



Universidad Nacional Mayor de San Marcos

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

La cobertura del SOAT para víctimas de vehículo sin seguro y su impacto en la responsabilidad de las aseguradoras: Análisis de lo resuelto en el expediente N° 08352-2016-0-1801-JR-CA-26

TRABAJO DE SUFICIENCIA PROFESIONAL

Para optar el Título Profesional de Abogada

AUTOR

Bonni Tracy TRUJILLO ESPINOZA

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

Trujillo, B. (2025). *La cobertura del SOAT para víctimas de vehículo sin seguro y su impacto en la responsabilidad de las aseguradoras: Análisis de lo resuelto en el expediente N° 08352-2016-0-1801-JR-CA-26*. [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	Bonni Tracy Trujillo Espinoza
Tipo de documento de identidad	DNI
Número de documento de identidad	75558001
URL de ORCID	https://orcid.org/0009-0001-9381-7807
Datos de asesor	
Nombres y apellidos	Jorge Guillermo Gutiérrez Tudela
Tipo de documento de identidad	DNI
Número de documento de identidad	6155396
URL de ORCID	https://orcid.org/0000-0002-1064-9546
Datos del jurado	
Presidente del jurado	
Nombres y apellidos	Octavio Galvarino Delgado Guzmán
Tipo de documento	DNI
Número de documento de identidad	08033687
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	08204622

Datos de investigación	
Línea de investigación	Derecho
Grupo de investigación	Derecho
Agencia de financiamiento	Sin financiamiento
Ubicación geográfica de la investigación	Universidad Nacional Mayor de San Marcos País: Perú Departamento: Lima Provincia: Lima Distrito: Lima Dirección: Av. Carlos Germán Amezaga N°375 Latitud: -12.0583 Longitud: -77.083
Año o rango de años en que se realizó la investigación	2021 – 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
ABOGADA CON TRABAJO DE SUFICIENCIA PROFESIONAL

N°066

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)

La bachiller postulante al Título Profesional de Abogada, doña:

BONNI TRACY TRUJILLO ESPINOZA

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

**La cobertura del SOAT para víctimas de vehículo sin seguro y su impacto en la
responsabilidad de las aseguradoras: Análisis de lo resuelto en el expediente
N°08352-2016-0-1801-JR-CA-26**

En la redacción del examen escrito, la graduanda fue aprobada con la nota de:

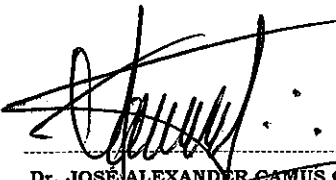
DIECISEIS (16)

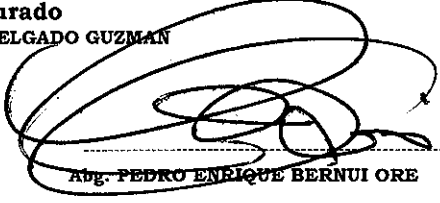
Concluida la prueba oral, se practicó la votación correspondiente, resultando la candidata:

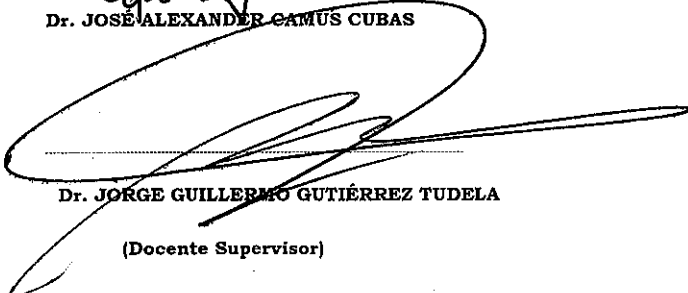
Aprobada por unanimidad con la nota (16) Dieciseis

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


Presidente del Jurado
Dr. OCTAVIO GALVARINO DELGADO GUZMAN


Dr. JOSÉ ALEXANDER CAMUS CUBAS


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 asesor acreditado con el Dictamen de la Escuela Profesional de Derecho N° 00351-2024-EPD-FDCP/UNMSM del Trabajo de Suficiencia Profesional cuyo título es **La cobertura del SOAT para víctimas de vehículo sin seguro y su impacto en la responsabilidad de las aseguradoras: Análisis de lo resuelto en el expediente N° 08352-2016-0-1801-JR-CA-26**, por el bachiller Bonni Tracy Trujillo Espinoza, para optar el Título Profesional de Abogada.

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 porcentaje de 19% 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, 25 de agosto de 2025

Firma del Asesor: _____

Nombres y apellidos del asesor: Dr. 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 tiene como objetivo analizar la cobertura del SOAT en casos de víctimas de accidentes de tránsito involucrados con vehículos sin seguro, y su impacto en la responsabilidad de las aseguradoras. Para ello, se toma como caso de estudio el Expediente N°08352-2016-0-1801-JR-CA-26. El estudio aborda las complicaciones que emergen cuando uno de los vehículos involucrados en un accidente no cuenta con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), y profundiza en la interpretación y aplicación del artículo 17 del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito, que regula la responsabilidad de las aseguradoras en estas circunstancias.

A través de un enfoque analítico, se revisan los criterios judiciales utilizados y su influencia en la determinación de la responsabilidad de las aseguradoras. Este análisis resalta los riesgos de una interpretación errónea de la norma, que podría generar un incentivo perjudicial para los conductores de vehículos sin SOAT, permitiéndoles trasladar sus responsabilidades a las víctimas que han cumplido con la obligación del seguro. El informe subraya la importancia de una interpretación clara y coherente que proteja los derechos de las víctimas y defina de manera precisa la responsabilidad de las aseguradoras.

PALABRAS CLAVE

SOAT, Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, Responsabilidad de aseguradoras, vehículos sin seguro, responsabilidad civil.

ABSTRACT

The purpose of this Sufficiency Work is to analyze the SOAT coverage in cases of victims of traffic accidents involving uninsured vehicles, and its impact on the liability of insurers. To this end, Case No. 08352-2016-0-1801-JR-CA-26 is taken as a case study. The study addresses the complications that arise when one of the vehicles involved in an accident does not have the Compulsory Traffic Accident Insurance (SOAT), and delves into the interpretation and application of article 17 of the National Regulation on Civil Liability and Compulsory Insurance for Traffic Accidents, which regulates the liability of insurers in these circumstances.

Through an analytical approach, the judicial criteria used and their influence in determining the liability of insurers are reviewed. This analysis highlights the risks of a misinterpretation of the law, which could create a harmful incentive for drivers of vehicles without SOAT, allowing them to shift their responsibilities to victims who have complied with the insurance obligation. The report underlines the importance of a clear and consistent interpretation that protects the rights of victims and precisely defines the liability of insurers.

KEYWORDS

SOAT, Compulsory Traffic Accident Insurance, Liability of insurers, uninsured vehicles, civil liability.

DEDICATORIA

*A Dios por guiar mis pasos, responder
mis oraciones y otorgarme la sabiduría
necesaria para cumplir cada meta
propuesta.*

*A mi madre, luz que me enseñó a soñar
y fuerza de la que aprendí a no
rendirme; en sus manos y oraciones
hallé siempre el refugio y el impulso
para seguir caminando.*

*A Jodie y Sami, mis hermanas, por su
alegría, compañía y fe constante, que
dieron color y sentido a cada paso de
este viaje.*

Índice

I. Introducción	7
1. Justificación	7
II. Información del lugar donde se desarrolló la actividad	8
1. Institución donde se desarrolló la actividad:	8
2. Periodo de duración de la actividad	8
3. Misión y Visión de la entidad	8
4. Teléfonos del centro laboral:	9
5. Correo electrónico del centro laboral	9
6. Nombre del responsable de la dependencia a cargo de las actividades de suficiencia profesional del bachiller.	9
III. Descripción de la actividad	9
1. Organización de la actividad (profesional a cargo)	9
2. Fines de la actividad.	10
3. Problemática jurídica	11
3.1. Realidad problemática	11
3.2. Síntesis del caso	12
3.3. 1. El contrato de seguros	14
3.3.2. Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT)	15
3.3.3. Responsabilidad civil derivada de accidentes de tránsito	17
3.3.4. Los alcances de la responsabilidad solidaria derivada de los accidentes de tránsito	19
3.4. Problemas identificados:	20
3.5. Objetivos	21
IV. Metodología	22
4.1. Tipo de investigación	22
4.2. Población y muestra	22
4.2.1. Casación N.º 6380-2016	22
4.2.2. Casación N°28233-2018 LIMA	23
4.2.3. Casación N.º 4878-2019 LIMA	24
4.2.4. Casación N°11254-2022 LIMA	25
4.3. Técnicas e instrumentos	26
Resoluciones de la Corte Suprema	26
4.4. Análisis de resoluciones	26
4.4.1. Casación N°6380-2016	26
4.4.2. Casación N°28233-2018 LIMA	27

4.4.3. Casación N°4878-2019 LIMA	28
4.4.4. Casación N°11254-2022 LIMA	28
V. Resultados	29
¿Cómo afecta la cobertura del SOAT para víctimas de vehículos sin seguro en la responsabilidad y las prácticas de las aseguradoras en el contexto de los accidentes de tránsito?	29
¿De qué manera la interpretación del artículo 17 del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito influye en la obligación de las aseguradoras de proporcionar cobertura a las víctimas de vehículos que no cuentan con SOAT?	32
¿Cuál es el impacto de la cobertura del SOAT en la equidad y la efectividad del sistema de seguros de tránsito cuando uno de los vehículos involucrados en un accidente no tiene seguro, y cómo esto afecta a la seguridad jurídica de las aseguradoras?	34
VI. Conclusiones	36
VII. Recomendaciones	37
VIII. Referencias bibliográficas	38

I. Introducción

1. Justificación

En el Perú, la adecuada implementación e interpretación del marco regulatorio es esencial para asegurar la salvaguarda de los perjudicados por accidentes viales. Específicamente, el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) juega un papel vital en la salvaguarda de los perjuicios personales causados por las víctimas de un accidente vial, independientemente de la culpabilidad en el suceso. No obstante, surgen problemas jurídicos y sociales cuando uno de los vehículos involucrados carece de este seguro, generando incertidumbre sobre la responsabilidad de las aseguradoras y el alcance de la cobertura establecida en el Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito.

El presente trabajo de suficiencia profesional aborda un análisis detallado del Expediente N.º 08352-2016-0-1801-JR-CA-26, en el cual se examina la aplicación e interpretación sobre el artículo 17 del reglamento antes mencionado. En este caso, se evalúa cómo los criterios judiciales han interpretado la obligación de las aseguradoras en situaciones donde un automóvil sin SOAT está envuelto en un accidente vehicular. En ese contexto, se analiza si a las víctimas dentro del vehículo sin cobertura deben ser cubiertas por la compañía de seguros del vehículo asegurado, asimismo se examinan aspectos clave como la determinación de la responsabilidad y, el posible impacto que una interpretación incorrecta de la norma podría generar sobre los derechos de las víctimas.

El análisis de este expediente ofrece una oportunidad para examinar la coherencia del sistema normativo en materia de accidentes de tránsito y su aplicación en la práctica judicial. Asimismo, este trabajo busca contribuir al fortalecimiento de la seguridad jurídica en el ámbito del seguro obligatorio de accidentes de tránsito, promoviendo una interpretación uniforme de la normativa que proteja adecuadamente a las víctimas y, a las aseguradoras.

En ese sentido, a través de un enfoque analítico, este estudio examina los desafíos que enfrentan los órganos resolutores al aplicar las normas respecto al seguro obligatorio de tránsito en el Perú, cuando uno de los vehículos que participaron en el accidente de tránsito no cuenta con dicho seguro. Se incluye una revisión de resoluciones de la Corte Suprema, con el objetivo de identificar patrones en la interpretación de la norma. Finalmente, se reflexiona sobre las implicancias prácticas de estas decisiones en la protección de las víctimas y en la delimitación de la responsabilidad de las aseguradoras, promoviendo un equilibrio entre el derecho a la indemnización y la seguridad jurídica en el sector asegurador.

II. Información sobre el lugar donde se desarrolló la actividad

1. Institución donde se desarrolló la actividad:

Estudio Muñiz Sociedad Civil de Responsabilidad Limitada con razón social **20550205409**, con dirección postal Calle Las Begonias 475, departamento 701 A, distrito de San Isidro, provincia y departamento de Lima.

2. Periodo de duración de la actividad

En mi condición de practicante profesional, mi persona ha ejercido funciones desde 01 de mayo de 2023 hasta el 31 del mismo mes del año 2025.

3. Misión y Visión de la entidad

La Misión del Estudio es ofrecer un servicio con un alto estándar de excelencia, a un precio competitivo y en tiempo eficiente, lo que permite que sus clientes estén realmente satisfechos y puedan desarrollar con ellos una relación de largo plazo.

A su vez, la visión del Estudio es seguir siendo líderes en el mercado de servicios legales de Perú y América Latina mediante un trabajo preventivo aunado al conocimiento del negocio de cada cliente, lo que permite otorgar un valor agregado al servicio que se presta.

4. Teléfonos del centro laboral:

(+ 51) 1 611-7000

5. Correo electrónico del centro laboral

Correo de atención general: servicioalcliente@munizlaw.com

Correo del abogado a cargo de las prácticas profesionales:

avalverde@munizlaw.com

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

La responsable de mi formación como Practicante Profesional fue la Dra. Allison Amelia Valverde Moncada abogada asociada del Área de Litigios y Controversias del Estudio Muñoz SCRL.

III. Descripción de la actividad

1. Organización de la actividad (profesional a cargo)

El Estudio Muñoz SCRL fue fundado el 15 de agosto de 1981, por el Dr. Jorge Muñoz Ziches, en la ciudad de Lima, quien, decidió brindar asesoría legal especializada a sus clientes con la finalidad de absolver sus consultas y requerimientos en materia jurídica de manera rápida, concreta y eficaz.

Al principio este staff de abogados solo contaba con algunas ramas del Derecho, pero poco a poco fue expandiéndose en sus especialidades, llegando a contar con 39 áreas especializadas tales como: Derecho aeronáutico; Agrario, Forestal y Recurso Hídricos; Ambiental; Arbitraje Internacional; Comercio Exterior; Competencia, Barreras Burocráticas y Antidumping; Compliance; Consumo, Publicidad y Prácticas Desleales; Educación; Electricidad; Derecho Administrativo; Derecho Corporativo; Derecho Tributario; Financiamiento de Proyectos y Sindicaciones; Fusiones y Adquisiciones; Infraestructura; Moda y

Retail; Procesos Concursales y Reestructuraciones; Marítima y Portuaria; Penal, Inmobiliaria y Construcción; Transporte y Turismo y Hotelería; Saneamiento Predial y Acceso a Tierras, Life Sciences & Health Care; Litigios y Controversias; Telecomunicaciones, Media y Privacidad; Propiedad Intelectual; Pesquera; Innovación y Emprendimiento; Mercado de Capitales y Regulación Bancaria; Seguros & Reaseguros; Laboral y Seguridad Social; Negociación e Innovación Digital, Petróleo & Gas; Regulación Municipal y Autorizaciones; Proceso de Selección.

Esta expansión se ha dado tanto a nivel de especialidades como territorial, puesto que, actualmente tiene doce (12) oficinas a nivel nacional ubicados en: Lima, Trujillo, Cusco, Tacna, Chiclayo, Arequipa, Piura, Ica, Ilo, Puno, Chíncha y Juliaca.

En ese sentido, dado su enfoque multidisciplinario y su destacada presencia y experiencia en diversas ramas del derecho, el Estudio Muñiz ha sido reconocido tanto a nivel nacional como internacional, obteniendo rankings internacionales importantes como: Chambers & Partners, The Legal 500 y Latin Lawyer, destacándose en diversas áreas del derecho y consolidando su reputación como uno de los estudios más influyentes de nuestro país.

2. Fines de la actividad.

El área en la que realicé mis prácticas profesionales es la denominada “Litigios y Controversias”, bajo el liderazgo del Dr. Fernando Meléndez Fernández. Su principal finalidad es brindar asesoría legal a nuestros clientes en materias relacionadas con el derecho procesal, civil, comercial, constitucional y contencioso administrativo.

El equipo está conformado por abogados, procuradores, practicantes preprofesionales, practicantes profesionales, así como personal de archivo y administrativo. Todos colaboramos para mantener un sistema organizado y eficiente, con el objetivo de ofrecer la mejor asesoría legal a los clientes.

Durante mis prácticas profesionales, trabajé bajo la supervisión de la Dra. Allison Valverde Moncada, quien, junto con otros abogados del Estudio, se encontraba

a cargo de la defensa legal la empresa La Positiva Seguros y Reaseguros S.A.A. Ella se encargaba de realizar la defensa técnica y legal en las audiencias, informes orales o vista de las causas; fijar las estrategias legales y pasos a seguir. Por mi parte, elaboraba escritos de contestación de demanda, apelaciones, alegatos, nulidades, entre otros, así como en realizar el seguimiento e impulso virtual y presencial de los procesos judiciales a cargo siendo uno de estos el que es materia del presente trabajo, siempre con la única finalidad de obtener el mejor resultado posible para el cliente.

3. Problemática jurídica

3.1. Realidad problemática

Uno de los problemas recurrentes en el ámbito de los de seguros por accidentes de tránsito es la determinación del alcance de la cobertura de la póliza cuando uno de los vehículos involucrados en el siniestro no cuenta con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT). En estos casos, surgen interrogantes sobre cómo debe interpretarse y aplicarse la normativa en materia de seguros, en especial, el cuarto párrafo del artículo 17 del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito, que delimita la responsabilidad que recae sobre las compañías aseguradoras en situaciones de accidentes vehiculares.

En particular, la problemática radica en determinar si conforme al marco normativo vigente, la compañía aseguradora del vehículo que posee el SOAT está obligada a brindar cobertura a las personas afectadas que encontraban a bordo del vehículo no asegurado, lo que ha generado interpretaciones diversas por parte de las autoridades administrativas y judiciales. Esta situación de incertidumbre jurídica, producto de una falta de claridad normativa, ha dado lugar a pronunciamientos contradictorios, lo que aumenta el riesgo de que se apliquen criterios discrepantes que contribuyen a la inseguridad jurídica.

En ese sentido, la falta de mención explícita en la norma respecto a estos casos ha sido interpretado por ciertas instancias, para argumentar que la asegurada del vehículo con SOAT no tendría la obligación de cubrir los gastos del vehículo que carece de este seguro. No obstante, por otro lado, múltiples órganos

resolutivos optan por realizar una interpretación orientada a la protección de las víctimas, las cuales, a pesar de encontrarse en un vehículo sin seguro, pueden sufrir daños significativos producto del accidente.

En base a lo anterior, se observa que la presente problemática afecta no solo a las partes involucradas en los accidentes vehiculares, sino, además, también tiene un impacto significativo en las aseguradoras y, la determinación de su responsabilidad. Por lo que a partir del desarrollo del presente informe pretendemos dar una visión integral de esta problemática en base a los criterios interpretativos aplicados por INDECOPI y la Corte Suprema en la resolución de estos casos y, en base a ello, plantear una alternativa de solución.

3.2. Síntesis del caso

Expediente N°08352-2016-0-1801-JR-CA-26

Antecedentes

- Con fecha 24 de febrero de 2015, el señor Luis Chuquillanqui y la señora Elena Inga (En adelante “Los Denunciantes”) interpusieron una denuncia administrativa contra la Positiva Seguros y Reaseguros S.A. alegando lo siguiente:
 - El 20 de diciembre de 2014, el vehículo de placa de rodaje N° C7L-771 asegurado con SOAT por La Positiva, colisionó con la motocicleta de su hijo, la cual no contaba con SOAT, causando el fallecimiento de este último.
 - Como consecuencia de ello, los denunciantes presentaron ante La Positiva una solicitud de indemnización por la muerte de su hijo; sin embargo, la aseguradora lo rechazó, argumentando que el vehículo en el que viajaba la víctima carecía de SOAT, razón por la cual no procedía la cobertura solicitada.
- Posteriormente la Positiva presentó sus descargos argumentando lo siguiente:
 - Que, no existía una relación de consumo entre su compañía y el hijo de los denunciados; pues este último no había contratado ninguna póliza SOAT de su compañía.

- Si bien en el accidente vehicular solo uno de los dos automóviles contaba con SOAT; ello no significaba que la cobertura del seguro debía extenderse a la persona que ocupaba el automóvil que no tenía SOAT; ello en conformidad al artículo 17 del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito (En adelante, Reglamento del SOAT).
- Mediante la Resolución 287-2015/INDECOPI-JUN, emitida el 20 de agosto del 2015, INDECOPI declaró fundada la denuncia presentada por los denunciantes, al concluir que se había vulnerado el artículo 19 del Código Protección y Defensa del Consumidor, porque la denunciada se había negado indebidamente a conceder la cobertura de la póliza a los denunciantes; a pesar de que, conforme al artículo 17 del Reglamento del SOAT, dicha cobertura era una obligación legal. Posteriormente; La Positiva apeló la citada resolución, no obstante, mediante la Resolución 1295-2016/SPC-INDECOPI se confirmó la resolución apelada.

Sentencias de primera y segunda instancia

- La Positiva presentó una demanda contenciosa administrativa requiriendo que se revoque la resolución emitida por INDECOPI donde se declaró fundada la denuncia interpuesta por los denunciantes, ratificándose en los argumentos expuestos anteriormente.
- En primera instancia, la demanda fue declarada fundada; no obstante, INDECOPI formuló un recurso de apelación argumentando que de un análisis del artículo 17 materia de litis se desprende que el automóvil que cuenta con un seguro, su aseguradora está en la obligación de conceder una cobertura a las víctimas ocupantes de aquel vehículo que no lo tenga.
- En la segunda instancia, la Quinta Sala Especializada en lo Contencioso Administrativo confirmó la resolución de primera instancia bajo los siguientes argumentos:
 - De acuerdo con el artículo 17 del Reglamento del SOAT, las

compañías de seguro no tienen la obligación legal de dar cobertura por accidentes a vehículos carentes de SOAT. Siendo que para que exista responsabilidad administrativa debe observarse el principio de legalidad.

- El tercer párrafo del artículo 17 del Reglamento del SOAT prescribe que cuando se genera la colisión de dos vehículos, en los cuales uno de ellos no tiene SOAT, la responsabilidad solidaria recaerá en el dueño del vehículo, el conductor y, en su caso, el prestador del servicio de transporte responsable del daño; que obedece a un tema de responsabilidad civil.

Recurso de casación

- INDECOPI alegando que hubo una interpretación errónea del artículo 17 en cuestión, interpuso un recurso de casación. Indicando que se tenía que tomar en cuenta su interpretación finalista, la cual señalaba que en los casos de accidentes de tránsito, donde uno de los vehículos carezca de SOAT, corresponde a la aseguradora del vehículo sí asegurado, otorgar cobertura a todas las víctimas del siniestro, en cumplimiento de su obligación legal. Sin perjuicio de que dicha aseguradora conserva el derecho de repetición contra el sujeto responsable solidario. Aunado a ello, se precisó que en caso existan dudas sobre el sentido del citado artículo debía optarse por la interpretación más favorable al consumidor.

La Corte Suprema de Justicia declaró improcedente el recurso de casación indicando que no se había cumplido con el requisito de procedencia de señalar con claridad y precisión la infracción normativa denunciada, pues en la sentencia de vista impugnada no se habían expuesto interpretaciones diversas del artículo 17 del Reglamento del SOAT; en consecuencia, ordenaron a INDECOPI emitir un nuevo pronunciamiento de conformidad con la sentencia de segunda instancia.

3.3. Marco Teórico

3.3. 1. El contrato de seguros

La Ley del Contrato de Seguros (Ley N°29946), define al contrato de seguros

como el acuerdo mediante el cual la aseguradora se compromete, a cambio del cobro de una prima, a indemnizar al asegurado o a brindar una compensación en caso de ocurrir un evento específico y cubierto por la póliza, dentro de los límites acordados.

En esa línea se observa que este tipo de contrato se basa en obligaciones recíprocas, donde la aseguradora se compromete a otorgar la cobertura estipulada, y el contratante, por su parte, tiene la responsabilidad de abonar la prima acordada. Además, el contrato de seguro es considerado plurilateral, ya que implica múltiples prestaciones interdependientes. (Ortega Piana, 2016, p. 136). Por su parte, Calderón Sumarriva, señala que el seguro es un contrato de ejecución continuada, ya que el riesgo permanece cubierto durante todo el período de vigencia del contrato. En consecuencia, la aseguradora está comprometida a realizar el pago de la indemnización correspondiente en caso de que ocurra el evento asegurado. (2016, p. 02).

En cuanto a los tipos de seguros debe indicarse que conforme expresa Martínez Ventura, (et al), existen seguros de daños patrimoniales y extrapatrimoniales. Los seguros personales tienen por objeto asegurar la vida, integridad física o salud de los asegurados; mientras que los seguros patrimoniales se garantizan al asegurado cualquier riesgo ocurrido respecto de su patrimonio, siempre y cuando exista interés asegurable. (2014, p. 114).

En base a ello, se colige que el contrato de seguros tiene una importancia vital en nuestra sociedad debido a que, por medio del principio de mutualidad permite a las personas compartir el riesgo y de esa manera, aminorar los daños derivados de determinados riesgos asegurables, otorgando un marco de seguridad y protección jurídica.

3.3.2. Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT)

El seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (En adelante SOAT) se encuentra regulado en regulado en la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre (Ley N° 27181), la cual establece en su artículo 30° que, es obligatorio contratar este seguro para todos los vehículos automotores que circulen en el

territorio nacional. Su propósito es garantizar que cualquier persona, ya sea un tercero o un no ocupante, que resulte lesionada o fallezca debido a un accidente de tránsito, reciba una indemnización destinada a cubrir los costos de atención médica o los gastos funerarios, según corresponda.

Se observa, que el SOAT siendo un seguro de accidentes personales, que se activa para cubrir los riesgos de las lesiones y muertes que sufren los ocupantes o terceros no ocupantes del automóvil asegurado producto de un accidente de tránsito. Asimismo, la cobertura del SOAT debe entrar en vigor de forma inmediata tras un accidente de tránsito. Esta inmediatez justifica su carácter obligatorio, ya que no deberá requerirse ningún trámite administrativo adicional más allá de la simple verificación del accidente y de las consecuencias dañosas. (Gamarra Leiva y García Ascencios, 2021, p. 222).

Por otro lado, al igual que todo seguro, su cobertura no es ilimitada; quedando excluidos determinados supuestos, tales como los daños ocasionados durante competencias de vehículos motorizados o pruebas en carretera; los accidentes ocurridos fuera del territorio nacional; los que tengan lugar en zonas no habilitadas para el tránsito público; aquellos derivados de conflictos bélicos, movimientos sísmicos u otros hechos fortuitos totalmente ajenos a la circulación del vehículo; así como los eventos resultantes de suicidio o lesiones auto infligidas mediante el uso del vehículo asegurado. (Artículo 14 del Decreto Supremo N°024-2002-MTC, TUO del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Accidentes de Tránsito).

En cuanto a la finalidad de SOAT, de acuerdo con Yuyes García, la obligación de contar con el SOAT tiene un carácter público; debido a que, el marco legal busca garantizar que determinadas personas estén aseguradas frente a la responsabilidad civil derivada de sus actividades, dado que resulta esencial proteger a posibles afectados en caso de actividades riesgosas; en el presente caso de los daños ocasionados por la conducción de vehículos automotores. Además, considera de interés público que quienes realicen actividades riesgosas, cuenten con la capacidad económica necesaria para asumir eficazmente las indemnizaciones correspondientes ante eventuales daños o

perjuicios (2021, p. 17).

Por otro lado, de acuerdo con Gamarra Leiva y García Ascencios, el SOAT presenta un carácter predominantemente social, debido a que cuenta con las siguientes características (a) No hay restricciones en cuanto a la cantidad de personas que pueden ser cubiertas, (b) los montos asegurados permanecen intactos incluso después de la ocurrencia de accidentes, (c) no se requiere la intervención o aprobación de ninguna autoridad para brindar atención a las víctimas, y (d) es obligatorio que todos los vehículos automotores que transiten en el territorio peruano cuenten con el SOAT (2021, p. 223).

A partir de lo mencionado se puede concluir que el SOAT es un seguro que ostenta una finalidad social e interés público, toda vez que busca garantizar una cobertura inmediata y sin restricciones a las víctimas de accidentes de tránsito, con el fin de asegurar su atención oportuna y efectiva. Teniendo como objeto aminorar los riesgos de la insolvencia de los responsables civiles, los cuales, en caso de no contar con SOAT, podrían no tener la solvencia económica suficiente para asumir los gastos de las víctimas.

3.3.3. Responsabilidad civil derivada de accidentes de tránsito

La responsabilidad civil es el deber jurídico de reparar los daños causados a otro como consecuencia de un acto u omisión. Según el artículo 1969 del Código Civil peruano, "el que causa un daño a otro está obligado a repararlo". Este concepto busca restablecer el equilibrio jurídico alterado por el perjuicio sufrido y garantizar que las víctimas puedan acceder a una compensación adecuada. La responsabilidad civil puede clasificarse en contractual y extracontractual, dependiendo del origen de la obligación de reparar el daño.

La responsabilidad contractual es generada a partir del incumplimiento de las obligaciones estipuladas en un contrato válido entre las partes. En este contexto, el artículo 1314 del Código Civil peruano expresa que "el obligado responde por los daños y perjuicios que ocasione al acreedor por la inejecución de la obligación". Este tipo de responsabilidad requiere la existencia de un vínculo contractual previo y supone el incumplimiento de los términos acordados en

dicho contrato.

En contraste, la responsabilidad extracontractual surge cuando el daño se produce fuera de una relación contractual previa. De acuerdo con el artículo 1969 de nuestro Código Civil peruano, "el que causa un daño a otro por culpa o dolo, está obligado a repararlo". Este tipo de responsabilidad incluye tanto la responsabilidad subjetiva, basada en la culpa o dolo del agente, como la responsabilidad objetiva, que se centra en el riesgo creado por ciertas actividades peligrosas, sin necesidad de probar culpabilidad.

En ese sentido, la responsabilidad contractual deriva de la omisión de no cumplir con las obligaciones asumidas en el marco de un acuerdo previo entre los sujetos involucrados, mientras que la responsabilidad extracontractual surge como consecuencia de daños ocasionados a terceros con quienes no existe una relación jurídica preestablecida. Ambas formas buscan proteger los derechos de las víctimas y garantizar su acceso a una compensación justa.

La responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito es objetiva, ello en concordancia al artículo 1970 del Código Civil, el cual establece que toda persona que, al utilizar un objeto peligroso o al realizar una actividad riesgosa, cause daño a otra, tiene la responsabilidad de compensarlo y con el artículo 29 de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre (Ley No.27181).

Dicho artículo responde a la teoría del riesgo creado, la cual sostiene que los bienes y actividades utilizados cotidianamente para satisfacer diversas necesidades implican un riesgo habitual. No obstante, existen ciertos bienes y actividades, como los vehículos automotores o las armas de fuego, representan un nivel de riesgo superior al común. De acuerdo con este enfoque, en estos casos no es necesario determinar si hubo culpabilidad por parte del responsable, ya que el criterio para atribuir la responsabilidad no es la culpa, sino el riesgo generado por la actividad o el bien en cuestión. (Taboada Córdova, 2003, p. 100).

Ahora bien, la responsabilidad civil abstracta tiene tres elementos: la imputabilidad (por dolo o culpa), el daño y la existencia de una relación de causalidad entre la imputabilidad y el perjuicio ocasionado. En el caso de la

responsabilidad objetiva extracontractual, como la responsabilidad creada por riesgo, la culpa no es el factor de atribución de la responsabilidad, sino que deberá fijarse si hay o no un riesgo causante del daño (Acosta Betancourt, 2014, pp. 9-15). En ese contexto, la responsabilidad civil objetiva implica que una persona debe asumir las consecuencias de los daños causados a otro, independientemente de que haya existido o no culpa o dolo. Se basa en el principio de que quien realiza una actividad que, por su naturaleza, implica un riesgo para terceros, debe asumir las consecuencias de los posibles daños derivados de esa actividad.

En consecuencia, se determina que el sistema de responsabilidad objeto en el Perú se fundamenta en el concepto de riesgo. Por ello, la responsabilidad civil en casos de accidentes de tránsito se considera objetiva, ya que proviene de una actividad peligrosa como lo es la conducción de vehículos automotores. En consecuencia, el sujeto que cause daño a otro por la conducción de un vehículo automotor será responsable civilmente con prescindencia de si existió dolo o culpa.

3.3.4. Los alcances de la responsabilidad solidaria derivada de los accidentes de tránsito

El Código Civil en su artículo 1183 determina que la solidaridad no se presume, sino que tiene que ser establecida de manera expresa por la norma o el título de la obligación. En ese sentido, el artículo 29 de la Ley No.27181 dispone que la responsabilidad civil por accidentes de tránsito ocasionados por vehículos automotores es de carácter objetivo, según lo dispuesto en el Código Civil. Tanto el conductor como el propietario del vehículo, y en su caso, el proveedor del servicio de transporte terrestre, responden de manera solidaria por los daños y perjuicios generados.

Para comprender la responsabilidad solidaria, debemos determinar cuándo una obligación adquiere dicha condición. Las obligaciones solidarias se caracterizan porque cualquier acreedor tiene el derecho de reclamar el cumplimiento íntegro de la prestación a cualquiera de los deudores, y, a su vez, cada deudor está obligado a satisfacer la totalidad de la deuda. Esto significa que ningún deudor puede eludir su responsabilidad sugiriendo al acreedor que se dirija a otro deudor

ni limitarse a abonar únicamente una fracción de lo adeudado (Ramírez, 2022). En ese sentido, todos los sujetos están obligados a responder por la obligación indistintamente.

Ahora bien, en el ámbito de la responsabilidad solidaria derivada de los accidentes de tránsito, la Corte Suprema ha señalado que esta nace por mandato legal del artículo 29 de la Ley General de Tránsito, por lo cual, no es necesario demostrar culpa o dolo por parte del propietario del vehículo para que se le atribuya responsabilidad, ya que esto no resulta relevante; basta con que tenga la condición de propietario para que sea considerado responsable solidario junto con quien causo directamente el daño (Casación N°2775-2012 Lambayeque). En ese sentido, la responsabilidad solidaria que surge a raíz de los accidentes de tránsito no se basa en los criterios del artículo 1983 del Código Civil, ya que en este artículo requiere que exista una relación de causalidad directa entre cada uno de los involucrados y el daño causado.

Asimismo, a través de la Casación N°1926-2010 Lima, la Corte Suprema ha reconocido que la responsabilidad solidaria en el contexto de los accidentes de tránsito se encuentra regulada por el principio de especialidad normativa, dándose prevalencia a la aplicación de la norma especial sobre la general.

En base a ello, se observa que la responsabilidad solidaria derivada de este tipo de hechos se rige preferentemente por las disposiciones específicas del régimen normativo de tránsito y, de forma subsidiaria por lo establecido en el Código Civil. Esto garantiza una protección completa para las víctimas, ya que pueden exigir la compensación por los daños sufridos a cualquier de los responsables solidarios, sin tener que demostrar que hubo una relación directa entre ellos y el daño, ni justificar por qué deben responder, la ley establece esta responsabilidad solidaria de manera directa.

3.4. Problemas identificados:

a. Problema general:

¿Cómo afecta la cobertura del SOAT para víctimas de vehículos sin seguro en la responsabilidad y las prácticas de las aseguradoras en el contexto de los accidentes de tránsito?

b. Problemas específicos:

1. ¿De qué manera la interpretación del cuarto párrafo del artículo 17 del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito influye en la obligación de las aseguradoras de proporcionar cobertura a las víctimas de vehículos que no cuentan con SOAT?
2. ¿Cuál es el impacto de la cobertura del SOAT en la equidad y la efectividad del sistema de seguros de tránsito cuando uno de los vehículos involucrados en un accidente no tiene seguro, y cómo esto afecta a la seguridad jurídica de las aseguradoras?

3.5. Objetivos

a. Objetivo general:

Analizar cómo la cobertura del SOAT para las víctimas de vehículos sin seguro impacta la responsabilidad de las aseguradoras y la equidad del sistema de seguros de tránsito en el contexto del caso del Expediente 08352-2016-0-1801-JR-CA-26.

b. Objetivos específicos:

1. Examinar cómo la interpretación del cuarto párrafo del artículo 17 del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito afecta la obligación de las aseguradoras de proporcionar cobertura a las víctimas de vehículos sin SOAT.
2. Evaluar el impacto de la cobertura del SOAT en la seguridad jurídica y la equidad del sistema de seguros de tránsito, considerando los efectos en las aseguradoras y en las víctimas de accidentes de tránsito con vehículos sin seguro.

3.6. Hipótesis

a. Hipótesis general:

La interpretación del cuarto párrafo artículo 17 del Reglamento del SOAT que no obliga a las aseguradoras a cubrir a las víctimas de vehículos sin SOAT genera incertidumbre y variabilidad en la aplicación de las responsabilidades, lo que resulta en un entorno legal inestable para las aseguradoras.

b. Hipótesis específicas:

1. La interpretación actual del cuarto párrafo artículo 17 del Reglamento del SOAT, que exime a las aseguradoras de proporcionar cobertura a las víctimas de vehículos sin SOAT, contribuye a la inseguridad jurídica para las aseguradoras y afecta negativamente la equidad del sistema de seguros de tránsito.
2. La falta de cobertura obligatoria del SOAT para las víctimas de vehículos sin seguro desincentiva el cumplimiento del seguro obligatorio y afecta negativamente la equidad en la compensación de las víctimas, lo que perjudica la eficacia del sistema de seguros de tránsito.

IV. Metodología

4.1. Tipo de investigación

Analítica - Descriptiva

4.2. Población y muestra

4.2.1. Casación N.º 6380-2016

En este caso, se produjo un accidente de tránsito entre una camioneta asegurada por la compañía de seguros Pacífico y un vehículo que no ostentaba SOAT, el cual, estaba siendo conducido por el señor Eddey Darío Aguado Espino (En adelante “El demandante”). En ese contexto, el demandante interpuso una denuncia administrativa ante INDECOPI contra Pacifico, alegando que esta compañía se negó injustificadamente a brindarle cobertura por los gastos médicos en los cuales incurrió como consecuencia del accidente, vulnerando el Código de Protección y Defensa del Consumidor. Dicha denuncia fue declarada

fundada en primera y segunda instancia administrativa por INDECOPI.

Como consecuencia de ello, en sede judicial Pacífico presentó una demanda contenciosa administrativa. En segunda instancia, la demanda fue declarada fundada, ya que la Quinta Sala Especializada en lo Contencioso Administrativo consideró que el último párrafo del artículo 17 del Reglamento del SOAT no imponía a la aseguradora del vehículo asegurado la obligación de indemnizar a los ocupantes del vehículo que carecía de dicho seguro. Ante esta resolución, INDECOPI interpuso un recurso de casación, argumentando que se había hecho una interpretación incorrecta de ese artículo.

Finalmente, la Corte Suprema resolvió a favor del recurso de casación presentado por INDECOPI, señalando que, al interpretar de manera integral el último párrafo del artículo 17 del Reglamento de SOAT, se desprende que, en caso de un accidente de tránsito, la aseguradora del vehículo que cuenta con SOAT debe cubrir a los ocupantes del vehículo que no tiene seguro. Sin embargo, luego puede ejercer su derecho a reclamar lo pagado a los responsables solidarios, tal como lo establece el artículo 30 de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre. En consecuencia, la aseguradora no actúa como responsable solidaria, sino que simplemente tiene facultad de recuperar posteriormente lo desembolsado.

4.2.2. Casación N°28233-2018 LIMA

El caso en cuestión, la señora Luz Mireya de la Cruz Fuentes Fajardo (en adelante, la Denunciante) interpuso una denuncia administrativa contra La Positiva, alegando que la compañía se negó a pagar la cobertura por sepelio, sin ofrecer justificación alguna de su decisión, a pesar de que el fallecimiento de su padre ocurrió como consecuencia de un accidente de tránsito. Según lo expuesto, la negativa se fundamentó en que el accidente se dio entre dos vehículos, dentro de los cuales, solo uno contaba con SOAT de Pacífico y el agraviado se encontraba dentro del vehículo no asegurado con dicho seguro. En la segunda instancia, INDECOPI resolvió a favor de la denunciante, señalando que la compañía había incumplido con su deber de brindar un servicio idóneo.

En instancia judicial, la Positiva solicitó se declare la nulidad de lo resuelto en sede administrativa. En primera y segunda instancia judicial, se declaró fundada la demanda, argumentándose que del último párrafo del artículo 17 del Reglamento del SOAT se establece que, en casos de accidentes donde existan ocupantes de un vehículo carente de SOAT, la responsabilidad solidaria recae sobre los propietarios, conductores y prestadores del servicio de transporte de la unidad vehicular sin SOAT, pero no sobre la compañía de seguros.

Finalmente, la Corte Suprema declaró infundada la demanda, argumentando que el SOAT cumple una función social esencial, cuyo propósito es garantizar que se proporcione cobertura de los gastos e indemnizaciones de las víctimas de accidentes de tránsito. En ese sentido, se busca la protección de los derechos fundamentales de las personas; tales como la vida, la salud y la integridad física. Por ello, para lograr ese objetivo, la aseguradora del vehículo que sí tiene SOAT, debe asumir la cobertura de las víctimas que viajaban en el vehículo sin seguro, teniendo luego el derecho de recuperar esos gastos de parte de los responsables solidarios.

4.2.3. Casación N.º 4878-2019 LIMA

En el expediente analizado, se generó un accidente automovilístico entre dos vehículos, entre los cuales, solo una se encontraba cubierto con SOAT de la compañía la Pacífico. En ese contexto, se presentó una denuncia administrativa contra Pacífico, argumentando que esta se negó sin justificación alguna a desembolsar el pago por indemnización de la muerte y gastos de sepelio del fallecimiento de uno de los ocupantes que viajaban en el vehículo que no estaba asegurado. La denuncia fue declarada fundada en segunda instancia administrativa por INDECOPI, la cual, aplicó el principio pro-consumidor para interpretar el artículo 17 del Reglamento del SOAT y, determinó la existencia de infracción al deber de idoneidad.

En lo que toca al ámbito judicial, Pacífico puso una demanda contencioso-administrativa con el propósito de tumbar las decisiones dadas por INDECOPI. En primer y segundo grado, se pensó que la demanda tenía buen argumento

bajo lo que muestra que el SOAT es un seguro obligatorio para todos los vehículos y que del artículo 17 del Reglamento del SOAT no sale un deber legal a las empresas de seguros de pagar accidentes que involucren carros sin SOAT, pues deben seguir los principios de legalidad y claridad. También se dijo que no debe usarse el principio pro-consumidor porque en este caso no hay duda difícil sobre qué quiere decir el artículo 17 del Reglamento del SOAT.

Finalmente, la Corte Suprema declaró infundada, señalando que, a partir de una interpretación conjunta del artículo 1 de la Constitución y el artículo 17 del Reglamento del SOAT, se desprende que, en aquellos casos donde las víctimas se encuentren a bordo de un vehículo que no cuenta con el seguro obligatorio, correspondía la aseguradora del otro vehículo involucrado – que sí dispone de SOAT vigente – asumir la cobertura de todos los gastos e indemnizaciones derivadas del accidente. Sin perjuicio de ello, y en aplicación del régimen de la responsabilidad solidaria, el propietario, el conductor y, de ser el caso, el prestador del servicio de transporte estarán en la obligación de reembolsar a la aseguradora los montos correspondientes que fueron desembolsados.

4.2.4. Casación N°11254-2022 LIMA

En este caso, el señor Clebert Ardiles Samanta (en adelante, el demandante) solicitó a la aseguradora la Positiva el pago de una indemnización por el fallecimiento de su hijo, quien perdió la vida en un accidente de tránsito entre una motocicleta y un automóvil asegurado con SOAT por la empresa Pacífico. Sin embargo, Pacífico rechazó el pago, argumentando que el fallecido manejaba un vehículo carente de SOAT. Ante esta negativa, el demandante presentó una denuncia administrativa contra Pacífico por presunta vulneración del deber de idoneidad. Tanto en primera como en segunda instancia administrativa, la denuncia fue declarada fundada.

Como resultado, Pacífico presentó una demanda contencioso-administrativa solicitando la anulación de las resoluciones emitidas por INDECOPI. Tanto en primera como en segunda instancia, la demanda fue declarada fundada. Los jueces consideraron que era incorrecto interpretar que el artículo 17 del Reglamento del SOAT imponía a la aseguradora del vehículo con SOAT la

obligación de cubrir a los ocupantes del vehículo sin seguro, señalando además que al no estar expresamente previsto en la normativa, no se puede generar ningún tipo de obligación alguna.

Finalmente, la Corte Suprema declaró infundada la demanda, basándose en la aplicación del principio pro-consumidor, quien determinó que, el único sentido que puede otorgarse al artículo 30,2 de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y, el artículo 17 del Reglamento del SOAT, las empresas aseguradoras de SOAT es que se busca la protección de las vidas de las víctimas de un accidente de tránsito por la cobertura inmediata. Por lo tanto, las compañías de seguro están obligadas a brindar de forma inmediata la cobertura a los ocupantes de un vehículo sin SOAT que resulten heridos o fallezcan a causa de un accidente de tránsito. Luego, la aseguradora tiene el derecho de reclamar el monto pagado a los responsables solidarios.

4.3. Técnicas e instrumentos: Resoluciones de la Corte Suprema

4.4. Análisis de resoluciones

4.4.1. Casación N°6380-2016

Considerando los hechos en cuestión, se observa que la posición de la Corte Suprema en materia de tránsito, específicamente de la Ley General de Transporte Terrestre y del Reglamento del SOAT, reflejan una interpretación integral de la normativa, las cuales establecen que la aseguradora tiene la obligación de cubrir los gastos de las víctimas que viajaban en un vehículo sin seguro, conservando luego el derecho de recuperar lo pagado a través de una acción contra los responsables.

Desde un enfoque analítico, la Corte Suprema adoptó una interpretación amplia y orientada al propósito de SOAT, destacando su carácter social y público. Su objetivo principal es resguardar derechos fundamentales, como la vida y la integridad física de las víctimas de accidentes de tránsito, asegurando una cobertura rápida y sin condiciones. En esa línea, la decisión se basa en la idea de que la aseguradora del vehículo tiene la obligación de brindar atención

inmediata a todas las personas afectadas por el accidente, sin importar si eran ocupantes del vehículo asegurado o no.

Empero, la decisión podría ser objeto de crítica al considerar que la interpretación extensiva de la normativa podría vulnerar principios como el de tipicidad o el de legalidad, al imponer cargas desproporcionadas a las compañías de seguros y desincentivar la contratación del SOAT; ya que, si bien permite atender oportunamente a las víctimas, mientras la compañía de seguros conserva el derecho de recuperar lo invertido posteriormente, ello podría generar un impacto negativo en el sistema de seguros de tránsito.

4.4.2. Casación N°28233-2018 LIMA

En este caso particular, la Corte Suprema adoptó una postura que pone énfasis en la protección de los derechos fundamentales de la persona humana, destacando especialmente la protección a la vida, la salud y la integridad física. Al igual que en el caso anterior, la Corte realizó una interpretación integral y extensiva de la normativa en materia de tránsito, considerando que la cobertura del SOAT del vehículo asegurado debe extenderse a los ocupantes del vehículo no asegurado, teniendo derecho a repetir lo pagado.

Desde una mirada crítica, la decisión de la Corte refleja un intento por encontrar un equilibrio entre la protección de los intereses de las aseguradoras, el cumplimiento de las normas de tránsito y el respeto por los derechos de las víctimas que viajaban en un vehículo sin SOAT. Esta postura puede interpretarse como una forma de proteger los derechos fundamentales de las personas, frente a una lectura estricta de la norma, garantizando que los ocupantes de un vehículo no asegurado, quienes muchas veces desconocen esa condición, no queden desprotegidos tras un accidente.

En ese sentido, la corte contrapesó las posibles consecuencias negativas de realizar una interpretación extensiva de la normativa, como generar un desincentivo en la contratación del SOAT, con la finalidad pública y social de este.

4.4.3. Casación N°4878-2019 LIMA

En el caso analizado, la corte ha emitido una decisión conforme a los derechos fundamentales de la persona humana, priorizando la dignidad del individuo. En ese sentido, la Corte realizó una interpretación integral del artículo 17 del Reglamento del SOAT, en concordancia de las disposiciones constitucionales y la finalidad social del SOAT.

Asimismo, como hemos podido apreciar, la corte también ha utilizado un criterio de protección al consumidor para fundamentar su decisión. Alegando que el artículo 17 del Reglamento del SOAT es objeto de duda insalvable, por lo cual, debe aplicarse la interpretación más favorable al consumidor. Así, desde un análisis crítico, la decisión de la Corte refleja una postura garantista de protección a la parte débil de la relación, orientada a la protección de la persona humana, sean ocupantes o no ocupantes del vehículo asegurado, con el objetivo de protegerla los derechos fundamentales como la vida y la integridad personal.

En ese sentido, se observa que la Corte decidió no sustentar su decisión en una interpretación restrictiva al considerar que ello no era acorde con la protección de la persona humana y sus derechos fundamentales. Así como tampoco era acorde con la finalidad del SOAT, la cual, busca dar cobertura a todas las víctimas intervinientes en un accidente de tránsito.

4.4.4. Casación N°11254-2022 LIMA

En este caso, se observa que la Corte Suprema realiza una interpretación extensiva del artículo 17 del Reglamento del SOAT, buscando la equidad en la compensación de las víctimas y el mantenimiento del equilibrio en el sistema de seguros de tránsito. En ese sentido, al igual que en casos precedentes, la corte aplicó el principio pro-consumidor, otorgando a la normativa la interpretación más favorable a las víctimas, con el fin de garantizar el acceso oportuno a la cobertura de los gastos derivados del accidente de tránsito.

Esta postura refleja un enfoque que prioriza el carácter protector y social del SOAT, asegurando que las víctimas reciban una respuesta inmediata e incondicional frente a las contingencias derivadas de los accidentes. No

obstante, la decisión también contempla el derecho de las aseguradoras a ejercer la acción de repetición contra los responsables solidarios, con el fin de preservar la sostenibilidad financiera del sistema asegurador.

De esta manera, la Corte Suprema logra un balance entre la protección de las víctimas y los intereses legítimos de las compañías aseguradoras, reafirmando el objetivo principal del SOAT: garantizar la protección efectiva de los derechos fundamentales de quienes resultan afectados en accidentes de tránsito.

V. Resultados

¿Cómo afecta la cobertura del SOAT para víctimas de vehículos sin seguro en la responsabilidad y las prácticas de las aseguradoras en el contexto de los accidentes de tránsito?

El SOAT es un seguro de accidentes personales que solo entra en vigor para cubrir los gastos por fallecimiento o lesiones de los pasajeros o terceros afectados en un accidente de tránsito con el vehículo asegurado. La cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) en casos que involucran vehículos sin seguro incide directamente en la responsabilidad de las aseguradoras y en sus prácticas operativas, ya que el SOAT se activa inmediata y obligatoriamente tras un accidente de tránsito, no requiriendo así algún trámite administrativo, según Gamarra Leiva y García Granados (2021, p. 222).

El análisis de la normativa actual y de la jurisprudencia revela que, en caso de un accidente de tránsito, la aseguradora del vehículo que cuenta con SOAT está obligada a cubrir los gastos de las víctimas que se encontraban en un vehículo sin seguro. Sin embargo, dicha aseguradora conserva el derecho de reclamar posteriormente esos montos a los responsables solidarios. En la jurisprudencia peruana, esta obligación ha sido conformado en el Expediente N.º 08352-2016-0-1801-JR-CA-26 y las Casaciones N.º 6380-2016, N.º 28233-2018 Lima, N.º 4878-2019 Lima y N.º 11254-2022 Lima.

En estos casos, las aseguradoras se negaron a asumir los gastos médicos de

las víctimas de los accidentes en vehículos sin SOAT; sin embargo, en última instancia las controversias se resuelven a favor de las víctimas. Así, la Corte Suprema concluye que las aseguradoras sí deben responder, realizando y aplicando una interpretación integral del artículo 17 del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito y del artículo 30 de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre. En esa línea, es preciso recordar que no hay restricciones en cuanto a la cantidad de personas que pueden ser cubiertas con el SOAT (Gamarra Leiva y García Ascencios, 2021, p. 223).

Este criterio ha generado un impacto significativo en las prácticas de las aseguradoras, obligándolas a asumir pagos inmediatos. Sin embargo, aunque esta disposición refuerza la inmediatez en la cobertura del seguro y protege a los afectados, también incrementa el riesgo financiero de las aseguradoras y podría incentivar la omisión de contratar el SOAT, dado que en la práctica otras aseguradoras terminan asumiendo los costos.

Para contrarrestar este efecto, se observa que la jurisprudencia peruana acude al derecho de repetición con el cual la compañía de seguros no asume responsabilidad solidaria, sino que tiene derecho a solicitar la devolución de lo pagado de forma posterior, tal y como ha sido mencionado en la jurisprudencia peruana. Esto significa que, aunque la aseguradora cubra inicialmente los gastos, luego puede exigir el reembolso a los responsables solidarios (conductor, dueño del vehículo y, la empresa prestadora del servicio de transporte de ser el caso).

En este sentido, la responsabilidad recae sobre quien causó el accidente, no sobre la aseguradora. Esto se debe a que la responsabilidad civil en estos casos es objetiva, conforme al artículo 1970 del Código Civil, que establece que quien cause un daño mediante un bien o actividad peligrosa debe repararlo, y al artículo 29 de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre (Ley N°27181).

Finalmente, desde una perspectiva de equidad, la obligatoriedad de la cobertura a víctimas de vehículos sin SOAT protege a los afectados y garantiza que no queden desamparados. No obstante, la carga que ello supone para las

aseguradoras plantea el desafío de encontrar un equilibrio entre la sostenibilidad del sistema y la protección de las víctimas. La aplicación del principio pro-consumidor en la interpretación de las normas ha ampliado las obligaciones de las aseguradoras, lo que es beneficioso para los usuarios.

¿De qué manera la interpretación del artículo 17 del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito influye en la obligación de las aseguradoras de proporcionar cobertura a las víctimas de vehículos que no cuentan con SOAT?

La forma en que se interpreta el artículo 17 del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y del SOAT influye de manera importante en el deber de las aseguradoras de brindar cobertura a las víctimas de accidentes en los que uno de los vehículos no cuenta con SOAT. Este artículo define el alcance del seguro obligatorio, precisando en qué casos corresponde el pago de indemnizaciones y estableciendo los límites de responsabilidad para las compañías de seguros.

Cuando se adopta una interpretación restrictiva del artículo 17, las aseguradoras solo están obligadas a indemnizar a las víctimas que se encuentren en un vehículo con SOAT vigente, excluyendo a aquellas que viajaban en un vehículo sin seguro. Este criterio refuerza la seguridad jurídica del sector asegurador al establecer con claridad los riesgos que deben ser cubiertos, evitando la imposición de obligaciones que no están expresamente contempladas en la normativa. Sin embargo, dicha interpretación puede generar inequidad al dejar desprotegidas a víctimas que, pese a haber sufrido un daño en un accidente, no pueden acceder a la indemnización por la falta de cobertura del vehículo en el que se transportaban.

Por otro lado, una interpretación extensiva y teleológica del artículo 17, como la adoptada por la Corte Suprema en diversas casaciones, amplía la cobertura del SOAT a todas las víctimas del accidente, independientemente de si el vehículo en el que se transportaban contaba o no con dicho seguro. En la Casación N° 6380-2016, la Corte Suprema estableció que las compañías de seguros deben asumir los gastos de las víctimas ocupantes de un vehículo no asegurado, con el derecho posterior de repetir lo pagado contra los responsables civilmente solidarios. Esta interpretación se fundamenta en la finalidad social del SOAT, que busca garantizar la protección de los derechos fundamentales de las

víctimas de accidentes de tránsito mediante una cobertura inmediata e incondicional.

De forma similar, en la Casación N° 28233-2018, de la Corte Suprema estableció que el SOAT del vehículo asegurado debe proporcionar cobertura también a los ocupantes del vehículo no asegurado, priorizando así la protección de la vida, la salud y la integridad física de las víctimas. Se resaltó que, en muchos casos, los pasajeros desconocen que el vehículo en el que viajan no cuenta con SOAT, por lo que en una interpretación estricta de la norma los dejaría desprotegidos. Esta decisión refleja un equilibrio entre la protección de los intereses de las aseguradoras y el propósito social del SOAT, evitando que la ausencia de seguro afecte a personas ajenas a esa responsabilidad.

En la Casación N° 4878-2019, la Corte reafirmó la necesidad de realizar una interpretación pro-persona del artículo 17, conforme a los derechos fundamentales y principios constitucionales. Además, invocó el principio de protección al consumidor, considerando que, ante una duda insalvable en la interpretación de la norma, debía primar la posición más favorable a la víctima. Así, la Corte se alejó de una postura restrictiva, argumentando que esta no es compatible con la finalidad del SOAT ni con la protección de la dignidad humana.

Finalmente, en la Casación N° 11254-2022, la Corte Suprema consolidó su tendencia a favor de la interpretación extensiva del artículo 17, subrayando la necesidad de equilibrar la protección de las víctimas con la sostenibilidad del sistema asegurador. En este contexto, aunque las aseguradoras están obligadas a cubrir de forma inmediata los gastos de las víctimas, mantienen el derecho de recuperar lo desembolsado mediante acciones contra los responsables del accidente, lo que permite asegurar un equilibrio justo en la compensación.

En conclusión, la interpretación del artículo 17 del Reglamento del SOAT ha evolucionado hacia una visión garantista, en la que prima la protección de las víctimas de accidentes de tránsito sobre una lectura estrictamente contractual de las obligaciones de las aseguradoras. No obstante, esta postura genera ciertas preocupaciones sobre la carga económica impuesta a las aseguradoras y un

posible desincentivo en la contratación del SOAT. Asimismo, se considera que genera una situación de inseguridad jurídica al imponer a las empresas aseguradoras una carga económica y legal que no se está explícitamente contemplada en la legislación vigente.

Es posible sostener, que en base de todo el análisis de la jurisprudencia que se ha presentado, la hipótesis se corrobora. A pesar de una interpretación rigurosa del artículo 17 del Reglamento del SOAT, que exonera a las aseguradoras de responsabilidad en casos de vehículos sin este seguro, podría provocar dudas y diferencias en la distribución de las responsabilidades, la Corte Suprema ha mostrado una tendencia hacia una investigación más extensa y protectora. Esta perspectiva sugiere que las compañías de seguros de los vehículos asegurados acaban asumiendo los costos, lo que podría provocar un desbalance en el sistema y reducir los estímulos para cumplir con la obligación de tener SOAT.

¿Cuál es el impacto de la cobertura del SOAT en la equidad y la efectividad del sistema de seguros de tránsito cuando uno de los vehículos involucrados en un accidente no tiene seguro, y cómo esto afecta a la seguridad jurídica de las aseguradoras?

El impacto de la cobertura del SOAT en la equidad y efectividad del sistema de seguros de tránsito cuando uno de los vehículos involucrados en un accidente no tiene seguro es significativo, ya que busca garantizar la protección inmediata de las víctimas, pero también genera desafíos operativos y financieros para las aseguradoras.

Desde una perspectiva de equidad, la obligación de las aseguradoras de cubrir a todas las víctimas, independientemente de si el vehículo en el que viajaban contaba con SOAT, responde a la finalidad social del seguro obligatorio. Este criterio, respaldado por la jurisprudencia de la Corte Suprema, evita que terceros inocentes queden desprotegidos debido a la irresponsabilidad de los propietarios de vehículos sin seguro. Además, refuerza el principio pro-consumidor y la tutela efectiva de los derechos fundamentales, garantizando el acceso inmediato a la cobertura médica y las indemnizaciones correspondientes.

Sin embargo, el Expediente N.º 08352-2016-0-1801-JR-CA-26 refleja una problemática central en este ámbito. En este caso, la aseguradora se negó a proporcionar cobertura a la víctima de un accidente en el que la unidad vehicular en la que se desplazaba carecía de SOAT. Desde una perspectiva de equidad, esta negativa afecta la compensación de las víctimas, quienes se ven desprotegidas pese a que el accidente fue ocasionado por un vehículo asegurado. La decisión final de la Quinta Sala Especializada en lo Contencioso Administrativo respaldó la postura de la aseguradora, concluyendo que la cobertura del SOAT no se extiende a los ocupantes de vehículos sin seguro, lo que limita el acceso a la indemnización.

Por ello, aunque el SOAT ha sido concebido para garantizar una protección integral a las víctimas de accidentes viales, su aplicación diferenciada cuando un vehículo no está asegurado introduce un trato desigual que perjudica a quienes no cuentan con cobertura. No obstante, desde el punto de vista de la seguridad jurídica y la sostenibilidad del sistema asegurador, esta interpretación extensiva genera ciertos riesgos. En primer lugar, impone a las aseguradoras una carga financiera adicional al obligarlas a asumir pagos que originalmente no les corresponderían, lo que puede derivar en un aumento de primas o en mayores restricciones en la suscripción de pólizas. En segundo lugar, podría incentivar la omisión en la contratación del SOAT, ya que los propietarios de vehículos podrían confiar en que, en caso de accidente, otra aseguradora cubrirá los costos.

Desde la perspectiva de la seguridad jurídica, el criterio adoptado por la Sala Especializada refuerza la previsibilidad del marco normativo para las aseguradoras, al establecer que su obligación de cobertura está delimitada por el artículo 17 del Reglamento del SOAT. Esto inicialmente otorga certeza a las compañías de seguros respecto de los riesgos que deben asumir y evita la imposición de cargas no contempladas expresamente en la normativa. Sin embargo, la postura de INDECOPI, que propugna una interpretación más amplia del artículo 17 para garantizar la indemnización de todas las víctimas, impacta en la seguridad jurídica del sector asegurador. Si las aseguradoras estuvieran

obligadas a cubrir a las víctimas de vehículos sin SOAT, podría producirse una alteración en el equilibrio financiero del sistema de seguros.

Para mitigar estos efectos, la jurisprudencia ha consolidado el derecho de repetición de las aseguradoras contra los responsables del accidente, permitiendo recuperar lo pagado y evitando que la carga recaiga exclusivamente sobre ellas. No obstante, el ejercicio de este derecho no siempre es eficaz, ya que los responsables pueden carecer de solvencia económica, dificultando el reembolso.

VI. Conclusiones

- La Corte Suprema ha adoptado una interpretación finalista del artículo 17 del Decreto Supremo N° 024-2002-MTC correspondiente. En este contexto, a pesar de que la legislación dicta que la responsabilidad por los daños causados por los ocupantes de un vehículo sin aseguramiento recae de manera solidario sobre el conductor y el dueño del mismo, la Corte ha establecido que esta responsabilidad debe ser transferida a las compañías aseguradoras de las unidades vehiculares que sí poseían SOAT, con el derecho de reembolsar lo abonado.
- El análisis finalista y social del artículo 17 del Decreto Supremo N°024-2002-MTC, que impone a las compañías de seguro la obligación de asumir los costos de las víctimas de un vehículo sin SOAT, crea un escenario de incertidumbre legal para las compañías de seguros, imponiéndoles obligaciones no contempladas explícitamente en la legislación.
- Extender la cobertura del SOAT hacia víctimas de un vehículo no asegurado genera un impacto significativo, pues si bien otorga protección inmediata a las víctimas, afecta negativamente la equidad del sistema de seguros de tránsito, al imponer cargas desproporcionadas a las empresas aseguradoras y, desincentivar el cumplimiento del seguro obligatorio.
- El proceso judicial vinculado al Expediente N.° 08352-2016-0-1801-JR-CA-26 se extendió desde el 2016 hasta su conclusión en el 2023, evidenciando

la complejidad del caso y las limitaciones del sistema judicial para ofrecer soluciones ágiles en temas de gran impacto en derechos fundamentales. Esta dilación generó incertidumbre tanto para las víctimas como para las aseguradoras, afectando la seguridad jurídica y la efectividad del sistema de seguros de tránsito. La duración del proceso resalta la importancia de implementar reformas que optimicen los tiempos procesales, especialmente en casos de accidentes de tránsito que exigen respuestas rápidas para garantizar la protección integral de los derechos de las personas afectadas.

VII. Recomendaciones

- Se recomienda realizar una modificación del artículo 17 del Decreto Supremo N°024-2002-MTC, a fin de delimitar de forma expresa la responsabilidad de las empresas aseguradoras respecto de las víctimas de un vehículo no asegurado con SOAT y, así evitar la aplicación de interpretaciones extensivas que generen incertidumbre.
- La Corte Suprema no debería realizar una interpretación finalista del artículo 17 del Decreto Supremo N°024-2022-MTC, debido a que, genera una situación de inseguridad jurídica, al imponer una obligación no prevista de forma taxativa en la normativa sobre las empresas aseguradoras.
- Es importante que se realice un ajuste del marco normativo actual a fin de garantizar un equilibrio entre la protección de las víctimas y la sostenibilidad del sistema de seguros de tránsito. En ese sentido, si se desea extender la responsabilidad de las empresas aseguradoras sobre las víctimas de un vehículo sin SOAT, es necesario realizar una modificación normativa.

VIII. Referencias bibliográficas

- Calderón Sumarriva, A. El Contrato de Seguro. *El abc del Derecho* N°84 (04). P. 02-07. <https://egacal.edu.pe/wp-content/uploads/2023/05/SUPLEMENTO-86-El-Contrato-de-Seguros.pdf>
- Defensoría del Pueblo. (2012). Balance del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito: Propuestas para una atención adecuada a las víctimas. Informe N°159-2012/DP.
- Gamarra, Leiva. A y García, Ascencios. F. (2021). Arbitraje en el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT). *Revista Ius et Praxis, Revista de la Facultad de Derecho* N°54, 219-230.
- Gaviria, R. (2015). Los retos del SOAT. *Revista Fasecolda*, (161), 26–29. <https://revista.fasecolda.com/index.php/revfasecolda/article/view/180>
- 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>
- Miranda. J. (2010). La Cobertura real de la ley de atención de emergencia y del seguro obligatorio contra accidentes de tránsito (SOAT). *Revista Perú médica. Exp. Salud pública* N°27 (2), 179-186. <https://www.scielosp.org/pdf/rpmesp/2010.v27n2/179-186/es>
- Ortega Piana, M. (2015). Pago de la Prima y Subsistencia del Contrato de Seguro. *IUS ET VERITAS*, 24(50), 134-152. Recuperado a partir de <https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/iusetveritas/article/view/14810>

- Ramírez, J. (2022, 24 de junio). ¿Los representantes legales pueden responder solidariamente por las multas administrativas impuestas a las personas jurídicas que representan? LP Pasión por el Derecho. <https://lpderecho.pe/los-representantes-legales-pueden-responder-solidariamente-por-las-multas-administrativas-impuestas-a-las-personas-juridicas-que-representan/>
- Taboada Córdova. L. (2003). *Elementos de la Responsabilidad Civil. comentarios a las normas dedicadas por el Código Civil a la Responsabilidad civil contractual y extracontractual*. Editora Jurídica Grujley.
- Valdiviezo, Soto. R. (2016). Sujetos protegidos por el SOAT según la jurisprudencia de INDECOPI. Análisis Crítico a la luz técnica del seguro. [Tesis de pregrado en Derecho]. Universidad de Piura.
- Yuyes, García. M. (2021). A propósito de los pronunciamientos del INDECOPI respecto del artículo 17 de Reglamento SOAT, ¿protección a la víctima o incentivo para la no contratación? [Trabajo académico para optar el título de segunda especialidad en Derecho de Protección al Consumidor]. Pontificia Universidad Católica del Perú (PUCP).

MATRIZ DE CONSISTENCIA

TÍTULO : La Cobertura del SOAT para víctimas de vehículos sin seguro y su impacto en la responsabilidad de las aseguradoras: Análisis de lo resuelto en el Expediente N° 08352-2016-0-1801-JR-CA-26.

NOMBRE Y APELLIDO : Bonni Tracy, Trujillo Espinoza.

PROBLEMAS	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	METODOLOGÍA.
-----------	-----------	-----------	--------------

Problema general	Objetivo General	Hipótesis General	Tipo
¿Cómo afecta la cobertura del SOAT para víctimas de vehículos sin seguro en la responsabilidad y las prácticas de las aseguradoras en el contexto de los accidentes de tránsito?	Analizar cómo la cobertura del SOAT para las víctimas de vehículos sin seguro impacta la responsabilidad de las aseguradoras y la equidad del sistema de seguros de tránsito en el contexto del caso del Expediente 08352-2016-0-1801-JR-CA-26.	La interpretación actual del artículo 17 del Reglamento del SOAT, que exime a las aseguradoras de proporcionar cobertura a las víctimas de vehículos sin SOAT, contribuye a la inseguridad jurídica para las aseguradoras y afecta negativamente la equidad del sistema de seguros de tránsito.	Analítica - Descriptiva
Problema Específico 1	Objetivo Específico 1	Hipótesis Específica 1	
¿De qué manera la interpretación del artículo 17 del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito influye en la obligación de las aseguradoras de proporcionar cobertura a las víctimas de vehículos que no cuentan con SOAT?	Examinar cómo la interpretación del artículo 17 del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito afecta la obligación de las aseguradoras de proporcionar	La interpretación del artículo 17 del Reglamento del SOAT que no obliga a las aseguradoras a cubrir a las víctimas de vehículos sin SOAT genera incertidumbre y variabilidad en la aplicación de las responsabilidades, lo que resulta en un entorno legal inestable para las aseguradoras.	

	cobertura a las víctimas de vehículos sin SOAT.		
Problema Específico 2	Objetivo Específico 2	Hipótesis Específica 2	
¿Cuál es el impacto de la cobertura del SOAT en la equidad y la efectividad del sistema de seguros de tránsito cuando uno de los vehículos involucrados en un accidente no tiene seguro, y cómo esto afecta a la seguridad jurídica de las aseguradoras?	Evaluar el impacto de la cobertura del SOAT en la seguridad jurídica y la equidad del sistema de seguros de tránsito, considerando los efectos en las aseguradoras y en las víctimas de accidentes de tránsito con vehículos sin seguro.	La falta de cobertura obligatoria del SOAT para las víctimas de vehículos sin seguro desincentiva el cumplimiento del seguro obligatorio y afecta negativamente la equidad en la compensación de las víctimas, lo que perjudica la eficacia del sistema de seguros de tránsito.	
			Población y muestra
			Técnica de Recojo de Datos