



Universidad Nacional Mayor de San Marcos

Universidad del Perú. Decana de América
Facultad de Derecho y Ciencia Política
Escuela Profesional de Derecho

Responsabilidad Solidaria y Cobertura del SOAT:
Interpretación jurídica de la Extensión del seguro a
vehículos no asegurados a propósito de lo resuelto en el
Expediente 02576-2013

TRABAJO DE SUFICIENCIA PROFESIONAL

Para optar el Título Profesional de Abogado

AUTOR

Juan Francisco GAMARRA ROJAS

ASESOR

Dr. Jorge Guillermo GUTIÉRREZ TUDELA

Lima, Perú

2025



Reconocimiento - No Comercial - Compartir Igual - Sin restricciones adicionales

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>

Usted puede distribuir, remezclar, retocar, y crear a partir del documento original de modo no comercial, siempre y cuando se dé crédito al autor del documento y se licencien las nuevas creaciones bajo las mismas condiciones. No se permite aplicar términos legales o medidas tecnológicas que restrinjan legalmente a otros a hacer cualquier cosa que permita esta licencia.

Referencia bibliográfica

Gamarra, J. (2025). *Responsabilidad Solidaria y Cobertura del SOAT: Interpretación jurídica de la Extensión del seguro a vehículos no asegurados a propósito de lo resuelto en el Expediente 02576-2013*. [Trabajo de suficiencia profesional de pregrado, Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Facultad de Derecho y Ciencia Política, Escuela Profesional de Derecho]. Repositorio institucional Cybertesis UNMSM.

Metadatos complementarios

Datos de autor	
Nombres y apellidos	Juan Francisco Gamarra Rojas
Tipo de documento de identidad	DNI
Número de documento de identidad	47844827
URL de ORCID	No aplica
Datos de asesor	
Nombres y apellidos	Jorge Guillermo Gutiérrez Tudela
Tipo de documento de identidad	DNI
Número de documento de identidad	06155396
URL de ORCID	https://orcid.org/0000-0002-1064-9546
Datos del jurado	
Presidente del jurado	
Nombres y apellidos	Octavio Galvarino Delgado Guzman
Tipo de documento	DNI
Número de documento de identidad	8033687
Miembro del jurado 1	
Nombres y apellidos	José Alexander Camus Cubas
Tipo de documento	DNI
Número de documento de identidad	40630580
Miembro del jurado 2	
Nombres y apellidos	Pedro Enrique Bernui Ore
Tipo de documento	DNI
Número de documento de identidad	8204622
Datos de investigación	

Línea de investigación	No aplica
Grupo de investigación	No aplica
Agencia de financiamiento	Sin financiamiento
Ubicación geográfica de la investigación	☐ Universidad Nacional Mayor de San Marcos País: Perú ☐ Departamento: Lima Provincia: Lima Distrito: Comas. ☐ Urbanización: Retablo. Latitud: -11.93 ☐ Longitud: -77.06
Año o rango de años en que se realizó la investigación	Años: Desde enero a diciembre de 2025
URL de disciplinas OCDE	Derecho https://purl.org/pe-repo/ocde/ford#5.05.01



UNIVERSIDAD NACIONAL MAYOR DE SAN MARCOS
(Universidad del Perú, DECANA DE AMÉRICA)
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIA POLÍTICA.

ACTA DE EXAMEN ORAL PRESENCIAL PARA EL OTORGAMIENTO DEL TÍTULO PROFESIONAL DE
ABOGADO CON TRABAJO DE SUFICIENCIA PROFESIONAL

N°067

Reunido el Jurado Examinador, constituido por los señores profesores:

- 1.-PRESIDENTE: Dr. OCTAVIO GALVARINO DELGADO GUZMAN
- 2.- Dr. JOSÉ ALEXANDER CAMUS CUBAS
- 3.- Abg. PEDRO ENRIQUE BERNUI ORE
- 5.- Dr. JORGE GUILLERMO GUTIÉRREZ TUDELA (Docente Supervisor)

El bachiller postulante al Título Profesional de Abogado, don:

JUAN FRANCISCO GAMARRA ROJAS

Procedió la sustentación de su Trabajo de Suficiencia Profesional, Titulado:

Responsabilidad Solidaria y Cobertura del SOAT: Interpretación jurídica de la
Extensión del seguro a vehículos no asegurados a propósito de lo resuelto en el
Expediente 02576-2013

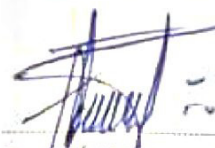
En la redacción del examen escrito, el graduando fue aprobado con la nota de:

CATORCE (14)

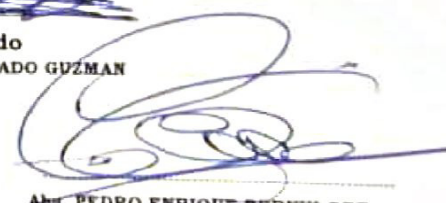
Concluida la prueba oral, se practicó la votación correspondiente, resultando el candidato:

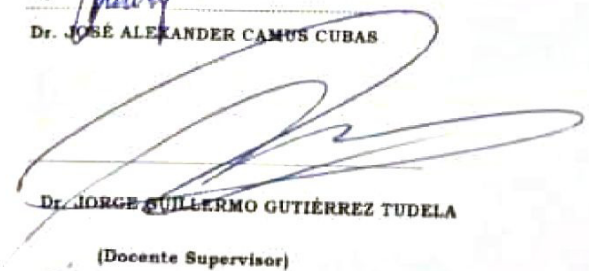
APROBADO POR UNANIMIDAD CON NOTA (15) QUINCE

Y para constancia se le extiende la presente acta, en Lima a los CUATRO días del mes
de DICIEMBRE del año 2025


Dr. JOSÉ ALEXANDER CAMUS CUBAS


Presidente del Jurado
Dr. OCTAVIO GALVARINO DELGADO GUZMAN


Abg. PEDRO ENRIQUE BERNUI ORE


Dr. JORGE GUILLERMO GUTIÉRREZ TUDELA

(Docente Supervisor)



UNIVERSIDAD NACIONAL MAYOR DE SAN MARCOS
Universidad del Perú. DECANA DE AMÉRICA
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIA POLÍTICA

CERTIFICADO DE SIMILITUD

Yo, JORGE GUILLERMO GUTIÉRREZ TUDELA, en mi condición de docente supervisor con el Dictamen de la Escuela Profesional de Derecho N° 000033-2025-EPD-FDCP/UNMSM y modificado mediante el Dictamen de la Escuela Profesional de Derecho N° 000110-2025-EPD-FDCP/UNMSM, del Trabajo de Suficiencia Profesional cuyo título es **Responsabilidad Solidaria y Cobertura del SOAT: Interpretación jurídica de la Extensión del seguro a vehículos no asegurados a propósito de lo resuelto en el Expediente 02576-2013**, presentado por el bachiller Juan Francisco Gamarra Rojas, para optar el Título Profesional de Abogado.

CERTIFICO que se ha cumplido con lo establecido en la Directiva de Originalidad y de Similitud de Trabajos Académicos, de Investigación y Producción Intelectual. Según la revisión, análisis y evaluación mediante la plataforma PIDS, el documento evaluado cuenta con el 17 % de similitud, nivel **PERMITIDO** para continuar con los trámites correspondientes y para su **publicación en el repositorio institucional**.

Se emite el presente certificado en cumplimiento de lo establecido en las normas vigentes, como uno de los requisitos para obtención del Título Profesional.

Lima, 17 de octubre de 2025

Firma del Asesor: _____

Nombres y apellidos del asesor: Jorge Guillermo Gutiérrez Tudela

DNI: 06155396

La vigencia del presente certificado corresponde a un período de noventa (90) días desde la fecha de su emisión; siempre que no haya observaciones en el texto durante el proceso de revisión por el jurado informante o surja alguna contingencia.

RESUMEN

El presente trabajo de suficiencia profesional tiene como objetivo analizar el alcance de la cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT). A través de la experiencia, se ha identificado que, en casos relacionados con accidentes de tránsito, cuando uno de los vehículos involucrados no cuenta con seguro, surge la necesidad de evaluar si los daños sufridos por los ocupantes del vehículo no asegurado deben ser cubiertos por la compañía del vehículo asegurado con SOAT, o si, por el contrario, dichos costos deben ser asumidos directamente por los responsables solidarios.

En este contexto, surge la controversia respecto a la correcta y/o adecuada interpretación del último párrafo señalado en el artículo 17 del Reglamento del SOAT, así como de los alcances que ello puede conllevar.

En este ámbito existen pronunciamientos judiciales y administrativos contradictorios, por lo cual, el análisis del presente trabajo de suficiencia profesional se enfocará en los fundamentos legales aplicados por la Corte Suprema en múltiple jurisprudencia, como la aplicación del principio pro-consumidor. En esa línea, analizaremos los alcances de la responsabilidad civil solidaria que suscitan, luego de la ocurrencia de los accidentes de tránsito y su naturaleza.

Conforme a lo mencionado, mediante el presente informe, tenemos por objeto determinar el alcance de la cobertura del SOAT frente a vehículos no asegurados, examinando las consecuencias que genera cada una de las posturas adoptadas por la Corte Suprema en su línea jurisprudencial.

PALABRAS CLAVE

Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), responsabilidad solidaria, principio pro-consumidor, accidente vehicular.

ABSTRACT

The objective of this professional sufficiency work is to analyze the scope of the

coverage of the Mandatory Traffic Accident Insurance (SOAT). Through experience, it has been identified that, in cases related to traffic accidents, when one of the vehicles involved does not have insurance, the need arises to evaluate whether the damages suffered by the occupants of the uninsured vehicle should be covered by the company of the vehicle insured with SOAT, or if, on the contrary, said costs must be assumed directly by the jointly responsible parties.

In this context, controversy arises regarding the correct interpretation of the last paragraph of article 17 of the SOAT Regulations and its correct interpretation and scope.

In this area there are contradictory judicial and administrative pronouncements, therefore, the analysis will focus on the legal foundations applied by the Supreme Court in multiple jurisprudence, such as the application of the pro-consumer principle. Along these lines, we will analyze the scope of joint and several civil liability derived from traffic accidents and their nature.

As mentioned, through this report, we aim to determine the scope of SOAT coverage against uninsured vehicles, examining the consequences generated by each of the positions adopted by the Supreme Court in its jurisprudential line.

KEYWORDS

Mandatory Traffic Accident Insurance (SOAT), joint liability, pro-consumer principle, vehicle accident.

ACTA DE SUSTENTACIÓN

ESTRUCTURA DE TSP (DERECHO – UNMSM)

I. 11.6II. Información del lugar donde se desarrolló la actividad	7
1. Institución donde se desarrolló la actividad	7
2. Periodo de duración de la actividad	7
3. Finalidad y objetivos de la entidad	7
4. Teléfonos del centro laboral	7
5. Correo electrónico del centro laboral	7
6. Razón social	7
7. Dirección postal	7
8. Nombre del responsable de la dependencia a cargo de las actividades de suficiencia profesional del bachiller.	7
III. Descripción de la actividad	8
1. Organización de la actividad (profesional a cargo)	8
2 Fines de la actividad.	8
3. Problemática jurídica	8
3.1. Realidad problemática	8
3.2. Síntesis del caso	9
3.3. Marco Teórico	9
3.4. Problemas identificados:	11
3.5. Objetivos	18
3.6. Hipótesis	18
IV. Metodología	19
4.1.	
254.2.	

254.3. ¡Error!	Marcador	no
definido.4.4.		32V.
Resultados		23
VI. Conclusiones		31
VII. Recomendaciones		32
VIII. Referencias bibliográficas		33

I. Introducción

1. Justificación

El **Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT)** constituye una herramienta esencial de carácter social, creada con la finalidad de garantizar la cobertura de los gastos médicos y el pago de indemnizaciones a las personas que resulten afectadas en un accidente de tránsito. Su naturaleza obligatoria persigue que la protección se extienda de manera generalizada a todos los pasajeros y terceros, sin importar la eventual responsabilidad del conductor. De esta manera, se busca reducir el impacto económico que los altos costos de los servicios médicos pueden generar, asegurando una atención inmediata y efectiva a las víctimas.

No obstante, la práctica evidencia que su aplicación no está exenta de complejidades. Uno de los puntos más discutidos en la doctrina y en la jurisprudencia está relacionado con la interpretación de los alcances de la cobertura en situaciones donde participan vehículos que no cuentan con el seguro respectivo. Este vacío interpretativo ha dado lugar a posiciones divergentes respecto a quién debe asumir la responsabilidad económica en estos casos.

Particular relevancia adquiere el análisis del **último párrafo del artículo 17 del Reglamento del SOAT**, en el que se plantea la interrogante sobre si la aseguradora del vehículo que sí posee póliza debe extender la cobertura a los ocupantes del automóvil sin seguro, o si, por el contrario, los gastos e indemnizaciones deben ser asumidos directamente por los responsables solidarios del siniestro: el propietario y el conductor del vehículo que carece de la póliza. Este debate no solo es técnico, sino también social, porque involucra la protección efectiva de los derechos de las víctimas frente a los accidentes de tránsito.

En este sentido, resulta indispensable examinar de manera minuciosa la normativa y los criterios jurisprudenciales vinculados con el tema. Una

interpretación uniforme de la disposición normativa permitiría establecer un marco claro sobre los límites de la cobertura del SOAT, evitando contradicciones que puedan afectar la seguridad jurídica. Asimismo, este análisis contribuye a garantizar que la finalidad del seguro —proteger a las víctimas y no al patrimonio de los responsables— se cumpla de manera efectiva.

Al mismo tiempo, el debate sobre la extensión de la cobertura a ocupantes de vehículos no asegurados abre la reflexión sobre la eficacia de los mecanismos de fiscalización del Estado. Si bien el SOAT busca ser un instrumento de protección universal, la existencia de vehículos que circulan sin este seguro demuestra que las medidas de control y sanción no siempre logran los efectos disuasivos esperados. Por ello, más allá de definir las obligaciones de la aseguradora y de los responsables directos, la discusión también se vincula con el fortalecimiento de las políticas públicas en materia de prevención y cumplimiento normativo.

En conclusión, el presente informe tiene como propósito ofrecer una visión integral sobre el alcance de la cobertura del SOAT en los accidentes que involucran vehículos no asegurados. Profundizar en la interpretación del artículo 17 del Reglamento permitirá delimitar claramente quién debe responder en estos casos, contribuyendo no solo a resolver las dudas prácticas que enfrentan las autoridades y las aseguradoras, sino también a reforzar la seguridad jurídica y el principio de justicia en beneficio de las víctimas de accidentes de tránsito.

II. Información del lugar donde se desarrolló la actividad

1. Institución donde se desarrolló la actividad

Estudio Rodríguez Angobaldo S.A.C. con RUC N° 20380589754, con dirección postal ubicada en la Calle Chinchón N° 601 – 611, distrito de San Isidro.

2. Periodo de duración de la actividad

Al respecto, sobre el periodo de duración, se precisa que, en mi condición de asistente legal, mi persona ha ejercido funciones desde el 7 de setiembre de

2023 al 7 de agosto de 2025.

3. Finalidad y objetivos de la entidad

Brindar asesoría jurídica de calidad a los distintos clientes en distintas materias legales.

4. Teléfonos del centro laboral

(01) 421-4141.

5. Correo electrónico del centro laboral

igamarra@er.com.pe

6. Razón social

Estudio Rodríguez Angobaldo S.A.C.

7. Dirección postal

Calle Chinchón N° 601 – 611, distrito de San Isidro.

8. Nombre del responsable de la dependencia a cargo de las actividades de suficiencia profesional del bachiller.

Mireya Alejandra Flores Bocángel.

III. Descripción de la actividad

1. Organización de la actividad (profesional a cargo)

La actividad se desarrolló en el Área de Consumo y Competencia del estudio, donde se vieron temas relacionados con Derecho de Protección al Consumidor.

2 Fines de la actividad.

El Estudio Rodríguez Angobaldo S.A.C. cuenta con una amplia experiencia brindando asesoría legal, entre otros, brindando asesoría legal para las denuncias asignadas en materia de protección al consumidor, específicamente, en materia financiera (bancario y seguros).

3. Problemática jurídica

3.1. Realidad problemática

El **Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT)**, en el contexto peruano, plantea un desafío interpretativo cuando los siniestros involucran a vehículos que circulan sin contar con este seguro. El **artículo 17 del Reglamento del SOAT** establece que la cobertura alcanza a los ocupantes del vehículo asegurado y a los terceros que no viajen en él. Sin embargo, la norma no contempla de manera explícita si esta protección debe también amparar a los pasajeros de automóviles que carecen de SOAT o cuyo seguro no se encuentra vigente. Esta omisión normativa genera un vacío que se traduce en incertidumbre respecto a quién corresponde asumir los gastos e indemnizaciones en estos supuestos.

Bajo una lectura literal del reglamento, se podría concluir que la compañía aseguradora únicamente está obligada a responder por quienes se encuentran dentro del vehículo que sí posee póliza, lo que excluiría a los ocupantes de los automóviles no asegurados. No obstante, esta interpretación estricta podría derivar en una situación desventajosa para las víctimas que, sin haber infringido la normativa, resultan lesionadas en un accidente de tránsito. En tales escenarios, el desamparo frente a los costos médicos y las indemnizaciones parece entrar en tensión con el propósito social del SOAT: brindar una cobertura inmediata y efectiva a quienes sufren las consecuencias de un accidente.

Esta problemática abre el debate sobre si la cobertura del seguro debería **ampliarse normativamente** para abarcar también a los pasajeros de vehículos sin póliza, estableciendo reglas claras sobre la responsabilidad solidaria entre las partes. La definición de este punto no solo incidiría en la función protectora

del SOAT, sino también en la **distribución equitativa de los costos** entre las aseguradoras y los responsables directos del accidente, como el propietario y el conductor del vehículo infractor.

Un aspecto adicional a considerar es la influencia de los **principios de protección al consumidor** en la interpretación de esta normativa. En particular, el principio pro-consumidor podría utilizarse como argumento para sostener que las aseguradoras deberían extender su cobertura, aun en ausencia de previsión expresa, en favor de quienes ocupaban un vehículo sin seguro. Sin embargo, dicha postura entra en conflicto con el tenor literal de la regulación vigente, que no establece esa obligación. Este choque entre la aplicación estricta de la ley y la invocación de principios orientados a la tutela de las víctimas revela una tensión normativa de gran relevancia práctica.

La discusión no se limita al plano jurídico, sino que también involucra consideraciones de **justicia y equidad en la protección social**. Dejar desprotegidos a ciertos afectados podría generar desigualdad frente a situaciones similares, debilitando la finalidad de universalidad que inspira al SOAT. Por ello, resulta fundamental analizar cómo el **INDECOPI** y la **Corte Suprema** han abordado esta temática, pues sus pronunciamientos permiten delinear criterios interpretativos más claros y orientar la aplicación de la norma hacia una mayor coherencia y seguridad jurídica.

En suma, el presente informe se propone ofrecer una visión global del problema, evaluando tanto la normativa como los criterios jurisprudenciales que han surgido al respecto. De este modo, se busca no solo identificar las deficiencias en la regulación actual, sino también aportar a la construcción de una aplicación más justa y razonable del SOAT, en concordancia con los fines de protección social que le dieron origen.

3.2. Síntesis del caso

Expediente : 02576-2013

Demandante : EL PACÍFICO PERUANO SUIZA COMPAÑÍA DE SEGUROS Y REASEGUROS S.A.

Demandado : INDECOPI

El caso analizado gira en torno a la interpretación y extensión de la cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) en Perú. La Sala centrará su análisis en determinar si el SOAT debe cubrir también a los ocupantes de vehículos que no cuenten con dicho seguro, a pesar de lo establecido en el Reglamento y las normativas vigentes.

Fundamentos efectuados por la Sala:

- El artículo 17 del Reglamento del SOAT precisa que la protección brindada por este seguro alcanza tanto a los ocupantes del vehículo asegurado como a los terceros que no viajan en él. Sin embargo, no dispone de manera expresa que la aseguradora deba asumir la cobertura respecto de quienes se encuentren en vehículos que carezcan de SOAT. Esto evidencia que la norma delimita de forma específica a los beneficiarios que pueden acogerse a este seguro obligatorio.
- El Reglamento dispone que, cuando un vehículo carezca de SOAT, la responsabilidad corresponde al propietario, al conductor y, de ser el caso, al prestador del servicio de transporte. Estos sujetos responden de manera solidaria por los gastos derivados de las lesiones o el fallecimiento de las víctimas del accidente. En consecuencia, no se establece que la aseguradora del vehículo asegurado con SOAT deba cubrir dichos costos en sustitución de los responsables directos del vehículo no asegurado.
- El INDECOPI interpreta de manera errónea la obligación de la aseguradora basándose en principios pro-consumidor, cuando la norma específica no deja lugar a dudas sobre su aplicación en este contexto particular.
- En relación con lo sostenido por INDECOPI, debe señalarse que el Código de Protección y Defensa del Consumidor prevé la aplicación del principio pro-consumidor únicamente cuando exista duda en la interpretación de las normas. Sin embargo, en este caso no se advierte ambigüedad en el

artículo 17 del Reglamento respecto al alcance de la cobertura del SOAT, por lo que no corresponde aplicar dicho principio para ampliar la protección del seguro obligatorio.

Decisión:

- La Quinta Sala Especializada en lo Contencioso Administrativo, con Subespecialidad en Materia de Mercado, de la Corte Superior de Justicia de Lima, ratificó la sentencia que declaró fundada la demanda.
- En consecuencia, se declaró nula la resolución del INDECOPÍ que había considerado infundado el recurso de revisión presentado por la aseguradora. La Sala sostiene que la interpretación del INDECOPÍ, en cuanto a extender la cobertura del SOAT a ocupantes de vehículos no asegurados, es incorrecta según el Reglamento vigente y los principios aplicables.

3.3. Marco Teórico

Sobre la noción del Seguro

El **contrato de seguro** se configura como una relación jurídica en la que intervienen dos partes principales: el **asegurador**, quien asume el compromiso de resarcir un daño o de cumplir con la prestación previamente pactada, y el **asegurado**, que es la persona que transfiere el riesgo a cambio de una contraprestación económica. La obligación del asegurador surge únicamente si se materializa el evento cuyo riesgo fue objeto de cobertura, y se encuentra condicionada al pago de la denominada **prima**, la cual constituye el precio o retribución que paga el asegurado por la protección que recibe.

En términos sencillos, el seguro funciona como un **mecanismo contractual de transferencia de riesgos**, a través del cual una persona o entidad desplaza hacia un tercero especializado (la compañía aseguradora) las posibles consecuencias económicas derivadas de un hecho incierto pero probable, a cambio de un pago periódico o único. Gracias a este esquema, el asegurado encuentra una herramienta de protección frente a contingencias que, de

producirse, podrían generar graves afectaciones a su patrimonio, salud o incluso su vida.

La clasificación doctrinaria de los seguros permite identificar diversas categorías, siendo las más comunes las siguientes:

- **Seguros personales**, que se orientan a la protección de la vida, la integridad física y la salud del individuo, como ocurre en los seguros de vida o de accidentes.
- **Seguros patrimoniales**, destinados a proteger bienes materiales o patrimonios frente a riesgos como incendios, robos o desastres naturales.
- **Seguros obligatorios**, cuya contratación no depende de la voluntad del individuo, sino que está impuesta por mandato legal, precisamente por la necesidad de garantizar la protección colectiva frente a determinados riesgos de alto impacto social.

Dentro de esta última categoría se encuentra el **Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT)**, que se caracteriza por ser un instrumento de carácter **imperativo y universal**, pues su exigencia no depende de la decisión de los propietarios de los vehículos, sino de una disposición normativa que busca asegurar cobertura inmediata a todas las personas que pudieran resultar afectadas en un accidente de tránsito. De esta manera, el SOAT se erige como una manifestación concreta de la función social de los seguros, dado que su finalidad no es solo económica, sino también la protección de derechos fundamentales como la vida y la salud.

En el marco de la presente investigación, corresponde centrar el análisis en este tercer tipo de seguro, particularmente en las **implicancias jurídicas y prácticas del SOAT**. El estudio de su casuística resulta de gran relevancia porque permite identificar los vacíos normativos, las tensiones interpretativas y los criterios jurisprudenciales que han surgido en torno a su aplicación. Así, el examen del SOAT no solo contribuye a entender el funcionamiento de un seguro de carácter obligatorio, sino que también posibilita evaluar la manera en que este instrumento cumple su rol como mecanismo de protección social frente a los

riesgos propios del tránsito vehicular.

3.3.1. Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT)

El **Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT)** se encuentra regulado en la **Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre (Ley N.º 27181)**. De acuerdo con lo dispuesto en su artículo 31, todo vehículo automotor que circule en el territorio nacional debe contar de manera obligatoria con esta póliza. La finalidad principal de este seguro consiste en garantizar que cualquier persona que resulte afectada en un accidente de tránsito —ya sea como ocupante del vehículo o como tercero ajeno a él— reciba la indemnización necesaria para cubrir los gastos médicos, hospitalarios o funerarios que deriven del siniestro. En esa misma línea, el **artículo 29 del TUO del Reglamento del SOAT** establece los montos máximos de cobertura: hasta 4 UIT en caso de fallecimiento, 4 UIT por invalidez permanente, 1 UIT por incapacidad temporal, 5 UIT para gastos médicos y 1 UIT para cubrir los costos de sepelio.

Desde el punto de vista jurídico, el SOAT se sustenta en la estructura general de los **contratos de seguro**, los cuales se configuran como acuerdos en virtud de los cuales la aseguradora asume la obligación de indemnizar al asegurado o a sus beneficiarios cuando ocurre un evento previamente establecido y amparado por la póliza, a cambio del pago de una prima (Calderón Sumarriva, 2023, p. 02). En el caso específico del SOAT, se trata de un contrato de carácter obligatorio cuyo objeto central es cubrir los gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios ocasionados como consecuencia de accidentes de tránsito. Ello refleja que, más allá de ser un contrato oneroso, cumple una función eminentemente **social y protectora**.

Un aspecto relevante, que ha sido resaltado por **García Ascencios y Gamarra Leiva (2021)**, es que la cobertura del SOAT debe activarse **de manera inmediata**, sin necesidad de que las víctimas realicen trámites administrativos complejos o esperen pronunciamientos previos de alguna autoridad. Este rasgo distintivo constituye uno de los pilares de este seguro, ya que asegura que las personas afectadas reciban atención oportuna en situaciones de emergencia. En efecto, su diseño busca eliminar barreras burocráticas que podrían retrasar la

asistencia a las víctimas. Sin embargo, al igual que en cualquier otro contrato de seguro, existen **exclusiones específicas**. Entre estas se encuentran los accidentes ocasionados en competencias deportivas de vehículos motorizados, los que ocurren fuera del territorio peruano o en zonas no habilitadas para el tránsito, así como aquellos generados por fenómenos externos como guerras, terremotos o desastres naturales. También se excluyen los daños vinculados a conductas intencionales, tales como suicidios o lesiones autoinfligidas utilizando el vehículo asegurado (pp. 222-223).

En este contexto, puede afirmarse que el **SOAT cumple un papel esencial en la protección integral de la vida, la salud y la integridad física de las personas**. Su carácter social se evidencia en que no restringe la cobertura únicamente al conductor o a los pasajeros del vehículo asegurado, sino que también se extiende a los peatones y a los terceros involucrados en el accidente, lo cual refuerza su naturaleza de seguro universal. Asimismo, garantiza que las víctimas reciban atención médica inmediata y, en casos de fallecimiento, otorga cobertura a los familiares directos, contribuyendo así a la materialización efectiva de derechos fundamentales.

En definitiva, el SOAT no solo constituye una obligación legal de los propietarios de vehículos, sino también una **herramienta de política pública** orientada a minimizar los impactos sociales y económicos de los accidentes de tránsito. Su obligatoriedad busca generar una red de protección colectiva frente a los riesgos de la circulación vehicular, asegurando que ninguna víctima quede desamparada y reafirmando su rol como mecanismo de tutela y solidaridad en el marco de la seguridad vial.

3.3.2. La indemnización

La **indemnización** puede definirse como el pago de una suma de dinero cuyo objetivo principal es compensar el perjuicio ocasionado a una persona a raíz de una acción u omisión. Se configura, por tanto, como una obligación de naturaleza legal que persigue reparar el daño causado, aunque dicha reparación sea únicamente de carácter económico y no suponga necesariamente el restablecimiento pleno de la situación anterior al hecho lesivo (Monroy Pino,

2015, pp. 3-5). Su función es brindar a la víctima una compensación que, si bien no siempre logra reponer el estado previo, al menos le permite obtener una satisfacción patrimonial por las consecuencias negativas sufridas. Cabe señalar que la obligación de indemnizar puede nacer de manera directa de la ley, en supuestos concretos, o también surgir de un acuerdo contractual, como sucede en los contratos de seguro.

En el ámbito específico del **contrato de seguros**, la aseguradora asume la obligación de indemnizar al asegurado cuando ocurre un evento contemplado en la póliza, siempre a cambio del pago de una prima. Esta prestación de la compañía opera dentro de los límites pactados, asegurando al asegurado una cobertura frente a contingencias que puedan afectar su estabilidad económica. De este modo, el seguro actúa como un mecanismo de distribución del riesgo, trasladando al asegurador la carga económica que produciría un siniestro, con el fin de proteger al contratante y a sus beneficiarios.

Un aspecto que refuerza este carácter es lo dispuesto en el **artículo 74 de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre (Ley N.º 27181)**, el cual establece que la aseguradora debe realizar el pago de la indemnización directamente al asegurado, a sus beneficiarios o a los endosatarios dentro de un plazo máximo de treinta (30) días contados a partir de la aceptación del siniestro. Este mandato legal confirma que la obligación indemnizatoria en el contrato de seguro no puede quedar sujeta a demoras injustificadas, sino que debe ejecutarse con inmediatez y eficacia en beneficio de quienes han sufrido un daño.

En suma, la indemnización constituye una herramienta jurídica de carácter reparador que, en el marco del contrato de seguros, asegura al afectado una **protección económica rápida y efectiva** frente a la materialización de riesgos previamente cubiertos. De esta manera, no solo cumple una función patrimonial, sino también social, al garantizar que las víctimas de determinados hechos cuenten con un respaldo frente a las consecuencias económicas que estos generan.

Respecto a la indemnización contemplada en los contratos de seguro, esta debe entenderse como el cumplimiento de la obligación económica frente a la ocurrencia de un siniestro que se encuentre cubierto por la póliza. Aunque en la doctrina existe debate en torno a si el contrato de seguros debe considerarse esencialmente indemnizatorio o previsional, la legislación peruana se inclina de manera clara hacia el reconocimiento de su naturaleza **indemnizatoria estricta**, tal como lo destacan **Martínez Ventura et al. (2014, p. 117)**.

De igual manera, **Díaz Guevara (2011, p. 1)** señala que la forma de indemnización puede variar en función del modo en que se calcule el daño asegurado. Así, en los seguros de **indemnización objetiva**, la cobertura se determina a partir de una valoración concreta y previamente definida, generalmente vinculada al valor real del bien dañado. Por el contrario, en los seguros de **indemnización subjetiva**, como ocurre en el seguro de vida, el daño resulta difícil o imposible de cuantificar de manera exacta, por lo que la indemnización se fija con base en una estimación subjetiva del asegurado que busca prevenir el impacto económico derivado de la pérdida.

En consecuencia, puede afirmarse que la indemnización en el ámbito de los contratos de seguro constituye una **obligación de naturaleza contractual**, cuyo objetivo es compensar el daño sufrido por el asegurado sobre un interés o bien protegido. Su finalidad principal es brindar al asegurado seguridad económica frente a los perjuicios ocasionados por un evento imprevisto, reafirmando la función social y de protección que caracteriza al contrato de seguros.

3.3.3. Responsabilidad civil derivada de accidentes de tránsito

Sobre la noción de responsabilidad civil

La responsabilidad civil se concibe como una institución jurídica que impone a una persona el deber de reparar, resarcir o indemnizar los daños ocasionados a un tercero. Su finalidad esencial es asegurar que la víctima reciba una compensación económica que le permita, en la medida de lo posible, mitigar o equilibrar las consecuencias negativas derivadas del hecho dañoso. De esta manera, se busca restablecer el orden alterado por el daño, preservar la paz

social y garantizar que los perjuicios ocasionados no queden sin una respuesta adecuada dentro del sistema jurídico.

En el ámbito del tránsito terrestre, la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre (Ley N.° 27181), en su artículo 29, establece que la responsabilidad civil derivada de accidentes ocasionados por vehículos automotores es de carácter objetivo, siguiendo lo dispuesto en el Código Civil. En esa misma dirección, el artículo 2 del Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios de Accidentes de Tránsito, aprobado mediante el Decreto Supremo N.° 024-2022-MTC, precisa que dicha responsabilidad se rige tanto por lo señalado en el reglamento como por el Código Civil. A ello se suma que la norma dispone que la obligación de responder recae solidariamente sobre el conductor, el propietario del vehículo y, cuando corresponda, el prestador del servicio de transporte, quienes deben responder frente a los daños personales, materiales y demás perjuicios ocasionados a los ocupantes y a terceros no ocupantes.

Desde un enfoque general, la responsabilidad civil implica asignar a una persona la obligación de reparar el daño económico ocasionado, ya tenga origen en un vínculo contractual o en un hecho ilícito extracontractual. Para que este deber jurídico pueda configurarse, resulta indispensable la concurrencia de determinados presupuestos que fundamentan la obligación de resarcimiento. De acuerdo con Ortega & Piana (2011, p. 59), tales presupuestos son: la antijuridicidad, la existencia del daño, la relación de causalidad y los factores de atribución. La ausencia de cualquiera de estos elementos imposibilita el surgimiento de la obligación indemnizatoria.

Ahora bien, en el caso concreto de los accidentes de tránsito, la normativa peruana ha optado expresamente por acoger el régimen de responsabilidad objetiva. El artículo 1970 del Código Civil establece que quien cause un daño a otro mediante el uso de un bien riesgoso o peligroso debe repararlo, sin necesidad de probar dolo o culpa, siendo suficiente acreditar la existencia del daño. En este contexto, los vehículos automotores son considerados bienes peligrosos debido a su estructura técnica y a la alta probabilidad de generar daños en caso de siniestro. Su conducción supone un control humano que,

aunque diligente, nunca elimina por completo el riesgo de accidentes. En este sentido, Zeñas Cerceda (2021, p. 95) explica que la complejidad de la conducción hace difícil determinar con precisión cuándo hubo culpa y cuándo no, y que incluso un conductor prudente no puede garantizar la ausencia absoluta de accidentes.

En consecuencia, el ordenamiento jurídico peruano reconoce la aplicación de la responsabilidad objetiva para los accidentes de tránsito, lo cual implica que el conductor debe reparar el daño causado sin necesidad de que se demuestre su negligencia. Esta obligación se extiende solidariamente al propietario del vehículo y, en los casos que corresponda, al prestador del servicio de transporte, garantizando así que las víctimas no queden sin una compensación efectiva. La finalidad de este régimen es ofrecer una reparación integral, rápida y accesible, incluso en aquellos casos en los que resultaría complejo o prácticamente imposible demostrar la culpa del conductor. En suma, se trata de un mecanismo legal diseñado para reforzar la protección de las víctimas y garantizar la eficacia del derecho a la indemnización en el marco de la seguridad vial.

3.3.4. La Responsabilidad solidaria en los accidentes de tránsito

El **artículo 2 del Decreto Supremo N.º 024-2022-MTC** establece que, en caso de producirse un accidente de tránsito, la responsabilidad por los daños y perjuicios generados recae de manera solidaria en tres sujetos: el conductor del vehículo, el propietario del mismo y, cuando corresponda, el prestador del servicio de transporte terrestre. Este diseño normativo responde a la necesidad de brindar a las víctimas mayores alternativas para obtener una reparación efectiva frente a los perjuicios sufridos, ya que se amplía el espectro de obligados y no se limita únicamente a la persona que ocasionó materialmente el daño. De este modo, se asegura que la víctima no quede en una situación de indefensión, pudiendo dirigir su acción contra cualquiera de los responsables solidarios.

Por otro lado, la **responsabilidad solidaria** encuentra respaldo en el **artículo 1983 del Código Civil**, que dispone que cuando varias personas resultan responsables de un mismo daño, todas ellas deben responder conjuntamente frente a la víctima. No obstante, aquel que realice el pago total de la

indemnización conserva el derecho de repetir lo abonado contra los demás obligados, correspondiendo al juez fijar la proporción de responsabilidad de cada uno según la gravedad de la falta cometida. En materia de accidentes de tránsito, esta solidaridad presenta un carácter **especial y objetivo**, puesto que se trata de una obligación que nace de un mandato legal específico, sin que sea necesario probar de forma individual la conducta de cada uno de los involucrados.

En este contexto, la **Corte Suprema**, a través de la **Casación N.º 2775-2012-Lambayeque**, precisó que no resulta indispensable demostrar un nexo causal directo entre la actuación de cada uno de los responsables solidarios —por ejemplo, el propietario del vehículo— y el daño ocasionado. Ello se debe a que la solidaridad en estos casos no surge de un hecho subjetivo atribuible a cada responsable, sino de la propia ley, que impone el deber de responder de manera conjunta con el fin de garantizar la **tutela efectiva de las víctimas**. Esta posición reafirma que lo determinante no es la conducta personal de cada obligado, sino la existencia de un marco legal que los vincula solidariamente en la reparación del daño.

Asimismo, en la **Casación N.º 1926-2010-Lima**, la Corte Suprema señaló que la responsabilidad solidaria en materia de accidentes de tránsito se encuentra sujeta al **principio de especialidad normativa**. En virtud de este principio, las disposiciones especiales sobre transporte terrestre deben aplicarse de forma preferente frente a las reglas generales contenidas en el Código Civil. Por ello, corresponde dar prioridad a lo dispuesto en el **artículo 29 de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre**, que regula de manera específica este tipo de supuestos y otorga mayor seguridad jurídica en la aplicación del régimen de responsabilidad objetiva.

En consecuencia, puede afirmarse que la **responsabilidad solidaria en los accidentes de tránsito** se rige de manera prioritaria por normas especiales, lo que fortalece de forma significativa la posición de las víctimas. Al facultarlas a reclamar la reparación de los daños contra cualquiera de los responsables solidarios, se evita que estas tengan que asumir la difícil carga de identificar al verdadero causante del siniestro. Además, se ratifica que no es necesario

acreditar un vínculo causal individual entre cada sujeto y el daño producido, ya que esta modalidad de responsabilidad surge directamente de un **mandato legal de carácter objetivo**.

En definitiva, este esquema normativo cumple una función doble: por un lado, ofrece a las víctimas una protección más amplia y eficaz, y por otro, asegura que los responsables solidarios —conductor, propietario y prestador del servicio— asuman de manera conjunta el riesgo derivado de la circulación vehicular. Este diseño legal refleja no sólo una lógica de equidad, sino también un enfoque preventivo y de política pública, destinado a reforzar la protección de los derechos fundamentales frente a los efectos de los accidentes de tránsito.

3.3.5. Principio Pro-Consumidor

El **principio pro-consumidor**, consagrado en el **Artículo V del Título Preliminar del Código de Protección y Defensa del Consumidor (Ley N.º 29571)**, dispone que cuando exista una **duda insalvable** en torno al alcance de una norma o respecto de la interpretación de los contratos por adhesión, la solución debe adoptarse siempre en el sentido más beneficioso para el consumidor. Este mandato refleja la necesidad de brindar una **protección efectiva frente a la desigualdad estructural** que caracteriza a las relaciones de consumo, en las cuales el consumidor se encuentra normalmente en una situación de debilidad frente al proveedor, tanto por su falta de información técnica como por su escaso poder de negociación.

En cuanto a la **finalidad de este principio**, Londoño (2023, p. 51) explica que el pro-consumidor surge como un instrumento destinado a **restablecer el desequilibrio** que afecta a los consumidores, constituyendo una expresión concreta de sus derechos fundamentales. De esta forma, no se trata únicamente de otorgar un trato preferente a la parte más vulnerable, sino también de **promover la equidad y la justicia en las relaciones contractuales**, procurando un equilibrio real entre las partes. El principio, por tanto, materializa la función tuitiva del derecho del consumo, traducida en disposiciones que garantizan amparo, resguardo y trato justo para quienes se encuentran en una posición de inferioridad.

Respecto a su **aplicación práctica**, es preciso señalar que la noción de duda insalvable se presenta únicamente cuando la norma carece de claridad o precisión suficiente, generando incertidumbre en la labor interpretativa de las autoridades. Ante este tipo de situaciones, el **Indecopi**, en su calidad de órgano resolutorio, tiene la obligación de preferir la interpretación que resulte más favorable al consumidor. En este sentido, nuestro ordenamiento prevé que la interpretación normativa debe comenzar con el método literal, es decir, atendiendo al sentido inmediato de las palabras. No obstante, cuando dicho criterio deja lugar a más de un sentido posible, corresponde acudir a otros métodos, como el **sistemático**, que ubica la norma en el conjunto del ordenamiento, o el **teleológico**, que atiende a su finalidad. Solo si tras aplicar estas herramientas subsiste la duda, debe acudirse al principio pro-consumidor como criterio de cierre interpretativo (Contardo González, 2023, p. 203).

En la práctica, este principio se ha convertido en un **instrumento decisivo para garantizar los derechos de los consumidores**, en tanto permite que la interpretación de las disposiciones legales y contractuales se incline hacia la protección de sus intereses cuando existan vacíos o ambigüedades. De esta manera, evita que la parte débil quede desprotegida frente a cláusulas oscuras o normas de difícil aplicación, reforzando así la seguridad jurídica y el rol tuitivo del Estado en la defensa del consumidor.

En consecuencia, puede afirmarse que el **principio pro-consumidor es un pilar esencial del derecho de consumo**, en la medida en que asegura que las decisiones jurídicas se orienten hacia la justicia material y hacia la restauración del equilibrio en las relaciones contractuales. Además, constituye una garantía de que las asimetrías propias de la relación proveedor-consumidor no se traduzcan en abusos o en interpretaciones perjudiciales para la parte más vulnerable. En definitiva, este principio no solo cumple una función hermenéutica, sino que también se erige como un mecanismo de protección sustantiva que refuerza el **carácter protector y garantista del derecho del consumidor** en nuestro ordenamiento jurídico.

3.4. Problemas identificados:

a. Problema general:

¿Cómo debe interpretarse la responsabilidad solidaria en el contexto de la cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) para determinar quién debe asumir los gastos en accidentes que involucren vehículos no asegurados?

b. Problemas específicos:

1. ¿Cuál es el alcance de la cobertura del SOAT para los ocupantes de vehículos no asegurados, conforme a las disposiciones legales actuales?
2. ¿De qué manera influye la interpretación de los principios pro-consumidor en la aplicación de la cobertura del SOAT cuando el vehículo involucrado en el accidente no está asegurado?

3.5. Objetivos

a. Objetivo General:

Analizar la responsabilidad solidaria en la cobertura del SOAT para establecer cómo deben distribuirse los costos en caso de accidentes que involucren vehículos no asegurados.

b. Objetivos específicos:

1. Evaluar la cobertura del SOAT según el artículo 17 del Reglamento y determinar si la aseguradora del vehículo asegurado debe asumir los gastos por los ocupantes de vehículos no asegurados.
2. Determinar cómo la aplicación del principio pro-consumidor influye en la interpretación de la cobertura del SOAT y la responsabilidad de los diferentes actores involucrados en un accidente.

3.6. Hipótesis

a. Hipótesis general:

La responsabilidad solidaria en la cobertura del SOAT garantiza que los costos de los accidentes sean asumidos por el propietario y conductor del vehículo no asegurado, y no por la aseguradora del vehículo con SOAT.

b. Hipótesis específicas

1. La interpretación del artículo 17 del Reglamento del SOAT establece que la cobertura del seguro se limita a los ocupantes y terceros de vehículos asegurados, excluyendo a los ocupantes de vehículos no asegurados, por lo que la aseguradora no está obligada a cubrirlos.
2. El principio pro-consumidor no se aplica en este contexto, ya que no existe ambigüedad en la normativa del SOAT que permita extender su cobertura a vehículos no asegurados, por lo tanto, los responsables directos del vehículo no asegurado deben asumir los costos.

IV. Metodología

4.1. Tipo de investigación

Analítica - Descriptiva

4.2. Casuística

4.2.1. Casación N°16658-2016 LIMA

En el caso sometido a análisis, la **Corte Suprema** se pronunció respecto del alcance de la cobertura del **Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT)** en aquellos supuestos en los que ocurre un accidente en el que intervienen dos vehículos y únicamente uno de ellos se encuentra asegurado. La controversia central giró en torno a establecer si la aseguradora **Mapfre Perú** estaba obligada a asumir el pago de la indemnización correspondiente a los ocupantes del vehículo que no contaba con SOAT.

Dentro de los hechos acreditados se verificó que uno de los pasajeros del vehículo no asegurado falleció como consecuencia del siniestro. Ante esta situación, los familiares del difunto reclamaron a Mapfre la cobertura de los **gastos de sepelio**, amparándose en la naturaleza obligatoria del seguro. No obstante, la compañía se negó a reconocer dicho pago bajo el argumento de que la víctima se encontraba a bordo de un vehículo que carecía de póliza, por lo que —a su entender— no correspondía la aplicación de la cobertura.

Frente a la negativa, la cónyuge del fallecido interpuso una denuncia administrativa ante el **Indecopi**, alegando una vulneración al deber de idoneidad. En sede administrativa, la autoridad resolvió ordenar que Mapfre realizara el pago de la indemnización, considerando que el espíritu del SOAT es garantizar una protección inmediata y universal a las víctimas de accidentes de tránsito. Sin embargo, la aseguradora presentó posteriormente una **demanda contencioso-administrativa** solicitando la nulidad de lo decidido, bajo el argumento de que la resolución de Indecopi se oponía al contenido del artículo 17 del **Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y de los Seguros Obligatorios por**

Accidentes de Tránsito, el cual —según su interpretación— no extendía la cobertura a pasajeros de vehículos no asegurados.

Al resolver la controversia, la **Corte Suprema** enfatizó que el SOAT no solo constituye un contrato de seguro, sino también un **instrumento de protección social** cuya finalidad es asegurar la atención pronta, eficaz e incondicional de todas las víctimas que sufran daños personales en accidentes de tránsito. Desde esta perspectiva, al interpretar el artículo 17 del Reglamento, el tribunal estableció dos conclusiones relevantes. En primer lugar, determinó que los ocupantes de vehículos que carecen de SOAT no quedan desprotegidos, ya que la norma reconoce la **responsabilidad solidaria** del conductor, del propietario y, en su caso, del prestador del servicio de transporte. En segundo lugar, la Corte concluyó que la aseguradora del vehículo que sí se encuentra cubierto por una póliza tiene la obligación de indemnizar a las víctimas, aun cuando estas viajen en una unidad no asegurada. Eso sí, precisó que la aseguradora conserva el derecho de interponer la **acción de repetición** contra los responsables solidarios con el fin de recuperar las sumas pagadas.

Como resultado de este razonamiento, la Corte Suprema resolvió declarar **fundado el recurso de casación** interpuesto por Indecopi y ordenó que Mapfre proceda con el pago de la indemnización por fallecimiento, así como con el reembolso de los gastos de sepelio en favor de la cónyuge del fallecido. Este pronunciamiento constituye un hito importante, ya que reafirma la **finalidad social y protectora del SOAT**, priorizando la defensa de los derechos de las víctimas frente a interpretaciones de carácter restrictivo que podrían dejar sin cobertura a personas directamente afectadas por un accidente de tránsito.

En conclusión, este fallo de la Corte Suprema consolida una interpretación jurisprudencial que amplía la cobertura del SOAT en beneficio de los ocupantes de vehículos no asegurados, subrayando que la protección de la vida y la salud debe prevalecer sobre cualquier limitación formal. Además, establece un criterio de interpretación que fortalece la seguridad jurídica, puesto que aclara que las aseguradoras, si bien deben asumir inicialmente la cobertura, cuentan con mecanismos legales para recuperar lo desembolsado de los verdaderos responsables. De este modo, el pronunciamiento no solo salvaguarda a las

víctimas, sino que también refuerza la coherencia y la finalidad social del sistema de seguros obligatorios en el país.

4.2.2. Casación N°2932-2014 LIMA

En el caso sometido a análisis, la **Corte Suprema** se pronunció respecto del alcance de la cobertura del **Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT)** en aquellos supuestos en los que ocurre un accidente en el que intervienen dos vehículos y únicamente uno de ellos se encuentra asegurado. La controversia central giró en torno a establecer si la aseguradora **Mapfre Perú** estaba obligada a asumir el pago de la indemnización correspondiente a los ocupantes del vehículo que no contaba con SOAT.

Dentro de los hechos acreditados se verificó que uno de los pasajeros del vehículo no asegurado falleció como consecuencia del siniestro. Ante esta situación, los familiares del difunto reclamaron a Mapfre la cobertura de los **gastos de sepelio**, amparándose en la naturaleza obligatoria del seguro. No obstante, la compañía se negó a reconocer dicho pago bajo el argumento de que la víctima se encontraba a bordo de un vehículo que carecía de póliza, por lo que —a su entender— no correspondía la aplicación de la cobertura.

Frente a la negativa, la cónyuge del fallecido interpuso una denuncia administrativa ante el **Indecopi**, alegando una vulneración al deber de idoneidad. En sede administrativa, la autoridad resolvió ordenar que Mapfre realizara el pago de la indemnización, considerando que el espíritu del SOAT es garantizar una protección inmediata y universal a las víctimas de accidentes de tránsito. Sin embargo, la aseguradora presentó posteriormente una **demanda contencioso-administrativa** solicitando la nulidad de lo decidido, bajo el argumento de que la resolución de Indecopi se oponía al contenido del artículo 17 del **Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y de los Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito**, el cual —según su interpretación— no extendía la cobertura a pasajeros de vehículos no asegurados.

Al resolver la controversia, la **Corte Suprema** enfatizó que el SOAT no solo constituye un contrato de seguro, sino también un **instrumento de protección social** cuya finalidad es asegurar la atención pronta, eficaz e incondicional de

todas las víctimas que sufran daños personales en accidentes de tránsito. Desde esta perspectiva, al interpretar el artículo 17 del Reglamento, el tribunal estableció dos conclusiones relevantes. En primer lugar, determinó que los ocupantes de vehículos que carecen de SOAT no quedan desprotegidos, ya que la norma reconoce la **responsabilidad solidaria** del conductor, del propietario y, en su caso, del prestador del servicio de transporte. En segundo lugar, la Corte concluyó que la aseguradora del vehículo que sí se encuentra cubierto por una póliza tiene la obligación de indemnizar a las víctimas, aun cuando estas viajen en una unidad no asegurada. Eso sí, precisó que la aseguradora conserva el derecho de interponer la **acción de repetición** contra los responsables solidarios con el fin de recuperar las sumas pagadas.

Como resultado de este razonamiento, la Corte Suprema resolvió declarar **fundado el recurso de casación** interpuesto por Indecopi y ordenó que Mapfre proceda con el pago de la indemnización por fallecimiento, así como con el reembolso de los gastos de sepelio en favor de la cónyuge del fallecido. Este pronunciamiento constituye un hito importante, ya que reafirma la **finalidad social y protectora del SOAT**, priorizando la defensa de los derechos de las víctimas frente a interpretaciones de carácter restrictivo que podrían dejar sin cobertura a personas directamente afectadas por un accidente de tránsito.

En conclusión, este fallo de la Corte Suprema consolida una interpretación jurisprudencial que amplía la cobertura del SOAT en beneficio de los ocupantes de vehículos no asegurados, subrayando que la protección de la vida y la salud debe prevalecer sobre cualquier limitación formal. Además, establece un criterio de interpretación que fortalece la seguridad jurídica, puesto que aclara que las aseguradoras, si bien deben asumir inicialmente la cobertura, cuentan con mecanismos legales para recuperar lo desembolsado de los verdaderos responsables. De este modo, el pronunciamiento no solo salvaguarda a las víctimas, sino que también refuerza la coherencia y la finalidad social del sistema de seguros obligatorios en el país.

4.2.3. Casación N°12680-2021 LIMA

El caso bajo estudio se originó a partir de un accidente de tránsito en el que intervinieron dos vehículos: uno que no contaba con el Seguro Obligatorio de

Accidentes de Tránsito (SOAT) y otro que sí se encontraba asegurado por la compañía La Positiva. Como consecuencia del siniestro falleció la señora María Mancha Quispe, quien se desplazaba en el automóvil carente de la póliza. Tras el deceso, los familiares de la víctima solicitaron a la aseguradora la cobertura correspondiente; no obstante, la empresa rechazó la petición, alegando que la fallecida era pasajera de un vehículo que no estaba asegurado con SOAT y, por lo tanto, no correspondía asumir dicha obligación. Frente a esta negativa, el hijo de la occisa interpuso una denuncia administrativa ante el Indecopi, argumentando que la aseguradora había incumplido con el deber de idoneidad.

En la vía administrativa, tanto en primera como en segunda instancia, el Indecopi resolvió declarar fundada la denuncia y ordenó a La Positiva efectuar el pago de la indemnización a favor de los familiares de la señora Mancha Quispe. La decisión adquirió firmeza en sede administrativa; sin embargo, la aseguradora interpuso posteriormente una demanda contencioso-administrativa, solicitando la nulidad de la resolución emitida por la autoridad de consumo. Los jueces, en ambas instancias judiciales, declararon fundada la demanda, revocando así lo dispuesto en sede administrativa. Ante este resultado, Indecopi interpuso recurso de casación, alegando que los jueces habían interpretado de forma errónea el artículo 17 del Reglamento del SOAT y solicitando que dicho precepto fuese aplicado de conformidad con la finalidad social del seguro, orientada a salvaguardar derechos fundamentales como la vida, la salud y la integridad de las personas.

La Corte Suprema, al resolver la controversia, declaró infundado el recurso de casación, confirmando las resoluciones emitidas por las instancias judiciales. El tribunal señaló que, siendo el SOAT un seguro de carácter obligatorio, el conductor negligente que circulaba sin la póliza no podía pretender trasladar la obligación de cobertura a la aseguradora del otro vehículo involucrado en el accidente. En esa línea, la Corte precisó que las indemnizaciones derivadas de lesiones o fallecimientos de las personas que viajaban en un vehículo sin SOAT—incluyendo tanto al conductor como a los ocupantes— deben reclamarse de manera directa a los responsables civiles solidarios, es decir, al propietario del vehículo infractor, a la empresa de transporte (si correspondía) y al propio conductor causante del siniestro.

En definitiva, el fallo reafirmó que la falta de aseguramiento en un vehículo no puede generar la obligación de extender la cobertura a cargo de la aseguradora de otra unidad que sí cumplía con la ley. De este modo, la Corte Suprema ratificó la aplicación del régimen de responsabilidad objetiva y solidaria previsto en la normativa de tránsito, aclarando que dicha responsabilidad recae exclusivamente sobre los sujetos obligados por la ley y no sobre una aseguradora ajena al vehículo infractor. Con ello, el tribunal estableció un criterio restrictivo, pero coherente con el principio de legalidad, limitando la cobertura del SOAT a los supuestos expresamente contemplados en el marco normativo.

4.4.4. Sentencia de vista – Expediente N°8648-2012.

El caso en análisis se originó a raíz de un **accidente de tránsito** en el que participaron dos vehículos, de los cuales únicamente uno contaba con un **SOAT emitido por la Asociación Fondo Contra Accidentes de Tránsito La Primera (AFOCAT)**. Producto del siniestro falleció una de las pasajeras que viajaba en el vehículo sin seguro, situación que llevó a sus familiares a solicitar la cobertura correspondiente. Sin embargo, la entidad aseguradora se negó a otorgar la indemnización por muerte, argumentando que la víctima se encontraba en una unidad no asegurada por su compañía y que, en consecuencia, no le correspondía asumir dicha obligación.

Ante esta negativa, los familiares recurrieron al **Indecopi**, que en su rol de autoridad administrativa de consumo resolvió que AFOCAT sí debía cubrir los gastos derivados del fallecimiento. La decisión se sustentó en que el **Reglamento del SOAT** establece que la cobertura se extiende a todas las personas que resulten víctimas de un accidente de tránsito, incluso si se encontraban en un vehículo que carecía de la póliza respectiva. El objetivo de esta interpretación era garantizar la protección inmediata de las víctimas, atendiendo a la finalidad social del seguro obligatorio.

No obstante, la aseguradora interpuso una **demanda contencioso-administrativa** con la finalidad de dejar sin efecto lo resuelto en sede administrativa. En primera instancia, el tribunal declaró fundada la demanda, eximiendo a AFOCAT de la obligación de pago. A pesar de ello, el Indecopi decidió interponer un recurso de apelación, sosteniendo que la finalidad

protectora del SOAT debía prevalecer y que el artículo 17 del Reglamento debía interpretarse en un sentido amplio, que incluyera también a las víctimas que viajaban en vehículos sin seguro.

La **Corte Superior de Justicia**, al resolver la apelación, confirmó lo decidido en primera instancia y desestimó los argumentos del Indecopi. En su razonamiento, el tribunal precisó que las aseguradoras no se encuentran legalmente obligadas a cubrir las indemnizaciones en aquellos casos en que uno de los vehículos implicados carezca de SOAT. Ello se debe a que el **artículo 17 del Reglamento del SOAT** establece de manera expresa que, en tales circunstancias, la responsabilidad recae **solidariamente** sobre el conductor, el propietario y, cuando corresponda, el prestador del servicio de transporte del vehículo sin seguro.

Además, la Corte sostuvo que imponer a la aseguradora del vehículo asegurado la obligación de indemnizar a las víctimas del automóvil no asegurado supondría una vulneración de los **principios de legalidad y tipicidad**. En efecto, ello significa atribuirle responsabilidades que la ley no ha previsto de manera expresa, lo que generaría inseguridad jurídica tanto para las aseguradoras como para los usuarios del sistema. Según el tribunal, la cobertura del SOAT está regulada con límites precisos y no puede extenderse por vía interpretativa a supuestos que no han sido contemplados por el legislador.

En este contexto, el fallo de la Corte Superior reafirmó una **interpretación restrictiva** del alcance del SOAT, dejando en claro que los ocupantes de vehículos sin seguro no pueden beneficiarse indirectamente de la póliza contratada por otro vehículo participante en el accidente. En consecuencia, los gastos e indemnizaciones derivados del siniestro deben ser reclamados directamente a los **responsables civiles solidarios**, quienes están obligados por ley a asumir los perjuicios ocasionados: el conductor, el propietario del vehículo y, en su caso, el prestador del servicio de transporte.

Este pronunciamiento evidencia la **tensión existente en la jurisprudencia nacional** respecto de la aplicación del artículo 17 del Reglamento del SOAT. Mientras que en algunos casos la Corte Suprema ha optado por una

interpretación amplia, basada en la finalidad social del seguro y en la necesidad de brindar protección inmediata a las víctimas, en otros se ha seguido un criterio más estricto, como en este caso, donde se privilegiaron los principios de legalidad y tipicidad frente a una interpretación extensiva.

En definitiva, el fallo no sólo resolvió un caso concreto, sino que también puso de manifiesto las dificultades que existen en la práctica para armonizar la **función social del SOAT** con los **límites normativos** que regulan su cobertura. La decisión de la Corte Superior confirma que, en ausencia de póliza, los pasajeros del vehículo no asegurado deben acudir a los responsables solidarios y no a la aseguradora del otro vehículo involucrado. Ello refuerza la necesidad de uniformizar criterios jurisprudenciales o, en su defecto, promover una **reforma legislativa** que precise el verdadero alcance de la cobertura, a fin de evitar que las víctimas enfrenten situaciones de inseguridad jurídica al momento de reclamar una indemnización.

4.3. Técnicas e instrumentos

Resoluciones de La Corte Suprema y de La Corte Superior de Justicia de Lima.

4.4. Análisis de resoluciones

4.4.1. Casación N°16658-2016 LIMA

Del análisis de la resolución se observa que la **Corte Suprema** optó por una interpretación **amplia, sistemática y teleológica** de la normativa aplicable, en particular del **Reglamento del SOAT** y de la **Ley General de Transporte Terrestre**. Al concluir que correspondía a la aseguradora del vehículo con SOAT cubrir la indemnización de las víctimas que viajaban en la unidad no asegurada, el tribunal enfatizó la **dimensión social y protectora** de este seguro. Bajo este enfoque, el propósito fundamental del SOAT radica en brindar una cobertura inmediata, integral e incondicional a todas las personas afectadas por un accidente de tránsito, con el fin de garantizar derechos esenciales como la vida, la salud y la integridad física de las víctimas.

No obstante, la sentencia presenta un aspecto cuestionable, ya que el tribunal dejó de lado que la **responsabilidad solidaria no se presume**, sino que debe

estar reconocida de manera expresa en la ley. Desde la perspectiva del derecho civil, la solidaridad constituye una excepción al principio de responsabilidad individual, por lo que su aplicación exige una disposición normativa específica que la establezca. En este caso, el razonamiento judicial se aparta de dicho principio, pues amplía la cobertura a supuestos no contemplados de manera literal en el texto legal.

En esa misma línea, el fallo tiene repercusiones significativas para el **sistema de seguros obligatorios**, ya que, si bien refuerza el carácter social y tuitivo del SOAT, también abre la puerta a un escenario de **inseguridad jurídica**. Esto se debe a que, al utilizar un criterio interpretativo excesivamente extensivo, genera incertidumbre tanto para las aseguradoras como para los usuarios. Por un lado, se incrementa la carga de las compañías de seguros al obligarlas a asumir riesgos que la ley no prevé expresamente; por otro, las víctimas pueden recibir respuestas distintas dependiendo del criterio que apliquen los tribunales en casos similares.

Al mismo tiempo, la Corte Suprema consolida el principio de **responsabilidad solidaria en los accidentes de tránsito**, estableciendo que la aseguradora debe cubrir en primera instancia los gastos derivados del siniestro —sean médicos, de sepelio o indemnizatorios— incluso respecto de los ocupantes del vehículo no asegurado. Posteriormente, la compañía queda facultada a ejercer la **acción de repetición** frente a los verdaderos responsables: el conductor, el propietario y, en su caso, el prestador del servicio de transporte. De esta manera, la sentencia configura un mecanismo que prioriza la **protección inmediata de la víctima** por encima de la delimitación estricta de las obligaciones de las aseguradoras.

Este criterio jurisprudencial, aunque cuestionado, busca **equilibrar intereses contrapuestos**: por un lado, asegurar que las víctimas no queden desamparadas por la irresponsabilidad del propietario o del conductor que circula sin SOAT; y por otro, permitir que la aseguradora recupere posteriormente lo desembolsado, evitando que soporte en definitiva una carga que no le correspondía. Sin embargo, el riesgo de esta solución radica en que podría trasladar al sector asegurador responsabilidades que en estricto deberían ser

asumidas únicamente por los responsables civiles solidarios, debilitando con ello los principios de legalidad y seguridad jurídica.

En conclusión, la sentencia analizada representa un **avance en la protección de las víctimas de accidentes de tránsito**, pero también plantea serios desafíos para la coherencia normativa del sistema. Si bien se garantiza el acceso inmediato a una compensación económica, se genera al mismo tiempo un debate sobre los **límites de la interpretación judicial** en materia de seguros obligatorios. Ello pone de manifiesto la necesidad de que el legislador precise de manera expresa el alcance de la cobertura del SOAT en casos que involucren vehículos sin seguro, con el fin de evitar criterios contradictorios y fortalecer la predictibilidad del sistema.

4.4.2. Casación N°2932-2014 LIMA:

Del análisis de la resolución en cuestión, se aprecia que la **Corte Suprema** optó por una interpretación que resalta el **carácter tuitivo y social del SOAT**. En esa medida, el fallo garantiza que, en los accidentes de tránsito, todas las víctimas puedan recibir un mismo nivel de protección, con independencia de si el vehículo en el que viajaban contaba o no con cobertura vigente. De esta manera, el tribunal pone en relieve el **principio de igualdad ante la ley**, asegurando que ninguna persona quede en desventaja frente a un siniestro únicamente por la ausencia de póliza en el vehículo involucrado.

Asimismo, este enfoque refuerza los derechos de las personas afectadas y refleja con claridad el **propósito central del SOAT**, consistente en proteger derechos fundamentales como la vida, la salud y la integridad personal. En esa misma línea, la Corte determinó que las aseguradoras deben asumir de manera inmediata el pago de las indemnizaciones, aunque posteriormente puedan ejercer los mecanismos legales pertinentes para recuperar las sumas desembolsadas frente a los responsables solidarios. Con ello, se promueve una **respuesta rápida y efectiva en favor de las víctimas**, evitando dilaciones que podrían agravar su situación de vulnerabilidad.

En adición a ello, el tribunal efectuó una **interpretación teleológica del artículo 17 del Reglamento del SOAT**, privilegiando la finalidad de la norma por encima

de una lectura estrictamente literal. Este criterio busca garantizar que las víctimas, especialmente aquellas en mayor riesgo de desprotección, accedan a una reparación pronta y adecuada. De este modo, la Corte privilegia la **tutela de los derechos fundamentales** frente a interpretaciones restrictivas que podrían limitar injustificadamente el acceso a la cobertura.

Sin embargo, es necesario advertir que la utilización de una interpretación extensiva de la normativa debe ser aplicada con cautela, ya que podría **sobrepasar los límites establecidos de manera expresa por el legislador**. En efecto, si bien la finalidad social del SOAT justifica ampliar la protección de las víctimas, una aplicación excesivamente abierta podría generar tensiones con los **principios de legalidad y seguridad jurídica**, atribuyendo a las aseguradoras obligaciones no contempladas en el marco normativo vigente.

En definitiva, este fallo evidencia una clara apuesta de la Corte Suprema por reforzar la dimensión social del seguro obligatorio, aun cuando ello implique flexibilizar la interpretación de la norma. No obstante, también pone de manifiesto la necesidad de encontrar un **equilibrio adecuado entre la protección de las víctimas y el respeto a los límites legales**, a fin de evitar que la ampliación de cobertura genere incertidumbre en el sistema asegurador.

4.4.3. Casación N°12680-2021 LIMA

Del examen de la resolución se advierte que la **Corte Suprema** optó por una interpretación **restrictiva** del alcance de la normativa, en particular del **artículo 17 del Reglamento del SOAT**. En su razonamiento, el tribunal destacó los **efectos sociales y económicos** que podría generar, a futuro, trasladar a las aseguradoras de vehículos que sí cuentan con póliza la obligación de cubrir los daños sufridos por los ocupantes de unidades que carecen de seguro. Con este criterio, la Corte puso de relieve la importancia de preservar el **carácter obligatorio del SOAT**, el cual busca incentivar que todos los propietarios de vehículos cumplan con la contratación del seguro, evitando así distorsiones en el sistema.

Si bien el tribunal reconoció que uno de los propósitos esenciales del SOAT es garantizar la protección de derechos fundamentales como la vida, la salud y la

integridad física de las personas afectadas en un accidente, centró su análisis en las **consecuencias negativas** que se derivarían de extender la cobertura a supuestos no previstos expresamente. Según la Corte, la ampliación de la cobertura a favor de los ocupantes de vehículos no asegurados podría debilitar la sostenibilidad del sistema, trasladando cargas económicas indebidas a las aseguradoras y desincentivando el cumplimiento de la obligación legal por parte de los propietarios de vehículos.

Asimismo, la resolución señaló que los familiares de la víctima no quedaban en estado de indefensión, ya que la **responsabilidad civil solidaria** prevista en la normativa les permitía dirigir sus reclamaciones directamente contra el propietario, la empresa de transporte o el conductor del vehículo no asegurado. De esta manera, se confirmó que el ordenamiento jurídico contempla mecanismos de resarcimiento adecuados para las víctimas, pero sin imponer obligaciones adicionales a las compañías aseguradoras que no están contempladas en el marco normativo vigente.

En consecuencia, puede sostenerse que el fallo mantiene la **coherencia con los principios de legalidad, seguridad jurídica y responsabilidad solidaria** que rigen el sistema. Al reafirmar que la carga indemnizatoria corresponde al conductor o propietario del vehículo sin SOAT, la Corte Suprema no solo resguarda el equilibrio del sistema asegurador, sino que también incentiva el cumplimiento de la norma por parte de todos los actores involucrados en la circulación vehicular.

Finalmente, esta decisión reafirma la necesidad de que los propietarios asuman la obligación de contratar el seguro obligatorio, evitando que su incumplimiento afecte a terceros o incremente los costos del sistema. De este modo, la Corte se inclinó por una interpretación que, si bien puede resultar más restrictiva, busca garantizar la **sostenibilidad del régimen del SOAT**, preservar la igualdad entre quienes cumplen la obligación legal y quienes no lo hacen, y asegurar que la protección de las víctimas se realice dentro de los parámetros fijados por la normativa vigente.

4.4.4. Sentencia de vista – Expediente N°8648-2012.

Al igual que en el caso previamente analizado, la **Corte Superior de Justicia** fundamentó su decisión en una interpretación **estricta** del **artículo 17 del Reglamento del SOAT**, limitando la cobertura únicamente a los ocupantes del vehículo asegurado y excluyendo expresamente a quienes viajan en unidades que carecen de esta protección. Este criterio parte de una lectura literal de la norma, la cual, si bien puede apartarse de la dimensión social y del propósito de resguardo amplio que inspira al SOAT, tiene como objetivo principal garantizar la **seguridad jurídica** y evitar que las compañías aseguradoras asuman cargas económicas adicionales que no han sido contempladas por el legislador.

En esa misma línea, el tribunal sostuvo que extender la cobertura del SOAT a los pasajeros de vehículos sin seguro sería equivalente a imponer a las aseguradoras obligaciones no previstas de manera expresa, lo cual vulneraría los **principios de legalidad y tipicidad**. La aplicación de estos principios asegura que las responsabilidades de las entidades aseguradoras se mantengan estrictamente dentro de lo que la ley establece, evitando interpretaciones expansivas que podrían generar desequilibrios en el sistema.

De esta manera, la Corte no solo limita el alcance de la cobertura, sino que además refuerza la idea de que el **SOAT es un seguro de carácter específico y reglado**, cuya función se encuentra delimitada por el marco normativo. En consecuencia, la decisión reafirma que la verdadera responsabilidad en los casos de accidentes con vehículos no asegurados debe recaer sobre los **responsables civiles solidarios** —conductor, propietario y prestador del servicio de transporte—, tal como lo establece la normativa especial.

Asimismo, al mantener esta interpretación restrictiva, la Corte busca **incentivar la contratación universal del SOAT**, evitando que la ausencia de cobertura en algunos vehículos termine trasladando sus consecuencias a las aseguradoras de los vehículos que sí cumplen con la ley. Este razonamiento persigue no solo la protección de las víctimas dentro de los parámetros legales, sino también la preservación del equilibrio del sistema asegurador, evitando que se vean desbordadas las compañías por cargas económicas no previstas.

En conclusión, el fallo reafirma el carácter obligatorio y delimitado del SOAT, priorizando la **seguridad jurídica** y la **sostenibilidad del sistema** frente a interpretaciones amplias que, aunque más protectoras, podrían generar incertidumbre normativa. Así, la Corte Superior mantiene un enfoque que protege tanto a las víctimas —a través de la responsabilidad solidaria prevista en la ley— como a las aseguradoras, asegurando que el sistema funcione dentro de un marco de reglas claras y predecibles.

V. Resultados

¿Cómo debe interpretarse la responsabilidad solidaria en el contexto de la cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) para determinar quién debe asumir los gastos en accidentes que involucren vehículos no asegurados?

El último párrafo del artículo 17 del Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y de los Seguros Obligatorios de Accidentes de Tránsito, aprobado mediante el Decreto Supremo N.° 024-2022-MTC, establece que, en aquellos casos en los que uno de los vehículos involucrados en un accidente de tránsito carezca de SOAT, la responsabilidad civil recae de forma solidaria en el conductor, el propietario y, cuando corresponda, en el prestador del servicio de transporte terrestre. De esta manera, se configura un régimen de responsabilidad compartida que obliga a estos sujetos a responder frente a los ocupantes del vehículo sin seguro, frente a los terceros no ocupantes que pudieran resultar afectados, así como frente a los centros de salud y las propias aseguradoras, en lo relativo a los gastos médicos y las indemnizaciones que hubieran sido asumidos a raíz del siniestro.

De la citada disposición se desprende con claridad que la norma busca garantizar que los daños sufridos por las víctimas que viajaban en un vehículo sin SOAT no queden sin reparación, trasladando dicha carga a los responsables civiles solidarios. Esta previsión normativa tiene la virtud de precisar de manera expresa contra quiénes puede dirigirse la acción judicial correspondiente para reclamar la indemnización de los perjuicios. Así, el conductor que ocasionó el accidente, el propietario del vehículo que carecía de seguro y, en su caso, la empresa transportista que operaba la unidad, deberán responder solidariamente por los daños causados.

Es importante destacar que la responsabilidad civil en los accidentes de tránsito es de carácter objetivo, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 29 de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre (Ley N.° 27181). Esto implica que el factor de atribución no se encuentra sujeto a la prueba de la culpa o del dolo, sino que basta con que se produzca el daño a consecuencia del uso de un vehículo automotor para que surja la obligación de repararlo. El legislador ha

optado por esta modalidad de responsabilidad precisamente en atención a la naturaleza riesgosa de la conducción vehicular, donde el control humano, aunque diligente, nunca elimina por completo la posibilidad de un siniestro.

En esa misma línea, la Corte Suprema, en la Casación N.º 2775-2012-Lambayeque, ha precisado que no resulta necesario acreditar la existencia de dolo o culpa del propietario del vehículo implicado en el accidente para atribuirle responsabilidad solidaria. Basta con la condición de titular de la unidad para que este se encuentre obligado a responder, aun cuando no haya intervenido directamente en la generación del daño. La solidaridad impuesta, por tanto, no deriva de la conducta personal de cada responsable, sino que se fundamenta en un mandato legal expreso contenido en la normativa especial sobre tránsito y responsabilidad civil.

A su vez, el artículo 2 del Reglamento del SOAT establece que la responsabilidad civil derivada de accidentes de tránsito se regula prioritariamente por dicho reglamento, aplicándose supletoriamente el Código Civil en lo no previsto. En este sentido, el artículo 1970 del Código Civil refuerza el carácter objetivo de la responsabilidad al señalar que quien ocasiona un daño a otro mediante el uso de un bien riesgoso —como lo es un vehículo automotor— está obligado a repararlo, independientemente de si actuó con negligencia o dolo. El simple hecho de que un automóvil circule o se encuentre en uso ya lo convierte en una fuente potencial de riesgo, lo cual ha sido reiteradamente reconocido por la jurisprudencia nacional como fundamento para la aplicación del régimen de responsabilidad objetiva.

De lo anterior se colige que la finalidad del sistema es asegurar que los costos derivados de los daños ocasionados a los ocupantes del vehículo que no contaba con seguro sean asumidos de manera efectiva por los responsables solidarios, sin que resulte indispensable demostrar un nexo causal directo entre la conducta de cada uno de ellos y el daño concreto producido. Lo relevante es que la solidaridad emana de la ley y busca garantizar una protección integral a las víctimas, evitando que estas soporten las consecuencias de la falta de aseguramiento.

Asimismo, este régimen tiene un claro contenido de justicia social, en la medida en que impide que las víctimas queden desprotegidas por la irresponsabilidad del propietario o del conductor que circula sin SOAT. Se trata de trasladar el peso económico del accidente hacia quienes, por mandato legal, asumen el riesgo inherente a la circulación de un vehículo automotor. En consecuencia, la norma no solo cumple una función reparadora, sino también preventiva y disuasiva, pues fomenta la contratación del seguro obligatorio y fortalece la seguridad vial.

En conclusión, el marco normativo vigente confirma que la reparación de los daños ocasionados a los ocupantes de un vehículo sin SOAT corresponde a los responsables solidarios, quienes deben responder bajo un régimen de responsabilidad objetiva. Esto garantiza que las víctimas accedan a una compensación efectiva y que se preserve la finalidad social del sistema de seguros obligatorios, evitando que la ausencia de póliza constituya un obstáculo para la tutela de los derechos fundamentales de quienes sufren las consecuencias de un accidente de tránsito.

¿Cuál es el alcance de la cobertura del SOAT para los ocupantes de vehículos no asegurados, conforme a las disposiciones legales actuales?

En lo que respecta a la cobertura del **SOAT** frente a los pasajeros que viajan en vehículos que no cuentan con este seguro, la **jurisprudencia nacional** ha mostrado un notorio nivel de dispersión. La propia **Corte Suprema**, órgano llamado a uniformizar criterios, ha emitido resoluciones que revelan posturas disímiles sobre la misma cuestión. Este panorama genera un escenario de inseguridad jurídica, pues los operadores del derecho y las propias víctimas de accidentes de tránsito enfrentan respuestas distintas según el criterio adoptado en cada proceso. La raíz de esta discusión radica en la **interpretación del artículo 17 del Reglamento del SOAT**, disposición cuyo texto ha sido considerado ambiguo tanto en sede administrativa como en sede judicial, lo que ha dado lugar a variadas lecturas y aplicaciones prácticas.

En una primera línea jurisprudencial, expresada en resoluciones como la **Casación N.º 16658-2016 Lima** y la **Casación N.º 2932-2014 Lima**, la Corte Suprema ha sostenido que el alcance del artículo 17 del Reglamento permite

extender la cobertura del SOAT a las víctimas que viajaban en vehículos no asegurados. Según esta posición, las aseguradoras deben realizar el pago respectivo, aunque conservan la facultad de ejercer la **acción de repetición** frente a los responsables solidarios, es decir, el conductor, el propietario y, cuando corresponda, el prestador del servicio de transporte. La Corte, en estas sentencias, ha considerado que la interpretación de la norma no debe limitarse a su tenor literal, sino que debe alinearse con la **finalidad social del SOAT**, el cual tiene un carácter eminentemente protector y busca garantizar de manera inmediata e incondicional derechos fundamentales como la vida, la salud y la integridad física de las personas.

Bajo esta primera postura, la Corte Suprema opta por una **interpretación teleológica y expansiva** de la norma, entendiendo que el carácter obligatorio y universal del SOAT justificaría que los pasajeros de vehículos no asegurados puedan ser tratados como terceros frente al vehículo que sí cuenta con cobertura, en aplicación del artículo 31 de la **Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre (Ley N.º 27181)**. Así, se refuerza la idea de que la interpretación normativa debe privilegiar la protección a las víctimas por encima de formalismos que puedan dejar desamparadas a personas que sufren directamente las consecuencias de un accidente de tránsito.

En contraposición, existe una segunda línea jurisprudencial que responde a un criterio **restrictivo**. En fallos como la **Casación N.º 12680-2021 Lima** y la **Casación N.º 02576-2013 Lima**, la Corte Suprema ha considerado que del artículo 17 del Reglamento del SOAT no se deriva una obligación para las aseguradoras de cubrir a los ocupantes de vehículos no asegurados. Según este razonamiento, la responsabilidad por los daños en tales casos debe recaer exclusivamente en los **responsables civiles solidarios**: el conductor, el propietario y, de ser el caso, la empresa de transporte. La Corte enfatiza que, aunque el SOAT tiene un claro fin social, ello no habilita a ampliar de manera ilimitada su cobertura, pues las normas que lo regulan establecen límites concretos en cuanto a beneficiarios, montos e indemnizaciones, de modo que se asegure la **seguridad jurídica** en su aplicación y en la contratación del seguro.

Esta segunda posición parte de un entendimiento más estricto de la norma, en

el que la cobertura del SOAT se limita únicamente a los ocupantes del vehículo asegurado y a los terceros no ocupantes. De esta forma, los pasajeros de unidades no aseguradas quedan fuera del ámbito de protección del seguro obligatorio, aunque sí cuentan con la vía de reclamar la indemnización a los responsables solidarios por la vía judicial o extrajudicial. Tal postura encuentra respaldo en el **artículo 1183 del Código Civil**, que establece que la responsabilidad solidaria no se presume, sino que requiere estar expresamente prevista por ley. De allí que se advierta el riesgo de una interpretación extensiva que podría vulnerar el principio de legalidad y generar incertidumbre en la aplicación del sistema.

De lo desarrollado se desprende que el problema no se centra únicamente en la interpretación del artículo 17 del Reglamento, sino en la tensión entre la **función social del SOAT** y la necesidad de garantizar **seguridad jurídica** en la actuación de las aseguradoras. Mientras que una línea jurisprudencial busca reforzar la tutela inmediata de las víctimas bajo un enfoque pro persona, otra limita estrictamente la cobertura a lo señalado por la norma, trasladando la carga indemnizatoria a los responsables solidarios.

En todo caso, es importante destacar que el **SOAT es un seguro de contratación obligatoria**, lo que implica que todos los vehículos que circulan en el país deben contar con esta póliza por mandato legal. Este carácter imperativo busca evitar precisamente que situaciones como las analizadas generen vacíos de cobertura. No obstante, en los casos en que se incumple con dicha obligación, los pasajeros de las unidades sin seguro no quedan en un estado total de indefensión, puesto que cuentan con la posibilidad de exigir la reparación directamente a los sujetos solidarios identificados por la ley: el conductor, el propietario y, cuando corresponda, la empresa de transporte.

En conclusión, el análisis jurisprudencial demuestra que no existe un criterio uniforme sobre la cobertura del SOAT respecto de ocupantes de vehículos no asegurados. Esta falta de uniformidad genera un escenario de incertidumbre que debería resolverse mediante una interpretación clara y coherente, que concilie la finalidad social del seguro con los principios de legalidad y seguridad jurídica. Mientras no exista unificación de criterios, las víctimas seguirán enfrentando

respuestas diferentes dependiendo de la postura asumida en cada proceso judicial, lo que evidencia la necesidad de un **pronunciamiento vinculante y definitivo** por parte de la Corte Suprema o, en su defecto, de una reforma legislativa que precise de manera expresa los alcances de la cobertura.

¿De qué manera influye la interpretación de los principios pro-consumidor en la aplicación de la cobertura del SOAT cuando el vehículo involucrado en el accidente no está asegurado?

En diferentes oportunidades, sobre todo en el ámbito administrativo, los órganos resolutivos han advertido que el último párrafo del artículo 17 del Reglamento del SOAT presenta un nivel de **ambigüedad** que dificulta su aplicación uniforme. Ante este escenario, se ha considerado pertinente la aplicación del **principio pro-consumidor**, reconocido tanto en el artículo 65 de la Constitución Política como en el artículo V del Título Preliminar del **Código de Protección y Defensa del Consumidor**. Dicho principio establece que, cuando exista una duda insuperable acerca del sentido de una norma o del alcance de un contrato por adhesión —como ocurre con los seguros obligatorios—, la interpretación deberá orientarse hacia la opción más favorable para el consumidor, por tratarse de la parte estructuralmente más débil dentro de la relación jurídica.

Aplicando esta directriz, el **Indecopi** ha resuelto en varias ocasiones que, ante la posibilidad de múltiples lecturas del artículo 17 del Reglamento del SOAT, corresponde adoptar aquella que maximice la protección de los consumidores. Un ejemplo de ello se encuentra en la **Resolución Final N.º 0012-2024/INDECOPI-LAM**, en la cual se sostuvo que, si la disposición normativa admite interpretaciones divergentes, debe privilegiarse la que resulte más beneficiosa para la persona usuaria del servicio de seguros. La finalidad de esta postura es garantizar que las normas de defensa del consumidor se apliquen de manera tuitiva, reforzando la protección de derechos frente a eventuales vacíos interpretativos que puedan perjudicar a las víctimas de accidentes de tránsito.

No obstante, para que el principio pro-consumidor resulte aplicable, la doctrina y la jurisprudencia han señalado que previamente debe agotarse el uso de los **métodos tradicionales de interpretación jurídica**. En primer lugar,

corresponde acudir al criterio literal, analizando el sentido directo de las palabras empleadas por la norma. Posteriormente, es posible recurrir a métodos complementarios, como el **sistemático**, que estudia la norma dentro del conjunto del ordenamiento, o el **teleológico**, que examina la finalidad de la disposición. Solo en aquellos casos en los que, tras aplicar estas técnicas, persista una **duda insalvable** respecto al sentido de la norma, se habilita el recurso al principio pro-consumidor, inclinando la interpretación a favor de los intereses del consumidor.

De esta manera, en situaciones donde el artículo 17 del Reglamento del SOAT pudiera ser considerado ambiguo, la aplicación del principio pro-consumidor conduciría a extender la cobertura del seguro obligatorio incluso a los ocupantes de vehículos no asegurados. Esta solución tendría como propósito garantizar que ninguna víctima de un accidente de tránsito quede desprotegida, reforzando así la naturaleza social y de interés público del SOAT como instrumento de tutela de derechos fundamentales como la vida y la salud.

Sin embargo, un examen más detallado permite concluir que, en el presente caso, **no se configura una duda insuperable** que justifique la aplicación del principio pro-consumidor. En efecto, el tenor del artículo 17 del Reglamento del SOAT establece de manera expresa que, cuando un vehículo involucrado carece de seguro, los **gastos e indemnizaciones** derivados deben ser asumidos solidariamente por el conductor, el propietario y, cuando corresponda, por el prestador del servicio de transporte. Por tanto, la norma ya define con claridad el alcance de las obligaciones y no deja un margen de incertidumbre que permita ampliar su cobertura a los ocupantes de unidades sin seguro.

En consecuencia, si bien el principio pro-consumidor es un eje fundamental en la protección de los derechos de las personas usuarias de servicios, en este caso su aplicación no resulta procedente. Ello se debe a que no estamos frente a un supuesto de duda normativa insalvable, sino ante una disposición que regula expresamente la situación. De este modo, los costos generados por los pasajeros del vehículo que no contaba con SOAT deben ser asumidos directamente por los **responsables solidarios**, en concordancia con el régimen de responsabilidad civil aplicable, y no trasladarse indebidamente a la

aseguradora del otro vehículo involucrado.

VI. Conclusiones

- En la jurisprudencia nacional todavía no se ha consolidado un criterio uniforme respecto del **alcance de la cobertura del SOAT** en relación con los ocupantes de vehículos que carecen de seguro y que resultan involucrados en accidentes de tránsito. Esta disparidad de interpretaciones se origina porque, tanto en la sede administrativa como en la judicial, se han emitido fallos con lecturas contradictorias del último párrafo del **artículo 17 del Reglamento del SOAT**, lo cual genera un escenario de **inseguridad jurídica** y reduce la **predictibilidad** en la aplicación de la norma.
- A partir de una lectura literal y estricta del artículo 17 del Reglamento del SOAT, se desprende que la cobertura se limita a los ocupantes y a los terceros afectados en vehículos asegurados, dejando fuera a quienes viajan en unidades sin póliza vigente. En consecuencia, en este marco interpretativo, la aseguradora no se encuentra obligada a asumir los gastos derivados de los daños ocasionados a los pasajeros de un vehículo no asegurado.
- En medio de esta controversia, algunos órganos resolutivos han considerado aplicable el **principio pro-consumidor**, bajo el entendido de que la norma presenta cierto grado de ambigüedad. De este modo, ante la existencia de una duda insalvable sobre el alcance del último párrafo del artículo 17, se ha sostenido que corresponde adoptar la interpretación que resulte más favorable a las víctimas, ampliando así la cobertura del SOAT a los ocupantes de vehículos sin seguro.
- Finalmente, puede concluirse que la discusión sobre este tema refleja una tensión constante entre la **finalidad social y protectora del SOAT** y los **límites jurídicos y económicos** que delimitan la responsabilidad de las aseguradoras. Por ello, se hace necesaria una interpretación clara y uniforme —incluso mediante un pronunciamiento vinculante o una eventual reforma normativa— que garantice la **coherencia del sistema**, la protección efectiva de las víctimas.

VII. Recomendaciones

- Para reducir la inseguridad jurídica y mejorar la previsibilidad en las decisiones judiciales, es recomendable que las instituciones competentes, como la Corte Suprema e INDECOPI, emitan pronunciamientos claros y uniformes sobre la interpretación del último párrafo del artículo 17 del Reglamento del SOAT. Esto contribuiría a establecer un criterio unificado y evitar interpretaciones contradictorias en sede administrativa y judicial.
- Las instancias resolutivas, tanto en sede judicial, como en administrativa (INDECOPI), deben realizar una correcta interpretación del artículo 17 del Reglamento del SOAT, no debiendo realizar la interpretación extensiva de este, pues esto contribuye a generar inseguridad jurídica y, a desnaturalizar el sentido de la norma.
- Los ocupantes del vehículo no asegurado deben solicitar el resarcimiento integral de los daños sufridos, tanto patrimoniales, como extrapatrimoniales, a los responsables solidarios según sea el caso. Pudiendo realizarlo por la vía judicial o extrajudicial.
- Es importante entender la naturaleza de la responsabilidad civil solidaria derivada de los accidentes de tránsito, en tanto, esta nace por mandato de una ley especial; la cual, se va a aplicar de forma preferente sobre otras disposiciones, por el principio de especialidad de la norma.
- Las entidades administrativas competentes, como INDECOPI, no deberían invocar el principio pro-consumidor para determinar el alcance de la cobertura del SOAT respecto de los pasajeros de vehículos que carecen de este seguro, puesto que la normativa aplicable no evidencia ambigüedad ni se advierte una duda insuperable en la interpretación del último párrafo del artículo 17 del Reglamento del SOAT.

Referencias bibliográficas

- Blasco Gascó. F. (s/f.). Los supuestos de responsabilidad objetiva, con especial referencia a la responsabilidad civil en la circulación de vehículo a motor. La responsabilidad civil por productos defectuosos. Revista de Derecho Civil N°69, 01-18.
- Contardo, J. I. (2024). Principio pro consumidor y extensión de su protección: Mauricio Tapia. Derecho Público Iberoamericano N°24, 201–207.
- Corte Suprema de Justicia de Perú. (2023, 22 de septiembre). Casación N°12680-2021 LIMA. Sala de Derecho Constitucional y Social Permanente.
- Corte Suprema de Justicia de Perú. (2018, 20 de junio). Casación N.° 16658-2016 LIMA, Ejecutoria Suprema, Tercera Sala de Derecho Constitucional Social Transitoria.
- Corte Suprema de Justicia de Perú. (2017, 21 de julio). Casación N.° 10192-2016 LIMA, Ejecutoria Suprema, Tercera Sala de Derecho Constitucional Social Transitoria.
- Corte Suprema de Justicia de Perú. (2016, 15 de marco). Casación N°2932-2014 LIMA. Sala de derecho Constitucional y Social Permanente de La Corte Suprema de Justicia de la República.
- Corte Suprema de Justicia del Perú. (2013, 21 de mayo). Casación N°2775-2012 LAMBAYEQUE. Sala Civil Permanente de La Corte Suprema de Justicia de la República.
- Corte Suprema de Justicia del Perú. (2011, 20 de junio). Casación N°1926-2010 LIMA. Sala Civil Transitoria de La Corte Suprema de Justicia de la República.
- Corte Superior de Justicia de Lima. (2016, 01 de diciembre). Sentencia - Expediente N° 8648.212. Quinta Sala Especializada en lo Contencioso

Administrativo con Subespecialidad en Temas de Mercado.

- García Ascencios. F. y Gamarra, Leiva. A. (2021). Arbitraje en el seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT). *IUS ET PRAXIS* N°54, 219-230. <https://doi.org/10.26439/iusetpraxis2022.n054.5456>
- Gamero, R. T. (2013). el contrato de seguro en el Perú. comentarios a la ley N° 29946. *Revista LEX*. N°. 11 (11), 145-166. <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/5157864.pdf>
- Juan José Díaz Guevara. (2010). La reposición del bien asegurado como forma de indemnización, en los procesos de contratación pública. *Derecho y Cambio Social*, 1-11. <https://doi.org/10.5281/ZENODO.12738406>
- Londoño Londoño, A. I. (2023). Alcance jurídico y conceptual de la aplicación del principio pro-consumidor en Colombia. *Revista e-mercatoria*. N°22, (1), 33–72. <https://doi.org/10.18601/16923960.v22n1.02>
- Martínez Ventura, J., Alfaro Rosas, P., Bossio Bossio, C., Guillén Lazo, A. G., y Tomanguillo Vásquez, A. (2014). Apuntes sobre la nueva ley de contrato de seguro: análisis y críticas a dos años de su publicación. *Revista De Actualidad Mercantil*, (3), 110-124. Recuperado a partir de <https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/actualidadmercantil/article/view/13582>
- Monroy, Pino. R. S. (2015). Viendo más allá de la falsa sinonimia entre el “Resarcimiento” e “Indemnización”. A propósito de la negación de la tutela resarcitoria en la ley de productividad y competitividad laboral. *Sapere* N°10. https://repositorio.usmp.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12727/1782/sapere_no10_Monroy.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Ortega Piana, M. (2011). Responsabilidad civil y seguros. *IUS ET*

<https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/iusetveritas/article/view/12052>

- Superintendencia de Banca, Seguros y AFP. (s.f.). Seguros obligatorios de accidentes de tránsito. <https://www.sbs.gob.pe/usuarios/seguros/seguros-obligatorios/seguros-obligatorios-de-accidentes-de-transito>
- Valdivieso, R. (2016). Legitimidad del Tribunal Constitucional para declarar un estado de cosas inconstitucional: Alcance y límites de dicha atribución [*Tesis para optar el título de Abogado*]. Universidad de Piura. Facultad de Derecho. Programa Académico de Derecho. Piura, Perú.
- Yuyes, M. A. (2022). La responsabilidad civil en accidentes de tránsito y el seguro obligatorio de accidentes de tránsito en Perú. [*Tesis de maestría*], Pontificia Universidad Católica del Perú. https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/21914/YUYES_GARCIA_MARIELL_ALICIA.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Zeñas Cerceda. D. O. (2021). El daño y la responsabilidad civil en casos de accidentes de tránsito en la jurisprudencia nacional. [*Tesis para optar el Grado Académico en Maestro en Derecho Civil y Comercial*]. Universidad Federico Villarreal.

MATRIZ DE CONSISTENCIA

TÍTULO: Responsabilidad Solidaria y Cobertura del SOAT: Interpretación jurídica de la Extensión del seguro a vehículos no asegurados a propósito de lo resuelto en el Expediente 02576-2013

Nombre y apellidos: Juan Francisco Gamarra Rojas.

PROBLEMAS	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	METODOLOGÍA.
Problema general	Objetivo General	Hipótesis General	Tipo
¿Cómo debe interpretarse la responsabilidad solidaria en el contexto de la cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) para determinar quién debe asumir los gastos en accidentes que involucren vehículos no asegurados?	Analizar la responsabilidad solidaria en la cobertura del SOAT para establecer cómo deben distribuirse los costos en caso de accidentes que involucren vehículos no asegurados.	La responsabilidad solidaria en la cobertura del SOAT garantiza que los costos de los accidentes sean asumidos por el propietario y conductor del vehículo no asegurado, y no por la aseguradora del vehículo con SOAT.	Analítica y Descriptiva
Problema Específico 1	Objetivo Específico 1	Hipótesis Específica 1	
¿Cuál es el alcance de la cobertura del SOAT para los ocupantes de vehículos no asegurados, conforme a las disposiciones legales	Evaluar la cobertura del SOAT según el artículo 17 del Reglamento y determinar si la	La interpretación del artículo 17 del Reglamento del SOAT establece que la cobertura del seguro se limita a los ocupantes y terceros de vehículos	

actuales?	aseguradora del vehículo asegurado debe asumir los gastos por los ocupantes de vehículos no asegurados.	asegurados, excluyendo a los ocupantes de vehículos no asegurados, por lo que la aseguradora no está obligada a cubrirlos.	
Problema Específico 2	Objetivo Específico 2	Hipótesis Específica 2	
¿De qué manera influye la interpretación de los principios pro-consumidor en la aplicación de la cobertura del SOAT cuando el vehículo involucrado en el accidente no está asegurado?	Determinar cómo la aplicación del principio pro-consumidor influye en la interpretación de la cobertura del SOAT y la responsabilidad de los diferentes actores involucrados en un accidente.	El principio pro-consumidor no se aplica en este contexto, ya que no existe ambigüedad en la normativa del SOAT que permita extender su cobertura a vehículos no asegurados, por lo tanto, los responsables directos del vehículo no asegurado deben asumir los costos.	
			Población y muestra
			Resoluciones de La Corte Suprema y de La Corte Superior de Justicia de Lima.