 decide no modificar la Sentencia de Vista de la Quinta Sala Especializada en lo Contencioso Administrativo. Estos casos reflejan la necesidad de una revisión y clarificación de la normativa para garantizar una adecuada protección y compensación a las víctimas de accidentes de tránsito.

**1.3.-** El proyecto busca garantizar que todas las víctimas de accidentes de tránsito sean ocupantes de vehículos o terceros no ocupantes, reciban una indemnización adecuada y oportuna. Esto es especialmente relevante en casos donde los vehículos involucrados no poseen SOAT, dejando a las víctimas en una situación de vulnerabilidad.

**1.4.-** La modificación propuesta establece una responsabilidad solidaria para el propietario, el conductor y, en su caso, el prestador del servicio de transporte, en los accidentes donde estén involucrados vehículos sin SOAT. Esta medida busca asegurar que las víctimas reciban la compensación correspondiente sin tener que enfrentar procesos legales prolongados y complejos.



**1.5.-** La propuesta legislativa clarifica que, en caso de accidentes con vehículos sin SOAT, los responsables deberán cubrir los gastos incurridos y las indemnizaciones pagadas a los accidentados. Esto incluye los costos asumidos por la compañía aseguradora del vehículo con SOAT que haya brindado cobertura inicialmente.

## **II. ANALISIS COSTO – BENEFICIO**

El presente análisis de costo-beneficio se enfoca en la propuesta de modificación del tercer párrafo del artículo 17° del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito, con el objetivo de evaluar las implicancias económicas y sociales de esta iniciativa legislativa.

### **2.1.- Costos Asociados**

- La propuesta podría llevar a un aumento en las primas de los seguros para cubrir los riesgos adicionales. Esto podría traducirse en un costo adicional para los propietarios de vehículos.
- La modificación normativa requerirá una inversión en la actualización de sistemas, capacitación y difusión, tanto para las compañías de seguros como para los organismos reguladores.
- Podría haber un incremento en los costos legales asociados con la resolución de disputas y reclamaciones bajo la nueva normativa.

### **2.2.- Beneficios Asociados**

- La modificación garantiza una cobertura más amplia para las víctimas, incluyendo aquellas involucradas en accidentes con vehículos sin SOAT. Esto se alinea con el estudio "Global status report on road safety" de la OMS, que resalta la importancia de una cobertura efectiva en la mitigación de las consecuencias de accidentes viales.
- Al asegurar una indemnización adecuada y oportuna, se reduce la carga financiera sobre las víctimas y sus familias, lo que contribuye a su bienestar y recuperación.
- La ley incentiva a los conductores y propietarios a cumplir con la obligación de contar con SOAT, lo que podría llevar a una reducción en la cantidad de vehículos sin seguro en las carreteras.
- Al garantizar una compensación rápida y efectiva, se reduce la necesidad de intervención judicial prolongada y se disminuyen los costos asociados al tratamiento de víctimas sin cobertura de seguro.

### **2.3.- Balance Costo-Beneficio**

- La propuesta de ley, aunque podría incrementar los costos de seguros y administrativos, ofrece beneficios significativos en términos de protección y seguridad para las víctimas de accidentes de tránsito. La garantía de una indemnización adecuada y la promoción de la responsabilidad vehicular contribuyen a un sistema de tránsito más seguro y justo. Además, la reducción de cargas económicas y legales para las víctimas y el sistema de salud alinea esta iniciativa con los derechos humanos y los estándares internacionales de seguridad vial.

El análisis costo-beneficio sugiere que los beneficios de la propuesta de modificación del artículo 17° del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito superan los costos potenciales. Esta modificación representa un paso adelante en la protección de las víctimas de accidentes de tránsito y en la promoción de una cultura de responsabilidad y seguridad vial en el Perú.

## **III. EFECTOS DE LA PROPUESTA EN LA LEGISLACIÓN VIGENTE**

La propuesta legislativa presentada se alinea estrechamente con la normativa vigente en nuestro país y se encuentra en armonía con los principios establecidos por nuestra Constitución Política del Estado. Esta iniciativa representa un aporte significativo al marco legal existente, especialmente en lo que respecta a la modificación del tercer párrafo del artículo 17° del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de



Tránsito, establecido por el Decreto Supremo N° 024-2002-MTC.

La modificación propuesta no solo refuerza la protección y seguridad de las víctimas de accidentes de tránsito, garantizando una indemnización adecuada y oportuna, sino que también promueve la responsabilidad entre los conductores y propietarios de vehículos. Este enfoque está en consonancia con los principios de equidad y justicia social, y se alinea con los derechos humanos y los estándares internacionales de seguridad vial.

Además, la propuesta legislativa facilita una aplicación más rápida y uniforme de la ley, lo que resulta en un proceso más eficiente y menos gravoso para todas las partes involucradas. Al asegurar una cobertura efectiva y una compensación justa para las víctimas, esta iniciativa legislativa contribuye significativamente a la mejora del sistema de seguridad vial en el Perú, reflejando el compromiso del Estado con la protección de sus ciudadanos y el respeto por sus derechos fundamentales.

#### **IV. VINCULACIÓN CON LAS POLÍTICAS DE ESTADO DEL ACUERDO NACIONAL**

Esta iniciativa legislativa cumple con la política vigésimo octava del Acuerdo Nacional, que aboga por la plena vigencia de la Constitución y de los derechos humanos. Al garantizar una indemnización adecuada y oportuna para todas las víctimas de accidentes de tránsito, este proyecto refuerza el compromiso del Estado con la protección de los derechos fundamentales de sus ciudadanos, en línea con los estándares internacionales de seguridad vial y derechos humanos.



**ANEXO 2.** Ficha de análisis documental.

<b>Ficha de análisis documental</b>	
Nombre del documento	
Autor	
Referencia según APA	
Número de páginas	
Palabras claves de búsqueda	
Palabras claves del texto	
Definiciones	
Descripción del aporte al tema seleccionado	
Conceptos abordados	
Resultados	

### ANEXO 3. Matriz de consistencia

Tabla 2: Matriz de consistencia

TÍTULO	PROBLEMA GENERAL Y ESPECÍFICOS	OBJETIVO GENERAL Y ESPECÍFICO	ENFOQUE TEÓRICO	ENFOQUE METODOLÓGICO	POBLACIÓN Y MUESTRA	TÉCNICAS DE RECOLECCIÓN DE DATOS	TÉCNICAS DE ANÁLISIS DE DATOS	VALIDACIÓN
	<p><b>Problema general:</b></p> <p>¿Qué características adquiere la regulación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito sobre el ocupante de un vehículo no asegurado en el contexto del sistema legal peruano?</p> <p><b>Problemas específicos:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ¿Cuáles son las disposiciones normativas específicas que regulan la protección de los ocupantes de vehículos no asegurados en el marco del seguro SOAT?</li> <li>• ¿Qué criterios viene utilizando el INDECOPI para definir la figura del ocupante de un</li> </ul>	<p><b>Objetivo general:</b></p> <p>Analizar las características que adquiere la regulación del SOAT con respecto al ocupante de un vehículo no asegurado en el contexto del sistema legal peruano.</p> <p><b>Objetivo específico:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Revisar la normativa vigente relacionada con el seguro SOAT y su aplicación en casos concretos que involucren a ocupantes de vehículos no asegurados.</li> <li>• Identificar los criterios que utiliza el INDECOPI para definir la figura</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Teoría del riesgo creado.</li> <li>• Teoría del riesgo provecho.</li> </ul>	<p><b>Tipo de enfoque:</b></p> <p>Cualitativo. <b>Diseño:</b> Teoría fundamentada</p>	<p>Normativa peruana sobre el SOAT.</p> <p>Estudios de Ámbito de la legislación comparada.</p> <p>Muestreo intencional que incluye casos relevantes relacionados con la protección de los ocupantes de vehículos no asegurados en el contexto del sistema legal peruano</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Teoría fundamentada.</li> <li>- Método comparativo constante.</li> </ul>		<b>Triangulación</b>





## ANEXO 4. Declaración jurada de autenticidad de tesis



Universidad Nacional  
del Altiplano Puno



Vicerrectorado  
de Investigación



Repositorio  
Institucional

### DECLARACIÓN JURADA DE AUTENTICIDAD DE TESIS

Por el presente documento, Yo NANESA MERCEDES CHANCO CACHICATAREL  
identificado con DNI 7634666 en mi condición de egresado de:

Escuela Profesional,  Programa de Segunda Especialidad,  Programa de Maestría o Doctorado  
DERECHO

informo que he elaborado el/la  Tesis o  Trabajo de Investigación denominada:  
" LA REGULACIÓN DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRANSITO (SOAT)  
EN PERÚ: UNA PERSPECTIVA CENTRADA EN LOS DERECHOS DE LOS OCUPANTES DE  
VEHÍCULOS NO ASEGURADOS "

Es un tema original.

Declaro que el presente trabajo de tesis es elaborado por mi persona y **no existe plagio/copia** de ninguna naturaleza, en especial de otro documento de investigación (tesis, revista, texto, congreso, o similar) presentado por persona natural o jurídica alguna ante instituciones académicas, profesionales, de investigación o similares, en el país o en el extranjero.

Dejo constancia que las citas de otros autores han sido debidamente identificadas en el trabajo de investigación, por lo que no asumiré como tuyas las opiniones vertidas por terceros, ya sea de fuentes encontradas en medios escritos, digitales o Internet.

Asimismo, ratifico que soy plenamente consciente de todo el contenido de la tesis y asumo la responsabilidad de cualquier error u omisión en el documento, así como de las connotaciones éticas y legales involucradas.

En caso de incumplimiento de esta declaración, me someto a las disposiciones legales vigentes y a las sanciones correspondientes de igual forma me someto a las sanciones establecidas en las Directivas y otras normas internas, así como las que me alcancen del Código Civil y Normas Legales conexas por el incumplimiento del presente compromiso

Puno 17 de Mayo del 20 24

  
FIRMA (obligatoria)



Huella



## ANEXO 5. Autorización para el depósito de tesis en el Repositorio Institucional



Universidad Nacional  
del Altiplano Puno



Vicerrectorado  
de Investigación



Repositorio  
Institucional

### AUTORIZACIÓN PARA EL DEPÓSITO DE TESIS O TRABAJO DE INVESTIGACIÓN EN EL REPOSITORIO INSTITUCIONAL

Por el presente documento, Yo VANESA MERCEDES CHANCO CACHUCATARI  
identificado con DNI 76134666 en mi condición de egresado de:

Escuela Profesional,  Programa de Segunda Especialidad,  Programa de Maestría o Doctorado

DERECHO

informo que he elaborado el/la  Tesis o  Trabajo de Investigación denominada:

"LA REGULACIÓN DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRANSITO (SOAT) EN PERÚ"  
UNA PERSPECTIVA CENTRADA EN LOS DERECHOS DE LOS OCUPANTES DE VEHÍCULOS NO  
ASEGURADOS

para la obtención de  Grado,  Título Profesional o  Segunda Especialidad.

Por medio del presente documento, afirmo y garantizo ser el legítimo, único y exclusivo titular de todos los derechos de propiedad intelectual sobre los documentos arriba mencionados, las obras, los contenidos, los productos y/o las creaciones en general (en adelante, los "Contenidos") que serán incluidos en el repositorio institucional de la Universidad Nacional del Altiplano de Puno.

También, doy seguridad de que los contenidos entregados se encuentran libres de toda contraseña, restricción o medida tecnológica de protección, con la finalidad de permitir que se puedan leer, descargar, reproducir, distribuir, imprimir, buscar y enlazar los textos completos, sin limitación alguna.

Autorizo a la Universidad Nacional del Altiplano de Puno a publicar los Contenidos en el Repositorio Institucional y, en consecuencia, en el Repositorio Nacional Digital de Ciencia, Tecnología e Innovación de Acceso Abierto, sobre la base de lo establecido en la Ley N° 30035, sus normas reglamentarias, modificatorias, sustitutorias y conexas, y de acuerdo con las políticas de acceso abierto que la Universidad aplique en relación con sus Repositorios Institucionales. Autorizo expresamente toda consulta y uso de los Contenidos, por parte de cualquier persona, por el tiempo de duración de los derechos patrimoniales de autor y derechos conexos, a título gratuito y a nivel mundial.

En consecuencia, la Universidad tendrá la posibilidad de divulgar y difundir los Contenidos, de manera total o parcial, sin limitación alguna y sin derecho a pago de contraprestación, remuneración ni regalía alguna a favor mío; en los medios, canales y plataformas que la Universidad y/o el Estado de la República del Perú determinen, a nivel mundial, sin restricción geográfica alguna y de manera indefinida, pudiendo crear y/o extraer los metadatos sobre los Contenidos, e incluir los Contenidos en los índices y buscadores que estimen necesarios para promover su difusión.

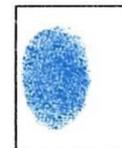
Autorizo que los Contenidos sean puestos a disposición del público a través de la siguiente licencia:

Creative Commons Reconocimiento-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional. Para ver una copia de esta licencia, visita: <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>

En señal de conformidad, suscribo el presente documento.

Puno 17 de MAYO del 2024

FIRMA (obligatoria)



Huella