



FACULTAD DE DERECHO Y HUMANIDADES

ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO

TESIS

**“ANÁLISIS DE LAS PLATAFORMAS VIRTUALES DE
SERVICIO DE TRANSPORTE PRIVADO Y LA
APLICACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL
ANTE LAS EMPRESAS ADMINISTRADORAS DE
CHICLAYO.”**

PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE ABOGADA

Autor:

Bach. Milagros Jannet Fernandez Oblitas

<https://orcid.org/0000-0003-4531-7709>

Asesor:

Dr. Juan Miguel Velásquez Caro

<https://orcid.org/0000-0001-7869-5031>

Línea de Investigación:

Ciencias Jurídicas

Pimentel – Perú

2021

Aprobación del Jurado

**ANÁLISIS DE LAS PLATAFORMAS VIRTUALES
DE SERVICIO DE TRANSPORTE PRIVADO Y LA
APLICACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL
ANTE LAS EMPRESAS ADMINISTRADORAS DE
CHICLAYO**

Aprobación del Jurado:

Dra. Custodio Cholan Mariella Verenisse

PRESIDENTE

Mg. Cueva Ruesta Wilmer Cesar Enrique

SECRETARIO

Dr. Failoc Piscoya Dante Roberto

VOCAL

Dedicatoria

Esta Tesis la dedico a las personas que más amo, a mis padres, Valerio y Carmen Rosa, por su apoyo incondicional, en enseñarme mis valores, mis principios, mi perseverancia. A mi Esposo e Hija, Alexander y Alessia Valentina que con su apoyo, amor y comprensión que siempre me brindan son mi motor y motivo para poder salir adelante y seguir creciendo profesionalmente.

Agradecimiento

Quiero empezar agradeciendo a Dios, por permitirme lograr mi objetivo, a mis padres por enseñarme que todo esfuerzo tiene su recompensa, que, a pesar de cualquier adversidad, que se me presenta yo puedo superarlo.

Resumen

El presente trabajo de investigación busca establecer una responsabilidad civil a las empresas administradoras de servicio de transporte privado a través de plataformas virtuales en la ciudad de Chiclayo, ya que, en todo el mundo, la tecnología se ha convertido en un pedazo importante en la economía colaborativa, por ello, las plataformas virtuales ingresan para brindar servicios a través de diversos módulos, los cuales tienen un gran impacto en el mercado, la fuerza laboral y la interacción. Este mecanismo mejora la organización de las organizaciones de manera que sirva de enlace entre el comprador y el proveedor de servicios individual, es por ello que se han planteado 3 objetivos específicos que ayudaran a identificar los daños que pueden sufrir los usuarios, así mismo el análisis de la regulación jurídica del servicio de transporte para consiguientemente elaborar una propuesta legislativa que genere una responsabilidad civil ante las empresas que brindar un servicio de transporte. Es importante mencionar que la investigación establecerá una muestra de 50 personas especializadas en el tema, teniendo en cuenta el tipo de investigación es mixta y el diseño es no experimental.

Palabras Claves: Responsabilidad civil, plataformas virtuales, transporte

Abstract

This research work seeks to establish a civil liability to the private transport service management companies through virtual platforms in the city of Chiclayo, since, throughout the world, technology has become an important piece in the economy. For this reason, virtual platforms enter to provide services through various modules, which have a great impact on the market, the workforce and interaction. This mechanism improves the organization of organizations so that it serves as a link between the buyer and the individual service provider, which is why 3 specific objectives have been set that will help to identify the damages that users may suffer, as well as the analysis of the legal regulation of the transport service to consequently elaborate a legislative proposal that generates civil liability before the companies that provide a transport service. It is important to mention that the research will establish a sample of 50 people specialized in the subject, taking into account the type of research is mixed and the design is non-experimental.

Keywords: Civil liability, virtual platforms, transportation

ÍNDICE

DEDICATORIA	iii
AGRADECIMIENTO.....	iv
RESUMEN.....	v
I. INTRODUCCION.....	12
1.1. Realidad problemática.....	13
1.1.1. Internacional	13
1.1.2. Nacional	14
1.1.3. Local	15
1.2. Antecedentes de estudio.....	17
1.2.1. Internacional	17
1.2.2. Nacional	19
1.2.3. Local	21
1.3. Teorías Relacionadas al Tema	22
1.3.1. Análisis a la Doctrina	22
1.3.1.1. Responsabilidad Civil.....	22
1.3.1.2. Responsabilidad del deudor por el hecho de tercero	24
1.3.1.2.1. Presupuesto	25
1.3.1.3. Accidente de transito	28
1.3.1.4. La naturaleza de la responsabilidad civil generada por el accidente de tránsito.....	29
1.3.1.5. Responsabilidad a la empresa titular del vehículo involucrado en un accidente de tránsito.....	32
1.3.1.6. El robo agravado en medios de transporte terrestre en el Perú	35
1.3.1.7. Apoderamiento ilegítimo.....	36

1.3.1.8. Las modalidades del robo agravado en medios de transporte público o privado	37
1.3.1.9. Robo agravado en agravio de pasajeros	37
1.3.1.10. Robo agravado en taxi	37
1.3.1.11. Daño Moral	40
1.3.1.12. Relación Entre Daño Moral Y Daño A La Persona.....	45
1.3.2. Análisis a la legislación.....	47
1.3.2.1 Marco Constitucional Perú Proyecto N° 1505/2016-CR.....	48
1.3.2.2 Ministerio y Ministerio de Transportes y Comunicaciones - Ordenanza Suprema N°. 033-2001-MTC (Perú).....	49
1.3.2.3. México NOM-068-SCT-2-2014.....	49
1.3.2.2. Perú - Proyecto N° 1505/2016-CR.....	50
1.3.3. Análisis a la Jurisprudencia.....	50
1.3.3.1. Proceso en contra de InDriver – Colombia.....	50
1.3.3.2. Casación n.º 2510-2017-lima	51
1.4. Formulación del problema.....	53
1.5. Justificación.....	53
1.5.1. Importancia	53
1.6. Hipótesis.....	53
1.7. Objetivos	54
1.7.1. Objetivo general	54
1.7.2. Objetivos específicos.....	54
II. MATERIAL Y MÉTODO.....	55
2.1. Tipo y Diseño de Investigación.	55
2.1.1. Tipo.....	55

2.1.2. Diseño.....	55
2.2. Población y muestra	56
2.2.1. Población.....	56
2.2.2. Muestra.....	56
2.3. Variables y Operacionalización	57
2.1.1. Variable Independiente.	57
2.1.2. Variable Dependiente.....	57
2.1.3. Operacionalización	59
2.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos, validez y confiabilidad.	60
2.5. Procedimientos de análisis de datos	62
2.6. Criterios éticos.	62
2.7. Criterios de Rigor Científicos	64
III. Resultados.....	65
3.1. Resultados en tablas y figuras	65
3.2. Discusión de los resultados.....	80
3.3. Aporte practico.....	83
IV. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	87
V. REFERENCIAS.....	89
ANEXO.	94

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Plataformas virtuales	65
Tabla 2 Vacios legales.....	66
Tabla 3 Servicio de Transporte	67
Tabla 4 Análisis de la regulación Jurídica.	68
Tabla 5 Responsabilidad Civil	69
Tabla 6 Plataformas Tecnológicas	69
Tabla 7 Servicio de Taxi Privado.....	71
Tabla 8 Elección adecuada de sus conductores.....	72
Tabla 9 Medidas Preventivas	73
Tabla 10 Plataformas Digitales	74
Tabla 11 Daño Causado	75
Tabla 12 Plataformas Digitales	76
Tabla 13 Estado Peruano.....	77
Tabla 14 Responsabilidad Civil a las Plataformas Virtuales	78
Tabla 15 Responsabilidad Civil	79

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Plataformas Virtuales.....	65
Figura 2. Vacíos Legales.....	66
Figura 3. Servicio de Transporte.....	67
Figura 4. Análisis de la regulación jurídica.....	68
Figura 5. Responsabilidad Civil.....	69
Figura 6. Plataformas tecnológicas.....	69
Figura 7. Servicio de Taxi Privado.....	71
Figura 8. Elección Adecuada de sus Conductores.....	72
Figura 9. Medidas Preventivas.....	73
Figura 10. Plataformas Digitales.....	74
Figura 11. Daño Causado.....	75
Figura 12. Plataformas Digitales.....	76
Figura 13. Estado Peruano.....	77
Figura 14. Responsabilidad Civil a las Plataformas Virtuales.....	78
Figura 15. Responsabilidad Civil.....	79

I. INTRODUCCIÓN

La presente investigación tiene como principal objetivo el estudio del compromiso civil de las empresas que administran el servicio de transporte privado a través de medios virtuales en la ciudad de Chiclayo 2021, en el primer capítulo se desarrolló todo lo relacionado a la realidad problemática existente a nivel local, nacional e internacional, teniendo en cuenta las distintas circunstancias que surgen mediante el uso de las plataformas virtuales para el servicio de transporte privado, de igual forma se tomó en cuenta 15 antecedentes que se encuentran conformados por tesis y artículos científicos, continuando con el desarrollo de la investigación se realizó la recopilación de información, la cual está incluida en el subtítulo de teorías relacionadas al tema, es por ello que es necesario recalcar la responsabilidad civil y su naturaleza, el daño moral, el resarcimiento, la relación entre daño moral y daño a la persona, entre otros. Conforme a los parámetros establecido para una adecuada investigación, se realizó la formulación del problema con su respectiva justificación e importancia, de igual forma se determinó el objetivo general y específico.

Una vez desarrollado el capítulo anterior, se prosiguió con los materiales y métodos, que involucra el tipo y diseño de la investigación, así mismo se determinó cual sería la población y la muestra determinada para el adecuado desarrollo de métodos, herramientas en la recopilación de la información, teniendo en cuenta el procedimiento de análisis de datos que incluye el criterios éticos y rigor científico. Prosiguiendo con el tercer capítulo se desarrolló con el análisis de los resultados obtenidos por medio de la encuesta, el cual será plasmado por medio de tablas y gráficos, que serán interpretado de manera idónea para una adecuada discusión de los resultados obtenidos, consiguiendo así una conformidad para la realización del aporte practico que es el proyecto de ley. Como último capítulo tenemos el desarrollo de las conclusiones y recomendaciones, que es el resumen del acontecimiento obtenidos durante todo el desarrollo de tesis.

1.1. Realidad problemática

1.1.1. Internacional

El sector tecnológico ha ido evolucionado de manera exponencial así mismo se ha expandido a un nivel internacional con el objetivo de mejorar la estabilidad de un estado, la evolución de las organizaciones que brinda un servicio a los intermediarios ingresan a la economía colaborativa, es decir, Las empresas emergentes utilizan la tecnología (sitio web / Internet) para conectar a los clientes con los proveedores de servicios, de la misma manera que se alquilan las propiedades inmobiliarias, el transporte es el caso de todos modos. Se convierte en un punto mediático de autos, tareas del hogar y otras. Por otra parte, estas opciones de mercados ahorran, área, duración y ganancias, hay escritores que sienten que estos tipos de opciones están sumidas en una competencia desleal. Por lo tanto, también es el lugar donde aparecen diversos problemas en las interacciones con la economía cooperativa, la mayoría de las organizaciones son impulsadas en intereses económicos, convirtiendo a los clientes en instrumentos de maximización; Quieren instalar su plataforma tecnológica en estados que tienen lagunas legales en la materia, causando enormes pérdidas a los consumidores y mirando al mercado laboral primario. Así, se criticó la ilegalidad por las negociaciones para evitar la autorregulación y los impuestos, que se introdujo para transformar la flexibilidad para trabajar en los países en desarrollo (rocancio, 2019).

En todo el mundo, la tecnología se ha convertido en un pedazo importante en la economía colaborativa, por ello, las plataformas virtuales ingresan para brindar servicios a través de diversos módulos, los cuales tienen un gran efecto dentro del mercado, la fuerza laboral así como de la interacción. Este mecanismo mejora la organización de las organizaciones con la finalidad de que esta sirva de enlace entre el comprador y el proveedor de servicios individual.

Un juez del Tribunal de Justicia de la Unión Europea concluyó que Uber es una empresa de transporte por la cual debe estar sujeta a estas reglas, y los jueces creen que brindar un servicio a través de una aplicación virtual no es suficiente para excluir la

responsabilidad, ya que su propósito principal es brindar transporte. Por supuesto, aquellos países que forman parte de la Unión Europea pueden solicitar sus licencias de transporte a esta organización (Rodríguez, 2017). A nivel sindical, este es el nuevo sistema empresarial en Chile donde se elimina la dependencia sindical y se convierte en titulares independientes; Por lo tanto, hubo una discusión sobre si las regulaciones estatales las cuales se aplican a este reciente servicio, que en ese momento era el teletrabajo.

Sin embargo, la ciudad de Colombia, en el Ministerio de Transporte destaca el valor de que las organizaciones que operan estas aplicaciones virtuales utilicen servicios de transporte de usuarios privados en sus operaciones. Es decir, la empresa facilita al cliente toda la información en base a la ruta de transporte, datos del conductor, relaciones contractuales electrónicas, ajuste de costes, etc.; Mediación del mismo acuerdo entre la organización y el conductor.

Se ha comprobado que en la situación de la organización UBER, no solamente actúa como un simple distribuidor del servicio de transporte electrónico, sino que su obligatoriedad es más profunda. Cabe destacar que, siendo una nueva modalidad de tarea dispuesta con una mayor independencia en la implementación y prestación del transporte, sin embargo, la aplicación virtual estudia el gran control sobre la forma en que se brinda el servicio.

1.1.2. Nacional

En el estado peruano la aplicación en la que los usuarios inician sesión bajo el nombre de la empresa, que será una marca, está interesada en que el servicio prestado se haya desarrollado de manera efectiva, ya que esto será parte de su reputación. Sin embargo, esta nueva opción de servicio de transporte fue completamente aceptada en Perú.

Ahora, en la actualidad, todo el transporte que brinda su servicio para reubicar a los clientes captados por plataformas tecnológicas consiste principalmente en un seguro de responsabilidad civil extracontractual; Sin embargo, es necesario aclarar que una vez recibido el servicio de la aseguradora, ésta se opone al reconocimiento y pago del precio

asegurado por el siniestro, pues se revela la discrepancia porque el conductor fue contratado como transportista para la solicitud. Vehículos, que conducen a la no operación porque no se comprometen a asegurar que el transporte se utilice no solo de manera individual sino como transporte de pasajeros (Acosta y Espinoza,2015).

Por lo tanto, mediante el correcto análisis de una responsabilidad civil frente a las plataformas virtuales y digitales que brinden el servicio de transporte, entre otras organizaciones intermediarias que utilicen una aplicación virtual para brindar sus servicios de transporte privado, clientes por aceptado y su acción en la interacción obligatoria existente con el piloto, la cual se debe definir como una persona jurídica que brinda servicios de transporte privado a los usuarios que deseen obtenerlo por medio de una aplicación o tecnología virtual; último como un promedio virtual de Por supuesto, el producto o servicio se puede obtener en base a lo solicitado por el cliente.

Por ello, el estado debe crear pautas coordinadas con la economía cooperativa, cuyo propósito debe ser tomar iniciativas para optimizar su desarrollo y enfocarse en estas organizaciones que ingresan como fuente de entrega estatal y laboral. Sin embargo, es una cláusula de emisión que nos da la bienvenida con términos y condiciones especificados en organismos administrativos, así como intervalos regulatorios, que brindan servicios de transporte privado a terceros; Los limitan o excluyen de la responsabilidad civil ante cualquier transporte prolongado o accidente que genere una indemnización económica.

1.1.3. Local

Tiendo en cuenta como propósito principal de establecer la responsabilidad civil generada por los órganos administrativos, que brindan servicios de transporte privado a través de plataformas técnicas por lesiones de clientes en el distrito de Chiclayo, desde el 2017 debe fijarse para 2021 en el Congreso. A pesar de ser 2218/2017-CR, no ha sido regulado hasta la fecha; Aparentemente este tipo de economía refleja la mínima importancia y los casos que se presentan a nivel nacional; Por tanto, esto lleva a la formulación de la siguiente pregunta: ¿Cuál es la responsabilidad civil que asumen los órganos administrativos que brindan servicios de transporte privado a través de

plataformas virtuales en la ciudad de Chiclayo en 2021? Por el contrario, se sabe que la responsabilidad del proveedor principal, el proveedor ejecutivo y el cliente se determina dentro del esquema y siempre que el proveedor ejecutivo gestione inmediatamente a la sociedad gestora en esta situación por cualquier irregularidad, culpa o incumplimiento de la obligación a la que se debe claramente no da ninguna definición, dejando al lector una interpretación independiente.

Nuestro ordenamiento jurídico prescribe que “Que toda persona que causa un daño a otra persona por alguna actividad considerada peligrosa o riesgosa, tiene la obligación de generar la reparación del daño” (art. 1970 del CC); sin embargo, permite exonerarse de esta responsabilidad extracontractual cuando “involucra cualquier caso en la relevancia de caso fortuito o fuerza mayor”(art. 1972 del CC). En esa misma línea, el profesor Patiño (2011) sostiene que puede ser considerado exonerado de la responsabilidad civil sobre la demanda en los casos que exista una fuerza mayor o que el daño sea causa única y exclusiva.

Así las cosas, siendo que, mediante el ejercicio de una actividad riesgosa como lo es conducir un ómnibus, se ha ocasionado daño al pasajero, la empresa no puede señalar que la falta de dolo o culpa del conductor la exonera de responsabilidad, ya que la responsabilidad que surge de un accidente de tránsito es objetiva, conforme a la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, es decir, solo se exonera por las causales contempladas en el artículo 1972 del Código Civil.

Asimismo, la Corte Suprema falló cuando determinó que el daño causado por un accidente de tráfico no está relacionado con los términos de la responsabilidad civil contractual, sino con la responsabilidad extracontractual. El daño causado al demandante no es el resultado de que el demandante no proporcionó el servicio de transporte interprovincial en virtud del contrato; Esto ya se refiere al deber legal general de no dañar a otro, que es una presunción de responsabilidad civil extracontractual. En vista de lo anterior, se concluye que se ha aplicado correctamente el artículo 1970 del Código Civil, ya que nos encontramos ante un criterio objetivo de responsabilidad

extracontractual basado en el llamado "riesgo creado", que es un factor objetivo es la imposición de responsabilidad.

1.2. Antecedentes de estudio

1.2.1. Internacional

Torres (2020), en su investigación relacionada a la responsabilidad civil contractual frente a los vehículos registrados en la plataformas tecnología, tesis para obtener el Grado de Doctor de la Universidad Politécnico Grancolombiano, concluye que, al identificar la cobertura del contrato y las pólizas adicionales de responsabilidad civil del contrato para los vehículos conectados a la plataforma técnica para el transporte de pasajeros en Colombia, es claro que es necesario enfatizar las implicaciones legales de las pólizas planteadas para socios, propietarios. Para vehículos, propios andenes, pasajeros y terceros. Este tipo de póliza solo perjudica a terceros, concesionarios de vehículos y socios conductores, pero mientras el servicio esté activo, es decir, cuando el servicio se ofrezca a uno o más usuarios; De tal forma que cuando el vehículo no está en servicio, la cobertura en cuestión es pasiva, lo que convierte al vehículo y su conductor en una persona particular que se basará en una póliza diferente a la que ofrece la plataforma. Con base en lo anterior, quedará claro que estas políticas hacen que la plataforma sea irresponsable y no cubren a ejecutivos o propietarios no relacionados.

Gaviria (2020), señala en su investigación sobre la desleal competencia en las plataformas virtuales sobre los transporte de pasajeros, tesis para optar el título profesional de abogado de la Universidad EAFIT, donde señala en su investigación que luego de analizar los diversos problemas que actualmente involucran el transporte de pasajeros individuales en Colombia, se puede decir que existe un arreglo arcaico contra TNC en relación al transporte de pasajeros individuales; Este ha sido un problema importante que ha causado malestar entre los taxistas. Además, aboga por una regulación actualizada que incorpore la nueva realidad producto de diversos avances tecnológicos, ya que lo que se está implementando actualmente es uno que administra

estrictamente el servicio brindado por los taxistas, teniendo en cuenta ambas áreas sin (taxistas y conductores particulares). Esta actualización conducirá a mejoras para ambos.

Gómez (2018), en su investigación sobre el análisis del marco legal frente al sector transportista en Colombia y México, tesis para optar el título profesional de Abogado de la Universidad Santo Tomas, donde llega a concluir que en el estado de Colombia se han estudiado leyes comparadas entre México y Colombia porque el transporte privado proporcionado por una empresa mediada por una aplicación virtual es ilegal; Sin embargo, a pesar de que la implementación de esta tecnología está prohibida, los usuarios utilizan estos medios de transporte. Es por eso que se asigna al cliente el control de la introducción de una única aplicación virtual que proporciona un servicio de taxi aleatorio, sujeto a dicho modelo de cobro de tarifas propuesto. Además, gracias al partido de transporte en la ciudad más importante de Colombia, la cantidad de vehículos ha disminuido, por lo que los conductores recibirán un salario justo en función de la oferta y la demanda de la zona, lo que no es el caso de Uber.

García (2017), en su investigación relacionada a la empresa UBER y su legalidad en España, tesis para optar el título profesional de licenciado en Derecho de la Universidad Pompeu Fabra, donde llega a señalar que a través de la economía cooperativa, se han implementado nuevos procesos de transporte, dirigidos a plataformas tecnológicas; Por este motivo, UBER y otras organizaciones que prestan sus servicios de transporte se han dado cuenta de la necesidad de regular una regulación que involucre la economía cooperativa, protegiendo al mismo tiempo el nuevo método de trabajo; También concluyó que al clasificarla como empresa de tecnología, se la denominaría intermediaria para la prestación de servicios, que también estaría regulada por el Sistema Independiente de Prestación de Servicios en 2000/31, donde se retendrían las restricciones a la actividad; Y finalmente, la exclusión de responsabilidad se beneficiará.

Fernanda (2017), en su investigación sobre la los accidentes de tránsito y la responsabilidad civil frente al pasajero, tesis para optar el título profesional de Abogado de la Universidad del Siglo 21, determinando en su investigación que el servicio de traslado de pasajeros que ofrece UBER es técnicamente innovador y ofrece una

oportunidad para los taxis y mejora el servicio cuyo servicio estará masificado por la creciente demanda de usuarios. Desde esta perspectiva, puede ser regulado por leyes de protección al consumidor, comercio electrónico y transporte de pasajeros. Sin embargo, y ante la polémica generada por Taxis y Remixes entre los principales competidores de la región, la empresa se pone en marcha para eludir las normas vigentes al respecto. En este sentido, la jurisprudencia no ha llegado a un consenso sobre la legalidad del servicio analizado y también es baja la responsabilidad civil que debe asumir la empresa como prestador del servicio de traslado de pasajeros. La falta de protección de los pasajeros en esta situación se ha hecho evidente.

1.2.2. Nacional

Atocha (2017), en su investigación sobre los casos de UBER como plataforma virtual y sus responsabilidades, trabajo para optar el título profesional de Abogado de la Universidad de Piura, donde señala que debido a las cláusulas establecidas dentro del contrato de prestación del servicio de transporte firmado por el comprador, los conductores con la empresa Uber regulan la interacción del sindicato, el inicio de la precedencia de la verdad, el inicio de la protección y la devaluación de los derechos laborales. ; Generalmente se dice que el conductor realiza un servicio muy personal, es secundario y es pagado por una empresa privada de gestión de servicios de transporte; Por tanto, la legislación sindical debe reconocer los derechos laborales mínimos de los trabajadores y las responsabilidades del empleador con este nuevo método de prestación de servicios a través de plataformas tecnológicas.

Mercado (2019), en su investigación sobre el impacto del sistema Uber frente a las relaciones laborales, tesis para optar el grado de Magister de la Universidad Católica del Perú, donde establece que, en primer lugar, como hemos desarrollado, a nivel teórico, se han identificado elementos que prueban la existencia de una relación de trabajo entre Uber y sus ejecutivos (empleados), dos de los cuales son en gran medida estables, como el hecho de que Uber puede no funcionar sin conductores; Y que los conductores no pueden obtener el estatus de socio porque no pueden ascender al nivel corporativo en

Uber. En segundo lugar, del análisis realizado en esta investigación queda claro que el acuerdo de cooperación utilizado en la práctica de Uber no refleja los elementos necesarios para que los conductores califiquen como socios de sus conductores.

Ugarte (2017). En su investigación sobre la responsabilidad civil frente a los casos del transporte Uber, tesis para optar el título profesional de Abogado de la Universidad de Piura, señala que el derecho laboral es una rama del derecho que incluye normas y principios que rigen la relación legal entre un empleador y un empleado que surgen de un acuerdo voluntario, donde el empleado está obligado a brindar sus servicios de manera individual y subordinada, mientras que el empleador está obligado a pagarle. en cambio. El derecho a actuar está cambiando ya que está en constante adaptación al contexto social, económico y tecnológico presente en cada época; Lo que lo diferencia de otras ramas del derecho.

Quiroz (2018), en su investigación sobre las responsabilidades frente al servicio de transporte en las plataformas digitales, tesis para optar el título profesional de Abogado de la Universidad Católica del Perú, donde concluye que en el estado peruano existe una desregulación frente a las empresas intermediarias y responsables que brindan o prestan un servicio de transporte, es por ello que debe existir una correcta responsabilidad civil frente a estos asuntos por el tan solo hecho de generarse una relación de proveedor y consumidor.

Vaisman (2018), en su investigación sobre los derechos de protección del consumidor frente a los servicios de las plataformas virtuales, donde concluye que el gobierno peruano ha descuidado los derechos que protegen al consumidor frente al avance tecnológico y ante el vínculo que se genera por la asimetría del proveedor y consumidor, llegando a señalar que mediante la actual investigación es fundamental resaltar que deba existir una responsabilidad civil frente a estas plataformas digitales aunque sean unos intermediarios o comunicadores.

1.2.3. Local

Bustamante (2019), en su investigación sobre la relación jurídica sobre las plataformas virtuales que brindan el servicio de transporte, tesis para optar el título profesional de Abogado de la Universidad Santo Toribio de Mogrovejo, llegando a concluir en su investigación sobre las plataformas virtuales son una herramienta para movilizar la economía colaborativa, bases de datos provistas por los usuarios afiliados, brindando un servicio específico, para hacer económica la transacción final del intercambio comercial. Las plataformas comerciales cuyas inversiones han tenido más éxito en nuestro país son: Uber, IzayTaxi, KBFI en el sector transporte; RBNB, en el sector de la vivienda; Y, entregas y guantes, en el sector de distribución alimentaria.

Lozano (2020), en su investigación relacionada sobre las prestaciones de servicio de transporte y su responsabilidad civil, llegando a concluir que los servicios de transporte mediante las plataformas virtuales es un mecanismo favorable e idóneo frente a la economía de un estado, sin embargo se ha podido evidenciar mediante el transcurrir de la investigación que no existe una responsabilidad civil por parte de la empresa que brindar el servicio hacia sus clientes en casos que existan un accidente de tránsito por imprudencia de su chofer, actos que se han suscitado mediante robos de pertenencias, entre otros, llegando a determinar que es de vital importancia establecer una responsabilidad civil.

Pintado (2020), en su investigación sobre la prestación de servicios a través de las plataformas digitales, en la tesis, se concluye que en la relación de cliente y proveedor siempre va a existir un vínculo y es por ello que es de vital importancia genera o aplicar una responsabilidad civil a la personas que infringe o vulnera este vínculo que se genera y se encuentra protegido por el derecho al consumidor, sin embargo se ha podido evidenciar que en distintos casos estas empresas o plataformas digitales se desprenden de esta responsabilidad por el tan solo hecho de considerarse intermediarios.

Galarza (2020), en su investigación señala sobre el derecho a la integridad y los servicios brindados por la empresa Uber, en su tesis donde concluye que mediante los resultados de la encuesta aplicada se llega a manifestar que la empresa Uber no brinda o garantiza la protección de los derechos fundamentales de sus clientes, es por ello que es fundamental que el estado implemente parámetros que protejan correctamente la integridad de una persona en esta caso conocido como consumidor.

Galvis (2019), en su investigación sobre la relación existente entre los aplicativos móviles de transporte frente los accidentes de tránsito, determinando en su investigación que los sistemas de transporte público están cambiando, sin embargo, la negligencia regulatoria limita la oferta de servicios a través de plataformas tecnológicas, prefiriendo el sistema tradicional que aún prevalece en la actualidad. Los Estados no son capaces de garantizar el movimiento de todos sus habitantes, incluso con concesiones otorgadas a empresas privadas, por lo que los particulares han tenido que desarrollar diversas soluciones para atender necesidades como plataformas, resultando en la regulación obligatoria del servicio privado a partir de ahora Garantías.

1.3. Teorías Relacionadas al Tema

1.3.1. Análisis a la Doctrina

1.3.1.1. Responsabilidad Civil

La responsabilidad civil es similar al derecho romano, ya que decide que, a partir de su composición social, dividida en patricios y abogados, se establezca la constitución; Por lo tanto, los pontífices se limitarán solo a los descritos en los registros de sueldos e inmuebles. Así, desde sus inicios, solo los sponsors fueron reconocidos como un acto temible, incluido el jurar ante los dioses. El acto comentado, se ha convertido en un deber legal a raíz de lo cual se dictó la sanción legal. Además, existía un Nexum que era personal como garante del acreedor.

El resto donde los actos delictivos y las ocupaciones contractuales fueron reconocidos como el principio de la mesa de la barra, sirvió como un medio para resolver las disputas que surgían entre los romanos. Por lo tanto, si existía un problema que no se acordó, se concertó una reunión con el juez; Sin embargo, si existían enfermedades físicas graves, se alentó a las partes a realizar los pagos económicos correspondientes por los daños causados a la víctima, aumentando así la indemnización voluntaria y la ley de Talian. Cabe señalar que esta regla, para establecer la vida de ciertos actos ilícitos, es Lex Aquilia quien controla de manera más completa la indemnización de los daños causados por la víctima. Por lo tanto, si hubiera una sección dañada, podría ser sancionada por Acyl X Ledge Aquilia.

Por tanto, la responsabilidad extracontractual se consideró un acto natural y objetivo, al mantener el código de Justiniano independientemente de la causa de la acción. Por tanto, durante esta época romana se actuaba con las infracciones de los procesos privados en el marco de la ley Aquilina, que tenía 2 vertientes: el proceso penal destinado a sancionar al actor por la maldad y el bienestar físico por la maldad. De esta presunción, de donde se sigue que el motivo del silencio es que el infractor es responsable de lo que ha surgido por el mal, la única fuente del deber es el proceso penal; Sin embargo, al abordar y hacer avanzar el presente, permite al afectado ejercer sus derechos en los procesos penales y civiles.

Se debe determinar que esta doctrina se basó en la consideración subjetiva del fraude y la culpa, por lo que la responsabilidad civil es culpa del creador contra el mal y su deber de paz. Así, su decisión fue la materialización de la conducta y maldad del imputado, el mal real ni siquiera estaba presente, todo inevitable porque la acción fue suficiente contra el interés social o, en su defecto, es materia de reprimenda peor así el El fin de la responsabilidad es incorrecto Surge del componente cuya finalidad se determina en la sentencia del mandatario, de tal manera que se le identifica y se le atribuye la infracción.

Por tanto, esta figura jurídica se personaliza bajo un plazo de inocencia que el creador tiene que aportar o compensar por el sentido que se derive del delito. Sin embargo, esta definición no anticipó los peligros y riesgos de la ciencia y la tecnología, por lo que se

buscó una reconsideración centrada en una perspectiva imperialista o social, así como elementos de acusación y atribución, principio conocido como sociedad del riesgo.

1.3.1.2. Responsabilidad del deudor por el hecho de tercero

Los deudores suelen recurrir a terceros para realizar sus deberes, especialmente en nuestro tiempo donde el dinamismo del escenario económico caracterizados por la gran elaboración y la internacionalización del mercado, incrementa la interacción empresarial para lo cual las actividades económicas de los actores cooperan con otros. de acuerdo con las obligaciones generalmente asumidas para la producción, distribución del mercado. Este proceso de globalización también requiere un cambio en la estructura organizacional para ganar más competitividad y expandir el mercado internacional, luego hacerse cargo de la importancia fundamental de la distribución del trabajo, se enfatiza que las principales ventajas de la división del trabajo son cada vez mayores. Habilidades personales. Reducir los trabajadores y sus esfuerzos, ya que la repetición de acciones similares simplifica la tarea; Ahorra tiempo invertido en producción; Simplifica la búsqueda de maquinaria, ya que enfoca al trabajador en una aplicación específica y ahorra el capital que necesitará cada fabricante para tratar con diferentes industrias. El autor Adam Smith argumentó sobre " el avance significativo en la competitividad y producción del trabajo en un gran sector, la capacidad con la que se implementa o rige pareciendo ser el resultado de la repartición del trabajo"; En este sentido, es extremadamente posible. En otras palabras, las partes contratantes actúan individualmente diseñadas para satisfacer los intereses de sus contrapartes.

Siendo costumbre que el deudor recurra a terceros para efectuar una prestación que constituye la deuda, se consideró oportuno incluir una norma que pueda controlar precisamente la responsabilidad de los responsables de las operaciones lesivas de asistentes o asociados. El Código Civil Art. 1325, que sigue siendo la principal fuente de inspiración el Art. 1228 del Código Civil italiano 1942, define: "Los deudores que recurren a terceros para ejecutar la responsabilidad son culpables de actos fraudulentos o delictivos. Es responsable de" A no ser que se acuerde de otra manera".

En el presente trabajo se dará cuenta acerca del progreso sobre el sentido clásico "decimonónica" sobre los presupuestos solicitados para la configuración de la responsabilidad del deudor por el hecho de tercero. Ahora Fernández (2019) nos dice que puede existir la tendencia en atribuirle la obligación cuando el quebranto fuera ocasionado en el preciso ejercicio de los servicios recomendados al auxiliar, en la coyuntura de las mismas, acogiendo los distintos ordenamientos jurídicos el criterio de la "ocasionalidad precisa", la cual es tomado de la doctrina y jurisprudencia italiana. De igual forma con la subordinación del auxiliar, donde se abandona la noción clásica que la identifica junto a la sujeción en la actividad, para comprometerse hoy como la "mera autorización tácita para operar dentro de la esfera del principal". Lo mismo ocurre respecto a los factores de atribuciones exigidos en este tipo de responsabilidades basados en un criterio culpabilístico que, actualmente dado el cambio en la organización de la empresa y comercio, el cual se apoya sobre criterios de acusación objetivos que se abstienen de la noción de la responsabilidad, gestión y control. (p. 190)

1.3.1.2.1. Presupuesto

Bianca (2007), Al analizar el artículo 1228 del Código Civil italiano, que es el mismo que el artículo 1325 de nuestro Código sustitutivo: menciona que los supuestos de responsabilidad del deudor por la escritura accesoria son los siguientes: a) la posición accesoria que el autor certifica, b.) El carácter intencional o culpable del hecho y c) la conexión entre las tareas asignadas al asistente y las tareas. (p.427)

En sede nacional, León (2004) Considerando compromiso indirecto por incumplimiento de responsabilidades específicas que la participación de terceros se debe a la voluntad del propio deudor y su injerencia en la ejecución de la disposición, o en el cumplimiento de diversas imposiciones realizadas. Situación de débito legal. (p.438)

A su vez, Osterling Y Castillos (2008), Determinar que es deudor por el daño causado por el tercero que utiliza para ejecutar el servicio, siempre que se cumplan las siguientes condiciones: a) se debe establecer o concluir una relación jurídica patriótica entre el deudor y la víctima; B) el tercero debe ser considerado responsable, al **no imputarse el hecho** desaparece la base dentro de un proceso de indemnización; C) debería existir una

relación de sometimiento entre el autor del hecho lesivo y el deudor, en el sentido de que la dependencia está autorizada por el deudor para ejecutar la disposición de custodia posterior a un tercero; D) La pérdida debe ser soportada por el acreedor como consecuencia de la conducta de un tercero, en donde debería existir una relación causal suficiente entre la actuación del tercero y el daño causado por el acreedor (ye). Debería existir una conexión entre los hechos y el tercer hecho. Por tanto, es necesario prever la pérdida "en ejercicio" o "en casos" para el cumplimiento de la obligación asumida por el deudor. (p. 885)

Tenemos en cuenta por nuestra parte que la existencia de una responsabilidad indirecta del deudor requiere el consentimiento de las siguientes condiciones, por incumplimiento total u operación parcial, tardía o dañada:

- a. Para él, la existencia de una relación vinculante entre una entidad legalmente activa (acreedor) y un sujeto pasivo (deudor) es lo que faculta a un tercero para ejecutar un servicio para satisfacer los intereses de sus compañeros.

Es claro que el deficitario no solamente debería responder ante el incumplimiento absoluto o relativo del servicio principal de parte del tercero, sino también cuando este incumple los deberes accesorios o adicional del deber de servicios; por ejemplo, el hospedante asumirá responsabilidad si debido a la deficiente o nula vigilancia de sus auxiliares, se realiza el hurto del equipaje introducido por el huésped. Esto por cuanto no solo asumió del deber de prestar el servicio de albergue sino también un deber accesorio de seguridad respecto de los equipajes y demás bienes cedidos o introducidos por el huésped.

- b. Que el tercero fuera autorizado por el deudor para poder llevar a cabo los servicios a su cargo. Lo cual resulta exigible que entre el auxiliar y deudor exista una relación de subordinación propia de un contrato de trabajo, manifestando como elementos principales la prestación personal, subordinación y remuneración. Es aceptado pacíficamente que el vínculo entre el deudor y el tercero que ejecuta la obligación, excede el ámbito laboral'. Las acciones de terceros pueden tener autonomía -como la de un empresario independiente asignado a ejecutar un servicio a su cargo- lo importante es que el deudor autoriza a los asistentes o

asociados a involucrarse en la ejecución de la relación jurídicamente vinculante, los acreedores. Sin cambiar de posición. Posteriormente, basta con que el tercero vaya acompañado de la realización y obligación previa solicitud o con el consentimiento del deudor obligado, tanto para hacer efectivo de la responsabilidad, como para colaborar por él.

Si bien el artículo 1325 del Código Civil considera al deudor responsable de la actuación de los asistentes, no limita la responsabilidad por existir una relación contractual de carácter civil (contrato de trabajo, ubicación de servicios, pedido, etc.). Dado que la disposición legal anterior sólo establece que el deudor que utiliza a terceros para liquidar sus obligaciones debe dar una respuesta deliberada a estas acciones fraudulentas o culpables, diciendo que la relación contractual con terceros se mantiene que no es importante.

En suma, "basta para provocar la responsabilidad indirecta del deudor, que haya colocado a un tercero en condiciones de hacer frente al hecho lesivo de daño voluntario a su acreedor"); Sobrevivientes (1973), por ejemplo, si el guardia cede la posesión de un bien a un amigo y luego descuida el artículo, lleva a su pérdida, o si los bienes son trasladados a un local comercial relacionado con el negocio familiar o de algún tipo de naturaleza civil. o de trabajo Fiduciario sin que exista una relación contractual. Dados los casos y dentro de la función de la lógica expuesta anteriormente, entendemos que también es de aplicación el artículo 1325 del Código Civil, ya que el deudor se dirige a este tercero para cumplir con su obligación. La existencia de una "relación de comisión", la cual es asumida como una situación realmente real y, por cuanto, desvinculada de la necesidad de un acuerdo tradicional". (p. 86)

- c. La conducta nociva de un tercero debería estar relacionada con la implementación de disposiciones o el cumplimiento de diversas imposiciones que crean las condiciones jurídicas del deudor. Esto quiere decir que, si los hechos lesivos son ajenos al cumplimiento de la obligación no están relacionados con la ejecución de esta disposición, no incentivará la obligación que estamos estudiando, aunque se haya cumplido la otra obligación. Así, por ejemplo, si un restaurador de arte conocido -

"trabajadora del hogar", le pide a su empleador que limpie y mejore el medio ambiente en su taller, sin embargo, cuando hace su trabajo apresuradamente, libera un líquido de suave y vale la pena pintar. Ser enviado al instalador de restauración. Tenga en cuenta que el artículo 1325 del Código Civil no se aplica, siempre que la restauración de la pintura se dañe por acciones no relacionadas con la provisión recibida del deudor; Especialmente cuando la restauración es una tarea por debajo de las cualidades personales del artista (persona o fugitivo) y, por lo tanto, no puede ser ejecutada por terceros según se define en el artículo 1149 del Código Civil. Creemos que en este caso, el restaurador deberá responder en lugar de un contrato por su obra y, en base al criterio de acusación, dejar el cuadro, cuya restauración le fue encomendada, en un lugar seguro; De manera similar, la parte lesionada puede optar por demandar a un trabajador doméstico sin contrato de conformidad con la sección 1969 del Código Civil.

En vista de lo anterior, se puede concluir que el deudor es cedido indebidamente a otros si ejecuta una responsabilidad no figurativa (intuo personasis) - pero su reemplazo está prohibido por ley o existe un acuerdo claro en esta dirección, lo haremos. Ante la presunción de obligación contractual directa del obligado que, a pesar del impedimento, ha decidido encomendar o ceder el servicio a un tercero, en contra de las normas o convenios legales, establece que el artículo 1149 del Ciudadano no dispone que nadie además del deudor del servicio puede ser ejecutado por, a menos que el contrato o las circunstancias indiquen que no fue seleccionado por sus cualidades individuales. Presuntamente en el caso de responsabilidad indirecta obligatoria en los términos del artículo 125-25 del Código Civil, el vendedor de equipo eléctrico tendrá un caso en el que, si su empleado rompe el equipo antes de la entrega, su desempeño es aproximado, aunque la operación sea similar.

1.3.1.3. Accidente de transito

Algunos autores definen un accidente de tránsito como un cambio, modificación o alteración que es causado en la vía pública por personas, animales u objetos inanimados, especialmente vehículos, que resulta en lesiones, daños o daños a la vida humana y a la propiedad (Franco, 1975, p.46). Para otros, un accidente automovilístico es un evento inesperado en una carretera donde al menos un vehículo está involucrado en el transporte, lo que resulta en lesiones personales y / o daños a la propiedad. El término "en transporte" tiene dos significados dentro de esta definición: a) en movimiento y b) listo para moverse.

Factores como el azar intervienen en un accidente incontrolable. Pero hagamos referencia a la definición de desgracia propuesta por Trazegnies (1990), quien afirma que se trata de un daño estadístico e inevitable que también es consecuencia de la convivencia y le confiere un componente social. Cuando se individualiza a las personas involucradas en el accidente, aparece el azar.

Un accidente de tráfico en nuestro ordenamiento jurídico tiene dos definiciones que no necesariamente coinciden: Por un lado, está definido por el texto uniforme reglamentado de la Ordenanza Nacional de Responsabilidad Civil y Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (aprobado por Ordenanza Suprema N° 024 -2002 - MTC) en su artículo 5 como "un evento repentino, imprevisto y violento (incluido un incendio y un ataque terrorista) en el que un vehículo de motor participa en un movimiento o se detiene en una vía pública y causa daños a personas, ya sean pasajeros o no pasajeros que se puedan determinar de determinada manera".

1.3.1.4. La naturaleza de la responsabilidad civil generada por el accidente de tránsito

La responsabilidad civil derivada de un accidente de tráfico es objetiva, sin motivo, conocida en el derecho anglosajón como responsabilidad objetiva (rigor), no basada en criterios para evaluar el comportamiento de una persona como responsabilidad subjetiva. El supuesto inocente es el criterio por el cual se responsabiliza al agente de la pérdida, por el mero hecho de verificar algunos hechos reales por estándar (que es preliminar) sin evaluar el comportamiento del agente (De Trazegnies, 1990, p.) 71) Dentro de este A criterio, las personas que ocasionaron el siniestro serán responsables

por el solo hecho de que hicieron daño, sin investigar si su comportamiento fue diligente.

Podemos citar en dicho sentido lo establecido jurisprudencialmente:

El artículo 1970 del Código Civil regula la denominada responsabilidad objetiva y estipula que, cuando se produce un daño con cualquier propiedad o actividad peligrosa o peligrosa, no es necesario determinar el defecto o la intención del agente. La empresa también ha asumido este tipo de responsabilidad, además de la denominada subjetiva, porque el progreso material ha derivado en riesgos excesivos para las personas y sus bienes, y si solo es peligrosa o peligrosa, también cuenta con apoyo en forma de latín.

Sin embargo, hay casos en los que existe la obligación de pagar una indemnización sin causar daño, como es el caso en el que una persona intoxicada conduce su vehículo, pero no tiene un accidente y lo hace sin respetar las normas de tránsito mientras conduce, pero llega allí. Su domicilio interfiere con un operativo de rutina realizado por la Policía Nacional y cuando se somete a una prueba de alcoholemia se descubre que conducía en estado de ebriedad; Por tanto, el conductor no es sancionado por causar ningún daño, sino por el hecho de que ha violado la regla de conducir en estado de ebriedad, tal como se establece en la norma, en ese caso incluye por qué se ha subsumido el daño.

La responsabilidad civil también se aplica a los accidentes de tránsito, no solo cuando un vehículo choco con una persona o cuando chocan dos vehículos en movimiento (más grandes o más pequeños), sino también cuando un vehículo en movimiento ingresa a su plaza de estacionamiento (o) y otras colisiones en forma continua y referida. a la normativa nacional de tráfico aprobada por el MTC el 23 de julio de 2001, DSN ° -033-2001-, que establecía que el tantum podía haber sido el responsable del accidente del conductor. Violación de las normas establecidas en este Reglamento (artículo 272). Sin embargo, el artículo 295 de este criterio establece: "El mero hecho de una infracción de tránsito no determina necesariamente la responsabilidad del perpetrador por los daños, pero existe una relación de causalidad entre la lesión y el daño causado por el accidente".

Tampoco se asume responsabilidad por “un conductor que carece de derecho de vía o que ha cometido una infracción en relación con su producción, sin perjuicio de la responsabilidad de otro conductor que cumpla con la normativa, pero no pueda evitar el accidente” (artículo 273). Se debe tener cuidado de no ver este artículo como una "subjetivación" de responsabilidad objetiva. De hecho, el comportamiento del conductor se utiliza como medida de responsabilidad con el fin de cuantificar los daños y no como factor de atribución. Tenga en cuenta que, en este caso, la técnica de asunción de responsabilidad solo se utiliza para el conductor que infringe las regulaciones. (Espinoza, 2016, p. 656).

Debe tenerse en cuenta también lo siguiente:

El propietario, representante legal o gerente de un garaje o taller de reparación de vehículos en el que se haya incautado un vehículo que demuestre un siniestro deberá informar este hecho a la Comisaría Nacional de Policía de su jurisdicción dentro de las veinticuatro horas siguientes a la recepción del vehículo. El incumplimiento de esta obligación induce a la aplicación de una sanción.

Estos supuestos han demostrado previamente que hemos visto a los peatones en nuestro país actuar a diario u organizar casos de coincidencia de responsabilidad o ruptura de vínculo causal, según el grado de imprudencia de la víctima y la participación del conductor. La aplicación del artículo 1972 del Código Civil para poner aquí, como la persona que conduce o es propietario del vehículo, no será responsable si acredita que el daño fue causado por una circunstancia esperada, provocada por un tercero o la propia víctima (De Trazegnies, 2016, p. 155).

Al respecto, se puede concluir que se trata de una noción preconcebida, pues los agentes ya saben que la ley atribuye "potencialmente" el costo de la indemnización por daños a su actividad, siendo una de estas funciones. Responsabilidad cívica, para desalentar comportamientos que sean muy peligrosos y nocivos para la sociedad o para fomentar más entusiasmo con aquellas actividades peligrosas o arriesgadas ya que traen más beneficios a la sociedad.

Desde el punto de vista del análisis económico de la ley, "el coste privado de los potenciales responsables (conductores) será igual al coste social de su actividad, ya que en principio todas las pérdidas son cubiertas por los conductores". Agregó que "luego de evaluar los beneficios frente a los costos potenciales de accidentes correspondientes a la decisión tomada, las causas probables intentarán obtener el mayor beneficio neto al comportarse de acuerdo con el comportamiento máximo (diligente)". Lo anterior se puede resumir en el ejemplo anterior: En el caso de un conductor de autobús internacional, sabe de antemano que la actividad que está realizando le ocasionará un costo para cubrir el daño causado por ella, por lo que tiene que trabajar con diligencia, de lo contrario a la actividad no será rentable, porque sus ganancias se utilizarán para pagar una compensación en el futuro.

1.3.1.5. Responsabilidad a la empresa titular del vehículo involucrado en un accidente de tránsito

Luego de un accidente de tránsito que afectó directamente a un ómnibus interprovincial, uno de los pasajeros lesionados interpone una demanda de indemnización por los daños causados contra la empresa dueña del ómnibus. Esta contesta que, en vista de que la relación que unía al pasajero con el vehículo de servicio era contractual, la falta de dolo o culpa del conductor le exonera de responsabilidad a la empresa de transportes. Se nos consulta si es correcto señalar ello o si, más bien, la empresa deberá responder por los daños causados.

Nuestro ordenamiento jurídico significa que "quien ha dañado a otro, mediante el ejercicio de un pozo peligroso o peligroso o una actividad peligrosa o peligrosa, está obligado a repararlo" (Art. CC 1970); Sin embargo, permite la exclusión de responsabilidad por este acuerdo adicional cuando "la pérdida fue el resultado de un hecho u obligación positiva, de hecho, la negligencia de un tercero o de la persona que sufrió la pérdida" (Art. 1972 cc). En esta línea, el profesor Patio (2011) afirma que "cuando consideran exclusivo y determinado el acto de coacción, la acción de un tercero y / o la acción de la víctima, pueden absolver al imputado de cualquier responsabilidad.

Causa de daño "; "Está claro que la prueba de diligencia y cuidado no excluye al responsable de la lesión".

Así las cosas, siendo que, mediante el ejercicio de una actividad riesgosa —como lo es conducir un ómnibus—, se ha ocasionado daño al pasajero, la empresa no puede señalar que la falta de dolo o culpa del conductor la exonera de responsabilidad, ya que la responsabilidad que surge de un accidente de tránsito es objetiva, conforme a la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, es decir, solo se exonera por las causales contempladas en el artículo 1972 del Código Civil.

En similar sentido, se pronunció la Corte Suprema cuando sostuvo que los daños ocasionados por un accidente de tránsito no importan las reglas de la responsabilidad civil contractual, sino de la extracontractual.

La lesión del solicitante no estaba relacionada con la incapacidad del solicitante para prestar el servicio de transporte regional para el que fue contratado; Se trata más bien de una obligación jurídica general que no perjudica a la otra, que es una obligación civil accesoria extracontractual. A la luz de lo anterior, se concluye que el artículo 1970 del Código Civil es aplicable porque se refiere a la finalidad de la responsabilidad extracontractual bajo la denominada "responsabilidad incidental".

Asimismo, cabe destacar que la empresa es responsable solidaria al tenor del artículo 1981 del Código Civil. Por lo que aquella y el conductor responderán solidariamente por el daño ocasionado.

Por lo expuesto, se concluye que, de no acreditarse un supuesto de exoneración de responsabilidad extracontractual y siempre que se cumplan los otros requisitos de responsabilidad, la empresa deberá responder por las lesiones ocasionadas al pasajero con ocasión del accidente de tránsito, y no puede fundarse en la falta de dolo o culpa del conductor del ómnibus para liberarse de tal responsabilidad.

La responsabilidad precontractual es la entidad jurídica que surge de las pérdidas incurridas en la fase de resolución previa al contrato. Durante este período, se diferencia

de las cifras de transacciones iniciales, que no son obligatorias ni establecen una relación jurídica entre los contrabandistas. Sin embargo, estos acuerdos no son legalmente irrelevantes, ya que este enfoque de las partes en las negociaciones constituye el hecho de que se convierte en un hecho legal cuando la terminación injusta de esos acuerdos perjudica a un solo traficante.

La presencia del fondo de comercio en la etapa de preacuerdo se manifiesta desde su aspecto objetivo, pero no es una obligación, ya que no existe una relación jurídica real en esta etapa; Más bien, también es un deber actuar con integridad y sinceridad, es decir, la conducta de las partes debe ser una que proteja sus intereses y respete a los demás. Esto sugiere qué hacer y qué no hacer, como evitar cualquier forma de dañar a otros traficantes derivada del principio de escala designado. La presencia de fondo de comercio en la fase precontractual no es contraria al principio de independencia contractual, ya que el hecho de iniciar la transacción inicial no obliga al contrato de tráfico a celebrar un contrato, pudiendo retirarse de las negociaciones; Sin embargo, la ruptura o el retiro de las negociaciones debe ser por una causa justa, lo que indica que las partes están actuando de buena fe en la intención. La armonía entre estos dos principios asegura que las negociaciones se desarrollen de manera apropiada.

La forma jurídica de la responsabilidad precontractual es la extracontractual, como la decepción del contrato que no se celebró o fue posteriormente declarado nulo, incluidos los casos de incumplimiento injusto de las negociaciones, debilidad del contrato y rechazo. En una fiesta para respetar la formalidad formal impuesta por el ordenamiento jurídico para el negocio legal, cuando un contrabandista perjudica, un acuerdo verbal previamente realizado entre los comerciantes constituye un acto ilícito y debe ser indemnizado por él. Significa tortura. El interés por incumplimiento de una obligación precontractual es negativo, es decir una pérdida derivada de un incumplimiento de contrato, que no fue rescindido ni cancelado. En este sentido, se debe reembolsar la pérdida resultante, que es el costo incurrido para la celebración del contrato, excluyendo el lucro cesante, ya que la pérdida de otras oportunidades alternativas de negocio no genera lucro cesante. Sensible a la prevención específica.

1.3.1.6. El robo agravado en medios de transporte terrestre en el Perú

Desde un punto de vista analítico, interpretación significa el proceso de traducción o modificación de textos legales, cuando es necesario distinguir entre la disposición donde se provee la disposición y la norma, cuyo significado o significación se atribuye a uno u otras más provisiones. (Guastini, 2011)

La diferencia entre la naturaleza y el estándar final de recepción en nuestro ordenamiento jurídico de las disposiciones.

Dentro de este esquema, debe haber una distinción entre la disposición incluida en el Art 188 que requiere la marcación del delito de hurto y los nuevos estándares del Código Penal vigente a partir de las interpretaciones que hacen los jueces y fundamentalistas sobre el texto legal.

Así, analíticamente, se pueden encontrar en el texto legal del delito de hurto art. 188 del CP en su conjunto:

- i. Una persona que usa la violencia contra una persona ilegalmente y se apodera de todos los bienes muebles extranjeros para aprovecharlos sacándolos de donde está.
- ii. Una persona que confisca ilegalmente una propiedad personal extranjera parcial para aprovecharla usa la violencia contra la persona para sacarla de donde está.
- iii. Que se haya apoderado ilegalmente de todos los bienes muebles ajenos con el fin de aprovecharlos, sacándolos de donde se encuentra, amenazando su vida con un peligro inminente.
- iv. Que haya confiscado ilegalmente una propiedad mueble parcial extranjera para aprovecharla, amenazando con poner en peligro su vida al sacarlo de donde se encuentra.
- v. Quien se haya apoderado ilegalmente de todos los bienes muebles ajenos para aprovecharlos, sacándolos de donde se encuentra, amenazando con inminente peligro a su integridad física.

- vi. Quien confisca ilegalmente una propiedad personal extranjera parcial para aprovecharla, sacarla de donde está, representa un peligro inminente para su integridad física.

En este punto, Criminal Converts trabaja Dogmática, que tiene como objetivo brindar criterios de interpretación abstracta para limitar el alcance de los elementos descriptivos del delito de hurto, llevando a jueces y fiscales a interpretar casos concretos.

Los elementos descriptivos identificados por la dogmática y dignos de aclaración se desarrollan en los siguientes puntos.

1.3.1.7. Apoderamiento ilegítimo

El apoderamiento ilegal es cualquier acción de una entidad que cae dentro de su alcance y hace un activo de rescate inmediato (mobiliario) que anteriormente estaba bajo la custodia de otra persona. Esta incautación indica una situación fáctica en la que se encontró al agente activo del delito en relación con los bienes (muebles) robados, y cuyo origen es la compra ilícita del hecho, lo que le da la posibilidad de disponer voluntariamente del mismo. (Salinas, 2008)

Así, la Ley de Empoderamiento por Delito de Robo implica, primero, que la compra ilegal priva al propietario del poder electoral para la enajenación de la propiedad; En segundo lugar, la creación de nueva posesión a favor de uno mismo o de un tercero y, finalmente, la disponibilidad relativa o potencial de bienes muebles. (Hurtado, 2010, pp. 231-253)

En relación a la adquisición ilícita, sólo cabe señalar que incluye el robo de bienes desde donde, y en general, el uso de amenazas o violencia contra una persona lesionada para sustraer bienes muebles; Por lo tanto, esta adquisición no está cubierta por el sistema legal.

No obstante, la controversia de la incautación ilegal se ha centrado en la nueva posesión y la posible disponibilidad de la propiedad: porque tradicionalmente a nivel teórico y jurisprudencial, las teorías de la incautación han decidido acabar con el delito de robo.

1.3.1.8. Las modalidades del robo agravado en medios de transporte público o privado

Dependiendo de la situación de las víctimas, ya sean pasajeros o conductores de medios de transporte privados o privados, se pueden rastrear dos métodos claramente definidos. En primer lugar, el robo de Agro Ford por causar daño a los pasajeros, que describe el comportamiento de los conductores que cometen el delito de hurto, por el daño infligido a los pasajeros del vehículo, coordinado de manera independiente o con otros participantes con el mismo delito. será. En segundo lugar, el robo intonso de vehículos para dañar al conductor, que describe el comportamiento de los pasajeros que denuncian el delito de robo violento para dañar al conductor de un vehículo de motor o un adolescente.

Esta situación sugiere que una política integral para combatir este delito no puede negar la posición del lesionado, ya que las medidas para evitar el robo violento del vehículo deben incluir medidas de seguridad para ambos pasajeros de la unidad vehicular. Brinda servicio de transporte público o privado a ciudadanos como conductor.

1.3.1.9. Robo agravado en agravio de pasajeros

Pueden existir submecanismos penales en el caso de robo desarrollado a través del transporte para la pérdida de pasajeros, según un estudio de la jurisdicción de la provincia de cualquier parte del estado peruano, que se desarrolla a continuación.

1.3.1.10. Robo agravado en taxi

Esta submodalidad implica que el pasajero contrate un servicio de transporte de un vehículo (taxi), el conductor solo o en compañía de otros participantes espera abordar su vehículo para cometer el robo.

El saqueo feroz de esta naturaleza puede aceptar cuatro variantes:

- a. Para él, el conductor comete el delito con sus propios medios sin la cooperación de nadie. En esta variante, para lograr una posición favorable para la víctima, el conductor debe estar provisto de algún tipo de arma de fuego y una herramienta afilada con una bolsa. En la mayoría de los casos la víctima es una mujer, pero nada impide el uso de gases en el caso de los hombres para dejar inconsciente a la víctima y robar sus pertenencias.
- b. El conductor trabaja con la participación de otra persona para cometer el delito bajo el reparto de roles, que anteriormente estaba escondido detrás del asiento trasero del vehículo.

Esta variante de robo agravado en taxi está perfectamente trazada en la sentencia de 24 de junio de 2016 en la publicación núm. 5187-2015, en el que la víctima se sube a un taxi con gorra magnetizada, sin percatarse de que detrás del escondite había otra persona que rebajó a la víctima con violencia.

Este tipo de puesta en escena de robos de taxis es un ejemplo de una campaña liderada por la Corte Suprema de Justicia para frenar los robos de taxis. “Se han emitido varias advertencias para evadir la comisión. Se aplicó la clase delictiva a la estructura del escritorio para encontrar una solución a este tipo de problema.

El conductor detiene el vehículo de motor en un lugar vacío, con o sin disculpa, para facilitar la entrada de su compañero en el vehículo. En este caso, el taxista maniobra bruscamente la transmisión para que sus participantes equipados con armas de fuego u otras armas puedan ingresar al interior de la unidad vehicular. En sentencia de 21 de enero de 2013 en expediente. 1630-2012 describe en detalle cómo un taxista permite que los atacantes ingresen y confisquen las pertenencias de las víctimas

El acusado cruzó el puente de Quiñones y tomó el carril derecho donde se dividió en dos, se detuvo abruptamente, agarró la palanca de cambios para un cambio repentino, permitió que cuatro personas ingresaran al vehículo: una se subió al asiento del pasajero, dos se bajaron de la puerta trasera del conductor estaba donde estaba la víctima (...) y otra persona trepó por la puerta trasera del pasajero donde estaba el pasajero. (Agregado en cursiva)

Un componente fundamental de este tipo de ataques es la coordinación telefónica entre el taxista y otros delincuentes para que puedan ingresar al vehículo en medio de la vía. El motivo de la parada del coche puede ser por dificultades técnicas incorrectas o falta de combustible y estrategia, un cambio brusco en el itinerario por menos viajes que permite que la infracción funcione con normalidad.

Para lograr el robo de equipaje de los pasajeros, también intervienen dos o tres vehículos en la operación de coordinación con el taxista. Un ejemplo simbólico de esta línea modi de submod se presenta en Express N°. 2306-2011 en su cuarta modalidad con sentencia de 9 de noviembre de 2011 por el delito de robo en transporte público (taxi) por pérdida de pasajeros. Los infractores y los pequeños cómplices fueron condenados por el delito de dos vehículos de motor.

A continuación, se detalla la parte relevante de los hechos del proceso:

En caso de que (gente enojada) retire la cantidad de 1000 nuevas orillas de su cuenta de ahorros en Banco Continental del cajero automático ubicado en A. Gersito, toma los servicios de taxi del vehículo costarricense amarillo, placa verde EH-9399 leg99, a ser colocado en su casa ubicada en el distrito Alto Selva Alegre (...) Cuando está a dos cuadras de su casa, el conductor detiene el vehículo y salen tres puntos del auto Toyota Iris color. La roja, con la que corresponde la placa BIN-056, personas a bordo del vehículo donde se encontraba la víctima, junto a un pasajero y otras dos a derecha e izquierda de la víctima y les roban su dinero mediante violencia y amenazas 1000 zapatos

nuevos, un teléfono móvil, obtenga un reproductor MP3, paquete Kin Con y su tarjeta y clave de tarjeta del Banco Continental.

El involucramiento de muchas personas a bordo de dos unidades vehiculares confirma el nacimiento de organizaciones con mínima coordinación para realizar actos delictivos en la ciudad de Arequipa, por supuesto aún sin un criterio funcional y de atributo definido, ya que el delito de robo significa transporte para estas organizaciones estadísticamente. Recolección, o en otros casos, el uso de armas para evitar la resistencia a las presas.

1.3.1.11. Daño Moral

En la actualidad el daño moral desde siempre ha provocado grandes debates: se diverge en torno a su conceptualización, naturaleza, límites, funciones, probanza, cuantificación, entre otros aspectos. En el presente capítulo expondremos la dificultad que se tiene para encontrar una definición uniforme sobre este tipo de daño, debido principalmente al heterogéneo contenido que se le otorga en los distintos ordenamientos jurídicos, dificultad que conlleva a asumir una definición negativa o por exclusión a la categoría del daño patrimonial. Igualmente, en el rubro de la probanza del daño moral no existe un criterio único, las posiciones doctrinarias y jurisprudenciales oscilan desde quienes consideran que ineludiblemente debe acreditarse, hasta aquellos que asumen que al tratarse de un daño *in re ipsa* la dispensa de prueba es total, pasando por opciones intermedias que estiman que, dependiendo del caso en concreto, la prueba del daño funcionará o no como condición para la concesión del resarcimiento reclamado. Y, asimismo, abordaremos el problema en su cuantificación, pues resulta sumamente complicado valorar el daño moral, dado que es prácticamente imposible traducir en términos monetarios algo tan íntimo como el dolor, la aflicción o el quebrantamiento espiritual. Es tratar de objetivar lo que tiene y solo puede tener su génesis en lo subjetivo, por lo que se corre el riesgo de conllevar a infracompensación o sobrecompensación.

El concepto daño moral no tiene un significado unánime, cada ordenamiento jurídico lo asume no solo con diferentes denominaciones. Se habla de daño no patrimonial, daño inmaterial, daño moral, daño a la persona, daño biológico, daño a la vida de relación,

daño a la integridad psicosomática, daño psíquico, daño subjetivo, daño extraeconómico. Asimismo, Sergio García y Kevin Villanueva indican "en el derecho comparado no se mantiene una sola denominación para el mismo tipo de daño y no existen además los mismos tipos de daños. En Perú y España se habla de daño moral, mientras en Francia de *dammage moral*, en Italia de *danno morale* y en Alemania de *Schmenensgeld*. Por su parte, en USA e Inglaterra se habla de pain and saffering (como equivalente al daño moral). Sin embargo, en Inglaterra se manejan otros conceptos más precisos (que podrían reconducirse al daño moral en sentido amplio) como el bereavement Ja-mases (daños por duelo) o el loss of the amenities of life (pérdida de los placeres de la vida)" (Casado, 2016, p. 402)

Se trata de un concepto amplio, impreciso y esencialmente intuitivo, adjetivos que denotan la dificultad de ofrecer una noción rotunda y precisa de daño moral. Esta dificultad para conceptualizar el daño moral. Al respecto Alexandra Abrevaya sostiene: "Todos podemos conocer a un nivel intuitivo (aunque no siempre se lo deje aflorar), lo que significa el daño moral, en su última y más profunda instancia, y como lesión a un derecho que será amparado por el ordenamiento jurídico, pero resulta verdaderamente arduo conceptualizarlo con palabras que lo aprehendan en forma cabal; y ello es así en razón de que deviene casi imposible capturar una noción que apunta, en definitiva, al fuero más íntimo de la persona y que conlleva a que con demasiada frecuencia se recurra a una definición negativa, es decir, por exclusión, contraponiéndolo al daño material. Una definición negativa entiende el daño moral como aquel que no acarrea consecuencias pecuniarias o patrimoniales.

El definir de forma negativa el daño moral encuentra razonadas críticas, pues aporta nula o muy poca información sobre su significado. Este modo de definir el daño moral se aprecia en la Casación N.º 4917-2009 La Libertad, en cuyo quinto considerando se expresa: "El daño inespecífico concebido como daño inespecífico indica que debe ser indemnizado teniendo en cuenta la gravedad del daño causado a la víctima y su familia [...]". Igualmente, una definición por exclusión se encuentra en el quinto considerando de la Casación N.º 2084-20 I 5 Lima, donde se establece que el daño moral "[...] Es el mismo daño que afecta a la esfera interior del sujeto, no recayendo sobre cosas

materiales, sino tocando sentimientos y valores. "Cuanta menos información proporcione una definición negativa del daño del patriotismo, más se considerará lo que no es moral". (Gómez, 2015, p. 52), Además, Scognamiglio sugiere que cuando se trata de trabajar en el campo de los fenómenos positivos, solo se puede aceptar con una definición negativa o exclusión, mientras que la pérdida de la moralidad y el patriotismo se convierte en un fenómeno completamente diferente. (p. 45)

En definitiva, no le falta razón a (Diez, 2019) Cuando dice que "la definición negativa no es más que un puro escape de problemas que es muy difícil de resolver en la pura liberación de la lógica y el orden jurídico. (p. 206)

En nuestro derecho histórico, siguiendo la tradición francesa, el daño moral fue asumido en sentido amplio, esto es, como equivalente a la genérica categoría de daño material. Sin embargo, esta situación varió con la entrada en vigencia del actual Código Civil, donde en sede extracontractual la categoría genérica de daño inmaterial quedó integrada por el daño a la persona y el daño moral (art. 1985).

En otros términos (Fernandez, 2015), en materia extracontractual el daño moral es acogido en su sentido estricto o *pretium doloris*, "La noción de persona que afecta la psique y las emociones humanas y se refleja en un sufrimiento y ansiedad espiritual, pero con tres características básicas que la distinguen y, por tanto, la distinguen de otros daños no nacionales: (i) Afecta el interior rostro; (ii) sea siempre de carácter temporal. (p. 514)

La noción de daño moral entendido en sentido restringido tiene los siguientes rasgos característicos:

- a) Según Taboada el sufrimiento que debe soportar la víctima debe ser considerado "socialmente meritorio y lícito, es decir, en el sentido de la opinión generalizada imperante en una determinada sociedad en un determinado momento histórico, reconocida por la conciencia social. "y por lo tanto se considera digno de venta". (p. 58). En tal sentido, no procedería otorgar resarcimiento por daño moral al amante de una mujer casada, aun cuando en la realidad este se encuentre

sumamente afectado por su fallecimiento a consecuencia de un accidente de tránsito.

- b) Es temporal o transitorio, es decir, el sufrimiento, ansia o angustia que constituyen el daño moral, tienden a menguar, disminuir o desaparecer con el transcurso del tiempo.
- c) Afecta la faz interior del sujeto, esto es, los sentimientos que experimenta en su interior el damnificado, que desde luego resultan no visibles y acaso solo puede exteriorizarse a través de lágrimas o expresiones de pena, congoja, angustia, etcétera". (Bermúdez, 2020, p. 425)
- d) El daño moral debe tener cierta relevancia o gravedad, no bastando con las meras incomodidades o contratiempos experimentados, pues una y otros son consustanciales con la existencia humana y con ellas hay que enfrentarse. Por lo que Rogel (2019) indicaba que el daño indemnizable ha de ser, en fin, de una cierta persistencia, no siendo suficiente para ello, las meras molestias o inconvenientes, mayores o menores, que sean fugaces, episódicas tan solo (pp. 78 y 79).

Teniendo esto en cuenta, la Corte Suprema de Casación italiana se pronunció en la sentencia n. ° 26972/08 de 24 de junio de 2008, donde encontró que “el daño consistente en malestar, irritación, decepción y cualquier otra insatisfacción con respecto a los aspectos más absurdos de la vida cotidiana, que alguien lleva en un contexto social. El derecho a la calidad de vida, al estado de bienestar y a la serenidad no se puede compensar: en definitiva, el derecho a la felicidad (Morales, 2011). La sentencia anterior agrega que para la indemnización por daño no heredado se requieren dos pretensiones: "gravedad del daño" y "gravedad del daño". La gravedad de la violación es un requisito adicional para el reconocimiento de la indemnización por daño no hereditario a una persona como consecuencia de la violación de la inviolabilidad de derechos fundamentales. El daño debe ser grave, en el sentido de que la violación debe exceder un cierto nivel de insulto porque el sistema legal prescribe un nivel mínimo de tolerancia. Una afirmación similar se puede encontrar en la sentencia del Tribunal Supremo de España de 19 de diciembre de 2005, que afirma que "el puro malestar y la insatisfacción

que enfrentan todas las personas por la convivencia social o el alarde de los demás no son daños económicamente reponibles". El argumento también se encuentra en la sentencia del Tribunal Supremo de España de 31 de mayo de 2000, que confirma que el daño económico no es causado por simple irritación, aburrimiento, enfado o enfado, sino que debe haber circunstancias en las que surjan problemas o perturbación de una entidad.

Y es que según Rogel (2019) en la actualidad se muestra preocupación ante el desmedido crecimiento que ha experimentado el daño moral en la jurisprudencia, que lo aplica con escasa coherencia y llega en ocasiones prácticamente a deformarlo, hablándose de maremágnum, del daño moral como cajón de sastre o concepto comodín. Así ocurre, por ejemplo, cuando los tribunales amparan un supuesto daño moral sufrido por el espectador de una corrida de toros que encuentra su asiento ocupado por un extraño y sufre ciertas incomodidades, o los experimentados por unos novios que los huracanes no les dejaron disfrutar de su luna de miel, o el daño moral por retraso del transporte aéreo, en fin, el daño moral resultante de meras zozobras o pesadumbres experimentadas por ciertas personas (p. 75). Considero que la misma crítica merece la sentencia de fecha 12 de junio del 2014 expedida por el Consejo de Estado colombiano que reconoció indemnización por daño moral con ocasión de la construcción de un muro que produjo la alteración del paisaje. (Isaza, 2015, p. 68)

No cabe duda de que el paisaje es un elemento que incide positiva o negativamente en la dimensión mental y emocional de un ser humano, en la medida en que cada persona crea una relación estética con su entorno, del que no siempre es consciente, pero que falta. o perjudicial., afectando directamente su estilo de vida y bienestar y, por lo tanto, causando daño moral, ya que no solo está rodeado de un ambiente agradable, que produce placer no solo para la vista, sino también para el alma. Ahogándose en un ambiente cerrado, no hay luz natural y esto elimina la posibilidad de un entretenimiento panorámico, como sucede con el demandante, que pudo haber disfrutado del gran jardín antes de construir el muro y ahora solo encuentra menos espacio que su muro todos los días. Un metro de la fachada de tu casa.

Si continuamos en dicha línea, llegaríamos a reconocer daño moral incluso ante pretensiones absurdas como la que cita el jurista español Yzquierdo (2015), que comenta el caso expuesto por el diario La Vanguardia del 31 de mayo del 2007, sobre unos pantalones extraviados en una tintorería, donde el propietario de los mismos, un juez estadounidense, solicitó por dicha pérdida una indemnización ascendente a medio millón de dólares "por el sufrimiento mental, molestias e incómodo que le había producido el hecho de no disponer de sus pantalones, grises con rayas rojas y azules, el día en que inició su trabajo" y, además, dado que el demandante no poseía automóvil, exigió otro medio millón de dólares "por el coste de alquilar un coche todos los fines de semana durante diez años para llevar su ropa a otra tintorería. (p. 180)

1.3.1.12. Relación Entre Daño Moral Y Daño A La Persona

Sobre la relación entre el daño moral y daño a la persona, desde la entrada en vigencia del Código Civil, existe diversidad de opiniones tanto a nivel de doctrina como en la jurisprudencia nacional.

En el plano doctrinario Taboada (2001) nos dice que, una primera postura considera que se trata de categorías independientes o autónomas entre sí, indicando que "una cosa es la persona y su proyecto de vida, y otra muy distinta son sus sentimientos. (p. 62)

Se encuentra también un tercer grupo de juristas que, por el contrario, afirma que el género está constituido por el daño moral. Desde la entrada en vigencia del Código Civil, asumió esta posición el profesor De Trazegnies, quien indica que ninguno de los textos normativos anteriores al actual Código sustantivo había hablado de un "daño a la persona", siendo este agregado innecesario, pues el daño a la persona⁴ no es sino una sub-especie del daño moral, e incluso considera que no era necesario crear una especie adicional bajo el nombre de daño a la persona, pues: "En derecho, las categorías son la base operativa: se justifican en la medida en que se distinga entre derechos y obligaciones. Pero el daño a la categoría de una persona no parece involucrar derechos u obligaciones distintos de los que generalmente se atribuyen a una categoría de pérdida no específica".

Los criterios legales son igualmente diferentes. En el Tercer Plenario Civil Casatorio (2011), la Corte Suprema asumió que existe una conexión entre daño humano y daño no económico de género a especie, y afirmó al respecto: Dentro del daño para una persona, también debe estar determinados igualmente Criterios. Otra conclusión se puede ver en el Quinto Pleno Supremo de Trabajo y Seguridad Social (2016), que asumió en general daño moral: “En los casos de despido improcedente y fraudulento, el trabajador tiene derecho a solicitar el reintegro y acumulará el pago de daños y perjuicios por el daño sufrido, que incluye daño emergente, lucro cesante y daño inmaterial”.

Es nuestro parecer que la distinción efectuada por el jurista Fernández (2015) entre daño a la persona y daño moral carecía de utilidad práctica en nuestro ordenamiento jurídico, es más, su acogimiento generó una "crisis de identidad del daño no patrimonial en nuestro país (p. 489). Siempre funcionó adecuadamente considerar el daño moral en sentido amplio, como categoría opuesta al daño material, no existiendo además impedimento normativo a la admisión de resarcimiento al daño inmaterial, por lo que resultaba innecesario crear una nueva categoría de daños resarcibles como es el "daño a la persona", al lado de los tradicionalmente admitidos como tales.

La subdivisión del daño extrapatrimonial, diferenciando entre daño moral en sentido estricto y daños a los derechos de la personalidad, resultó útil para un sistema legislativo que limitaba la indemnización del daño moral a las situaciones expresamente previstas por ley, como ocurre en el ordenamiento jurídico italiano. Lo mismo sucede en el ordenamiento jurídico alemán, donde el parágrafo 253 del BGB, estipula que el daño moral se indemniza cuando así lo exprese la ley y, en todo caso, como consecuencia de los daños personales, muerte o lesiones corporales que sufre la víctima, donde el artículo 2059 del Código Civil restringe la indemnización del daño moral únicamente a los supuestos en que la ley así lo haya previsto, que, en todo caso concordado con lo dispuesto por el artículo 185 del Código Penal, corresponde a daños morales ocasionados a consecuencia de hechos que configuren un delito. Por lo tanto, es claro aquí que la subdivisión estaba justificada, no preparada para compensar cualquier daño adicional grave adicional, que, según la conciencia social, no podía ser removido, de acuerdo con la conciencia social, para remover el obstáculo colocado por los límites de

los establecidos por Artículo 2059 del Código Civil italiano. O un ataque a la integridad psicológica. Así, estos ataques ocurrieron con dos clases tradicionalmente infiltradas (patriotismo y daño no nacional), una tercera categoría independiente de las anteriores, que, bajo el culto al daño biológico, consideran el daño como integridad psicológica como el principal componente del daño del individuo y por tanto, deben ser reparados manualmente, independientemente de las demás consecuencias patrióticas y / o morales que reciban. (Naveira, 2006, pp. 108-110)

Ahora, encontrándose el daño inmaterial en materia de responsabilidad extracontractual subdividido en daño moral y daño a la persona, desde nuestro punto de vista —conforme con el esquema diseñado por el Código Civil—, se debe emplear la voz daño moral en sentido amplio en el ámbito de inejecución de obligaciones, en tanto que en materia de responsabilidad extracontractual se debe entenderlo en su acepción estricta (*pretium doloris*).

En otras palabras, en el caso de un acto ilícito, debe hacerse una distinción entre daño moral y daño a una persona. ya que son elementos autónomos o independientes que no pueden significar lo mismo, de lo contrario sería una compensación por los mismos conceptos. En el ámbito del incumplimiento, sin embargo, el daño moral incluye la noción conceptual de daño a una persona, es decir, debe entenderse en general como sufrimiento o sufrimiento, deterioro de la integridad psicosomática.

1.3.2. Análisis a la legislación

1.3.2.1. Marco Constitucional Perú - Proyecto N° 1505/2016-CR

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) ha incluido una ley en la ley que incluye plataformas tecnológicas y está creando su propio registro nacional a través del Proyecto No. 1. 1505/2016-CR, pero esto varió en los proyectos No 2218/2017-CR y 2687/2017-CR a juicio de la Comisión de Transportes y Comunicaciones para

2018/2019, los comentarios del ejecutivo por oficio No .353-2018-PR de 28 de diciembre de 2008, donde se destacan cinco aspectos relevantes.

Primero, que el estado no cuenta con la economía ni los fondos necesarios para implementar el Registro Nacional, que regula las empresas que operan la plataforma de Intermediación Tecnológica que brinda servicios especiales de transporte, con una aplicación de taxi, en consecuencia, publicación y entrada en vigencia, un El presupuesto en esta regla se incluirá o no estará disponible.

En segundo lugar, que la inclusión de tarifas especificadas en el marco legal nacional pone en riesgo la economía de mercado cooperativa, debido a las enormes barreras, falta de innovación y adaptación a las que estará sujeta la plataforma técnica a este nuevo modelo de negocio.

En tercer lugar, los proyectos que generan duplicación de costos para la plataforma tecnológica requieren documentación tanto de los gobiernos locales como de los operadores de ópera, lo que garantiza requisitos mínimos de elegibilidad y el establecimiento de protección al usuario.

En cuarto lugar, las definiciones contenidas en la norma están restringidas a algunos servicios que actualmente están disponibles para el público, lo que perjudica al cliente final y, en consecuencia, limita la innovación y la mejora en la prestación de servicios mediante el desarrollo de conceptos rígidos.

Y, finalmente, el quinto se refiere al hecho de que las plataformas técnicas deben ser consideradas como una entidad que presta servicios complementarios, supervisada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y que supervisa el transporte terrestre de personas, carga y mercancías.

Al respecto, el MTC concluye que acepta parcialmente las observaciones realizadas por el Poder Ejecutivo, retirando los anexos de la legislación suscrita (Comisión de Transportes y Post-Telecomunicaciones, 2019) y modificando los artículos 3 y 7. Sin embargo, a la fecha, otras observaciones aún no se han justificado, ni están en la agenda

del Parlamento, por lo que es importante estudiar este tema e incluirlo en la economía cooperativa en expansión en el sector nacional.

1.3.2.2. Ministerio de Transportes y Comunicaciones - Ordenanza Suprema N°. 033-2001-MTC (Perú)

La Ordenanza N°. 033-2001-MTC, considera un accidente (simplemente) como "un evento que causa lesiones personales o daños a la propiedad y ocurre como resultado directo del tráfico de vehículos" (artículo 2). Anteriormente, el Código de Tránsito y Seguridad Vial (Decreto Legislativo No. 420) contenía la definición de accidente de tránsito. En su artículo 164, la referida persona jurídica manifestó:

Artículo 164 - Un accidente de tráfico es un evento que causa daños a personas o bienes a través del tráfico.

De las definiciones anteriores podemos ver que, si bien se trata de disposiciones que están más relacionadas con el derecho administrativo, estamos hablando solo de "hechos" o "eventos" sin ningún criterio subjetivo u objetivo para calificar los eventos ya que tránsito se refiere a accidente.

Y cuando intentamos analizar los accidentes de tránsito, nos encontramos con un panorama con una gran cantidad de criterios que se procesan en diversas áreas existentes. Por ejemplo, a nivel policial y administrativo se establecen criterios muy subjetivos para determinar la causa del accidente. Todos están absolutamente calificados según ellos. Por otro lado, sin embargo, tenemos un artículo del Código Civil de 1970 que establece la responsabilidad objetiva por actividades de riesgo y propiedad como se desarrolló anteriormente. Finalmente, hay que reconocer que la persona promedio generalmente percibe un accidente automovilístico como una imprudencia, pero basta con leer el periódico o escuchar los debates entre los involucrados en ese sentido.

1.3.2.3. México NOM-068-SCT-2-2014

Ahora, el país se ha convertido en un estado líder en la regulación del transporte cooperativo al regular Uber. Por ello, ante las negociaciones en curso, se decidió que

permitiría operar a dichas empresas siempre que estén sujetas al pago del 1,5% del monto recibido por la prestación de sus servicios en el sector nacional. Como resultado, México es un país donde cree que ha surgido la ley de la amplia demanda y libertad del consumidor. Como resultado, tecnólogos como Uber y KBFI realizan un pago único de la Plataforma 4 por valor de 4.617 pesos. 292.29 como tránsito en toda la región mexicana. Por su parte, este reglamento estipula que los conductores deben contar con una licencia anual para brindar servicios de transporte privado; En consecuencia, para obtener este permiso, se debe pagar una tarifa de 1,599 pesos. 101.29. Además, para las obras relacionadas con el transporte público, el taxi público, el fondo de circulación y peatones deberán pagar un porcentaje del 1,5% por cada viaje. Finalmente, Uber exige que un conductor que decida asociarse con una plataforma virtual debe tener al menos 200.000 pesos o 12.668 en el vehículo, además de aire acondicionado y airbags

1.3.3. Análisis a la Jurisprudencia

1.3.3.1. Proceso en contra de InDriver – Colombia

En el estado colombiano en la ciudad de Bogotá la empresa Indriver brindo el servicio de transporte a la Pasajera Rosa Altamirano, que se dirigía de su domicilio hacia la Calle 13 avenidas Jiménez, donde en el transcurrir del viaje se ocasiona un accidente donde se encuentra involucrado el taxi brindado por la empresa transportista con placa CD-1860 como conductor Juan Pérez, U. y por la otra parte al señor Inoñan J. de 45 años de edad, siendo la perjudicada la seña Altamirano al sufrir daños en su rostros, sin embargo al momento de la intervención policial el automóvil brindando por la empresa digital no contaba con los documentos correspondientes para brindar un servicio de trasporte como es el SOAT, es por ello que mediante una interposición de demanda la Sr. Altamirano la presentado directamente asiendo responsable a la empresa Indriver por brindar una movilidad que no contaba con los permisos correspondientes para el trasportes y desprotegiendo la integridad física y

emocional de sus pasajeros, solicitando una suma de 10.000.000 pesos colombianos, por los daños causados hacia su persona.

1.3.3.2. Casación n.º 2510-2017-Lima

En nuestro ordenamiento jurídico se tiene en cuenta el daño inmaterial que, atendiendo a las dificultades de prueba, establece en el artículo 1332 del Código Civil: "Si no se puede acreditar el monto exacto de los daños, el juez debe determinarlo con una valoración justa ". Un "análisis" equitativo debe entenderse como un método complementario de creación jurídica que de ninguna manera implica arbitrariedad y que el operador legal debe aplicar y aplicar en el caso aquí presentado para superar las dificultades relacionadas con la prueba y su carácter subjetivo. Su acreditación no podrá estar sujeta a los mismos requisitos que corresponden al daño económico, tener que recurrir a otros medios de prueba para los que esté autorizado, como el previsto en el artículo 1332 anterior o su propia máxima empírica.

Se trata del recurso de apelación de la demandada del Seguro Social en Salud (EsSalud) en el folio ciento trece contra la audiencia en la Resolución No. cincuenta y cinco de 15 de marzo de dos mil diecisiete, emitida por la Sala Civil Cuarta de la Corte Suprema de Justicia. en Lima trabajando en mil de la novena novena parte, quien finalmente confirmó la sanción que ella impuso al declarar el reclamo parcialmente fundado y en consecuencia ordenar que la seguridad social respete el pago a favor del reclamante del monto de la indemnización por daño material; Lo abolieron apenas se determinó la suma de ciento cincuenta mil soles (S / 150,000.00), y durante la reforma determinaron la suma de ochenta mil soles (S / 80,000.00) más el interés legal con el que se calcula la citación a la demanda.

Tramitada la causa conforme a su naturaleza, mediante la Resolución número cuarenta y ocho, de fecha dos de marzo de dos mil dieciséis, dictada por el Trigésimo Sexto Juzgado Especializado en lo Civil de la Corte Superior de Justicia de Lima, corriente a fojas novecientos sesenta y seis, declaró fundada en parte la demanda, en consecuencia, ordenó que la demandada cumpla con pagar a la demandante la suma de

ciento cincuenta mil soles (S/150 000.00) por concepto de daño moral, más los intereses legales e infundada en cuanto a los demás conceptos indemnizatorios, con costas y costos del proceso. 2.1. El A-quo sustenta su decisión señalando: De lo actuado no existen dudas ni cuestionamientos por ninguna de las partes, respecto a que el daño sufrido por la demandante fue consecuencia de la operación a la que fuera sometida en las instalaciones del Hospital Rebalgliati, habiendo contraído en dicho lugar una bacteria denominado staphylococcus aureus. La responsabilidad médica no solo corresponde al dolo o la culpa de los dependientes de la estructura sanitaria sino también a la falta de capacidad organizativa de la propia estructura, siendo consideradas las infecciones intrahospitalarias como accidente médico y vulneración de la obligación de seguridad que emerge del deber principal o están vinculados a este, por lo que, deben ser cubiertos por la estructura sanitaria por la falta de previsión que contribuyó a la generación del daño.

El Hospital no actuó de forma diligente en el cumplimiento de su prestación de salud, además de ello, es la parte demandada la que debió probar que sí adoptó las medidas de seguridad adecuadas dentro de las medidas de prevención, ya que tiene a su disponibilidad todos los instrumentos técnicos y la información necesaria para acreditar la ausencia de culpa, siendo el caso, que la demandada no ofreció pruebas suficientes que desvirtúen su actuación negligente.

Motivos por los cuales, conforme al artículo 397 del Código de Procedimiento Civil: 4.1. Afirieron el recurso de casación contra el Seguro Social en Salud (EsSalud) de la parte demandada en el folio ciento trece contra el sostenido en la Resolución No. cincuenta y cinco de 15 de marzo de dos mil diecisiete, de la Sala Civil Cuarta de la Corte Suprema de Lima, en trámite de noventa y novena página finalmente la sentencia, en la que el alegato fue parcialmente fundado, por lo que dispuso que la seguridad social a favor de la actora representara el monto de la indemnización por daño moral y revocara en cuanto se lo hiciera la suma de cien y estipulado cincuenta mil soles (S / 150,000.00), reformaron la cantidad de ochenta mil soles (S / 80,000.00) más la solicitud de la convocatoria con el interés legal a calcular. 4.2. ORDENÓ la publicación de esta

resolución en el Diario Oficial de El Peruano bajo su responsabilidad; acompañada de Ana María Castro Joo contra el Seguro Social de Salud - EsSalud sobre indemnizaciones; y la trajeron de vuelta. Presidente Sr. Romero Díaz, Presidente del Tribunal Supremo.

1.4. Formulación del problema

¿Cuál es la responsabilidad civil que asumen las empresas administradoras de servicio de transporte privado a través de plataformas virtuales, en la ciudad de Chiclayo año 2021?

1.5. Justificación

El estudio fue elaborado por la plataforma técnica debido a los problemas actuales en el servicio de transporte privado, el cual, al tener un servicio seguro para el usuario, ha traído consigo inseguridad e informalidad; Esto se debe al hecho de que las empresas que operan la plataforma tecnológica mediada por el servicio de transporte especial, el taxi con la aplicación y el establecimiento de su registro nacional, a pesar de la opinión del Congreso, aún no han sido presionadas. Desacuerdos que se expusieron durante la sesión completa. También busca contar con intermediarios de responsabilidad civil que se adapten a la prestación de estos servicios, pero exime de responsabilidad al usuario cuando el hecho punitivo queda bajo su control.

1.5.1. Importancia

Es por ello la importancia de esta investigación en generar una propuesta legal optimizando el servicio de transporte a través de plataformas técnicas, teniendo en cuenta que no solo el usuario se beneficiará como directamente afectado, sino que recibirá un costo-beneficio para que el Estado, a través de sus autoridades competentes, pueda controlar y mantener adecuadamente el ejercicio de las empresas de gestión del servicio de transporte privado y sean responsable civilmente.

1.6. Hipótesis

La responsabilidad civil que incurren las plataformas tecnológicas que brindan el servicio de transporte privado, frente a los asuntos de daños causados a los usuarios, por incidir en los elementos de causalidad, antijuricidad y factor de atribución.

1.7. Objetivos

1.7.1. Objetivo general

Determinar la responsabilidad civil de las empresas administradoras de servicio de transporte privado a través de plataforma virtual en la ciudad de Chiclayo, año 2021.

1.7.2. Objetivos específicos

- a) Identificar qué tipo de daños son los originados en los usuarios dentro de los servicios de transporte los cuales se ofrecen en plataformas tecnológicas en la ciudad de Chiclayo, 2021.
- b) Analizar las regulaciones jurídicas de los servicios de transporte en plataformas tecnológicas, origen y característica.
- c) Elaborar una propuesta legislativa que regule la responsabilidad civil de las empresas administradoras que ofrecen servicio de transporte privado a los usuarios.

II. MATERIAL Y MÉTODO.

2.1. Tipo y Diseño de Investigación.

2.1.1. Tipo

La investigación ha sido desarrollada con una tipología mixta, ya que abarca aspectos cuantitativos y cualitativos relacionados con la recolección de datos que serán representados en gráficos de términos sencillos, cabe señalar que tiene un enfoque descriptivo ya que a través de la investigación se ha logrado identificar el problema que existe ante la responsabilidad civil que genera los administradores de las plataformas virtuales al brindar el servicio de transporte privado. Así mismo la investigación se desarrolló en un nivel propositivo debido a que, busco establecer una posible solución específica al problema mediante el correcto análisis y determinación de una correcta responsabilidad civil de las plataformas virtuales y los servicios que brindan como transporte privado hacia la sociedad. (Hernández, 2018, p. 564)

2.1.2. Diseño

La investigación actual tiene un diseño no experimental con alcance correlacional, ya que se puede asegurar que las variables no han sido manipuladas, así mismo podrán ser

medidas y cuantificadas para la correcta viabilidad de la investigación, ya que contribuirá en encontrar una solución al problema existente de la responsabilidad civil que genera los administradores de las plataformas virtuales al brindar el servicio de transporte privado. (Hernández, 2018, p. 174)

2.2. Población y muestra

2.2.1. Población

Según el analista hace referencia que la población es un grupo de elementos ya sean personas u organismos de determinada especie, que conviven en un espacio geográfico. (Hernández, 2018, p. 235).

En la presente investigación se toma en cuenta la población civil del distrito judicial de Chiclayo, así como la cuantía de las personas que quieren investigar, teniendo en cuenta los Abogados especialistas en Derecho Civil, Jueces civiles y Asistentes judiciales.

2.2.2. Muestra

De acuerdo a lo que manifiesta el autor Hernández (2016), la muestra constituye un valor no probabilístico en donde se toma en cuenta a solo 50 informantes, a quienes se aplicara el instrumento de la encuesta que ayudó a contrastar la hipótesis de la investigación presentada. (p.235)

Tabla N. 1.

Datos de los informantes según el cargo que desempeñan

	N°	%
Jueces Civiles	4	8%

Abogados Especialistas en Derecho Civil.	42	84%
Asistentes judiciales	4	8%
Total, de informantes	50	100%

Fuente: Propia de la Investigación.

2.3. Variables y Operacionalización

Según Hernández (2018), establece que una variable es una propiedad que puede fluctuar y cuya variación es probable que se mida u observe. (p. 105)

2.1.1. Variable Independiente.

Responsabilidad Civil: La responsabilidad civil surge del daño sufrido por una persona como consecuencia de un accidente de trabajo, que obliga al responsable del accidente señalado a subsanarlo económicamente. Para el reconocimiento de la responsabilidad civil se requiere la existencia de culpa o negligencia por parte del responsable del accidente laboral. La responsabilidad civil siempre se requiere económicamente. (Bustamante, 2019, p.25)

2.1.2. Variable Dependiente.

Empresa Administradora que presta servicio de transporte Privado: El transporte privado es un término que se usa comúnmente para referirse a un servicio de transporte que no está abierto al público. En segundo lugar, no depende de los viajes, a diferencia

del transporte público, donde las rutas se organizan según la disponibilidad. (Torres, 2020, p.36)

2.1.3. Operacionalización

Variables	Dimensiones	Indicadores	Ítem / Instrumento
V. Independiente Responsabilidad Civil	Daño Moral	Daño extrapatrimonial	Escala de Likert - Encuesta
	Daño a la persona	Lesiones	
	Indemnización	Acto irreparable	
V. Dependiente Empresa Administradora de servicio de transporte Privado	Responsabilidad	Contractual y extracontractual	Escala de Likert - Encuesta
	Tipicidad Objetiva	Carácter no vinculante	
	Transporte Privado	Seguridad y responsabilidad de sus servicios	

2.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos, validez y confiabilidad.

Técnicas

Observación

La observación es un elemento esencial de cualquier proceso de investigación; El averiguador intentara obtener la mayor cantidad de datos posible. Siendo parte del conocimiento que compone la ciencia se obtiene a través de la observación. (Hernández, 2018, p. 445)

La encuesta.

Esta es una técnica que establece tendencias en el objeto que se investiga. Son sucesiones de interrogantes las cuales van dirigidas hacia una muestra característica de la población teniendo en cuenta obtener un resultado a lo que se busca que es determinar la responsabilidad civil ante las empresas administradoras que brindan el servicio de transporte privado mediante las plataformas virtuales. (Hernández, 2018, p. 180)

Fichaje

Es una técnica que permite revisar la bibliografía, la secuencia lógica de ideas y el acopio de información, en definitiva, la memoria escrita del investigador. Es el proceso más especializado para grabar registros. Están hechos de cartón o papel de diferentes tamaños y colores. (Hernández, 2018, p. 86)

Análisis Documental

Una vez obtenida la información mediante el procedimiento anterior se procederá a realizar un análisis de información que esta se organizará en tablas y figuras de frecuencia estadística para su posterior análisis y discusión con apoyo teórico, tomando como referencia las opiniones de los especialistas en Derecho Civil. (Hernández, 2018, p. 85)

Técnica de Gabinete

Tiene como objetivo tratar un tema o problema de especial importancia, entre un grupo de alumnos con determinadas responsabilidades y con el fin inmediato de tomar una decisión, ante la problemática actual que existe mediante la inadecuada regulación de las plataformas virtuales que brindan el servicio de transporte privado. (Hernández, 2018, p. 85)

Instrumentos

Cuestionario:

Se aplica un cuestionario de 15 preguntas, que sugiere una respuesta a la formulación del problema planteado y la prueba de hipótesis, y estas preguntas se envían virtualmente a la población mencionada en el estudio. (Hernández, 2018, p. 250)

Ficha textual:

Son las recopilaciones doctrinales y jurisprudenciales importantes para poder probar e investigar adecuadamente sobre las impunidades que se generan mediante la inmunidad parlamentaria. (Hernández, 2018, p. 86)

Fichas de resumen:

Son documentos que se encuentran redactados con las informaciones consideradas importante para el adecuado desarrollo de la investigación, se relaciona al documento como fichas textuales, organigramas, entre otros, que ayudara a tener un pleno conocimiento de la información que vas a utilizar. (Hernández, 2018, p. 88)

Fichas bibliográficas:

Es considerada como una anotación que señala o contiene la información mas resaltante de un libro o tesis que pueda ser de vital importancia para el desarrollo de la investigación, teniendo en cuenta que estas fichas nos ayudara a tener un adecuado orden de la información a utilizar. (Hernández, 2018, p. 88)

Fichas hemerográficas:

Tiene una gran similitud con respecto a las fichas bibliográficas, ya que se encarga de anotar o registrar todos los datos que ayudaran a identificar las revistas o artículos que han sido analizados, para que de esta manera pueda ser aplicada coherentemente. (Hernández, 2018, p. 89)

2.5. Procedimientos de análisis de datos

Datos obtenidos mediante técnicas y herramientas de recopilación de datos y aplicados a fuentes o fuentes mencionadas anteriormente se tendrá que analizar y de esa forma se incluye como información importante en el estudio para contrastar la hipótesis con la realidad. Los datos recopilados están sujetos a una presión porcentual, que se presenta como requisito en forma de tablas y estadísticas. (Hernández, 2018, p. 443)

Se Evaluó la información en forma de resúmenes, tablas, gráficos y estimaciones objetivas. Los resultados, que corresponden a la información sobre la diversidad de las variables enumeradas en una hipótesis particular, sirven de base para examinar esa hipótesis. El resultado de probar cada hipótesis (que puede ser prueba completa, prueba parcial y refutación o refutación total) proporciona la base para formar una conclusión parcial (es decir, obtenemos algunas conclusiones parciales como esperábamos). Nuevamente, la conclusión parcial sirve como base para la hipótesis universal. El resultado de la revisión del concepto general (por lo tanto, puede ser una respuesta positiva totalmente, sin embargo, también cabe la posibilidad de que sea parcial hasta el punto que pueda ser refutable) proporciona la base para formular el resultado general del estudio.

2.6. Criterios éticos.

a. Dignidad Humana:

Después de informar a las personas especializadas de la descripción de Belmont de los próximos pasos y cumplir con todos los criterios establecidos por la dignidad humana, me comuniqué con abogados de derecho civil, así de igual manera con los conductores y los mismos usuarios informando sobre el tema a investigar.

b. Consentimiento informado

Tras un breve resumen detallado sobre el tema de investigación el participante tuvo conocimiento de que una propuesta ante la problemática existente de la responsabilidad civil ante las empresas administradoras que brindan el servicio de transporte privado a través de los aplicativos virtuales.

c. Información

En este marco, es necesario analizar e interpretar la información de acuerdo con lo que se recibe de los participantes, y la referida a la responsabilidad civil de las empresas administradoras que brindan el servicio de transporte privado a través de los aplicativos virtuales.

d. Voluntariedad

Este es el punto más importante ya que determina o expresa el consentimiento de querer genera una ayuda mediante la respuesta de las interrogantes elaboradas.

e. Beneficencia:

En ese momento, abogados especialistas en derecho civil, así como los conductores y usuarios, fueron informados que el objetivo de esta investigación determinar la responsabilidad civil ante las empresas administradoras que brindan el servicio de transporte privado a través de los aplicativos virtuales

f. Justicia:

La investigación es justa ya que beneficiará directamente al Estado peruano, ya que permitirá lograr un equilibrio preciso frente a las firmas financieras que solo están involucradas en las regulaciones cambiarias y sus clientes.

2.7. Criterios de Rigor Científicos

Fiabilidad:

El acto mencionado es un estudio especial, que muestra que la conexión entre el sujeto y el objeto asegura su origen, estructura y fin debido al estudio teórico; La confiabilidad está de acuerdo con los actos de conducción y de acuerdo con los medios de prueba que se presentan como prueba en relación con el sujeto de la investigación.

Validez:

El propósito de este criterio es crear una herramienta de medición que ayude a los expertos a determinar la confiabilidad de la investigación, para comparar cualquier criterio externo que busque medir la misma, también se considera el más importante para la confiabilidad.

Muestreo:

Los actos de rigor científico que ha tenido en cuenta esta investigación, por un lado, la toma de muestra, que es cualquier trabajo de investigación donde se utilicen libros e informes, que puede ser un ejemplo de recopilación de información de la población. Bueno, con este rigor de la investigación lo que quiere es implementar el problema mencionado en un cierto porcentaje de la sociedad, los cuales permiten obtener resultados, dando credibilidad a la presente investigación.

Generalización:

Es un elemento fundamental del razonamiento humano. Es la base esencial de sugerencias válidas y deducibles. La noción de generalización se usa ampliamente en muchas disciplinas, a veces con significados específicos las cuales dependerán del entorno discutido en la presente investigación.

dependiendo del contexto discutido en la investigación.

Aplicabilidad:

La aplicación el estudio cualitativo puede verse comprometida al sobredimensionar las historias o al no ponerlas en perspectiva.

III. Resultados

3.1. Resultados en tablas y figuras

Tabla 1

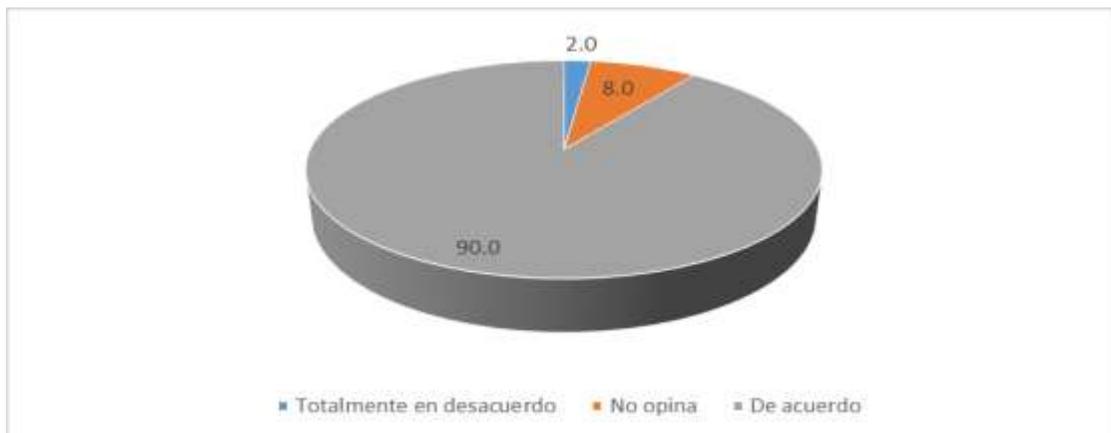
Plataformas virtuales.

ITEMS	N°	%
Totalmente en desacuerdo	1	2.0
No opina	4	8.0
De acuerdo	45	90.0
Total	50	100.0

Nota: Encuesta aplicada a Jueces Civiles, Abogados especialista en Derecho Civil y Especialistas Judiciales.

Figura 1.

Plataformas virtuales.



Nota: El 90% de Jueces Civiles, Abogados especialista en Derecho Civil y Especialistas Judiciales, se mostraron de acuerdo que deba existir una responsabilidad civil a las plataformas virtuales que brinda el servicio de transporte de taxis, el 8.0% prefieren no expresar su opinión, mientras que el 2.0% de la población están totalmente en desacuerdo.

Tabla 2

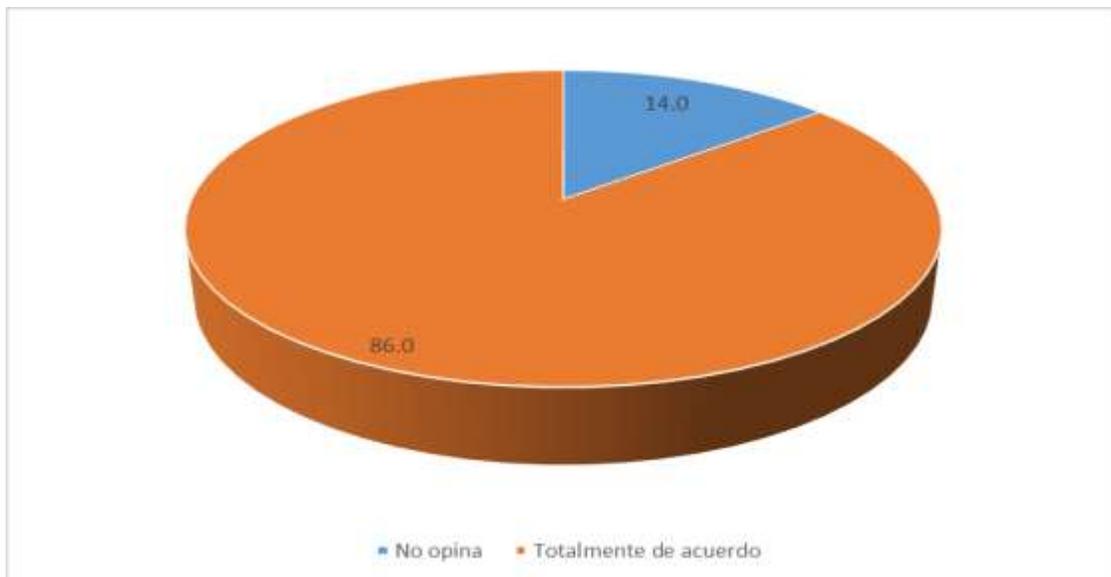
Vacíos legales.

ITEMS	N°	%
No opina	7	14.0
Totalmente de acuerdo	43	86.0
Total	50	100.0

Nota: Encuesta aplicada a Jueces Civiles, Abogados especialista en Derecho Civil y Especialistas Judiciales.

Figura 2.

Vacíos legales.



Nota: El 86% de Jueces Civiles, Abogados especialista en Derecho Civil y Especialistas Judiciales, se mostraron estar totalmente de acuerdo que la legislación peruana frente a los casos de servicio de transporte presenta vacíos legales, mientras que el 14% de la población prefieren no expresar su opinión sobre el tema.

Tabla 3

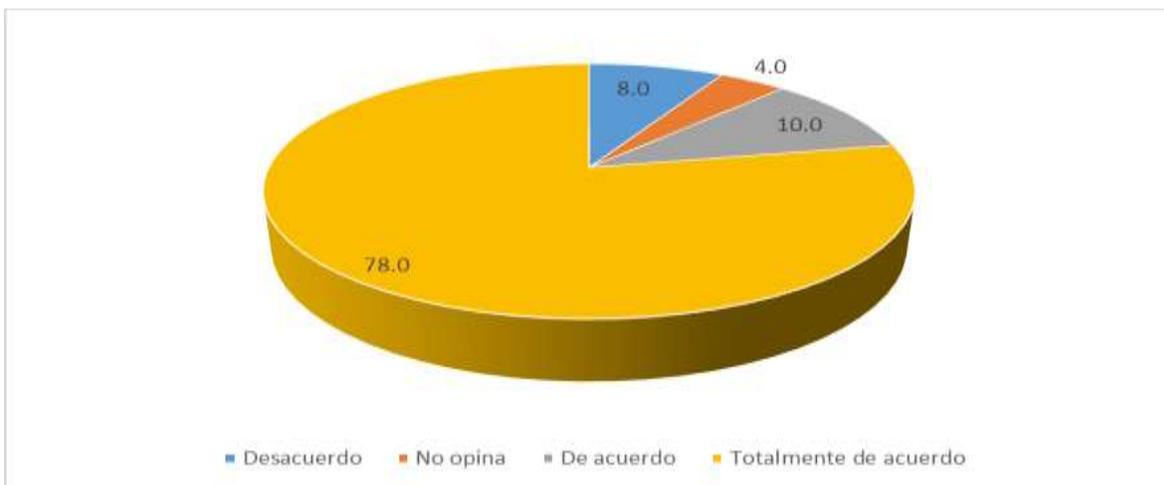
Servicio de transporte.

ITEMS	N°	%
Desacuerdo	4	8.0
No opina	2	4.0
De acuerdo	5	10.0
Totalmente de acuerdo	39	78.0
Total	50	100.0

Nota: Encuesta aplicada a Jueces Civiles, Abogados especialista en Derecho Civil y Especialistas Judiciales.

Figura 3.

Servicio de transporte.



Nota: El 78% de Jueces Civiles, Abogados especialista en Derecho Civil y Especialistas Judiciales, se mostraron totalmente de acuerdo que se deba identificar qué tipos de daños pueden causar las empresas de servicio de transporte a los usuarios, el 10% de igual manera se encuentran de acuerdo, sin embargo, existe un 4.0% que prefieren no opinar y un 8.0% está en desacuerdo.

Tabla 4

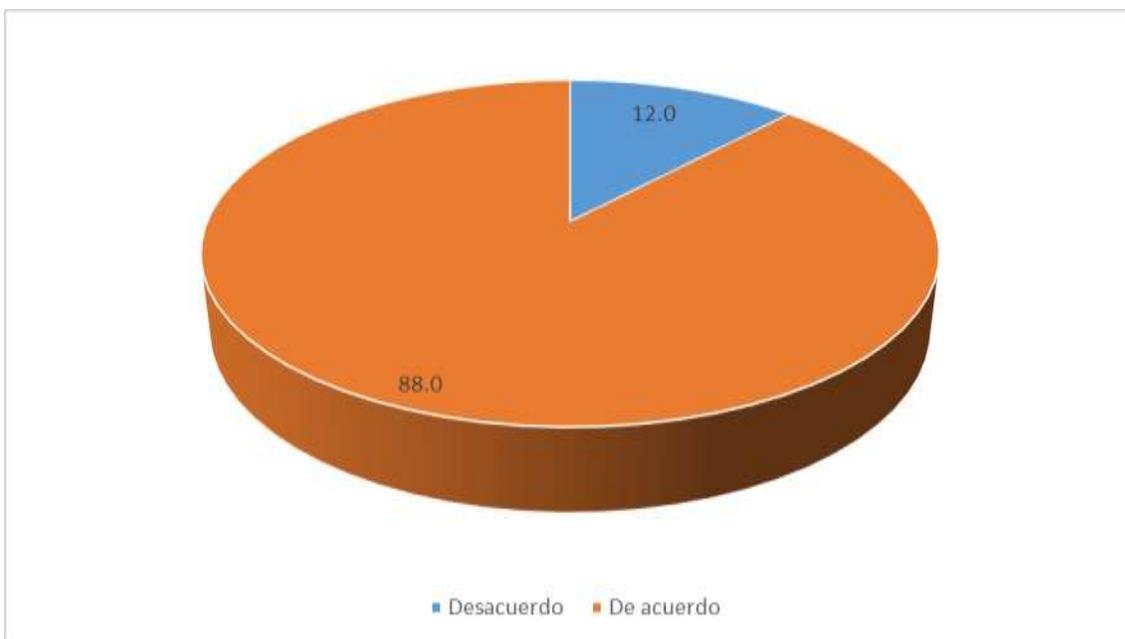
Análisis de la regulación jurídica.

ITEMS	N°	%
Desacuerdo	6	12.0
De acuerdo	44	88.0
Total	50	100.0

Nota: Encuesta aplicada a Jueces Civiles, Abogados especialista en Derecho Civil y Especialistas Judiciales.

Figura 4.

Análisis de la regulación jurídica.



Nota: El 88% de Jueces Civiles, Abogados especialista en Derecho Civil y Especialistas Judiciales, se mostraron de acuerdo que se deba analizar la regulación jurídica del servicio de transporte, el 12% se encuentra en desacuerdo sobre la pregunta en mención.

Tabla 5

Responsabilidad civil.

ITEMS	N°	%
Desacuerdo	4	8.0
No opina	2	4.0
De acuerdo	44	88.0
Total	50	100.0

Nota: Encuesta aplicada a Jueces Civiles, Abogados especialista en Derecho Civil y Especialistas Judiciales.

Figura 5.

Responsabilidad civil



Nota: El 88% de Jueces Civiles, Abogados especialista en Derecho Civil y Especialistas Judiciales, se mostraron de acuerdo que se deba elaborar una propuesta legislativa que establezca una responsabilidad civil a las empresas de servicio de transporte, el 4.0% prefieren no opinar sobre el tema, mientras que el 8.0% de la población se encuentran en desacuerdo.

Tabla 6

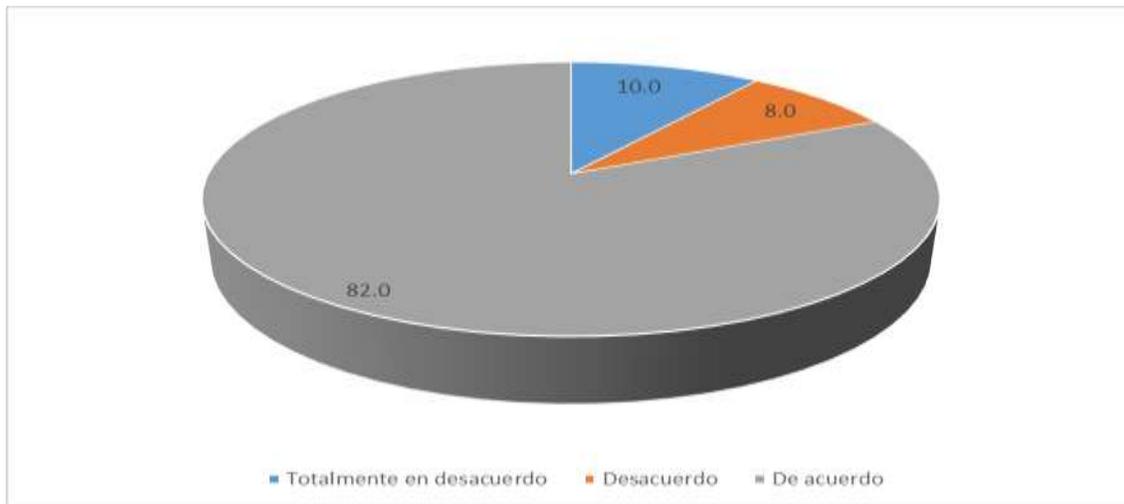
Plataformas tecnológicas.

ITEMS	N°	%
Totalmente en desacuerdo	5	10.0
Desacuerdo	4	8.0
De acuerdo	41	82.0
Total	50	100.0

Nota: Encuesta aplicada a Jueces Civiles, Abogados especialista en Derecho Civil y Especialistas Judiciales.

Figura 6.

Plataformas tecnológicas.



Nota: El 82% de Jueces Civiles, Abogados especialista en Derecho Civil y Especialistas Judiciales, se mostraron de acuerdo que deba existir una normatividad que regule el servicio de taxi privado de las plataformas tecnológicas, el 8.0% se encuentran en desacuerdo y de igual forma el 10% se encuentran totalmente en desacuerdo.

Tabla 7

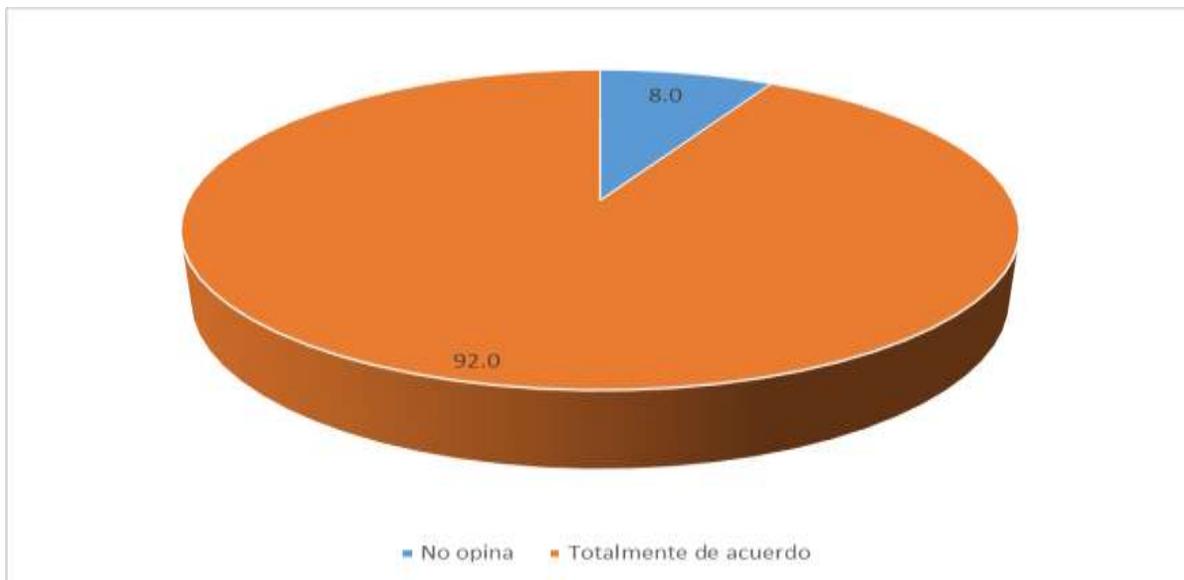
Servicio de taxi privado.

ITEMS	N°	%
No opina	4	8.0
Totalmente de acuerdo	46	92.0
Total	50	100.0

Nota: Encuesta aplicada a Jueces Civiles, Abogados especialista en Derecho Civil y Especialistas Judiciales.

Figura 7.

Servicio de taxi privado.



Nota: El 92% de Jueces Civiles, Abogados especialista en Derecho Civil y Especialistas Judiciales, se mostraron totalmente de acuerdo que no se encuentran bien constituidas las plataformas tecnológicas que brindan servicio de taxi privado, y por otra parte el 8% de los especialistas prefieren no responder a la interrogante.

Tabla 8

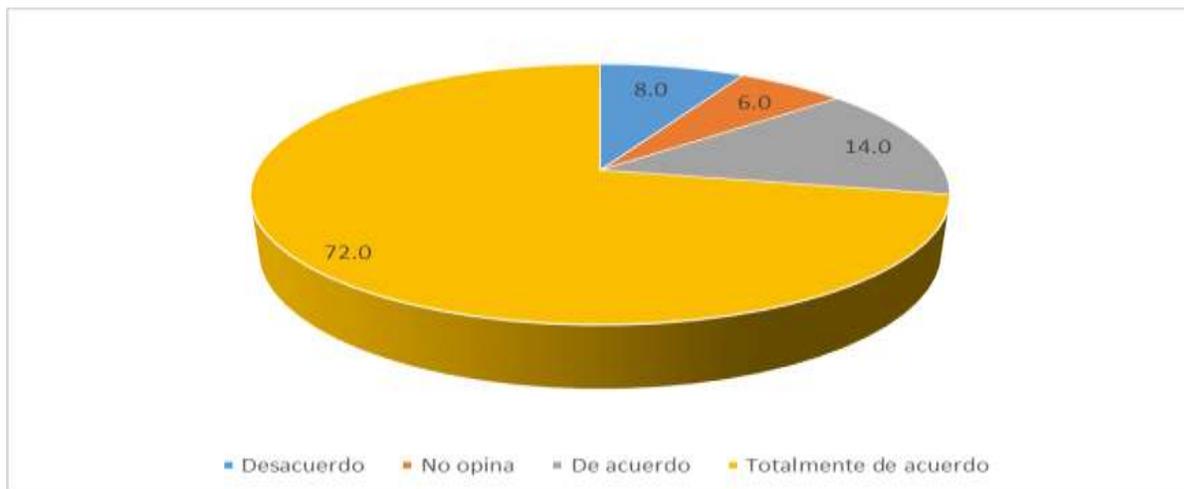
Elección adecuada de sus conductores.

ITEMS	N°	%
Desacuerdo	4	8.0
No opina	3	6.0
De acuerdo	7	14.0
Totalmente de acuerdo	36	72.0
Total	50	100.0

Nota: Encuesta aplicada a Jueces Civiles, Abogados especialista en Derecho Civil y Especialistas Judiciales.

Figura 8.

Elección adecuada de sus conductores.



Nota: El 72% de Jueces Civiles, Abogados especialista en Derecho Civil y Especialistas Judiciales, se mostraron totalmente de acuerdo que las plataformas tecnológicas que brindan servicio de taxi privado no cumplen con una elección adecuada de sus conductores, el 14% se encuentra de acuerdo, mientras que el 6.0% de la población prefieren no opinar y el 8.0% están en desacuerdo.

Tabla 9

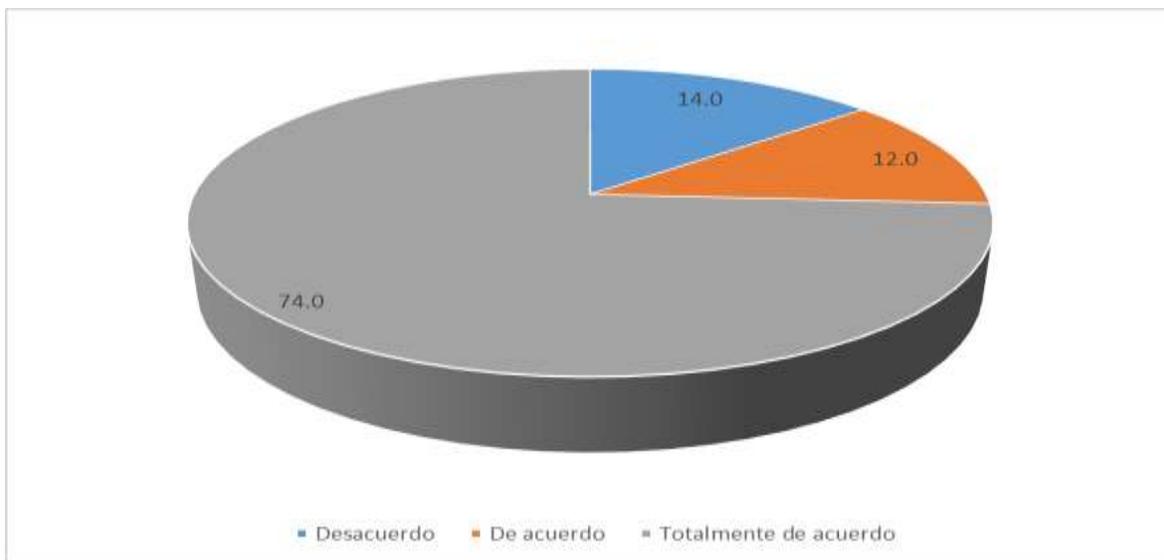
Medidas preventivas.

ITEMS	N°	%
Desacuerdo	7	14.0
De acuerdo	6	12.0
Totalmente de acuerdo	37	74.0
Total	50	100.0

Nota: Encuesta aplicada a Jueces Civiles, Abogados especialista en Derecho Civil y Especialistas Judiciales.

Figura 9.

Medidas preventivas.



Nota: El 74% de Jueces Civiles, Abogados especialista en Derecho Civil y Especialistas Judiciales, se mostraron totalmente de acuerdo que las medidas preventivas empleadas por las plataformas digitales que brindan el servicio de transporte de taxi no son las idóneas, de igual forma el 14% está de acuerdo y por otra parte el 14% se encuentra en desacuerdo.

Tabla 10

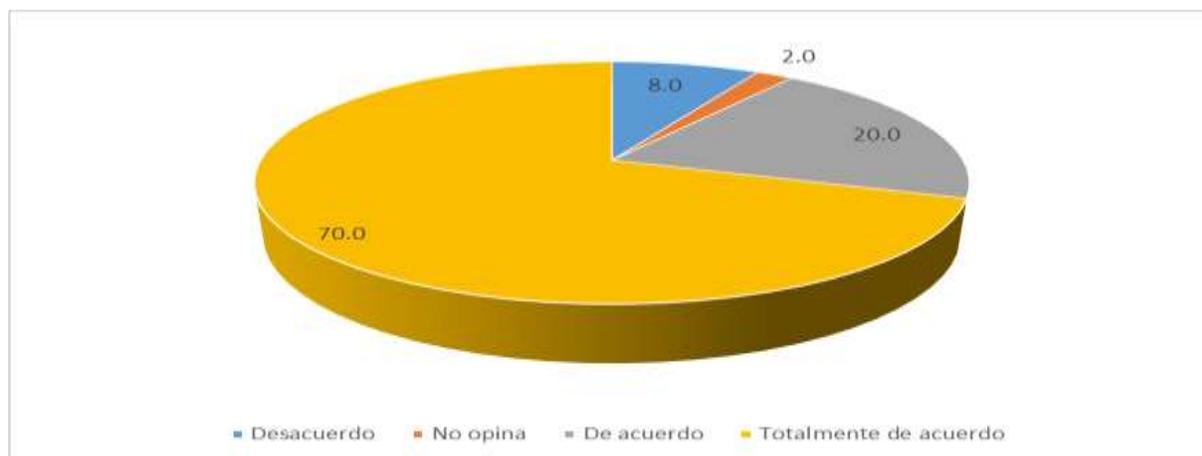
Plataformas digitales.

ITEMS	N°	%
Desacuerdo	4	8.0
No opina	1	2.0
De acuerdo	10	20.0
Totalmente de acuerdo	35	70.0
Total	50	100.0

Nota: Encuesta aplicada a Jueces Civiles, Abogados especialista en Derecho Civil y Especialistas Judiciales.

Figura 10.

Plataformas digitales.



Nota: El 70% de Jueces Civiles, Abogados especialista en Derecho Civil y Especialistas Judiciales, se mostraron estar totalmente de acuerdo que plataformas digitales al no cumplir con la adecuada elección de sus conductores perjudican directamente al usuario, de igual manera el 20% se encuentra de acuerdo, sin embargo, el 2.0 % prefieren no comentar y como resultado negativo el 8.0 está en desacuerdo.

Tabla 11

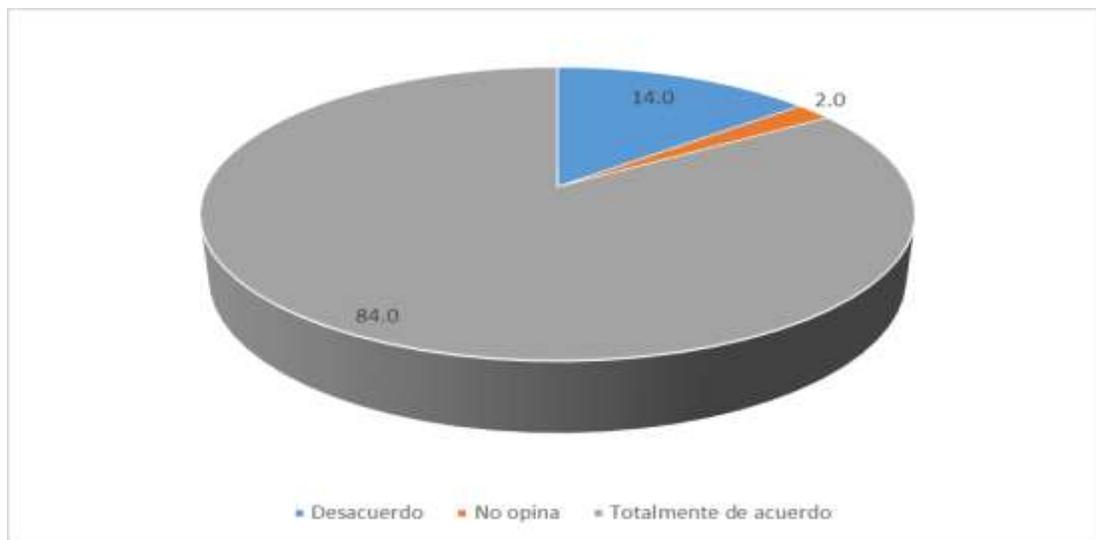
Daño causado.

ITEMS	N°	%
Desacuerdo	7	14.0
No opina	1	2.0
Totalmente de acuerdo	42	84.0
Total	50	100.0

Nota: Encuesta aplicada a Jueces Civiles, Abogados especialista en Derecho Civil y Especialistas Judiciales.

Figura 11.

Daño causado.



Nota: El 84% de Jueces Civiles, Abogados especialista en Derecho Civil y Especialistas Judiciales, se mostraron están totalmente de acuerdo que las plataformas digitales se responsabilizan por algún daño causado por sus conductores de taxi privado, el 2.0% prefieren no opinar, mientras que el 14% están en desacuerdo.

Tabla 12

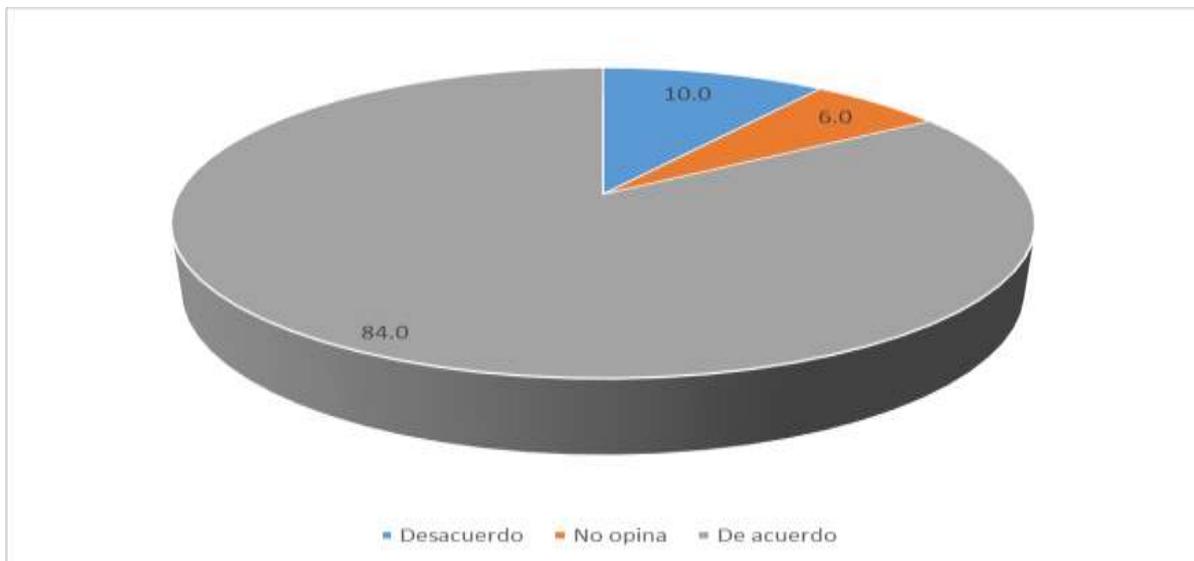
Plataformas digitales.

ITEMS	N°	%
Desacuerdo	5	10.0
No opina	3	6.0
De acuerdo	42	84.0
Total	50	100.0

Nota: Encuesta aplicada a Jueces Civiles, Abogados especialista en Derecho Civil y Especialistas Judiciales.

Figura 12.

Plataformas digitales.



Nota: El 84% de Jueces Civiles, Abogados especialista en Derecho Civil y Especialistas Judiciales, se mostraron de acuerdo que las plataformas digitales deban responder civilmente por algún daño causado a sus usuarios, el 6.0% prefieren no opinar, mientras que el 10% de la población se encuentran en desacuerdo.

Tabla 13

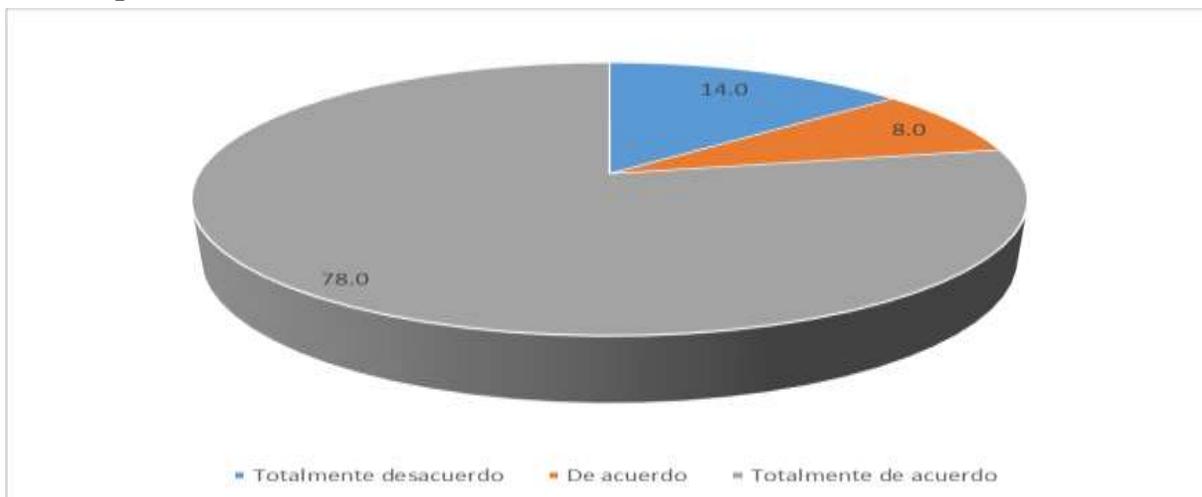
Estado peruano.

ITEMS	N°	%
Totalmente desacuerdo	7	14.0
De acuerdo	4	8.0
Totalmente de acuerdo	39	78.0
Total	50	100.0

Nota: Encuesta aplicada a Jueces Civiles, Abogados especialista en Derecho Civil y Especialistas Judiciales.

Figura 13.

Estado peruano.



Nota: El 78% de Jueces Civiles, Abogados especialista en Derecho Civil y Especialistas Judiciales, se mostraron estar totalmente de acuerdo que, el estado peruano no supervisa correctamente los servicios que brindar estas plataformas virtuales, el 8.0% de igual forma están de acuerdo, mientras que el 14% de la población se encuentran totalmente en desacuerdo.

Tabla 14

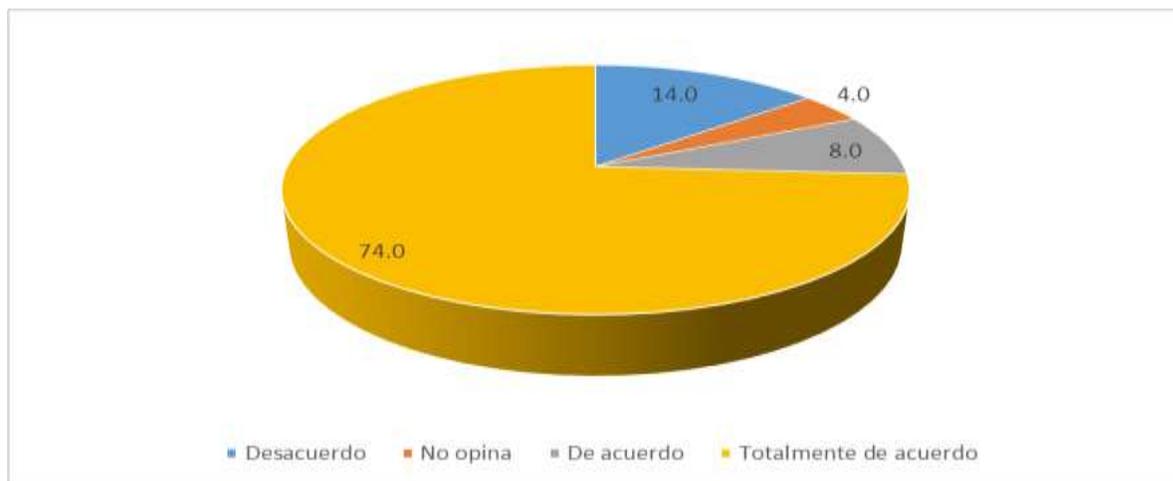
Responsabilidad Civil a las plataformas virtuales.

ITEMS	N°	%
Desacuerdo	7	14.0
No opina	2	4.0
De acuerdo	4	8.0
Totalmente de acuerdo	37	74.0
Total	50	100.0

Nota: Encuesta aplicada a Jueces Civiles, Abogados especialista en Derecho Civil y Especialistas Judiciales.

Figura 14.

Responsabilidad Civil a las plataformas virtuales.



Nota: El 74% de Jueces Civiles, Abogados especialista en Derecho Civil y Especialistas Judiciales, se mostraron totalmente de acuerdo que los concedores del derecho tengan conocimiento si existe alguna responsabilidad civil a las plataformas virtuales, el 8.0% se encuentra de acuerdo, mientras que el 4.0% de la población prefieren no emitir su opinión y por otra parte el 14% están en desacuerdo.

Tabla 15

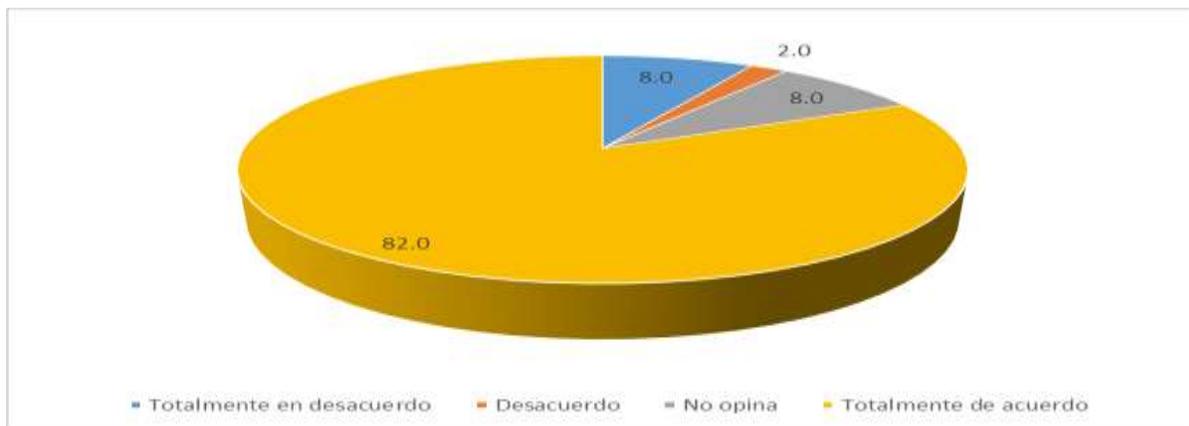
Responsabilidad civil.

ITEMS	N°	%
Totalmente en desacuerdo	4	8.0
Desacuerdo	1	2.0
No opina	4	8.0
Totalmente de acuerdo	41	82.0
Total	50	100.0

Nota: Encuesta aplicada a Jueces Civiles, Abogados especialista en Derecho Civil y Especialistas Judiciales.

Figura 15.

Responsabilidad civil.



Nota: El 82% de Jueces Civiles, Abogados especialista en Derecho Civil y Especialistas Judiciales, se mostraron totalmente de acuerdo que la aplicación de una responsabilidad civil se pueda evitar alguna acción que perjudique a los usuarios, el 8.0% prefiere no expresar su opinión, mientras que por otra parte el 2.0% de la población se encuentran en desacuerdo y el otro 8.0% están totalmente en desacuerdo.

3.2. Discusión de los resultados

Teniendo en cuenta los resultados obtenidos por la encuesta aplicada se puede analizar que en la Tabla N° 1 el 90% de Jueces Civiles, Abogados especialista en Derecho Civil y Especialistas Judiciales, se mostraron de acuerdo que deba existir una responsabilidad civil a las plataformas virtuales que brinda el servicio de transporte de taxis, el 8.0% prefieren no expresar su opinión, mientras que el 2.0% de la población están totalmente en desacuerdo. De acuerdo a la interpretación del resultado obtenido se puede deducir que los especialistas encuestados se encuentran de acuerdo en que deba existir una responsabilidad civil frente a las actividades o servicios que brindan las plataformas virtuales, lo cual estos datos al realizar una comparación con lo indagado por Torres (2020), en su investigación relacionada a la responsabilidad civil contractual frente a los vehículos registrados en la plataformas tecnología, tesis para obtener el Grado de Doctor de la Universidad Politécnico Grancolombiano, concluye que, al identificar la cobertura del contrato y las pólizas adicionales de responsabilidad civil del contrato para los vehículos conectados a la plataforma técnica para el transporte de pasajeros en Colombia, es claro que es necesario enfatizar las implicaciones legales de las pólizas planteadas para socios, propietarios. Para vehículos, propios andenes, pasajeros y terceros. Este tipo de póliza solo perjudica a terceros, concesionarios de vehículos y socios conductores, pero mientras el servicio esté activo, es decir, cuando el servicio se ofrezca a uno o más usuarios; De tal forma que cuando el vehículo no está en servicio, la cobertura en cuestión es pasiva, lo que convierte al vehículo y su conductor en una persona particular que se basará en una póliza diferente a la que ofrece la plataforma. Con base en lo anterior, quedará claro que estas políticas hacen que la plataforma sea irresponsable y no cubren a ejecutivos o propietarios no relacionados. Teniendo en cuenta los resultados de la tabla N°1 y los investigado por torres en el año 2020, puede darse a entender que hoy en día las plataformas virtuales, no presentan una responsabilidad civil frente a los servicios que brindan al público o una comunidad en común, sin embargo, en circunstancias donde el perjudicado es el cliente se puede ver claramente que no hay un respaldo legal que genere un resarcimiento adecuado por las actividades que deban ser consideradas o subsanadas por las plataformas virtuales.

Por otra parte, tenemos los resultados obtenidos en la tabla N° 3 donde se llega a interpretar que El 78% de Jueces Civiles, Abogados especialista en Derecho Civil y Especialistas Judiciales, se mostraron totalmente de acuerdo que se deba identificar qué tipos de daños pueden causar las empresas de servicio de transporte a los usuarios, el 10% de igual manera se encuentran de acuerdo, sin embargo, existe un 4.0% que prefieren no opinar y un 8.0% está en desacuerdo. Estos resultados son claros y favorables para la investigación por el tan solo hecho de considerar que se deba identificar los tipos de daños que se puedan causar por parte de la empresa hacia sus clientes o en distintos casos por falta de procedimientos que ayuden a preservar la integridad del cliente o de la misma sociedad. Es por ello que resulta importante resaltar los investigado por Gaviria (2020), señala en su investigación sobre la desleal competencia en las plataformas virtuales sobre los transporte de pasajeros, tesis para optar el título profesional de abogado de la Universidad EAFIT, donde señala en su investigación que luego de analizar los diversos problemas que actualmente involucran el transporte de pasajeros individuales en Colombia, se puede decir que existe un arreglo arcaico contra TNC en relación al transporte de pasajeros individuales; Este ha sido un problema importante que ha causado malestar entre los taxistas. Además, aboga por una regulación actualizada que incorpore la nueva realidad producto de diversos avances tecnológicos, ya que lo que se está implementando actualmente es uno que administra estrictamente el servicio brindado por los taxistas, teniendo en cuenta ambas áreas sin (taxistas y conductores particulares). Teniendo en cuenta el resultado de la Tabla N° 3 y lo investigado por Gaviria se puede definir que en la sociedad existen distintos tipos de daños que se ocasionan al cliente o la persona que solicita el servicio de taxi mediante las plataformas virtuales.

Prosiguiendo con los resultados en la Tabla N° 2 se puede señalar que el 86% de Jueces Civiles, Abogados especialista en Derecho Civil y Especialistas Judiciales, se mostraron estar totalmente de acuerdo que la legislación peruana frente a los casos de servicio de transporte presenta vacíos legales, mientras que el 14% de la población prefieren no expresar su opinión sobre el tema. Se puede inferir mediante este resultado se puede

evidenciar que el estado peruano no ha presentado interés en respaldar y proteger a las personas consideradas como clientes en los casos donde se solicitan un servicio de taxi y suelen vivir actos o actividades que puedan perjudicar a la persona en lo físico o psicológico, es por ello que este resultado se respalda con lo investigado por Galvis (2019), en su investigación sobre la relación existente entre los aplicativos móviles de transporte frente los accidentes de tránsito, determinando en su investigación que los sistemas de transporte público están cambiando, sin embargo, la negligencia regulatoria limita la oferta de servicios a través de plataformas tecnológicas, prefiriendo el sistema tradicional que aún prevalece en la actualidad. Los Estados no son capaces de garantizar el movimiento de todos sus habitantes, incluso con concesiones otorgadas a empresas privadas, por lo que los particulares han tenido que desarrollar diversas soluciones para atender necesidades como plataformas, resultando en la regulación obligatoria del servicio privado a partir de ahora. Teniendo en cuenta lo obtenido de la tabla N° 2 y lo investigado por Galvis se puede concluir que el estado peruano demuestra interés en subsanar los vacíos legales que eximen de responsabilidad civil a las plataformas virtuales frente a los casos que brinda un servicio de taxi y ocasiones algún daño que no es resarcido correctamente por la entidad que brinda el servicio.

Como último resultado tenemos la Tabla 4 donde indica que el 88% de Jueces Civiles, Abogados especialista en Derecho Civil y Especialistas Judiciales, se mostraron de acuerdo que se deba analizar la regulación jurídica del servicio de transporte, el 12% se encuentra en desacuerdo sobre la pregunta en mención. Estos resultados dan a conocer que se deba realizar un correcto análisis de la regulación jurídica que supervisa los servicios de transporte con el objetivo generar una correcta responsabilidad civil como resarcimiento de los daños que puedan causarse por medio de la prestación de servicio, es por ello la gran importancia de compararlo con lo investigado por Mercado (2019), en su investigación sobre el impacto del sistema Uber frente a las relaciones laborales, tesis para optar el grado de Magister de la Universidad Católica del Perú, donde establece que, en primer lugar, como hemos desarrollado, a nivel teórico, se han identificado elementos que prueban la existencia de una relación de trabajo entre Uber y sus ejecutivos (empleados), dos de los cuales son en gran medida estables, como el hecho de

que Uber puede no funciona sin conductores; Y que los conductores no pueden obtener el estatus de socio porque no pueden ascender al nivel corporativo en Uber. En segundo lugar, del análisis realizado en esta investigación queda claro que el acuerdo de cooperación utilizado en la práctica de Uber no refleja los elementos necesarios para que los conductores califiquen como socios de sus conductores. Como análisis final tenemos como resultado que toda información obtenida por medio de la encuesta aplicada conlleva a que exista una adecuada responsabilidad civil frente a los daños que se causen por la responsabilidad del servicio prestado.

3.3. Aporte practico

Fundamentación del aporte práctico

El sector tecnológico ha ido evolucionado de manera exponencial así mismo se ha expandido a un nivel internacional con el objetivo de mejorar la estabilidad de un Estado, la evolución de las organizaciones que brinda un servicio a los intermediarios ingresan a la economía colaborativa, es decir, Las empresas emergentes utilizan la tecnología (sitio web / Internet) para conectar a los clientes con los proveedores de servicios, de la misma manera que se alquilan las propiedades inmobiliarias, el transporte es el caso de todos modos.

Se convierte en un punto mediático de autos, tareas del hogar, entre otros. Si bien es cierto que esta opción de mercado ha ahorrado espacio, tiempo y dinero, hay escritores que sienten que esta opción está sumida en una competencia desleal.

Por lo tanto, también es el lugar donde aparecen diversos problemas en las interacciones con la economía cooperativa, la mayoría de las organizaciones son impulsadas por sus intereses económicos, convirtiendo a los usuarios en herramientas de maximización; Quieren instalar su plataforma tecnológica en estados que tienen lagunas legales en la materia, causando enormes pérdidas a los consumidores y mirando al mercado laboral primario. Así, se criticó la ilegalidad por las negociaciones para evitar la autorregulación y los impuestos, que se introdujo para transformar la flexibilidad para trabajar en los países en desarrollo

En el Estado peruano la aplicación en la que los usuarios inician sesión bajo el nombre de la empresa, que será una marca, está interesada en que el servicio prestado se haya desarrollado de manera efectiva, ya que esto será parte de su reputación. Sin embargo, esta nueva opción de servicio de transporte fue completamente aceptada en Perú.

Ahora, en la actualidad, todo el transporte que brinda su servicio para reubicar a los clientes captados por plataformas tecnológicas consiste principalmente en un seguro de responsabilidad civil extracontractual; Sin embargo, es necesario aclarar que, una vez recibido el servicio de la aseguradora, ésta se opone al reconocimiento y pago del precio asegurado por el siniestro, pues se revela la discrepancia porque el conductor fue contratado como transportista para la solicitud. Vehículos, que conducen a la no operación porque no se comprometen a asegurar que el transporte se utilice no solo de manera individual sino como transporte de pasajeros.

Por ello, el estado debe crear pautas coordinadas con la economía cooperativa, cuyo propósito debe ser tomar iniciativas para optimizar su desarrollo y enfocarse en estas organizaciones que ingresan como fuente de entrega estatal y laboral. Sin embargo, es una cláusula de emisión que nos da la bienvenida con términos y condiciones especificados en organismos administrativos, así como intervalos regulatorios, que brindan servicios de transporte privado a terceros; Los limitan o excluyen de la responsabilidad civil ante cualquier transporte prolongado o accidente que genere una indemnización económica.

Corroboración del aporte práctico

Proyecto de Ley N°

PROPUESTA LEGISLATIVA QUE MODIFICA EL ART. 29 DE LA LEY 27181 PARA APLICAR RESPONSABILIDAD CIVIL A LAS EMPRESAS ADMINISTRADORES DE SERVICIO DE TRANSPORTE PRIVADO

El estudiante de la carrera de Derecho de la Universidad Señor de Sipán, Milagros Fernández Oblitas, ejerciendo el Derecho de iniciativa Legislativa que confiere el Artículo N. ° 107 de la Constitución Política del Perú, y conforme a lo establecido en el Artículo 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, presenta la siguiente propuesta legislativa

FORMULA LEGAL

LEY QUE MODIFICA EL ART. 29 DE LA LEY 27181 PARA APLICAR RESPONSABILIDAD CIVIL A LAS EMPRESAS ADMINISTRADORES DE SERVICIO DE TRANSPORTE PRIVADO.

Artículo 1.- Objeto

Modificar el art. 29 de la ley 27181 para aplicar responsabilidad civil a las empresas administradoras de servicio de transporte privado.

Artículo 29.- De la responsabilidad civil

La responsabilidad civil derivada de los robos y accidentes de tránsito causados por vehículos automotores es objetiva, de conformidad con lo establecido en el Código Civil. El conductor, el propietario del vehículo, el prestador del servicio de transporte terrestre y las empresas administradoras de transporte privado, son solidariamente responsables por los danos y perjuicios causados.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

Primera: Adecuación de normas La presente Ley se adecuará a la normativa nacional, en un plazo no mayor de 60 días calendarios.

Segundo: Vigencia La presente Ley entrara en vigencia al día siguiente de su publicación. Comuníquese al Señor presidente de la Republica para su promulgación.

CONCLUSIONES DE LA PROPUESTA

La técnica legislativa a través de la modificación establece la responsabilidad civil generada por los órganos administrativos, que brindan servicios de transporte privado a través de plataformas técnicas por lesiones de clientes, esto mayormente se genera debido a que el proveedor ejecutivo y el cliente se determina dentro del esquema y siempre que el proveedor ejecutivo gestione inmediatamente a la sociedad gestora en esta situación por cualquier irregularidad, culpa o incumplimiento de la obligación a la que se debe claramente no da ninguna definición, dejando al lector una interpretación independiente

ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

Esta propuesta no genera costos para el Estado, sino por el contrario, busca tener un servicio seguro para el usuario, ha traído consigo inseguridad e informalidad, además de contar con intermediarios de responsabilidad civil que se adapten a la prestación de estos servicios, pero exime de responsabilidad al usuario cuando el hecho punitivo queda bajo su control.

IV. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

CONCLUSIONES

- Se ha llegado a determinar que las empresas administradoras tienen una responsabilidad civil frente a su servicio de transporte privado, principalmente aquellas que se encuentran a una plataforma virtual, pues el daño generado dentro de la unidad, ya sea por robos, accidentes de tránsito o algún daño físico, se pueda llegar a resarcir.
- En relación a los daños que se originan dentro de un sistema de transporte tecnológico se identifican que uno de los mayores daños generados, son los robos y las estafas, esto mayormente se ejecuta por la falta de protección de la unidad o por el mal servicio que brindan dichas empresas, en no tener una seguridad ni confianza con el cliente.
- Bajo la regulación jurídica se analiza que el servicio de transporte a través de plataformas tecnológicas, son servicios brindados de manera privada, muchos de ellos son de confianzas como otros aparentar serlo, sin embargo, frente a un daño causado internamente la Ley de Transporte y Comunicaciones no regula una responsabilidad jurídica frente a estas empresas de transporte privado.
- En relación a la propuesta legislativa se ha logrado implementar el artículo 29 en la Ley 27181, para regular la responsabilidad civil de las empresas administradoras que ofrecen servicio de transporte privado a los usuarios, pues de esta manera se estaría resarcido eficazmente el daño ejecutado dentro de la unidad.

RECOMENDACIONES

- a. Se recomienda que los operadores de justicia, apliquen y tomen en cuenta la responsabilidad civil ante los daños ejecutados dentro de una unidad de transporte que se encuentra sujeto frente a una plataforma virtual.
- b. El Estado debe brindar mejores medidas que ayuden a proteger los daños ejecutados dentro de una unidad sujeta a una plataforma virtual, principalmente para poder responder penalmente sobre el daño causado.
- c. Las empresas de transporte de modalidad virtual deben de ejecutar medidas que vayan conforme la protección del cliente, con el fin de poder brindar mejor seguridad y tranquilidad durante el viaje.

V. REFERENCIAS

- Acosta, M., & Espinoza, L. (2015). Uber una alternativa necesaria para el transporte de pasajeros. *Revista Científica CODEX*, 173-174.
- Asesoría Técnica Parlamentaria. (2018). Uber y conductores: Legislación comparada sobre relación laboral. *Biblioteca de Congreso Nacional de Chile*, 3.
- Atocha, A. (2017). Las plataformas virtuales. Análisis del caso Uber ¿Una nueva modalidad de contratación laboral? *Tesis de Licenciatura*. Piura, Perú: Universidad de Piura.
- Atocha, A. (2017). Las plataformas virtuales. Análisis del caso Uber ¿una nueva modalidad de contratación laboral?. Piura.
https://pirhua.udep.edu.pe/bitstream/handle/11042/2926/DER_102.pdf?sequence=1
- Banchio, E. (1973). *Responsabilidad obligacional indirecta. Hechos de los representantes y auxiliares del deudor en el cumplimiento de las obligaciones*. Buenos Aires: Depalma.
- Barrientos, M. (2007). *El resarcimiento por daño moral España y Europa*. Salamanca.
- Bianca, C. (2007). *"La responsabilidad del deudor por sus auxiliares"*. Lima: Jurista.
- Bustamante, K. (2019). *Análisis de la configuración estructural de la relación jurídica en los servicios prestados a través de plataformas virtuales: entre la laboralidad y el régimen civil*. Chiclayo.

http://tesis.usat.edu.pe/bitstream/20.500.12423/2275/1/TL_BustamanteTorresKristhel.pdf

Campos, J. (2020) *"La función punitiva del daño moral: el reencuentro entre el derecho privado y el derecho público. Comentarios a la Casación N: 4716-2016 Lima"*. Lima: Instituto Pacifico.

Casado, B. (2016). *"El concepto de daño moral. Estudios doctrinales"*. en Revista de Derecho UNED

Díez, L. (2019). *El escándalo del daño moral, Navarra: Thomson*. Valencia:

Fernanda, M. (2017). *UBER: Responsabilidad Civil en caso de accidente de tránsito frente al pasajero*. Argentina.

<https://repositorio.uesiglo21.edu.ar/bitstream/handle/ues21/14292/BARBERO%20MARIA%20FERNANDA.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Fernández, C. (2003). *"Deslinde conceptual entre daño a la persona, daño al proyecto de vida y daño moral"*. Lima.

Fernández, G. (2015). *"La dimensión omnicomprendiva del daño no patrimonial y la reclasificación de los daños"*. Lima: Instituto Pacifico

Galvis, F. (2019). *Aplicaciones móviles para el transporte ¿un responsable más en los accidentes de tránsito?*. Colombia.

<https://repository.upb.edu.co/bitstream/handle/20.500.11912/3576/APLICACIONES%20M%C3%93VILES%20PARA%20EL%20TRANSPORTE.pdf?sequence=1>

- García, I. (2017). Análisis de la legalidad de UBER en España: ¿Empresa tecnológica o de transportes? *Tesis de Licenciatura*. Barcelona, España: Universitat Pompeu Fabra .
- García, S. y Villanueva, K. (2020). *La responsabilidad civil y el daño extrapatrimonial*. Lima: Instituto Pacífico
- Gaviria, L. (2020). *La competencia desleal en el transporte de pasajeros en Colombia: análisis de la situación legal de las plataformas virtuales de transporte de pasajeros en Colombia*. Colombia.
https://repository.eafit.edu.co/bitstream/handle/10784/25489/LauraMaria_GaviriaArroyo_Ricardo_ZuluagaMejia_2020.pdf?sequence=2&isAllowed=y
- Gómez, C. (2015). “*El daño moral y su cuantificación*”. Barcelona.
- Gómez, C. (2018). Comparación del marco legal en el sector de transporte especial entre México y Colombia. *Tesis de Maestría*. Bogotá, Colombia: Universidad Santo Tomás.
- Guastini, R. (2011). “*Disposición vs. norma*”. Lima: Palestra
- Hurtado, J. (2010). *Relaciones entre el derecho penal y el derecho civil respecto al delito de hurto en el Código Civil Peruano*. Lima
- León, L. (2004). *La responsabilidad civil, Líneas fundamentales y nuevas tendencias*. Trujillo: Normas Legales.
- Mercado, C. (2019). *El sistema Uber y su impacto en las relaciones laborales*. Lima.
http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/15399/MERCADO_GONZALES_CARLO_MAGNO.pdf?sequence=1&isAllowed=y

- Morales, R. (2011). *"Resarcimiento del daño moral y del daño a la persona vs. indemnización del desequilibrio económico a favor del cónyuge débil en el Tercer Pleno Casatorio"*. Lima.
- Naveira, M. (2006). *El resarcimiento del daño en la responsabilidad civil extracontractual*. Madrid: Editoriales de Derecho Reunidas
- Osterling, F. y Castillo, M. (2008). *Compendio de Derecho de Obligaciones*, Lima: Palestra.
- Patiño, H. (2011). Las causales exonerativas de la responsabilidad extracontractual". Colombia. [Las causales exonerativas de la responsabilidad extracontractual. ¿Por qué y cómo impiden la declaratoria de responsabilidad? Aproximación a la jurisprudencia del Consejo de Estado | Revista de Derecho Privado \(uexternado.edu.co\)](#)
- Rocancio, J. (enero de 2019). *Economía colaborativa: tecnología y globalización*. Obtenido de Universidad Santo Tomás: <https://revistaartefacto.usta.edu.co/index.php/univer-citario/179-economia-colaborativa-tecnologia-y-globalizacion>
- Rodríguez, A. (20 de Diciembre de 2017). *El taxi gana: Uber es oficialmente una compañía de transporte*. Obtenido de Hipertextual: <https://hipertextual.com/2017/12/uber-es-compania-transporte>
- Rogel, C. (2019). *Responsabilidad civil*, Madrid: Reus
- Salinas, R. (2008). *Derecho Penal*. Lima: Grijley.
- Scognamiglio, R. *El daño moral causado a las personas jurídicas*.

Taboada, L. (2001). *Elementos de la responsabilidad civil*. Lima

Torres, J. (2020). *Cobertura de las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual para vehículos vinculados a plataformas tecnológicas de transporte de pasajeros en Colombia*. Colombia.

<https://alejandria.poligran.edu.co/bitstream/handle/10823/2024/JAT-%20RC.pdf?sequence=5&isAllowed=y>

Trazegnies, F. (2055). *La responsabilidad extracontractual*. Lima: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú.

Yzquierdo, M. (2015). *Responsabilidad civil extracontractual*. Madrid: Dykinson.

ANEXO

ANEXO 1 – INSTRUMENTO



ENCUESTA APLICADA A JUECES CIVILES, ABOGADOS ESPECIALISTAS EN DERECHO CIVIL, ESPECIALISTAS JUDICIALES.

ANÁLISIS DE LAS PLATAFORMAS VIRTUALES DE SERVICIO DE TRANSPORTE PRIVADO Y LA APLICACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL ANTE LAS EMPRESAS ADMINISTRADORAS DE CHICLAYO.

Estimado (a): Se le solicita su valiosa colaboración para que marque con un aspa el casillero que crea conveniente de acuerdo a su criterio y experiencia profesional, puesto que, mediante esta técnica de recolección de datos, se podrá obtener la información que posteriormente será analizada e incorporada a la investigación con el título descrito líneas arriba.

NOTA: Para cada pregunta se considera la escala de 1 a 5 donde:

1	2	3	4	5
TOTALMENTE EN DESACUERDO	EN DESACUERDO	NO OPINA	DE ACUERDO	TOTALMENTE DE ACUERDO

ITEM	TD	D	NO	A	TA
1. ¿Considera usted deba existir una responsabilidad civil a las plataformas virtuales que brinda el servicio de transporte de taxis?					

2. ¿Cree usted que Legislación peruana frente a los casos de servicio de transporte presentan vacíos legales?					
3. ¿Considera usted que se deba identificar qué tipos de daños pueden causar las empresas de servicio de transporte a los usuarios?					
4. ¿Cree usted que se deba analizar la regulación jurídica del servicio de transporte?					
5. ¿Considera usted se deba elaborar una propuesta legislativa que establezca una responsabilidad civil a las empresas de servicio de transporte?					
6. ¿Cree usted que deba existir una normatividad que regule el servicio de taxi privado de las plataformas tecnológicas?					
7. ¿Considera usted no se encuentran bien constituidas las plataformas tecnológicas que brindan servicio de taxi privado?					
8. ¿Cree usted que las plataformas tecnológicas que brindan servicio de taxi privado no cumplen con una elección adecuada de sus conductores?					
9. ¿Considera usted que las medidas preventivas empleadas por las plataformas digitales que brindan el servicio de transporte de taxi no son las idóneas?					
10. ¿Cree usted que plataformas digitales al no cumplir con la adecuada elección de sus conductores perjudican directamente al usuario?					
11. ¿Considera usted que las plataformas digitales se responsabilizan por algún daño causado por sus conductor de taxi privado?					
12. ¿Cree usted que las plataformas digitales deban responder civilmente por algún daño causado a sus					

usuarios?					
13. ¿Considera usted que el estado peruano no supervisa correctamente los servicios que brindar estas plataformas virtuales?					
14. ¿Cree usted que los concedores del derecho tengan conocimiento si existe alguna responsabilidad civil a la plataformas virtuales?					
15. ¿Considera usted, mediante la aplicación de una responsabilidad civil se pueda evitar alguna acción que perjudique a los usuarios?					

ANEXO 02: FICHA DE VALIDACIÓN DE CUESTIONARIO



FICHA DE VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO POR JUICIO DE EXPERTOS

1.	NOMBRE	HELI EBER DELGADO AQUINO
2.	PROFESIÓN	Abogado
	ESPECIALIDAD	Civil
	GRADO ACADÉMICO	Magister en derecho civil
	EXPERIENCIA PROFESIONAL (AÑOS)	6 años
	CARGO	Gerente
TÍTULO DE LA INVESTIGACIÓN: ANÁLISIS DE LAS PLATAFORMAS VIRTUALES DE SERVICIO DE TRANSPORTE PRIVADO Y LA APLICACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL ANTE LAS EMPRESAS ADMINISTRADORAS DE CHICLAYO.		
3. DATOS DEL TESISISTA		
3.1	NOMBRES Y APELLIDOS	Milagros Janet Oblitas Fernández
3.2	ESCUELA PROFESIONAL	DERECHO
4. INSTRUMENTO EVALUADO		1 . Entrevista () 2. Cuestionario (X) 3. Lista de Cotejo () 4. Diario de campo ()

<p>5. OBJETIVOS DEL INSTRUMENTO</p>	<p>GENERAL:</p> <p>Determinar la responsabilidad civil de las empresas administradoras de servicio de transporte privado a través de plataforma virtual en la ciudad de Chiclayo.</p>
-------------------------------------	--

	<p>ESPECIFICOS:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Identificar qué tipo de daños son los originados en los usuarios dentro del servicio de transporte que se ofrece a través de plataformas tecnológicas en la ciudad de Chiclayo. 2) Analizar la regulación jurídica del servicio de transporte a través de plataformas tecnológicas, orígenes y características. 3) Elaborar una propuesta legislativa que regule la responsabilidad civil de las empresas administradoras que ofrecen servicio de transporte privado a los usuarios.
--	--

A continuación, se le presentan los indicadores en forma de preguntas o propuestas para que usted los evalúe marcando con un aspa (x) en "A" si está de ACUERDO o en "D" si está en DESACUERDO, SI ESTÁ EN DESACUERDO POR FAVOR ESPECIFIQUE SUS SUGERENCIAS

	6. DETALLE DE LOS ITEMS DEL INSTRUMENTO	ALTERNATIVAS
01	<p>¿Considera usted deba -existir una responsabilidad civil a las plataformas virtuales que brinda el servicio de transporte de taxis?</p> <p>1- Totalmente en desacuerdo</p>	SUGERENCIAS: Ninguna
	<p>2- En desacuerdo</p> <p>3- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo</p> <p>4- De acuerdo</p> <p>5- Totalmente de acuerdo</p>	
02	<p>¿Cree usted que Legislación peruana frente a los casos de servicio de transporte presentan vacíos legales?</p> <p>1- Totalmente en desacuerdo</p> <p>2- En desacuerdo</p> <p>3- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo</p> <p>4- De acuerdo</p> <p>5- Totalmente de acuerdo</p>	<p>A (X) D (</p> <p>SUGERENCIAS: Ninguna</p>

03	<p>¿Considera usted que se deba identificar qué tipos de daños pueden causar las empresas de servicio de transporte a los usuarios?</p> <p>1- Totalmente en desacuerdo</p> <p>2- En desacuerdo</p> <p>3- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo</p> <p>4- De acuerdo</p> <p>5- Totalmente de acuerdo</p>	<p>A (X) D (</p> <p>SUGERENCIAS: Ninguna</p>
04	<p>¿Cree usted que se deba analizar la regulación jurídica del servicio de transporte?</p> <p>1- Totalmente en desacuerdo</p> <p>2- En desacuerdo</p> <p>3- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo</p> <p>4- De acuerdo</p> <p>5- Totalmente de acuerdo</p>	<p>A (X) D (</p> <p>SUGERENCIAS: Ninguna</p>
05	<p>¿Considera usted se deba elaborar una propuesta legislativa que establezca una responsabilidad civil a las empresas de servicio de transporte?</p> <p>1- Totalmente en desacuerdo</p> <p>2- En desacuerdo</p> <p>3- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo</p> <p>4- De acuerdo</p> <p>5- Totalmente de acuerdo</p>	<p>SUGERENCIAS: Ninguna</p>

06	<p>¿Cree usted que deba existir una normatividad que regule el servicio de taxi privado de las plataformas tecnológicas?</p> <p>1- Totalmente en desacuerdo</p> <p>2- En desacuerdo</p> <p>3- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo</p> <p>4- De acuerdo</p> <p>5- Totalmente de acuerdo</p>	SUGERENCIAS: Ninguna
07	<p>¿Considera usted no se encuentran bien constituidas las plataformas tecnológicas que brindan servicio de taxi privado?</p> <p>1- Totalmente en desacuerdo</p> <p>2- En desacuerdo 3- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo</p> <p>4- De acuerdo</p> <p>5- Totalmente de acuerdo</p>	SUGERENCIAS: Ninguna
08	<p>¿Cree usted que las plataformas tecnológicas que brindan servicio de taxi privado no cumplen con una elección adecuada de sus conductores?</p> <p>1- Totalmente en desacuerdo</p>	SUGERENCIAS: Ninguna
	<p>2- En desacuerdo</p> <p>3- Ni de acuerdo, "ni en desacuerdo</p> <p>4- De acuerdo</p> <p>5- Totalmente de acuerdo</p>	

09	<p>¿Considera usted que las medidas preventivas empleadas por las plataformas digitales que brindan el servicio de transporte de taxi no son las idóneas?</p> <p>1- Totalmente en desacuerdo</p> <p>2- En desacuerdo</p> <p>3- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo</p> <p>4- De acuerdo</p> <p>5- Totalmente de acuerdo</p>	<p>A (X) D (</p> <p>SUGERENCIAS: Ninguna</p>
10	<p>¿Cree usted que plataformas digitales al no cumplir con la adecuada elección de sus conductores perjudican directamente al usuario?</p> <p>1- Totalmente en desacuerdo</p> <p>2- En desacuerdo</p> <p>3- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo</p> <p>4- De acuerdo</p> <p>5- Totalmente de acuerdo</p>	<p>A (X) D (</p> <p>SUGERENCIAS: Ninguna</p>
11	<p>¿Considera usted que las plataformas digitales se responsabilizan por algún daño causado por sus conductores de taxi privado?</p> <p>1- Totalmente en desacuerdo</p> <p>2- En desacuerdo</p> <p>3- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo</p> <p>4- De acuerdo</p> <p>5- Totalmente de acuerdo</p>	<p>A (X) D (</p> <p>SUGERENCIAS: Ninguna</p>

12	<p>¿Cree usted que las plataformas digitales deban responder civilmente por algún daño causado a sus usuarios?</p> <p>1- Totalmente en desacuerdo</p> <p>2- En desacuerdo</p> <p>3- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo</p> <p>4- De acuerdo</p> <p>5- Totalmente de acuerdo</p>	<p>A (X) D (</p> <p>SUGERENCIAS: Ninguna</p>
13	<p>¿Considera usted que el estado peruano no supervisa correctamente los servicios que brindar estas plataformas virtuales?</p> <p>1- Totalmente en desacuerdo</p> <p>2- En desacuerdo</p> <p>3- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo</p> <p>4- De acuerdo</p> <p>5- Totalmente de acuerdo</p>	<p>A (X) D (</p> <p>SUGERENCIAS: Ninguna</p>
14	<p>¿Cree usted que los concedores del derecho tengan conocimiento si existe alguna responsabilidad civil a las plataformas virtuales?</p> <p>1- Totalmente en desacuerdo</p> <p>2- En desacuerdo</p> <p>3- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo</p> <p>4- De acuerdo</p> <p>5- Totalmente de acuerdo</p>	<p>A (X) D (</p> <p>SUGERENCIAS: Ninguna</p>

15	<p>¿Considera usted, mediante la aplicación de una responsabilidad civil se pueda evitar alguna acción que perjudique a los usuarios?</p> <p>1- Totalmente en desacuerdo</p> <p>2- En desacuerdo</p> <p>3- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo</p> <p>4- De acuerdo</p> <p>5- Totalmente de acuerdo</p>	SUGERENCIAS: Ninguna
PROMEDIO OBTENIDO:		X) D (
7.COMENTARIOS GENERALES: Puede aplicar el instrumento		
8. OBSERVACIONES: Ninguna		