UNIVERSIDAD SEÑOR DE SIPÁN

FACULTAD DE DERECHO Y HUMANIDADES

ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO

TESIS

"RESPONSABILIDAD CIVIL DE LAS EMPRESAS ADMINISTRADORAS QUE PRESTAN SERVICIO DE TRANSPORTE PRIVADO A TRAVÉS DE PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS EN LA CIUDAD DE CHICLAYO, 2018"

PARA OPTAR TÍTULO PROFESIONAL DE ABOGADO

Autor:
Bach.Lozano Padilla Juan Alexis

https://orcid.org/0000-0001-9845-9386

Asesor:
Dr. Idrogo Pérez Jorge Luis

https://orcid.org/0000-0002-3662-3328

Línea de Investigación:
Ciencias Jurídicas

Pimentel – Perú
2020

APROBACIÓN DE JURADOS

“RESPONSABILIDAD CIVIL DE LAS EMPRESAS ADMINISTRADORAS QUE PRESTAN SERVICIO DE TRANSPORTE PRIVADO A TRAVÉS DE PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS EN LA CIUDAD DE CHICLAYO, 2018”

Presentado por:

Lozano Padilla Juan Alexis, para optar el título profesional de Abogado

Aprobado por:

_____

PRESIDENTE

_____ _____

SECRETARIO ***VOCAL***

Dedicatoria

Agradecer en primer lugar a Dios por ser la fortaleza espiritual que necesita todo ser humano para enfocarse en lo que realmente es importante.

Seguidamente a mis padres, que no dudaron en ningún momento en apoyarme en el emprendimiento de esta carrera profesional.

Y, por último, a mi persona que se esforzó por acabar exitosamente la carrera y consecuentemente la presentación de este proyecto de investigación.

Agradecimiento

A mis docentes, que motivaron el seguimiento del proyecto y sobre todo impartieron sus conocimientos para completar el desarrollo de esta investigación. Y por último, a las personas que intervinieron en la participación del desarrollo del cuestionario, a fin de informar al autor de manera específica la situación en la que se encuentran los usuarios y conductores socios respecto a los servicios de taxi por aplicativo móviles.

Resumen

El estudio tuvo por objetivo general determinar la responsabilidad civil que tienen las empresas administradoras que prestan servicios de transporte privado a través de plataformas tecnológicas por el daño ocasionado al usuario en la ciudad de Chiclayo en el año 2018, para ello se empleó la metodología de tipo descriptivo con diseño no experimental, obteniendo los resultados a través del instrumento del cuestionario cuya población eran los representantes de atención al usuario de las plataformas tecnológicas, conductores socios y usuarios; los mismos que en su muestra conformaban a 3 representantes de atención al usuario, 20 conductores socios y 20 usuarios. Cabe precisar, que se comprobó que las plataformas tecnológicas tienen responsabilidad civil frente a los daños causados a los clientes, todo en cuanto incurren en los elementos de causalidad, antijuricidad y factor de atribución; en consecuencia, deben cumplir con su obligación de empresa intermediaria en el servicio de taxi por aplicativo móvil.

Palabras Clave: Responsabilidad civil extracontractual, Plataformas tecnológicas, servicios de taxi privado

Abstract

The general objective of the study was to determine the civil liability of the administrative companies that provide private transport services through technological platforms for the damage caused to the user in the city of Chiclayo in 2018, for which the type methodology was used descriptive with non-experimental design, obtaining the results through the instrument of the questionnaire whose population were the representatives of customer service of the technological platforms, partner drivers and users; the same ones that in his sample conformed to 3 representatives of attention to the user, 20 partners drivers and 20 users. It should be noted that it was found that technological platforms have a civil responsibility for damages caused to customers, all in so far as they incur the elements of causality, unlawfulness and attribution factor; consequently, they must fulfill their obligation of intermediary company in the taxi service by mobile application.

Keywords: Non-contractual civil liability, Technological platforms, private taxi services

ÍNDICE

Dedicatoria iii

Agradecimiento iv

Resumen v

Abstract vi

I. INTRODUCCIÓN 13

1.1. Realidad problemática 16

1.2. Antecedentes del Estudio 20

1.3. Teorías relacionadas al tema 22

1.3.1. Responsabilidad civil 22

1.3.1.1. Contexto histórico 22

1.3.1.2. Concepciones Generales 25

1.3.1.3. La responsabilidad civil en la legislación peruana 26

1.3.1.4. Teorías 28

1.3.1.5. Nacimiento de la responsabilidad civil 29

1.3.1.6. Funciones 30

1.3.1.7. Tipos 32

1.3.1.8. Responsabilidad Civil Extracontractual 34

1.3.1.8.1. Origen 34

1.3.1.8.2. Definición 36

1.3.1.8.3. Elementos 36

1.3.1.8.4. El daño 39

1.3.2. Servicio de transporte privado 43

1.3.2.1. Empresas Administradoras de Servicio de transporte privado 43

1.3.2.2. Autoridades Competentes 44

1.3.2.3. Protección al Consumidor 45

1.3.2.4. Plataformas Tecnológicas 49

1.3.2.5. Ineficacia de las pólizas de seguro 51

1.3.2.6. Derecho Comparado 55

1.3.2.7. Legislación Nacional 59

1.4. Formulación del Problema 61

1.5. Justificación e importancia de estudio 61

1.6. Hipótesis 62

1.7. Objetivos 62

1.7.1. Objetivo General 62

1.7.2. Objetivos Específicos 63

II. MATERIAL Y MÉTODO 64

2.1. Tipo y diseño de investigación 64

2.1.1. Tipo de investigación 64

2.1.2. Diseño de investigación 64

2.2. Población y muestra 64

2.2.1. Población 64

2.2.2. Muestra 64

2.3. Variables, Operacionalización 65

2.3.1. Variables..... 65

2.3.2. Operacionalización de variables..... 65

2.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos, validez y confiabilidad..... 65

2.5. Procedimientos de análisis de datos..... 66

2.6. Criterios éticos 66

2.7. Criterios de rigor científico..... 67

III. RESULTADOS 69

3.1. Resultados en Tablas y Figuras..... 69

3.2. Discusión de resultados..... 88

IV. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES 98

4.1. Conclusiones..... 98

4.2. Recomendaciones 99

REFERENCIAS..... 100

ANEXO..... 105

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1: Diferencias entre la responsabilidad civil contractual y extracontractual 33

Tabla 2: *Operacionalización de variables*..... 65

Tabla 3: Muestra de la investigación 69

Tabla 4: Pronunciamiento del poder legislativo sobre las plataformas tecnológicas que prestan servicio de taxi privado 70

Tabla 5: Resultado de la Pregunta Nº 03 del instrumento de evaluación. 71

Tabla 6: Rango de edades del conductor socio de la plataforma tecnológica. 72

Tabla 7: Resultado de la Pregunta Nº 05 del instrumento de evaluación. 73

Tabla 8: Medidas preventivas de la plataforma virtual ante la presencia de incidentes 75

Tabla 9: Incidentes frecuentes en el servicio de taxi por aplicativo móvil 77

Tabla 10: Tipos de Daños que sufre el usuario ante el inadecuado servicio de taxi por aplicativo móvil 78

Tabla 11*: Entidades públicas involucradas cuando se presentan incidentes en el servicio de taxi por aplicativo móvil* 80

Tabla 12: Incidentes resueltos por la plataforma tecnológica 82

Tabla 13: Sanciones que emite la plataforma tecnológica en caso de algún incidente.. 83

Tabla 14: Responsabilidad por incidentes actuales 84

Tabla 15: Responsabilidad que deben asumir ante algún incidente 85

Tabla 16: Legislación que regule las plataformas tecnológicas 86

Tabla 17: Eficiencia de la labor como plataforma tecnológica en la prestación del servicio de taxi privado..... 87

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1: Funciones de la Responsabilidad Civil 30

Figura 2: Tipos de responsabilidad civil..... 32

Figura 3: Clasificación del daño..... 40

Figura 4: Proceso de adquisición de transporte privado a través de la plataforma tecnológica 45

Figura 5: Criterios éticos de la investigación 66

Figura 6: Criterios de rigor científico..... 67

Figura 7: Muestra de la investigación..... 69

Figura 8: Pronunciamiento del poder legislativo sobre las plataformas tecnológicas que prestan servicio de taxi privado 70

Figura 9: Constitución de las Plataformas Tecnológicas que brindan de servicio de taxi privado 71

Figura 10: Rango de edades del conductor socio de la plataforma tecnológica 72

Figura 11: Requisitos para ser conductor socio..... 73

Figura 12: Medidas preventivas de la plataforma virtual ante la presencia de incidentes 75

Figura 13: Incidentes frecuentes en el servicio de taxi por aplicativo móvil..... 77

Figura 14: Tipos de Daños que sufre el usuario ante el inadecuado servicio de taxi por aplicativo móvil 78

Figura 15: Entidades públicas involucradas cuando se presentan incidentes en el servicio de taxi por aplicativo móvil 80

Figura 16: Incidentes resueltos por la plataforma tecnológica 82

Figura 17: Sanciones que emite la plataforma tecnológica en caso de algún incidente. 83

Figura 18: Responsabilidad por incidentes actuales 84

Figura 19: Responsabilidad que deben asumir ante algún incidente 85

Figura 20: Legislación que regule las plataformas tecnológicas 86

Figura 21: Eficiencia de la labor como plataforma tecnológica en la prestación del servicio de taxi privado 87

I. INTRODUCCIÓN

La tecnología ha sido expandida a nivel mundial con el fin de cambiar el consumismo del lugar donde se habita, siendo esta una de las principales causales que afecta en gran medida la economía y sociedad; convirtiendo a las empresas beneficiadas de ofertantes a intermediarios. Sin embargo, el punto mediático de la situación se torna cuando las empresas incursionan en la economía colaborativa, es decir, nuevas compañías emplean los medios tecnológicos (website/internet) para contactar clientes con proveedores de servicios, tal como el alquiler de un bien inmueble, transporte en automóviles, labores domésticas, entre otros. Si bien es cierto, esta alternativa de mercado ha permitido ahorrar espacio, tiempo y dinero, existen autores que consideran que esta, se encuentra sumergida en la competencia desleal. Por ende, es ahí donde surgen varios inconvenientes respecto a la economía colaborativa, siendo que la mayoría de las empresas guiándose por sus propios intereses económicos, transformando a los usuarios en herramientas de maximación; buscan establecer su plataforma tecnológica en aquellos estados que tienen vacíos legales respecto al tema, viéndose severamente perjudicados los clientes y el mercado de labor principal.

En consecuencia, este mecanismo ha sido criticado por la ilegalidad, autorregulación y elusión fiscal, lo cual forjó un cambio en la flexibilización del trabajo en los países en vías de desarrollo (Rocancio, 2019). Por consiguiente, el estado debe establecer lineamientos armoniosos con la economía colaborativa, cuyo objetivo se debe enfocar en elaborar una propuesta que optimice su desarrollo y enfoque de estas empresas que ingresan al estado como fuente de trabajo y prestadores de servicios. No obstante, el tema que nos acoge se puntualiza en las empresas administradoras que prestan servicios de

transporte privado a terceros cuyas cláusulas de términos y condiciones, así como vacíos normativos; las limitan o eximen de responsabilidad civil ante algún accidente de tránsito o hecho que genera un resarcimiento pecuniario.

Por ende, el presente estudio denominado "Responsabilidad civil de las empresas administradoras que prestan servicio de transporte privado a través de plataformas tecnológicas en la ciudad de Chiclayo, 2018", tiene como finalidad responsabilizar civilmente a las empresas intermediarias que utilizan las plataformas digitales para proporcionar servicios de transporte privado, a fin que se reconozca su actuación en la relación obligacional que existe con el usuario y conductor, por lo que, es preciso definirla como aquella persona jurídica que presta servicios de transporte privado a los usuarios que desean adquirirla a través de una plataforma digital o tecnológica; asimismo, entiéndase por esta última como el medio virtual mediante el cual se puede adquirir un producto o servicio en base a lo requerido por el usuario.

Teniendo en cuenta ello, se ha planteado como objetivo principal que determinar la responsabilidad civil que tienen las empresas administradoras que prestan servicios de transporte privado a través de plataformas tecnológicas por el daño ocasionado al usuario en la ciudad de Chiclayo, 2018. Cabe precisar, que aun cuando existe un proyecto ley dentro del congreso desde el año 2017, hasta la fecha no ha sido regulado; lo que refleja la mínima importancia que percibe este tipo de economía y los que casos que se suscitan a nivel nacional; por ende, conlleva a formular la siguiente interrogante ¿Cuál es la responsabilidad civil que asumen las empresas administradoras que prestan servicio de transporte privado a través de plataformas tecnológicas, en la ciudad de Chiclayo año 2018? Ante ello, se conoce que dentro del proyecto se establece la responsabilidad del

proveedor principal, proveedor ejecutor y usuario, estipulándose que el proveedor ejecutor en este caso la empresa administradora es responsable inmediato de presentar alguna conducta irregular, falta, infracción o delito, no definiéndola explícitamente a la responsabilidad civil que se le atribuye, dejando a libre interpretación del lector.

En consecuencia, la justificación de esta investigación versa en el vacío legal que aún existe en el estado peruano respecto a responsabilizar civilmente a las empresas intermediarias que se favorecen con la prestación de sus servicios, pero que al presentarse un hecho reprochable bajo su subordinación se eximen de responsabilidad ante el usuario. Por consiguiente, se planteó como hipótesis que las empresas administradoras de transporte privado que prestan servicios a través de plataformas tecnológicas tienen responsabilidad civil frente a los daños causados a los usuarios, por incurrir en los elementos de causalidad, antijuricidad y factor de atribución. Tal como, prescribe la investigación de Galvis (2017) donde consigna que cuando existe la economía colaborativa bajo el principio de solidaridad en el marco de la responsabilidad civil extracontractual, no solo debe responsabilizarse al conductor o propietario; sino quien custodia la relación que existe entre el usuario y conductor, en este caso, la empresa de la plataforma tecnológica que se sirve de la actividad y obtiene un aprovechamiento económico. Cabe precisar, que estos últimos tiene responsabilidad civil extracontractual por actividad peligrosa, todo en cuanto intermedian el servicio, custodian y garantizan la seguridad del usuario, así como la eficiencia y calidad de la prestación, existiendo una responsabilidad solidaria entre el conductor y empresa de transporte.

Por último, el estudio se desenvolvió en razón de las variables: Responsabilidad Civil y Empresas Administradoras que prestan servicio de transporte, para lo cual se consultó

libros, revistas, tesis, doctrina y legislaciones comparadas, a manera que permitan dilucidar la materia de investigación, cabe recalcar, que se aplicó el instrumento del cuestionario como medio de adquisición informativa de tal manera que permitió contrastar la hipótesis con los resultados obtenidos, asimismo contribuyó en plantear ideas para la elaboración de la propuesta legislativa que permita regular no solo la actividad que realizan estas empresas sino a responder civilmente por los hechos reprochables que puedan suscitarse por la prestación de estos servicios. Por consiguiente, el estado como defensor principal en esta problemática, debe preocuparse por la regulación de esta actividad económica, que si bien es cierto es un avance en la incursión tecnológica, deben implementarse lineamientos que permitan su control y ejecución de prestación de servicios; a fin de que los beneficiarios directos se encuentren resguardados por la adquisición del servicio.

1.1. Realidad problemática

A nivel mundial, la tecnología ha formado parte de la incursión en la economía colaborativa, por ende, las plataformas virtuales ingresan para prestar servicios mediante una modalidad distinta, lo cual causa gran impacto en el mercado, relaciones laborales y obligacionales. Este mecanismo, modifica la organización de las empresas de tal manera que sirve como un móvil de contacto entre el cliente y el prestador del servicio individual.

En doctrina estadounidense, el *"uber economy" o "crodwork offline"*, tiene como característica principal descentralizar la actividad a través de un medio virtual en la cual se tiene gran acogida por los usuarios que desean que se ejecute tradicionalmente el servicio por el transportista (Asesoría Técnica Parlamentaria, 2018, p. 3). Sin embargo, aun cuando existen demandas civiles por accidentes de tránsito que involucran a la

empresa Uber en Estados Unidos, aun no existe legislación alguna que alcance en materia civil la responsabilidad que asumen estas compañías intermediadoras.

El Tribunal de Justicia de la Unión Europea determinó que Uber es una compañía de transportes, mediante el cual debía sujetarse a la normativa que regulaba este, los magistrados se fundamentan que a pesar de brindar el servicio a través de una plataforma digital no era excusa suficiente para que se eximiera de responsabilidad, debido que su finalidad principal era la prestación del servicio de transporte, claro está, que los estados que forman parte de la Unión Europea podían exigir a esta empresa su licencia de transporte (Rodríguez, 2017).

Desde el plano laboral, en Chile existe esta nueva metodología de empresa donde se erradica la subordinación laboral y lo convierte en transportistas independientes; por lo que, surgió un debate si era aplicable la normativa estatal a esta nueva prestación de servicios, como en su momento, lo fue el teletrabajo.

Por otro lado, en Colombia, el Ministerio de Transporte resalta la importancia que tienen las empresas que administran estas plataformas digitales en la operación que ejercen sobre el servicio de transporte privado de los usuarios. Es decir, la compañía pone a disposición del usuario toda información que consiste en la trayectoria del vehículo, datos del conductor, vínculo en un contrato electrónico, fijación de precios, entre otros; mediando un trato exclusivo entre la empresa y el conductor. Es por ello, que se determina que en el caso de la empresa UBER no solo opera como un simple proveedor de servicio electrónico de transporte, sino que su carácter obligacional es más profundo. Cabe precisar, que esta nueva alternativa de trabajo se configura con mayor libertad en la

realización del servicio de transporte, no obstante, la plataforma digital ejerce gran control en la manera en que se presta el servicio. En efecto, el aplicativo en el cual ingresan los usuarios bajo la nomenclatura de una empresa, que vendría ser la marca, tiene interés en que el desarrollo del servicio prestado se realice eficientemente, ya que esto formará parte de su prestigio. Sin embargo, esta nueva alternativa de servicio de transporte, fue totalmente rechazada en Brasil, donde exactamente en la ciudad de Río de Janeiro declaró que el servicio de UBER era totalmente ilegal. Esta ley aprobada por el concejo municipal, señalaba la prohibición de prestación de servicios a través de plataformas virtuales, tal como lo hacía Uber; en consecuencia, en caso de desacato se aplicarían multas. No obstante, aclaró que solo aquellas transportistas que cuenten con los permisos señalados podrán brindar el servicio de transporte.

Caso contrario, ocurrió en México donde fue el primer estado que regularizó el caso de Uber y otras empresas que brindaban el mismo servicio a través de plataformas tecnológicas, configurado en su Ley de Movilidad, donde se llegó a un acuerdo presidida con el Distrito Federal, sector taxistas y empresas que administran estas aplicaciones. Cabe precisar, que la normativa regularizó las aplicaciones que sirven como conexión entre el cliente con el transportista, facilitando la prestación del servicio (Galvis, 2017, p. 22).

Ahora bien, actualmente todo vehículo que presta su servicio para transportar a los clientes captados a través de las plataformas tecnológicas, en su mayoría cuentan con un seguro de responsabilidad civil extracontractual; no obstante, es preciso aclarar que cuando se adquiere el servicio de una compañía aseguradora objeta el reconocimiento y pago del valor asegurado por un siniestro, debido que la inconsistencia se presentó cuando

el conductor estaba realizando su trabajo de transportista mediante el aplicativo, lo que conlleva a una inejecución contractual puesto que no se acordó con el seguro que el transporte seria empleado no solo de manera individual sino como vehículo con pasajeros (Acosta & Espinoza, 2015).

Por lo que, conlleva a la problemática de la investigación si realmente deben responder civilmente las empresas administradoras de servicio de transporte privado que actúan como intermediarios entre el cliente/usuario y el transportista. Ante este planteamiento, como se describió en la parte introductoria existe un proyecto ley que busca regular el servicio de taxi a través de los aplicativos tecnológicos por dispositivos de internet móvil, sin embargo, hasta la fecha no existe pronunciamiento respecto al tema, lo cual permite elaborar como materia de tesis esta problemática. En consecuencia, el Perú aun sin tener regulación alguna, sigue promoviendo la economía colaborativa debido que la intervención de las plataformas tecnológicas no solo las brinda UBER en sector transporte, sino también EasyTaxi y Cabify; quienes a lo largo de su trayectoria han presentado varios casos cuyos actos reprochables hacen que se eximen de toda responsabilidad, esto se debe a que se resguardan en que no son empresas constituidas como tal, por ende, al ser solo un aplicativo móvil y sin resguardar bienes mobiliarios (taxis/automóviles) ni relación directa con el usuario; establecen que cualquier responsabilidad debe recaer en quien realiza o ejecuta el servicio que se prestó, en este caso el conductor.

1.2. Antecedentes del Estudio

A nivel internacional

Colombia

Gómez (2018) en su tesis que lleva por título "Comparación del marco legal en el sector de transporte especial entre México y Colombia", presentada en la Universidad Santo Tomás de Aquino, para obtener el grado académico de Magíster en Administración MBA, ha concluido que: El análisis de legislación comparada entre México y Colombia, se realiza debido a que en el estado colombiano el transporte privado prestado por una empresa intermediaria a través de plataformas digitales es ilegal; no obstante, a pesar de estar prohibido la realización de esta técnica, los usuarios utilizan este medio de transporte. Es por ello, que se ha planteado que se regule la inserción de una sola plataforma digital que preste el servicio de taxi de manera aleatoria para el usuario, asimismo estos se encuentren sujetos al modelo de cobro de tarifas planteada. También, debido a la concurrencia de transporte que tiene la capital de Colombia el cupo de vehículos se encuentra limitado, por lo que, se garantizaría a los conductores el pago de salarios justos en base a la oferta y demanda de la zona, algo que no ocurre con la empresa Uber. Por último, para que la movilización del transporte sea legal en Colombia, las empresas administradoras como Uber y Cabify deben tener su propia flota de vehículos, los cuales deben estar registrados ante el Ministerio de Transporte. Cabe precisar, que lo innovador en México respecto a la legalidad de esta alternativa de transporte se debe a la cantidad específica de vehículos que operan bajo esta modalidad.

En este mismo país, se publicó un artículo titulado "Aplicaciones móviles para el transporte ¿Un responsable más en los accidentes de tránsito?" donde se establecía que el estado colombiano no sentía preocupación por resguardar el servicio de transporte de los

habitantes, por lo que los individuos han desarrollado soluciones alternativas que permitan suplantar las necesidades tal como ocurre con las aplicaciones móviles que brindan este servicio. En consecuencia, al no existir una reglamentación que se enfoque en este tipo de servicios aun predomina la vulneración al principio de calidad, seguridad y eficiencia del servicio; ante ello, se pronunció la Superintendencia de Puertos y Transporte de Colombia, declarando que era ilegal la ejecución de estos servicios debido a la falta de regulación normativa, lo cual no solo se verían afectado los bienes jurídicos sino también los derechos de los usuarios o terceros actores del transporte (Galvis, 2017).

España

García (2017) en su estudio que tiene por título "Análisis de la legalidad de UBER en España: ¿Empresa tecnológica o de transportes?", presentado en la Universitat Pompeu Fabra, para obtener el título de Abogado, ha concluido que: A través de la economía colaborativa se han implementado nuevos métodos de transporte cuyo móvil son las plataformas tecnológicas; por lo que UBER y otras empresas que prestan sus servicios de transporte, han creado la necesidad de regular una normativa que involucre a la economía colaborativa resguardando la nueva metodología de trabajo; asimismo, se determinó que al calificarla como una empresa tecnológica se reconocería como intermediario de la prestación de servicios, además estaría regulado por el régimen de libre prestación de servicios en la Directiva 2000/31, donde se impedirían acoger restricciones a su actividad; y por último, se acogería a la exención de responsabilidad. Sin embargo, cuando se le califica como empresa de transporte se encuadraría bajo la norma sectorial que dispone que toda empresa debe contar con autorizaciones administrativas para que pueda desarrollar sus actividades. Ahora bien, cuando se realiza el análisis jurisprudencial se puede establecer que UBER está enmarcado en una empresa de transportes puesto que

ejerce la prestación del servicio, así como un intermediario debido que, sin la plataforma de UBER el conductor no tendría pasajeros, siendo esta plataforma la que permite prestar los servicios de los conductores si solo pertenecen a este medio tecnológico.

A nivel nacional

Piura

Atocha (2017) en su investigación denominada "Las plataformas virtuales. Análisis del caso UBER ¿Una nueva modalidad de contratación laboral?", presentado en la Universidad de Piura, para obtener el título de Abogado, ha concluido que: En razón a las cláusulas estipuladas en el contrato de prestación del servicio de transporte suscrito por el cliente, los conductores con la empresa Uber se les configura una relación laboral, ello en mérito a los principios de primacía de la realidad, principio protector e irrenunciabilidad de los derechos laborales; todo en cuanto, se manifiesta que el conductor realiza un servicio personalísimo, se encuentra subordinado, así como remunerado por la empresa administradora de servicio de transporte privado; por ende, el derecho laboral debe adecuar cuáles son los derechos laborales mínimos del trabajador y las obligaciones que tiene el empleador con esta nueva modalidad de prestación de servicio a través de plataformas tecnológicas.

1.3. Teorías relacionadas al tema

1.3.1. Responsabilidad civil

1.3.1.1. Contexto histórico

La responsabilidad civil se remonta desde el derecho romano, cuando en esta época se decidió que, a partir de su estructura social dividida en patricios y plebeyos, se establezca la escritura de la norma; a manera que los pontífices solo se limitaran por

lo descrito en el texto firme y adherido. Es así como, en sus inicios solo se reconocía al *sponsio* como acto obligatorio, la cual consistía en juramentar ante los dioses. Dicho acto, se convirtió en un deber legal que tenía como consecuencia una sanción jurídica. Además, existía el *nexum* que era la persona como garante ante el acreedor.

Es ahí donde se reconoció a los hechos delictivos y negocios contractuales como el inicio de las Doce Tablas, sirviendo como un medio para resolver las disputas que podían suscitarse entre los romanos. En consecuencia, de generarse un conflicto que no tenía acuerdo, se establecía una reunión con un magistrado; sin embargo, de existir daños físicos severos se incentivaba a las partes a efectuar un pago económico adecuado por el daño causado a la víctima, es así como surgió la compensación voluntaria y la ley del Talión. Cabe precisar, que esta norma aun estableciendo la existencia de algunos hechos ilícitos, fue la *lex aquilia* quién reguló de manera más completa el resarcimiento de los daños a través de una indemnización a la víctima. En consecuencia, de existir una parte perjudicada este podía solicitar la pena a través de una *actio ex lege aquiliae*.

Por consiguiente, a la responsabilidad extracontractual se le consideraba como un acto de naturaleza objetiva, por la que se sustentaba el código Justiniano, independientemente de la razón de la acción. Por ende, es en la época romana donde los delitos de acción privada se trataban bajo el *actio legis aquiliae*, cuyas dos vertientes eran: la acción penal a fin de sancionar al actor del daño y la reparación pecuniaria por el daño causado. Es de esta premisa, donde se origina que el fundamento de la reparación es que el causante se haga responsable por el daño que ha ocasionado, siendo la única fuente de obligación la acción penal; no obstante, al trascender y

evolucionar esta época permitió que el perjudicado pueda ejercer su derecho bajo la acción penal y civil (Zeno, 2016, p. 29).

Cabe precisar, que esta teoría se sustentaba en las consideraciones subjetivas del dolo y la culpa, mediante el cual la responsabilidad civil es la culpa del autor frente al daño ocasionado y su deber de reparación. En consecuencia, su determinación era la conducta del imputado y la materialización del daño, inclusive ni se tenía en cuenta el daño efectivo, todo en cuanto era suficiente que la acción contravenga el interés social o en su defecto, sea materia de reproche. Es por eso, que el fin de la responsabilidad proviene del factor daño, cuyo objetivo se enmarca en sancionar al agente, de tal modo que se identifique y atribuya la culpa.

Por consiguiente, esta figura jurídica fue individualizada bajo el concepto de la obligación que tiene el autor para reparar o resarcir el hecho reprochable que emana de la culpa. Sin embargo, esta definición no preveía los riesgos y peligros propios de la ciencia y técnica, por lo que, se solicitó un replanteamiento, donde se debería enfocar desde el punto de vista colectivista o social, así como en los factores de imputación y atribución, teoría que se denominó Sociedad de riesgo. Este supuesto se fundamentó en la sociología, donde sus características principales fueron el cambio potencial de los peligros actuales en comparación a las de otras épocas, la complejidad organizativa de las relaciones de responsabilidad y la sensación de inseguridad de los individuos.

Pero, es en el Derecho de daños donde la responsabilidad civil tuvo gran realce en la reparación del hecho ocasionado, más que en sancionar al agente que causó el daño; por consiguiente, se optó por enfocarse en el resultado del daño y no en su

conducta, teniendo una variación en la concepción de responsabilidad para convertirlo en reparación. De este modo se libera a la responsabilidad de su finalidad moralizadora, para incidir fundamentalmente en su finalidad reparadora (Gálvez, 2016).

1.3.1.2. Concepciones Generales

La responsabilidad civil se conceptúa bajo la razón de asignar a la persona actora el pago indemnizatorio a favor del perjudicado, con el objeto de resarcir el daño o detrimento creado, sea este de naturaleza contractual o extracontractual; sin embargo, de no comprobarse la recurrencia de los elementos de la figura jurídica, este resultaría inaplicable para ejercer la obligación legal de indemnizar. Cabe precisar, que el alcance de sus elementos versa bajo la antijuricidad, daño o perjuicio, relación de causalidad, atribución de imputabilidad (Ortega, 2011).

Para Nuñez (2014, pp. 157-158) la responsabilidad civil se deslinda por el daño que se ha causado y la obligación existencial que origina el resarcimiento del mismo, por ende, a través de esta acción se busca indemnizar el detrimento ocasionado y reparar el perjuicio que se causó a la víctima. Sin embargo, este acto ilícito se enmarca bajo dos supuestos: El que necesita la aplicación de una pena (sanción penal) y el que origina la obligación de resarcir al perjudicado (sanción civil). Al respecto, se tiene que el hecho ilícito penal busca sancionar a la persona que causó el daño, bajo los delitos y faltas prescritos en el Código Penal, y cuya sanción se enmarca en una pena; mientras, que el acto ilícito civil se encuentra interesado en resarcir el daño que se le ocasionó al afectado, bajo las normas establecidas en el Código Civil.

Por su lado, Taboada (2013) lo visualiza desde la perspectiva de una disciplina, donde su efecto se encuentra en indemnizar por el daño ocasionado al individuo, sea este a causa de un incumplimiento de obligación voluntaria, denominada responsabilidad civil contractual; o, cuando el resultado se derive de la conducta del individuo sin que medie relación obligacional entre los particulares (p. 33). Es por ello que, en razón a lo planteado por el autor, la responsabilidad civil debe conocerse como un conjunto de consecuencias jurídicas a las que se someten los individuos por el hecho de cumplir obligacionalmente con aquella situación jurídica de desventaja sea de forma voluntaria o por efectos de ley (Beltrán, 2016, p. 17).

Y, por último, el autor Espinoza define a la responsabilidad civil como la obligación que debe asumir un sujeto de derecho, frente a la imputación subjetiva u objetiva, con la finalidad de resarcirse el daño que se le ocasionó a otro, sea por una obligación convencional derivado de un hecho propio, ajeno o de las cosas (Espinoza, 2018).

1.3.1.3. La responsabilidad civil en la legislación peruana

El resarcimiento que es asumido dentro del territorio peruano, frente a una obligación contractual o extracontractual se deriva de un cumplimiento por indemnizar al perjudicado a fin de reparar el daño ocasionado; y otro, que se deslinda del comportamiento ilícito que amerita la aplicación de una sanción penal; en consecuencia, se plantea lo siguiente (Nuñez, 2014, pp. 157-158):

a) Hecho ilícito penal

Tienen su origen en la trasgresión de derechos fundamentales; tales como la vida, el honor y la integridad física; asimismo, se reprimen dentro del ámbito penal con penas privativas de libertad, restrictivas de derechos, multas y otros; además, deben encontrarse tipificado como falta o delito dentro del Código Penal. Como se sabe, el fundamento de la legislación penal es la de castigar o sancionar por el acto cometido; aunque esta es su perspectiva originaria luego se ha ido considerando como una rehabilitación; por lo que no se puede sancionar por hechos ajenos.

La responsabilidad civil en el ámbito penal se sitúa en el art. 92 del CPP, donde se define como un derecho que le corresponde a la víctima y se determina en conjunto con la pena; cabe precisar, que el juez es el que garantiza su efectivo cumplimiento teniendo en cuenta la restitución del bien o pago de su valor; y la indemnización por el daño y perjuicio causado. Asimismo, en su art. 95 del CPP comenta respecto a la responsabilidad solidaria que debe ser asumida por los responsables del hecho punible y los terceros civiles. En razón, a ello la normativa prevé la situación donde no solo debe castigar por el daño causado hacia otro sujeto, sino que se tiene que reparar en su totalidad o bajo un alcance el detrimento que ha sufrido la víctima.

b) Hecho ilícito civil

Así como, la legislación penal tipifica los delitos y faltas que comete un sujeto activo frente a su víctima y busca resarcir el daño causado, el código civil regula la reparación indemnizatoria por el detrimento originado; en consecuencia, de acuerdo a su naturaleza la responsabilidad civil puede ser

contractual o extracontractual. El art. 1321 del CC regula la responsabilidad contractual donde establece que se atribuirá una indemnización por causar daños y perjuicios derivados del incumplimiento de la obligación sea por culpa inexcusable, dolo o culpa leve. Asimismo, esta inejecución sea por cumplimiento parcial, tardío o defectuoso comprende un resarcimiento por daño emergente y lucro cesante, siempre que esta se encuentre contenida dentro de la obligación pactada. Por otro lado, en su art. 1969 del CC regula la responsabilidad extracontractual donde se atribuye la obligación de indemnizar a otro, por la conducta dolosa o culposa cometida. Cabe precisar, que el descargo por falta de culpa o dolo le corresponde al autor.

1.3.1.4. Teorías

El Código Civil Peruano regula a la responsabilidad civil contractual y extracontractual, adoptándolo como un Sistema Dualista. No obstante, ante las contradicciones entre magistrados sobre a quién atribuirle el compromiso de resarcimiento cuando concurren ambas figuras jurídicas, se desprende las siguientes teorías:

Teoría Dualista, se afirma que ambos términos jurídicos resultan distintos para el derecho, por lo que debe existir un estudio profundo e independiente respecto a la responsabilidad que deriva de un contrato, así como la que se subsume dentro de un caso extracontractual. Cabe precisar, que desde el punto de vista jurídico el magistrado debe plantear un argumento jurídico coherente y concatenado, donde se determine la diferencia entre la responsabilidad civil contractual y contractual, así como indicar bajo que parámetros se está acogiendo el caso en específico.

Teoría Monista, plantea el estudio en conjunto de la responsabilidad extracontractual con la contractual, la cual la subsume en un acápite denominado Derecho de la Responsabilidad Civil; en consecuencia, al plantearse un análisis aun cuando ambas figuras jurídicas han sido estudiadas por separado, se debe en contra la conexión y relación que existen entre ellas con el objeto de demostrar la compatibilidad de ambas instituciones jurídicas.

Y, por último, Teoría Ecléctica también denominada el punto medio aristotélico; es decir, es la teoría intermedia y más actualizada que las anteriormente mencionadas; en consecuencia, su fundamento se encuentra que si bien su estudio los define como zonas independientes también las configura en zonas comunes que al ser planteados bajo un contexto se determina de manera más idónea la responsabilidad que le corresponde al sujeto que causó el daño (Mariños, 2016, p. 4).

1.3.1.5. Nacimiento de la responsabilidad civil

a) Responsabilidad subjetiva

Se fundamenta en la inadecuada actuación o negligente comportamiento que genera el hecho de indemnizar a otra persona por el daño originado. Por lo que, de no haber actuado dolosamente o contrario a lo pactado, no se le puede obligar la indemnización del daño, aun cuando lo haya causado. Un ejemplo cuando un conductor al manejar su automóvil se le vacían los frenos, causándole la muerte a un peatón; por lo que no tuvo la conducta de originar el daño, sino fue provocado por una acción fortuita.

b) Responsabilidad objetiva

La obligación se origina por la conducta culposa que causa daño a otro, en consecuencia, aun cuando no haya mediado la premeditación o actuación dolosa, el sujeto debe asumir la obligación de reparar el detrimento. Cabe precisar, que se responsabiliza al causante del daño por el riesgo asumido; en consecuencia, debe indemnizar dicha actuación.

1.3.1.6. Funciones

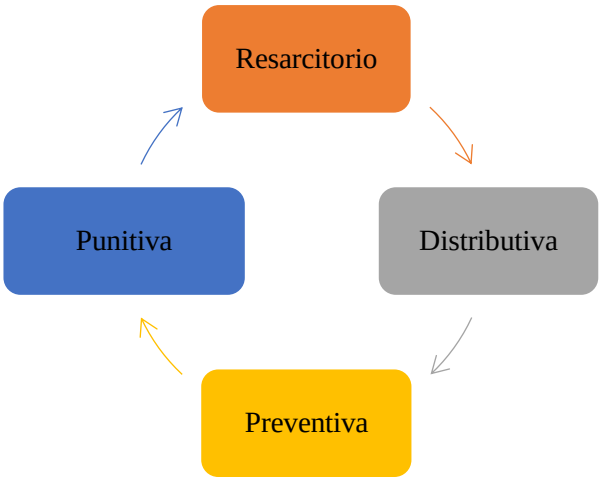

Figura 1: Funciones de la Responsabilidad Civil
Fuente: Elaborado por el autor

i) Resarcitoria

Cuando se refiere a resarcir el daño ocasionado al principal perjudicado, hace referencia en valorizar la magnitud de la vulneración de un derecho o en su defecto compensarlo por el perjuicio sufrido, en consecuencia, el resarcimiento se encuentra directamente relacionado con la indemnización derivada de la lesión del interés y las consecuencias que este acarrea (Burgueño, 2019). La función compensatoria tiene un alcance *ex post*, es decir, se responsabiliza civilmente al actor cuando se busca

restablecer en su estado anterior de ocurrido el suceso, por consiguiente, su fin es satisfacer económicamente al perjudicado por el detrimento causado.

ii) Distributiva

En la función distributiva, se tiene en cuenta que todo acto cometido culposamente debe recaer en la responsabilidad civil del actor, no obstante, este acápite permite que mediante una regulación jurídica se delimite objetivamente cualquier actuación licita que resulte ser riesgosa o lesiva, sin que medie en todos los casos la existencia de la culpa. Ahora bien, tal como lo señala su nombre la responsabilidad civil se distribuirá con todos los sujetos que resulten responsables por el daño ocasionado, por consiguiente, asumirán bajo la función compensatoria el resarcimiento del perjuicio (Fernández, 2001).

iii)Preventiva

Esta función se sujeta bajo el principio de precautoriedad, es decir, toda persona sea natural o jurídica, se encuentra en la obligación de prevenir en cuanto de ella dependa, el causar un detrimento hacia un sujeto; es decir, adoptar medidas anticipadas razonables que disminuyan o eviten la producción de algún daño. En consecuencia, el deber de prevención del daño implica las estrategias que permitan la extinción o disminución de cualquier daño que se presente (Jiménez, 2014).

iv)Punitiva

Al respecto, esta función hace referencia a la conducta dolosa que se ocasiona contra la víctima, lo cual no solo permitiría la indemnización por daños y perjuicios ocasionados dentro del derecho civil, sino lo inmersa en el ámbito penal bajo el

concepto de reparación civil por el acto delictivo cometido. Como se precisa, el derecho penal a través de sus penas busca sancionar al sujeto activo por la comisión del delito, mientras que la reparación busca resarcir el daño ocasionado de manera que se devuelva al estado anterior en el que se encontró (Banfi, 2017).

1.3.1.7. Tipos

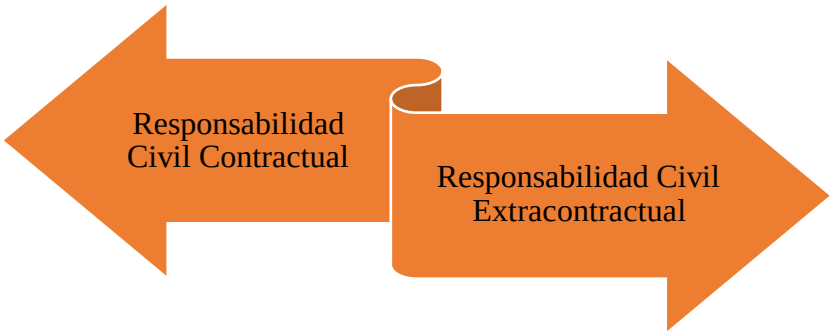

Figura 2: Tipos de responsabilidad civil
Fuente: Elaborado por el autor

Según Paredes (s.f.) la responsabilidad civil tiene incidencia en el aspecto subjetivo y objetivo, en referencia a la responsabilidad civil extracontractual y contractual respectivamente. Para ello, el autor define a la responsabilidad civil extracontractual o aquiliana subjetiva como aquel detrimento negligente o imprudente que causa una persona a otra; es decir, esta figura jurídica estudia el comportamiento del sujeto que antes de la producción del hecho, debió actuar cauto o diligentemente. Este tipo de responsabilidad se encuentra regulado por el código civil peruano en su artículo 1969º donde señala en su primer párrafo que *"Aquel que por dolo o culpa cause daño a otro, está obligado a indemnizarlo".* Por otro lado, comenta que la responsabilidad civil extracontractual objetiva se fundamenta en la acción peligrosa o riesgosa, que excede de la propia eventualidad al que está expuesto en la actividad

humana; reglada en el artículo 1970º del código civil peruano donde prevé que *"aquel que mediante un bien riesgoso o peligroso, o por el ejercicio de una actividad riesgosa o peligrosa, causa un daño a otro, está obligado a indemnizarlo".* En consecuencia, para que se califique como responsabilidad objetiva, es primordial determinar que la acción realizada por la persona o el bien empleado, se encuentre considerado como peligroso.

En ese mismo contexto, dentro de la responsabilidad civil contractual la clasifica por su ámbito subjetivo y objetivo. El primero, se encuentra previsto en el artículo 1314 del código civil peruano, y es cuando el deudor asume el incumplimiento de la obligación, sea de origen doloso o culposo. Y el segundo, versa en que su incumplimiento acarrea una responsabilidad directa para el deudor.

Ahora bien, el jurista Torres define a la responsabilidad civil como aquel daño causado por un sujeto a otro, cuya conducta lícita o ilícita se realiza dentro o fuera de un contrato. Este autor, diferencia a la responsabilidad civil contractual y extracontractual bajo los siguientes aspectos (Beltrán C. , 2014):

Tabla 1: Diferencias entre la responsabilidad civil contractual y extracontractual

Responsabilidad civil contractual	Responsabilidad civil extracontractual
Preexiste una obligación, es decir la responsabilidad se origina por un acto contractual u otro acto jurídico.	No preexiste una obligación, es decir, la responsabilidad se produce por un evento dañoso.
Prescribe a los 10 años	Prescribe a los 2 años

La responsabilidad es solidaria cuando es pactado en el acto jurídico o cuando la obligación es indivisible.	La obligación es solidaria entre quienes resulten responsables.

1.3.1.8. Responsabilidad Civil Extracontractual

1.3.1.8.1. Origen

A. Responsabilidad por hechos propios

El art. 1969 del C.C. establece que debe resarcirse toda acción u omisión dañosa que comete una persona contra otra, la cual debe estar valorizada por un monto pecuniario; en consecuencia, esta conducta permite otorgar una indemnización al afectado por el acto ilícito, imputable y culpable.

Por consiguiente, se entiende por ilícito como aquella conducta provocada o negligente que contraviene el ordenamiento jurídico, es decir, se considera como tal cuando el hecho dañoso se deriva por un desacato de norma imperativa o genérica. Sin embargo, sus excepciones radican en el consentimiento de una víctima, la legítima defensa, el estado de necesidad y ejercicio del propio derecho.

En ese mismo contexto, es imputable el sujeto que tiene el discernimiento para ejercer y cometer un acto dañoso, en consecuencia, se asume la responsabilidad cuando se determina la libertad de acción y capacidad del individuo para causar detrimento hacia otra persona. Por lo que, no existe responsabilidad cuando se realiza el detrimento bajo el ejercicio regular de un derecho, legítima defensa o en la pérdida, decadencia o menoscabo de un bien por causa de remoción de un

peligro inminente. Por consiguiente, quienes asumen imputabilidad se derivan del artículo 1969 del CC y siguientes.

Por otro lado, la culpabilidad es cuando quién realizó la acción u omisión lo cometió por dolo o culpa, es decir, mientras que el dolo se manifiesta en el conocimiento y voluntad de ejercer el acto dañoso contra otro, la culpa resulta determinada por la concurrencia de supuestos que involucran adoptar el comportamiento humano. En consecuencia, se debe tener en cuenta la actitud que se espera de un ciudadano medio, vale decir, se considera su razonabilidad y prudencia bajo las circunstancias del lugar y el tiempo de las personas. Cabe recordar, que en esta acción se considera la responsabilidad objetiva; la misma que puede ser contractual o extracontractual y/o derivada de hechos propios o ajenos. Un ejemplo es cuando se constata la culpabilidad del jefe por los accidentes que sufren los obreros en horas de trabajo, por no contar con un seguro social que respalde este tipo de situaciones; también, en el caso de las leyes de aviación civil y tránsito terrestre que tienen efectos en la responsabilidad objetiva.

B. Responsabilidad por hechos ajenos

Al respecto, se señala en el art. 1981 del CC que existe responsabilidad por daño del subordinado, cuando aquella persona que se encuentre bajo la obediencia de otra, resulta responsable por causar daño dentro del ejercicio de su cargo; en donde el autor directo e indirecto se encuentran sujetos a la responsabilidad solidaria. Cabe precisar, que el art. 1969 establece que al comprobar la relación de causalidad entre el daño y acto u omisión del autor se presume que este asume la responsabilidad solidaria con el autor indirecto. Asimismo, El código civil

regula en su Art. 1976-A la responsabilidad de la persona con apoyo donde se establece que también asume responsabilidad por las acciones cometidas, aun cuando tengan un apoyo; sin embargo, no podrá responsabilizarse a las personas que se encuentren dentro del art. 44 del numeral 9 del CC.

1.3.1.8.2. Definición

La responsabilidad civil extracontractual se encuentra regulado en el art 1969 del CC dentro de la sección sexta del libro VII de las Fuentes de las obligaciones, puesto que determina por el daño ocasionado por la trasgresión de alguna regla *alterum non laedere* o principio general que prohíbe a todos causar un daño a sus semejantes, con prescindencia de las obligaciones de cualquier otro tipo que existan entre las partes. Es decir, esta responsabilidad civil tiene su acogida en el resarcimiento del daño ocasionado por culpa sin premeditación y ante una situación eventual, pues el solo hecho de haber causado un detrimento esto se encuentra sujeto al resarcimiento del mismo. Cabe precisar, que aun cuando no exista dolo de por medio su valorización económica tendrá que distribuirse de acuerdo al daño realizado, a fin de compensar a la víctima por lo sucedido (Morales, 2017).

1.3.1.8.3. Elementos

Cabe precisar, que a través de la responsabilidad civil lo que se busca no es sancionar a la persona sino prioriza la afectación de la víctima a través de la compensación económica por el daño ocasionado. Es por ello, que cronológicamente lo primero que ocurre es el acto dañoso originada por la culpa o dolo que causa una persona contra otra, la cual genera una lesión o detrimento al bien jurídico tutelado d

de la víctima; cabe precisar que este resarcimiento puede ser tramitado por la via judicial o extrajudicial.

En consecuencia, como elementos de la responsabilidad civil extracontractual se encuentran:

i) Hecho generador del daño

Es la acción u omisión causado por el dolo o culpa de un sujeto hacia otro, es decir, se califica como aquella actuación positiva que cause de manera inmediata o mediata la acción de indemnizar. Cabe precisar, que ante una responsabilidad extracontractual se basa en la justificación del acto dañoso pero que debe ser resarcido por habérsele ocasionado. En estos, casos no existe deber legal ni negocial, todo en cuanto, su carácter extracontractual no vincula al sujeto dañoso con la víctima.

ii) Daño o perjuicio

Es el factor determinante e importante dentro de la responsabilidad civil. Es considerado un ítem matriz para resarcirlo a través de una compensación económica, efectivamente sin el daño ocasionado no tendría que resarcir ningún tipo de detrimento; por consiguiente, la naturaleza del daño es lo que determinará el monto cuantificable que permitirá abastecer la necesidad primigenia de la víctima.

iii) Relación de Causalidad

Este factor se encuentra en la teoría de la causa adecuada, es decir la responsabilidad civil extracontractual busca indemnizar por las consecuencias que han sido derivadas de un acto generador por la omisión o acción en contra de otra persona. Cabe precisar, que el monto indemnizatorio se deviene de los intereses legales desde la fecha que se produjo el daño. En razón a ello, el nexo causal es la esencia de la responsabilidad, sea contractual o extracontractual. Es decir, debe existir una relación entre la actividad realizada frente al sujeto a quien se le presume como individuo dañoso o generador del daño.

iv) Factor de atribución

Su fundamento se encuentra en el deber de indemnizar por el detrimento causado. En el art. 1314 del CC establece que "Quien actúa con la diligencia ordinaria requerida, no es imputable por la inejecución de la obligación; en tal sentido, basta actuar con la diligencia ordinaria requerida para no ser responsable por la ejecución de la obligación o por su cumplimiento irregular". Su clasificación es subjetiva y objetiva. En la responsabilidad subjetiva el artículo 1969 del Código Civil establece que "Aquel que por dolo o culpa causa un daño a otro está obligado a indemnizarlo", de lo cual se tiene que el sistema de responsabilidad subjetivo se construye sobre la culpa del autor. Aquí debe tenerse en cuenta que el propio artículo citado establece que "el descargo por falta de dolo o culpa corresponde al su autor", lo que significa que para nuestro sistema civil la culpa del autor se presume. En ese mismo contexto, el

contenido de la culpa a que se refiere el artículo 1969 del Código Civil debe ser realizado en términos de análisis de las capacidades de prevención de los sujetos; esto es, en términos económicos contrastados con la necesidad de incentivar el desarrollo de la tecnología en actividades que así lo requieran (Taboada, 2013).

1.3.1.8.4. El daño

i) Definición

Entiéndase por daño como aquel detrimento, lesión total o parcial que no permitió hacer efectivo el beneficio. Asimismo, se define como el menoscabo patrimonial o extrapatrimonial que contraviene a las normas jurídicas, ante esta situación intervienen dos sujetos: el sujeto dañoso y la víctima del daño. Al determinar el tipo de daño y sus consecuencias que han acarreado la producción del mismo, se determina su resarcimiento a través de una compensación económica, la misma que se determinará por la magnitud del menoscabo. Por último, se puede considerar que el daño es producido por dolo o culpa donde se vulnera un bien jurídico tutelado y que en consecuencia debe ser resarcido de tal manera que se compense el impase el efectuado (Osterling, 2018).

ii) Clasificación

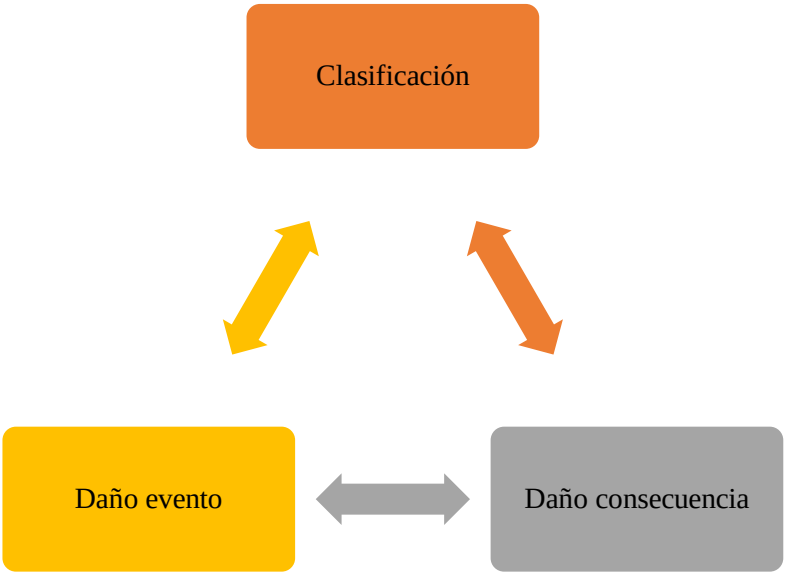

Figura 3: Clasificación del daño
Fuente: Legis Perú

Al respecto, se encuentra como clasificación el daño evento y daño consecuencia.

Daño evento es el resultado del hecho generador de la responsabilidad, en consecuencia, su requisito se encuentra en la certeza material que se deriva del evento lesivo:

a) Daño no patrimonial o extrapatrimonial, entiéndase como la lesión a la integridad psicosomática de la persona, es decir se vulneran los derechos fundamentales reconocidos en la constitución y tratados internacionales. Cabe precisar, que aquí se encuentra el daño moral y a la persona.
b) Daño patrimonial, es aquel detrimento que se causa al patrimonio o bien material del individuo, es decir tiene carácter económico en la vulneración de la propiedad y demás derechos conexos.

Para una explicación más precisa, se tiene que se encuentra ante un daño no patrimonial cuando se causa un detrimento en la integridad física del sujeto, es decir cuando se atropella a una persona y se pierde un miembro del cuerpo; pero cuando sufrimos un robo estamos ante un daño patrimonial.

Ahora bien, el daño consecuencia se encuentra en los efectos económicos negativos que se originan por el daño evento, la cual tiene una causa material económica en si misma o de naturaleza jurídica o atributiva dispuesta por la norma.

a) Daño emergente, es aquel detrimento que se origina por la disminución o empobrecimiento a raíz del daño evento sufrido. Ejemplo: Cuando se ha sufrido un accidente automovilístico pero el damnificado debe asumir los gastos médicos y de hospitalización.
b) Lucro cesante, es la pérdida del incremento de patrimonio o ganancia que percibiría de no habérsele ocasionado un daño en el sujeto. Ejemplo: Al tener un accidente de tránsito y haberse destruido el vehículo o en su defecto ante las reparaciones que se tiene que hacer no sigue utilizándose para lo mismo.
c) Daño moral, su énfasis se encuentra en el daño evento donde se determina que su disposición legal se encuentra en alcanzar la justicia y asumir la responsabilidad civil para resarcir el daño incuantificable ocasionado, es decir, se tendrá que ofrecer una prestación económica a fin que se repare el daño.

Espinoza señala que el daño a la persona es el detrimento no patrimonial del individuo, es decir, es el daño que sufre el sujeto de derecho que cuya afectación psicofisica y vulneración de los derechos humanos han afectado su integridad y dignidad humana, en consecuencia, ha desatado la vulneración de varios derechos constitucionales. Asimismo, el daño moral o denominado pretium doloris responde a un concepto restrictivo, tiene carácter temporal y cuya afectación solo es hacia el sujeto. Finalmente, de acuerdo con la reciente clasificación de daños propuesta y reseñada en el presente texto, el daño a la persona y el daño moral, pese a tener una relación de género a especie, guardan una diferencia sustancial, pues mientras el primero siempre responde a la función reparatoria de la responsabilidad civil a través de una indemnización, por ser normalmente valuable; el segundo, es siempre de

naturaleza temporal y afecta la psiquis interna del sujeto, por lo cual no es susceptible de valuación económica en términos objetivos.

Por lo que la indemnización otorgada en este caso responde únicamente a la necesidad de consolar o mitigar el sufrimiento causado al sujeto producto del daño, esto es, a la función aflictivo-consolatoria de la responsabilidad civil (Pastrana, 2019).

iii) Características

Su origen proviene de un acto delictuoso (penal) o culposo (civil) y no de un contrato.

La carga de la prueba recae en la víctima, a quien se le impone demostrar el daño causado y la relación de causalidad entre el hecho y el daño originado, igualmente los perjuicios que se le ocasionaron con ocasión del daño.

Al no surgir de un contrato, no hay una cláusula limitadora o excluyente de responsabilidad, pero el causante puede presentar hechos compensatorios que aminoren su responsabilidad o que la comparta con la persona afectada.

Puede emanar por un hecho propio, o por un proceder de otro, o por un hecho ajeno, cuyo ejecutor no ha tenido una relación jurídica anterior.

iv) Daño causado a través de plataformas digitales

El daño ocasionado por prestar servicio especial de taxis a través de la aplicación móvil es en razón al daño evento, puesto que han visto constantes casos donde los clientes que han prestado este tipo de servicios se atentó contra su patrimonio a través de robos, asimismo, se detectó que ante la falta de filtros en los conductores socios los usuarios han sido víctimas de acosos y violaciones; y por

último, se conoce que a través de este aplicativo móvil ante un accidente de tránsito no se ha logrado permitir una protección ni para el conductor socio ni el cliente; puesto que, esto nos remite a lo dispuesto por INDECOPI donde señala que estas plataformas tecnológicas deben brindar su servicio bajo todas las medidas de seguridad que permitan resguardar y velar su vida durante el trayecto del viaje; en consecuencia, resulta relevante que tras encontrarse diferentes daños dentro de la prestación de estos servicios se debe regular una norma que estipule las sanciones y responsabilidades que deben asumir en esta intervención de relación de consumo entre el aplicativo móvil, el conductor socio y el usuario (Armas, 2018).

1.3.2. Servicio de transporte privado

1.3.2.1. Empresas Administradoras de Servicio de transporte privado

Según el Reglamento Nacional de Administración de Transporte define al servicio de taxi como una prestación de servicio hacia un tercero, cuya naturaleza pública, se efectúa a cambio de una retribución. En ese mismo contexto, la Defensoría del Pueblo agrega que el servicio especial de taxi se realiza como una actividad pública bajo la modalidad de taxi, la misma que es adquirida a través de una plataforma tecnológica.

Al respecto, el MTC considera que las empresas que brindan servicio de transporte a través de aplicativos móviles deben encontrarse dentro de un reglamento de carácter nacional emitido por ese sector; en consecuencia, al tratarse de un servicio de transporte público se encargaran de velar por la seguridad del cliente o usuario. Cabe precisar, que se define a estas empresas como aquellas que sirven como intermediarias del servicio especial de transporte de taxi por aplicación móvil, cuyo

carácter de persona jurídica se encuentra bajo el desarrollo, administración, implementación y proporción de apps móviles que necesitan la conexión de internet para que operen dentro de la telefonía móvil u otro medio tecnológico análogo.

Aun cuando solo existe un proyecto de ley, donde regula el servicio de taxi especial a través de plataformas tecnológicas, los legisladores no han regulado dicha prestación que incrementa en la economía colaborativa, en consecuencia, no permite su reconocimiento como empresas complementarias que brindan servicio de transporte por medios tecnológicos; asimismo, su falta de regulación contribuye a la falta de seguridad, calidad, cumplimento y demás beneficios que acarrea la prestación adecuada del transporte de taxi.

1.3.2.2. Autoridades Competentes

Cabe precisar que las autoridades involucradas dentro de este tipo de servicio son:

El Ministerio de Transporte y Comunicaciones como ente regulador y conductor de toda prestación de servicios que se encuentre relacionado con el transporte público y privado de pasajeros; cabe precisar, que en función al proyecto de ley que aun no se regula dentro del estado peruano, se le asume la responsabilidad a esta entidad pública para que cree un registro nacional de empresas administradoras de plataformas tecnológicas a fin que determine los requisitos, derechos y obligaciones a los que se encuentra sujeto el usuario tras emplear su servicio por aplicativo móvil.

Por otro lado, al tratarse de una prestación de servicio y en consecuencia el aseguramiento de la protección del usuario es relevante que en temas de protección al

consumidor, sea competente INDECOPI todo en cuanto esta entidad busca solucionar y prevenir todo tipo de medida que contravenga a los derechos del consumidor; de tal manera, que la empresa prestadora de servicios especial de taxi a través de aplicativo móvil regulará sus estándares de términos y condiciones así como la viabilidad de la prestación de sus servicios.

Por último, La Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y mercancías en conjunto con el Ministerio del Interior, son autoridades competentes de fiscalizar la actuación y realización adecuada de la prestación de servicio de taxi por aplicativos móviles.

1.3.2.3. Protección al Consumidor

La prestación del servicio de estas plataformas se fundamenta en tres aspectos:

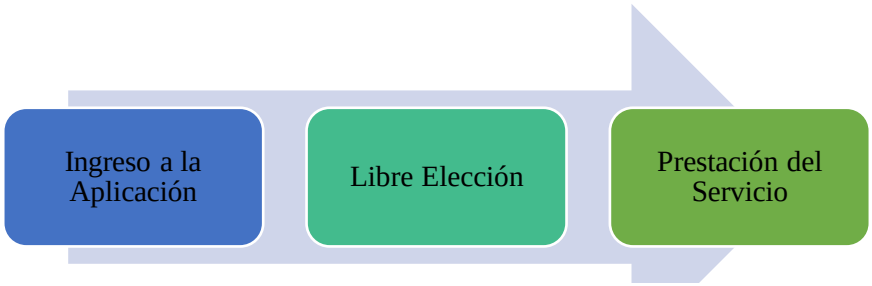

Figura 4: Proceso de adquisición de transporte privado a través de la plataforma tecnológica
Fuente: Elaborado por el autor

i) Ingreso a la Aplicación

Al instalar la plataforma tecnológica, el usuario se registra ingresando su correo electrónico, de tal manera que al continuar acepta la Política de Privacidad y los Términos y Condiciones (Condiciones de uso general de la aplicación). Posteriormente, te crea una cuenta con tus datos personales (nombres y apellidos) y

contraseña. Por último, te solicita el ingreso de tu número de celular, para que se te envíe un código de registro y se te cree automáticamente la cuenta en la plataforma.

ii) Elección

El usuario escoge su punto de partida y lugar de destino, mediante el cual los conductores que se encuentran como asociados en esta plataforma, te localicen dentro de la periferia a fin de brindarte los servicios de taxi. Cabe precisar, que en este paso está en el usuario escoger la tarifa y conductor que desee, así como esperar el tiempo que se estima en la llegada al punto de partida. Asimismo, esto varía de acuerdo a la empresa intermediaria del transporte de taxi.

iii) Prestación del Servicio

El conductor dirige al usuario al lugar de destino de acuerdo a la ruta que considere más próxima la aplicación, asimismo al concluir la prestación del servicio la plataforma tecnológica determina la tarifa que corresponde por el trayecto del viaje, siendo la única relación directa entre el conductor y usuario el medio de pago.

Al respecto, la Sala Especializada en Protección al Consumidor del INDECOPI emitió dos resoluciones importantes que contiene la actuación de los operadores de plataformas tecnológicas frente a la prestación de servicios a los usuarios. Por lo que, se confirmó en primera instancia sancionar a Maxi Mobility del Perú SAC quien maneja los aplicativos de Cabify y TaxiBeat Perú S.A. donde se asegura la falta de idoneidad en la prestación del servicio de transporte y términos y condiciones abusivos a los que se comprometían los consumidores. En razón, a la idoneidad del servicio para alcanzar dicha institución, se tiene en cuenta los deberes

generales de todo proveedor para la prestación del servicio, así como la efectividad y aplicación de los derechos que le corresponden al consumidor por utilizar la plataforma tecnológica. Es por ello, que el Código de Protección y Defensa de Consumidor establece la relación entre proveedores y consumidores finales; así como determina sus derechos y deberes de cada uno en la relación de consumo. El consumidor tiene el derecho a la idoneidad en el servicio, es decir, es la relación de coincidencia que existe entre lo que espera el consumidor del producto o servicio; frente a lo que realmente recibe. Es por ello, que el Art. 18 del Código de Protección al Consumidor prescribe los estándares que se siguen para que se considere idoneidad en el servicio; evaluándose en razón a la naturaleza del servicio y/o producto y la aptitud que se deriva para satisfacer esta necesidad; en consecuencia, se estipula bajo el criterio razonable del consumidor y las expectativas. Por otro lado, esta figura jurídica no solo se limita a los términos pactados entre el proveedor y consumidor, sino a las perspectivas en las que se atiende a lo solicitado delimitando la garantía como legal, expresa e implícita. Es legal porque a través de un mandato se ordena la no comercialización de un producto o servicio sin cumplir con la garantía señalada; asimismo, es expresa porque se encuentra contenido en las condiciones y términos a los que se sujetan los consumidores; y es implícita, cuando aun existiendo ausencia por parte del proveedor y del contrato celebrado, el producto o servicio prestado se encuentra de acuerdo a los estándares que espera el consumidor (Gómez E. , 2020).

En consecuencia, lo que se espera de prestar los servicios de transporte de un aplicativo móvil es la seguridad que puede brindar este al pasajero o cliente; ello en razón al nivel de delincuencia que acontece día con día. Por consiguiente, resulta relevante que dentro de la protección que se brinda a los usuarios se encuentren: i) Los

datos generales del conductor y el vehículo que realizará el servicio; ii) el compartir la ruta de viaje hasta con cinco contactos de tu confianza para que realicen el seguimiento del trayecto; iii) La vigilancia que deriva de la geolocalización de los sistemas de GPS; iv) Canales de ayuda ingresadas dentro de la misma aplicación; y. v) Aplicación con filtros de selección de conductores, entre otros aspectos de prevención.

En razón a ello, la autoridad administrativa comprobó que la aplicación Cabify y Taxi Beat ofrecía seguridad a sus clientes, a través de la publicidad que se encontraba constantemente dentro de su página web, no obstante, aun cuando no se localizaba en los términos y condiciones de la aplicación móvil, se determina como una garantía implícita por el solo hecho de asegurar la protección del cliente a través de su publicidad. En consecuencia, resulta ilógico pensar que la empresa no conocía respecto a los tratamientos y medidas de seguridad que debe brindar al usuario para mejorar la estadía en la ruta de viaje. Por lo que, la Sala de Protección al Consumidor emitió la resolución 3230-2019/SPC-INDECOPI de fecha 18/11/2019 y la Resolución Nº 3229-2019/SPC-INDECOPI de fecha 18/11/2019 donde se estableció que el filtro de conductores en la app evita la puesta en riesgo para los usuarios; sin embargo, esto no solo era la recabación de información de la conducta para almacenarla en la plataforma de economía colaborativa; por consiguiente, es importante que al elegir un conductor socio se debe: i) Conocer los antecedentes penales y policiales de los conductores; así como que no representen un riesgo en el manejo del vehículo; ii) Habilidad de la licencia de conducir; y, iii) si los vehículos cuentan SOAT vigente. Por lo que, la plataforma tecnológica debe cumplir con respaldar el derecho de idoneidad del consumidor, asegurando la protección de este durante su ruta de viaje.

1.3.2.4. Plataformas Tecnológicas

Una plataforma tecnológica o aplicación móvil es un navegador online donde se tienen que inscribir a través de un formulario señalando datos personales, correo electrónico, número telefónico, entre otros; a fin de acceder a los servicios y bienes que desee adquirir o que brinda el portal. En consecuencia, al aceptar la instalación en tu dispositivo móvil, se está autorizando al proveedor que pueda manipular toda información proporcionada bajo los estándares que especifica la norma. Cabe precisar, que en los servicios de taxi por aplicativo móvil por lo general se solicita el correo electrónico para asegurar al usuario con la información que requiera, es decir, si desea prestar servicio de movilidad se le remitirá la información de la ruta que se escogerá para llegar al destino, así quién fue el conductor socio, imagen del auto, número de placa, entre otros. En razón a ello, se determina que las plataformas tecnológicas que brindar servicio de taxi privado te somete a un contrato de adhesión que sin variación y bajo conveniencia de la empresa se deben aceptar los términos y condiciones de este.

Al respecto, el aplicativo móvil no busca ser regulado como un trabajo tradicional de transporte dentro del territorio, sino conservar su situación de intermediario entre el proveedor y consumidor. Cabe precisar, que este contrato de adhesión puede ser gratuito u oneroso, lo cual bajo la conveniencia del usuario podrá aceptarlo o no. En consecuencia, así como su finalidad no es estar legislado como una oportunidad constante de trabajo, algunas veces los proveedores lo convierten en el único sustento económico u hecho generador de ingresos; por lo que se plantea un conflicto con respecto a la plataforma tecnológica, que de prestar servicios recíprocos a través de un contrato se convierte en una relación laboral.

Por su parte, algunos aplicativos móviles consideran que los conductores socios que ingresan a la aplicación a fin de generar ingresos por la prestación de sus servicios; no son considerados como trabajadores como tal; todo en cuanto no existe una subordinación por parte de la plataforma tecnológica; el horario de trabajo no está sujeto a lo dispuesto por la compañía, por el contrario, es el conductor socio el que escoge adecuarse de acuerdo a los servicios que le soliciten. Sin embargo, tampoco se consideran como trabajadores independientes porque es la aplicación la que maneja el cobro de cada pasaje, no son periféricos al servicio y se encuentran bajo el control y monitoreo de la plataforma digital. Es decir, el socio conductor no se somete a un horario establecido, por el contrario, tiene la potestad de trabajar de acuerdo a los tiempos que este desee, así como conseguir alternamente otro trabajo que compense la remuneración que este solicite (Astete, 2016).

i) Recomendaciones

Al respecto, antes de abordar un vehículo adquirido a través de la plataforma tecnológica se debe tener en cuenta lo siguiente (Redacción Perú 21, 2019):

- Verifica que el transporte que solicitaste coincida con la marca, foto y placa que aparece en tu dispositivo móvil, asimismo corrobora datos con el nombre del conductor; ello permitirá disminuir el riesgo de poner en peligro tu estadía durante el trayecto del paseo.
- Comparte el viaje, es decir si aun corroborando los datos del conductor y su vehículo no sientes seguridad en el trayecto del viaje, puedes comunicar hasta cinco contactos de confianza la ruta del viaje desde su

inicio hasta el final; cabe precisar, que esta plataforma aún sigue activa sin cobertura de internet.

- También, puedes acceder al Centro de Seguridad que se encuentra disponible las 24 horas del día, a fin de conocer respecto a las Guías comunitarias y procesos de validación de seguridad lo cual permite que corroborar si son socios conductores de la app.
- Por otro lado, si consideras que la ruta que sigue el conductor socio de la aplicación móvil no es la correcta, recurre al llamado del 911. Este sistema busca la ubicación real con un radio de 100 m de referencia; así como el socio conductor y la placa del vehículo, apareciendo automáticamente en la pantalla de ambas partes (conductor-usuario). De ser el caso, Uber toma las medidas de precaución correspondientes cuando se recurra esta opción.
- Además, familiarízate con los seguros que brinda cada aplicativo móvil de transporte privado. En este caso, Uber cuenta con un seguro adicional al SOAT donde su cobertura alcanza los accidentes personales y responsabilidad civil.
- No te olvides, que después de haber llegado a tu dirección de destino debes calificar al conductor socio, a fin que, así como tú los demás puedan ver el record de recomendaciones que puede brindar y su calidad en la prestación del servicio.
- Por último, de presentarse alguna situación irregular reporta a través de la aplicación móvil, a fin que puedan resolver tu inconveniente.

1.3.2.5. Ineficacia de las pólizas de seguro

Ante ello, es preciso definir que las pólizas son los contratos de seguros que se encuentran constituidos por los documentos que acuerden expresamente los contratantes y que contienen los riesgos asegurados y excluidos, así como los derechos y obligaciones de todas las partes (La Positiva Seguros , 2016). Al respecto, esta póliza de seguro se hace efectivo en la responsabilidad civil que recae en el asegurado, en consecuencia, el afectado puede reclamar su derecho de reparación bajo la modalidad de un pago indemnizatorio. En consecuencia, esta figura jurídica solo alcanza los daños materiales y corporales que se derivan de un accidente de tránsito. No obstante, la Positiva Seguros ante tal situación decidió incorporar junto con Cabify un Seguro de Asistencia Integral y seguro contra accidentes a fin de velar por la salud del conductor frente algún accidente. En base a la estadística recaudada, el 95% de los conductores que pertenecen a Cabify se encuentran entre las edades de 35 a 55 años, por lo que, en su mayoría solo se dedican a brindar este servicio de transporte privado a través de la plataforma digital; en consecuencia, esta aseguradora es la primera compañía que tiene un seguro con este tipo de cobertura por lo que al proteger al socio conductor es una preocupación constante (La Positiva Seguros, 2018). Los conductores socios podrán acceder a este tipo de seguros donde accederán a medicamentes, exámenes médicos y consultas totalmente gratuitas. Del mismo modo, se podrán realizar incontables consultas en cualquiera de las clínicas o policlínicos afiliados a la aseguradora; asimismo también podrá asegurar a dos familiares directos; sea su cónyuge o hijos. No obstante, aun cuando esta cobertura alcanza al conductor socio y usuario, no responde por la situación del vehículo en caso de accidentes. Además, en caso de muertes la aseguradora ofrece una cobertura de cincuenta mil soles por persona, en caso de invalidez total y permanente también brindará el mismo monto. Y, por último, en caso el agraviado se encuentre

hospitalizado se le ofrece una renta de cien soles y cincuenta mil para los gastos de curación. Sin embargo, es preciso resaltar que este tipo de seguros solamente asume la responsabilidad civil cuando se configura en un accidente de tránsito, mas no por otra modalidad de detrimento.

Por otro lado, Pakta implementa el Plan de Reposición de Vehículos en caso de robo total, estas medidas solamente se aplicarán a aquellos conductores que se encuentren registrados dentro de cualquier plataforma tecnológica que brinda servicios de transporte privado; por consiguiente, operará dentro de la ciudad de Lima y Callao donde se asegura que el conductor accederá a la reposición vehicular en menos de 10 minutos. Por su lado, la marca Pakta, de Rimac Seguros, propone este plan con el objeto de asegurar a varios usuarios que acceden a estas plataformas y no obtienen ninguna protección por parte de la app móvil (KarlosPerú, 2019). A pesar que resulta ser un idóneo planteamiento por parte de la aseguradora, se determina que, al solo situarse este beneficio en la capital de Lima y Callao, no asegura la protección de los demás conductores ni usuarios que acceden a los aplicativos móviles a nivel nacional; ello, en razón a la inexistencia de una legislación que verifique cada procedimiento del transporte colaborativo así como sus beneficios y avances, sin perjudicar su naturaleza como intermediarios.

Al respecto, es importante acotar que se ha comprobado que al contratar un seguro como transporte particular este tiene sus limitaciones y restricciones, en consecuencia, aun cuando quieren hacer pasar el accidente o detrimento derivado del transporte por aplicativo móvil, muchas veces las aseguradoras le rechazan esta atribución lo cual genera no solo incomodidad e inestabilidad económica por parte

del conductor, sino que el usuario se encuentra en un desvalido único al no establecer la empresa intermediaria las medidas de prevención que debe asumir el conductor para brindar este tipo de servicios.

En Argentina, la Superintendencia Nacional de Seguros (2019) implementó la contratación de pólizas en específico, es decir, que aun cuando las plataformas virtuales no se encuentran debidamente reguladas en el país; el estado como medida preventiva establece que la plataforma digital puede respaldar la seguridad del servicio a través de un seguro. Cabe precisar, que esto se reguló a través de la Resolución 615/19, donde establece las condiciones contractuales del servicio comercial, asimismo, esta póliza tiene alcance a los usuarios, bienes transportados y terceros damnificados, cuya utilización del vehículo sea vía delivery, servicios y transporte, tiene su propia dimensión regulatoria. Esta implementación innovadora, permite que todos se encuentren protegidos a consecuencia de una responsabilidad civil, por ende, siendo esta una cobertura adicional a la que usualmente se emplea, genera mayor protección a quienes utilizan los servicios de la plataforma digital.

Ahora bien, Colombia es un país que insiste en la idea de insertar estas plataformas virtuales siempre que cuenten con todos los servicios que tienen los transportistas tradicionales, es decir, el Ministerio de Transporte prioriza que este intermediario para que se legalice dentro del estado debe cumplir con las exigencias que se le hace al transporte tradicional (taxi), insertar contratación de pólizas en caso de responsabilidad civil contractual y extracontractual, SOAT para servicio público, licencias de conducir para cada conductor y el pago de derechos que lo habiliten. No obstante, las empresas intermediarias se resisten a adecuarse al modelo de transporte

público colombiano, debido que su sustento versa en que sus reglamentos se encuentran sobrerregulados; por lo que, siguen prestando sus servicios bajo sus términos y condiciones (Delgado y Ojeda, 2019).

1.3.2.6. Derecho Comparado

En Estados Unidos, Washintong fue la primera ciudad en regular a las empresas que brindan servicio de taxi por aplicativo móvil, su propuesta se avocaba a que estas plataformas tecnológicas como intermediarios de la prestación deben contratar seguros para proteger a los usuarios y verificar los antecedentes de los conductores socios que pertenecían a su pool de trabajadores. Por consiguiente, el Consejo de Washington DC aprobó la circulación y ejercicio del servicio de transporte por aplicativo móvil tales como Uber, Sidecar y Lyft. Cabe precisar, que esta norma opera a fin que las compañías contraten seguros cuya cobertura se encuentre valorizado desde cien mil dólares hasta un millón, con el objeto de proteger la estadía del usuario o pasajeros al utilizar esta plataforma digital. Asimismo, la Ley para la Innovación de Vehículos de Alquiler promueve el uso de aplicativos móviles para prestar el servicio de transporte privado y público con el objeto que, de no solo ofrecer y regular la relación laboral entre el intermediario y el conductor, sino poder asegurar la trayectoria del pasajero durante su viaje de ida y destino. Al conocer, estos parámetros jurídicos que planteaba este estado Uber y Lift fueron las empresas intermediarias que decidieron adoptar las medidas de acuerdo a ley. Posteriormente, las ciudades que siguieron esta medida fueron California, Nevada, Nueva York, Seattle, Chicago, Portland y Boston (Zamarrón, 2014).

Bolivia

En la Paz se adecuó el reglamento de movilidad de pasajeros, insertando el aplicativo móvil con el objeto de proporcionar beneficios tanto al pasajero como al conductor; lo que se busca a través de la modificación de esta normativa es que se aproveche las facilidades que ofrece cada empresa del sector transporte. Cabe precisar, que esta regulación es un modelo aplicable para América Latina, todo en cuanto aún existen países latinoamericanos que no incentivan a la economía colaborativa y en consecuencia presentan trabas para no regular estas empresas intermediarias de transporte. En ese mismo contexto, al inscribirse al titular del vehículo o tercero que se encuentre en posesión del bien mueble, debe presentarse y registrar su vehículo, agregando los datos y antecedentes del conductor. Por otro lado, al aceptar Uber e incorporar un seguro privado que alcanza todo tipo de riesgo, no sería relevante que el conductor cuente con un seguro obligatorio frente a os accidentes de tránsito que puedan acontecer durante la prestación del servicio. Otro aspecto icónico, es que aquellos conductores que tengan multas de tránsito en su contra, no podrán laborar para el aplicativo móvil, puesto que su compromiso resulta dudoso ante tal actuación. Es por ello, que esta nueva política pública dentro del territorio bolivariano refleja la aceptación de la economía colaborativa, así como la inserción de las plataformas tecnológicas dentro del estado. Por consiguiente, todo conductor o propietario que desee laborar bajo los reglamentos de una movilidad colaborativa debe de contar con un certificado de cumplimiento de estándares y disposiciones técnicas emitidos por la Autoridad Municipal de Transporte y Tránsito (Londoño, 2018).

Brasil

En Sao Paulo ante la congestión de transporte individual y privado que contiene, ha determinado que el transporte tradicional no ha logrado satisfacer el servicio hacia toda la población, es por ello, que ante tal situación Uber se presentó para implementar su plataforma como una atractiva prestación y alternativa positiva para el transporte de pasajeros a través de un aplicativo móvil. A pesar, que los taxistas tradicionales se levantaron en protesta por el ingreso de este tipo de compañías, la autoridad judicial decidió que era pertinente la implementación de estas plataformas dentro del territorio brasilero. En consecuencia, su ingreso al estado fue suscrito por la Municipalidad de Sao Paulo, donde se determinaba que debían operar bajo el pago de una tasa municipal, la cual constaba de 0.10 reales (0.028 dólares) por cada kilómetro que recorriera y en función a la disponibilidad de la oferta del día. No obstante, aun cuando existe normativa de por medio, decidieron sol liberar 5000 vehículos que brinden servicios a través de una plataforma tecnológica, sin embargo, se debe precisar que esta nueva modalidad ha tenido gran acogida de manera que hasta se ha pensado en suplir la demanda que tiene la metrópoli brasileña. Al respecto, se añade que el conductor que brinde transporte colaborativo debe contar con su carné de conducción profesional, proporcionar al pasajero sus datos personales, horario, matrícula del auto y una evaluación para que califique la prestación realizada. Además, mediante propuesta municipal se reglamentó uso de vestuarios y comportamientos adecuados que debe adoptar el conductor para evitar conflictos con profesionales y usuarios clientes. Cabe precisar, que la vestimenta constaba de blazer en caso de días fríos, traje o esmoquin con camisas lisas para conductores de transportes de alta gama; así como la presentación personal de no tener barba, uñas limpias y ser totalmente alegre y amable (Guaidó, 2016).

México

Ahora bien, este país se ha convertido en el estado pionero de regulación de transportes colaborativos al regular la empresa Uber. Por lo que, ante las constantes negociaciones se determinó que dejaría operar a este tipo de compañías siempre que se sujeten al pago de 1.5% de lo obtenido por su prestación de servicio dentro del territorio nacional. En consecuencia, México es un país donde considera que la ley se plantea ante la amplia demanda y libertad consumista. Por consiguiente, las plataformas tecnológicas como Uber y Cabify realizan un pago único de 4.617 pesos valorizado en $. 292.29 como un derecho para transitar en todo el territorio mexicano. Por su lado, esta regulación establece que los conductores deberán tener un permiso anual para prestar servicios de transporte privado; en consecuencia, para alcanzar este permiso se tendrá que pagar un derecho de 1.599 pesos valorizado en $. 101.29. Adicional a ello, tendrá que pagarse por cada viaje realizado un porcentaje de 1.5% al Fondo Público de Taxi, Movilidad y Peatón para las obras públicas que tengan que ver con el transporte. Por último, Uber tiene como exigencias que el conductor que decida convertirse en socio de la plataforma virtual, deberá contar con vehículo cuyo valor mínimo sea de 200.000 pesos o $ 12,668, así como tener aire acondicionado y bolsas de aire (Corona, 2015).

Colombia

Aun cuando no existe una regulación específica respecto al transporte adquirido a través de plataformas virtuales, éstas han presentado proyectos donde se pretende regular esta modalidad de transporte. El primero fue la Empresa Uber con su Categoría de Transporte Privado Intermediado por Plataformas – TPIP donde coexisten tres actores: La empresa red de transporte – ERT, el conductor privado y

el usuario. El ERT se encuentra conformado por la plataforma tecnológica e intermediaria del servicio, instaura desarrollos y procedimientos en materia de seguridad, así como establece los términos y condiciones de la prestación; el Conductor privado es aquel individuo que paga a la plataforma para ofrecer sus servicios libremente de acuerdo a su disponibilidad de tiempo, así como cumple con exigencias mínimas de calidad; y por último, el usuario que actúa como principal interesado para utilizar el servicio a través de una contraprestación económica con el conductor, debiéndose adherir a los términos y condiciones de la plataforma. Asimismo, comprometidos con la seguridad del servicio, Uber ha rechazado más de 64.000 solicitudes de posibles socios conductores por no cumplir con los requisitos de seguridad; además, implementó el Centro de Seguridad con soporte 24/7 para verificar la información, así como la posibilidad de compartir el servicio prestado con sus amistades o familiares a fin que el usuario se sienta seguro con el transporte privado, y por último, la aplicación tiene una opción de marcado rápido (123) en caso de existir alguna emergencia. Cabe precisar, que esta empresa intermediaria expandida en varias ciudades de Colombia tributa bajo el concepto de IVA, de tal manera de conseguir la prestación de su servicio en este país (Uber , 2019). Por su lado, Cabify inserta la implementación de políticas públicas que deben encontrarse bajo cuatro aspectos relevantes: i) La creación de una licencia especial para el conductor que realiza el servicio a través de la plataforma virtual, ii) El pago de un impuesto para taxis y aplicaciones, iii) La aprobación del cupo del taxi como crédito al impuesto de rodamiento, y, iv) la fiscalización de los estándares mínimos de calidad.

1.3.2.7. Legislación Nacional

El Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC) presentó ante el poder legislativo un proyecto de ley que incorpora a las plataformas tecnológicas y crea su registro nacional a través del Proyecto Nº 1505/2016-CR, no obstante esta ha sido variada en los proyectos Nº 2218/2017-CR y 2687/2017-CR, al respecto, el Dictamen 2018/2019 emitido por la Comisión de Transporte y Comunicaciones, ha dado a conocer las observaciones que realizó el poder ejecutivo mediante Oficio Nº 353-2018-PR, con fecha 28-12-2018, donde hace hincapié en cinco aspectos relevantes:

El primero, que el estado no cuenta con la economía ni el financiamiento necesario para implementar un registro nacional que regule a las empresas administradoras de plataformas tecnológicas de intermediación que prestan el servicio de transporte especial – taxi por aplicativo, en consecuencia, el publicar y entrar en vigencia dicha norma acarrearía un presupuesto que no se tiene.

El segundo, que la incorporación de dicha norma dentro del marco legal nacional atenta contra la economía de mercado colaborativa, debido a las amplias restricciones, faltas de innovación y adecuación a las que se someterían las plataformas tecnológicas con este nuevo modelo de negocios.

El tercero, cuestiona que en el proyecto se genera duplicidad de costos a las plataformas tecnológicas, solicitando documentación tanto a gobiernos locales como operadores, que permitan garantizar el establecimiento de los requisitos mínimos del derecho y protección del usuario.

El cuarto, las definiciones que se incorporan en la norma resultan limitativas en algunos servicios que en la actualidad ya están disponibles al público, generando

un perjuicio al consumidor final, en consecuencia, limita la innovación y mejoramiento en la prestación del servicio al desarrollar concepciones rígidas.

Y, por último, el quinto se refiere a que las plataformas tecnológicas deben considerarse como entidades prestadoras de servicios complementarios, la misma, que debe ser fiscalizada por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones así como por la Superintendencia de Transportes Terrestres de Personas, cargas y mercancías.

Al respecto, el MTC ha concluido que se allana en parte de las observaciones realizadas por el poder ejecutivo, eliminando el Anexo y realizando la modificación del artículo 3 y 7 de la autógrafa ley (Comisión Transportes y Comunicaciones , 2019). Sin embargo, hasta la fecha aún no se han absuelto las demás observaciones, ni tampoco se encuentra en agenda del parlamento, por lo que, resulta relevante estudiar dicha problemática e incluirla dentro de la economía colaborativa que se está expandiendo en el territorio nacional.

1.4. Formulación del Problema

¿Cuál es la responsabilidad civil que asumen las empresas administradoras que prestan servicio de transporte privado a través de plataformas tecnológicas, en la ciudad de Chiclayo año 2018?

1.5. Justificación e importancia de estudio

El presente estudio se ha elaborado en razón a la actual problemática que se percibe en el servicio de transporte privado a través de plataformas tecnológicas, que lejos de ser una prestación segura para el usuario, ha traído consigo la inseguridad e informalidad; ello debido, que a pesar de existir un dictamen dentro del congreso respecto a la

regulación de las empresas administradoras de plataformas tecnológicas de intermediación del servicio de transporte especial – taxi por aplicativo y la creación de su registro nacional, aún no ha entrado en vigencia debido a las inconsistencias que se han expuesto durante el pleno. Asimismo, se busca responsabilizar civilmente a las empresas intermediarias que se favorecen con la prestación de estos servicios, pero que al presentarse un hecho reprochable bajo su subordinación se eximen de responsabilidad ante el usuario.

Por consiguiente, al elaborarse una propuesta legislativa que optimice el servicio de transporte a través de plataformas tecnológicas se beneficiará no solo el usuario como afectado directo, sino se obtendrá un costo-beneficio cero para que el estado a través de sus autoridades competentes ejerza un control y responsabilicen idóneamente a la empresa administradora de servicio de transporte privado.

1.6. Hipótesis

Las empresas administradoras de transporte privado que prestan servicios a través de plataformas tecnológicas tienen responsabilidad civil frente a los daños causados a los usuarios, por incurrir en los elementos de causalidad, antijuricidad y factor de atribución.

1.7. Objetivos

1.7.1. Objetivo General

Determinar la responsabilidad civil que tienen las empresas administradoras que prestan servicios de transporte privado a través de plataformas tecnológicas por el daño ocasionado al usuario en la ciudad de Chiclayo, 2018.

1.7.2. Objetivos Específicos

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, 2018.

Analizar la regulación jurídica del servicio de transporte a través de plataformas tecnológicas, orígenes y características.

Elaborar una propuesta legislativa que regule la responsabilidad civil de las empresas administradoras que ofrecen servicio de trasporte privado a los usuarios.

II. MATERIAL Y MÉTODO

2.1. Tipo y diseño de investigación

2.1.1. Tipo de investigación

El estudio abordado es de tipo descriptivo.

Es descriptivo porque se determinará cuáles son los daños que se ocasionan a la víctima, cuando se adquiere un servicio de transporte privado a través de una plataforma tecnológica, además, se puntualizará porque son responsables civilmente las empresas administradoras de estos servicios.

2.1.2. Diseño de investigación

La investigación tiene un diseño no experimental todo en cuanto no existe manipulación deliberada de las variables, pues solo habrá un análisis de los datos recopilados que permitirán esclarecer el tema en mención.

2.2. Población y muestra

2.2.1. Población

Está conformada por las plataformas digitales, conductores y usuarios; mediante los cuales se podrá determinar si estas empresas intermediarias se encuentran en la responsabilidad civil de accionar frente a sus conductores y usuarios.

2.2.2. Muestra

En ese mismo contexto y en base a la población consignada, se ha considerado que la materia de estudio se encuentre conformada por 3 plataformas virtuales, 20 conductores y 20 usuarios.

2.3. Variables, Operacionalización

2.3.1. Variables

Variable Independiente: Responsabilidad Civil

Variable Dependiente: Empresa Administradora que presta servicio de transporte Privado

2.3.2. Operacionalización de variables

Tabla 2: *Operacionalización de variables*

Variables	**Dimensiones**	**Indicadores**	**Técnica e instrumento de recolección de datos**
Variable Independiente: Responsabilidad Civil	Jurídica	Hecho Causante del Daño Daño Causado Relación de Causalidad Factor de Atribución	Guía Documental Cuestionario
Variable Dependiente: Empresa administradora de servicio de transporte privado	Plataformas Digitales: Easy Taxi Cabify	Informalidad Ineficacia en el servicio de transporte Límites de Responsabilidad en Términos y Condiciones	Guía Documental Cuestionario

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

La técnica empleada es la encuesta.

La encuesta consistirá en reunir el punto de vista de los representantes de atención al usuario, conductores socios y usuarios. Esta técnica, se desarrolló en función a lo

proporcionado por la muestra escogida y las extracciones de fuentes físicas y virtuales, con la finalidad de direccionar su desarrollo en razón a sus objetivos.

Por lo que, el instrumento que se empleó fue el cuestionario, permitiendo contrastarse la hipótesis de la investigación con los resultados obtenidos, concluyendo que la responsabilidad civil se le debe atribuir a las empresas administradoras que prestan servicio de transporte privado a través de aplicativos móviles.

2.5. Procedimientos de análisis de datos

La información recopilada a través del instrumento aplicado, en este caso el cuestionario, fue ingresado al programa IBM SPSS Statistics, con la finalidad de elaborar un análisis estadístico descriptivo donde se obtuvieron tablas y gráficos en base a su orden correlativo. En este mismo contexto, desarrollando el método analítico y descriptivo, se busca conocer la legislación y problemática comparada que determina la responsabilidad civil de las empresas administradoras de servicio de transporte privado en las plataformas tecnológicas.

2.6. Criterios éticos

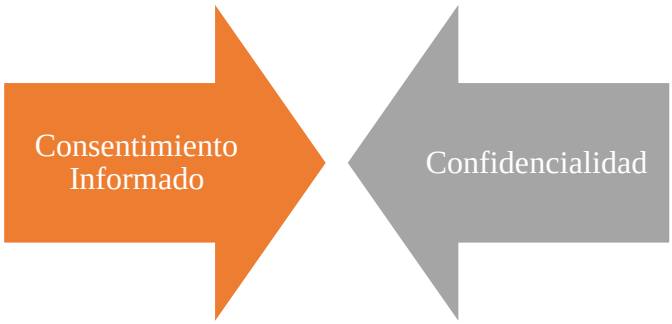

Figura 5: Criterios éticos de la investigación
Fuente: Elaborado por el autor

Consentimiento informado: Antes de aplicar el instrumento de investigación se le comunicó a la muestra, que la información obtenida serviría para realizar un estudio de tesis, por lo que, en señal de conformidad lo desarrollaron sin discrepancia alguna.

Confidencialidad: Se le informó a la muestra estudiada que el instrumento aplicado era totalmente anónimo, por lo que no figurarían nombres completos, es por ello, que realizaron el desarrollo del instrumento sin que medie preocupación.

2.7. Criterios de rigor científico

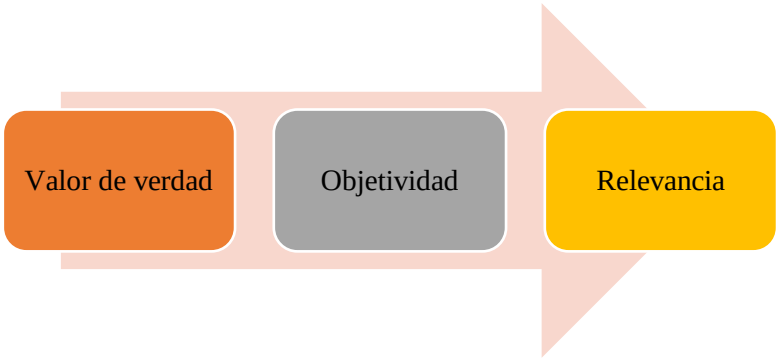

Figura 6: Criterios de rigor científico
Fuente: Elaborado por el autor

Valor de verdad: La investigación ha recopilado información fidedigna emitida por la muestra escogida, lo cual ha demostrado cómo operan las empresas administradoras de servicio de taxi por aplicativo móvil.

Objetividad: La aplicación del instrumento fue objetivo, todo en cuanto la información compartida por la muestra, refleja el grado de veracidad, conocimiento y opiniones que tienen respecto al estudio que se realiza.

Relevancia: El cuestionario fue elaborado en base a los objetivos de esta investigación, por lo que, cada pregunta no solo esclarece el tema de estudio, sino que plantea una alternativa de solución respecto a la responsabilidad civil que deben asumir las empresas administradoras de servicio de transporte privado en las plataformas tecnológicas.

III. RESULTADOS

3.1. Resultados en Tablas y Figuras

Tabla 3: *Muestra de la investigación*

Descripción	Fi	%
Representante en atención al usuario	3	8
Conductor Socio	20	46
Usuario	20	46
TOTAL	**43**	**100**

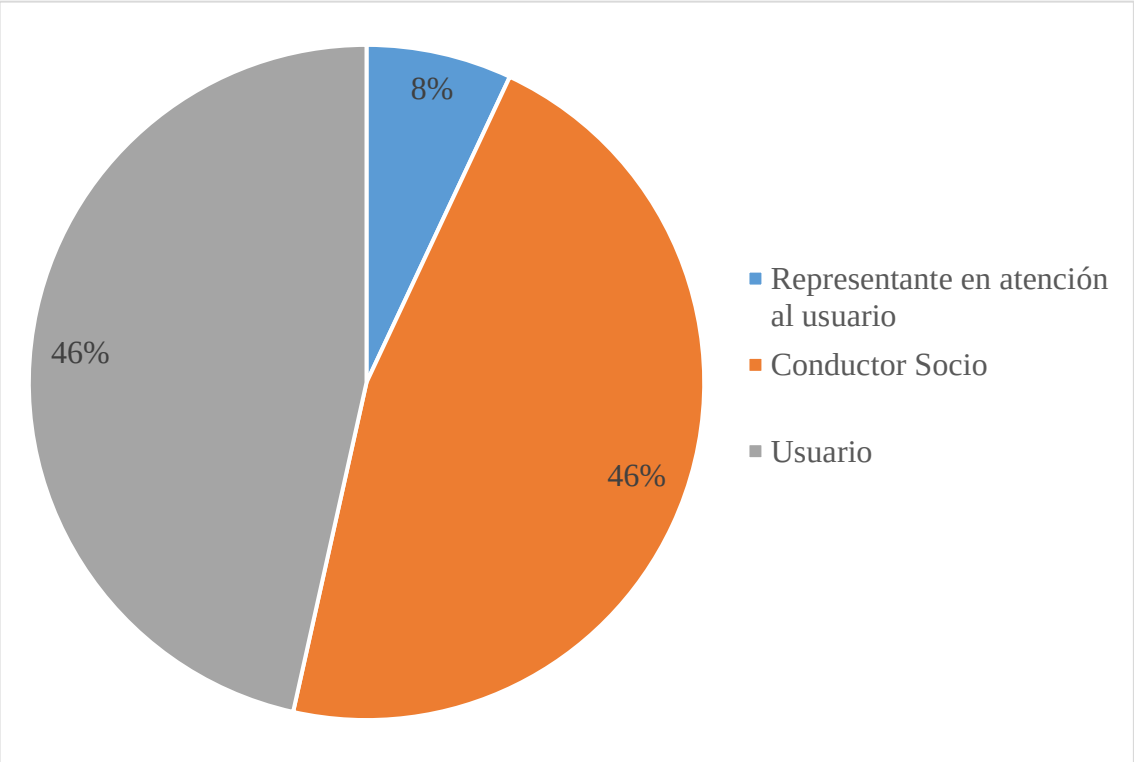

Figura 7: Muestra de la investigación
Fuente: Cuestionario

Interpretación: En el cuestionario aplicado según la pregunta Nº 01 sobre ¿Cómo interviene usted en la prestación del servicio de taxi privado a través de una plataforma tecnológica?, se obtiene como resultado que el 8% fueron representante en atención al usuario, el 4% eran conductores socios; y, por último, el 46% eran usuarios. Por lo que, se concluye que la muestra de investigación se conformó por 3 representantes en atención al público, 20 conductores socios y 20 usuarios.

Tabla 4: *Pronunciamiento del poder legislativo sobre las plataformas tecnológicas que prestan servicio de taxi privado*

Descripción	**Fi**	**%**
Sí	5	12
No	38	88
TOTAL	**43**	**100**

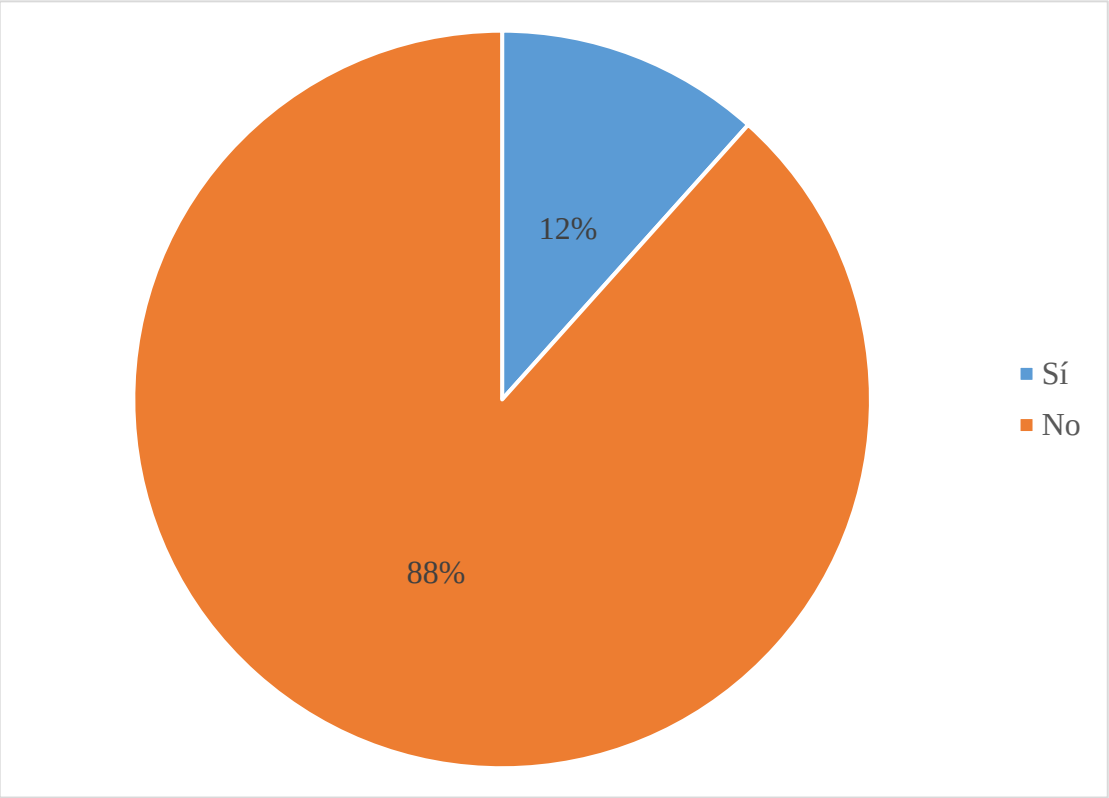

Figura 8: Pronunciamiento del poder legislativo sobre las plataformas tecnológicas que prestan servicio de taxi privado
Fuente: Cuestionario

Interpretación: En el cuestionario aplicado según la pregunta Nº 02 sobre ¿Conoce Ud. si las plataformas tecnológicas que brindan servicio de taxi privado tienen una norma que las regula?, se obtiene como resultado que el 12% alegó conocer que existe una normativa que regula a estas empresas intermediarias, mientras que el 88% desconoce legislación alguna. Por lo que, se concluye que los encuestados conocen que existe normativa, sin embargo esta no se encuentra vigente debido a las observaciones que realizó el poder ejecutivo.

Tabla 5: *Resultado de la Pregunta Nº 03 del instrumento de evaluación.*

Descripción	Fi	%
Empresa de taxis	15	35
Empresa de transporte	5	12
Intermediario	20	46
Persona jurídica no responsable	3	7
TOTAL	**43**	**100**

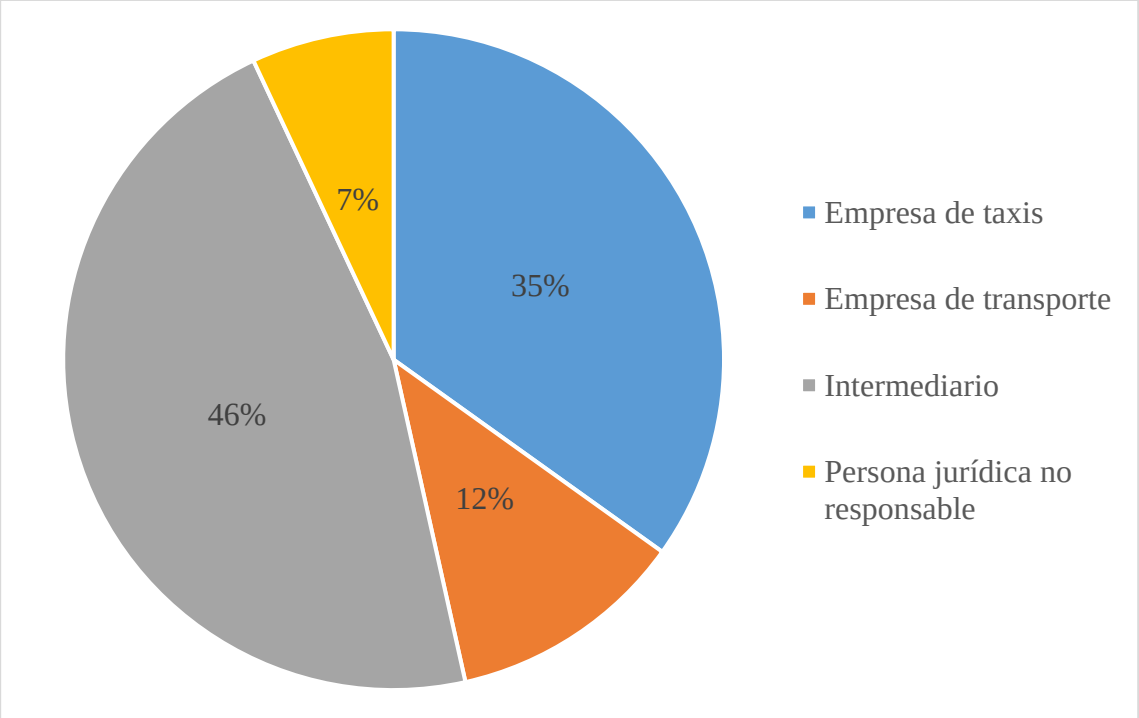

Figura 9: Constitución de las Plataformas Tecnológicas que brindan de servicio de taxi privado
Fuente: Cuestionario

Interpretación: En el cuestionario aplicado según la pregunta Nº 03 sobre, ¿Cómo se encuentran constituidas las plataformas tecnológicas que brindan servicio de taxi privado?, se obtiene como resultado que el 35% se encuentran constituidas como empresas de taxis, el 12% considera que son empresas de transporte, el 46% comentó que las plataformas digitales intervienen como intermediarios; y por último, el 7% lo considera una persona jurídica no responsable. Por lo que, las empresas que brindan servicios de taxi por aplicativo móvil logran constituirse como una empresa intermediaria entre la relación de consumo que existirá entre el conductor socio y usuario.

Tabla 6: *Rango de edades del conductor socio de la plataforma tecnológica.*

Descripción	Fi	%
20 – 30 años	10	23
31 – 40 años	30	70
41 – 50 años	2	5
Otros	1	2
TOTAL	**43**	**100**

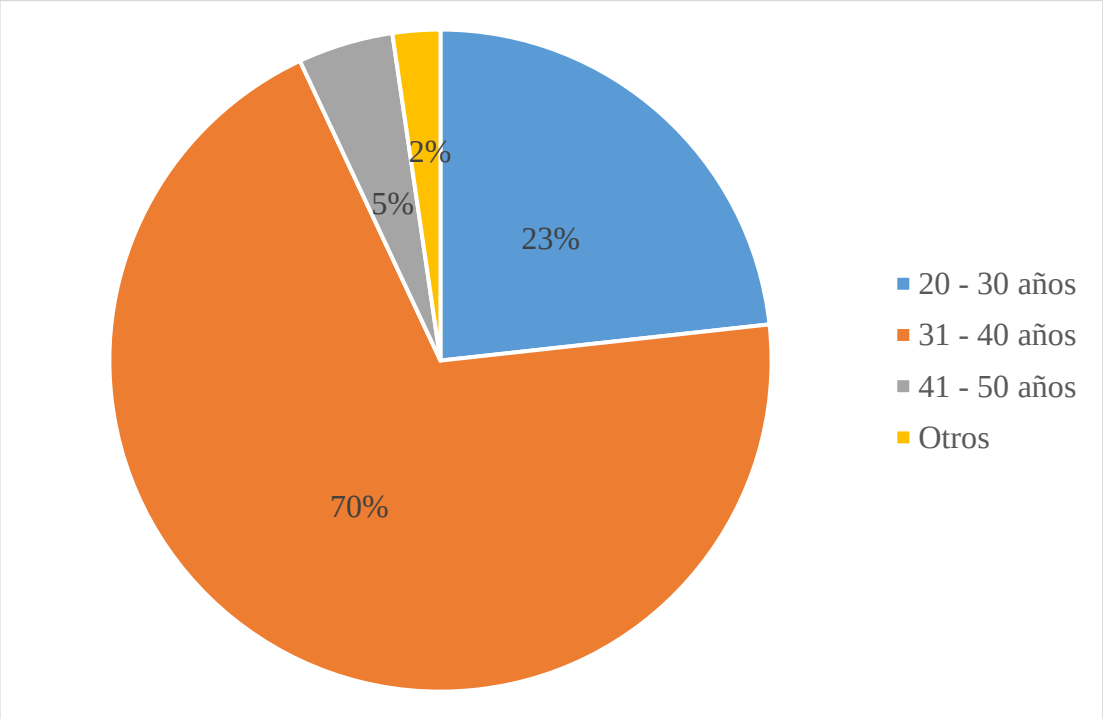

Figura 10: Rango de edades del conductor socio de la plataforma tecnológica
Fuente: Cuestionario

Interpretación: En el cuestionario aplicado según la pregunta Nº 04 sobre, ¿Cuál cree Ud. que es el rango de edades del conductor socio que pertenece a la plataforma tecnológica de servicio de taxi?, se obtiene como resultado que el 23% tienen entre 20 hasta 30 años, el 70% considera que el rango se encuentra entre los 31 hasta los 40 años, el 5% determina que el conductor socio tiene entre 41 hasta 50 años; y por último, el 2% considera que el rango se encuentra entre los 20 hasta los 40. Por lo que, las empresas que brindan servicios de taxi por aplicativo móvil contrata como conductores socios entre los 31 hasta los 40 años, lo cual para ellos resultan ser más responsables en el cumplimiento del labor.

Tabla 7: *Resultado de la Pregunta Nº 05 del instrumento de evaluación.*

Descripción	Fi	%
SOAT, Licencia de conducir y tarjeta de propiedad	10	23
Foto del auto (interna y externa) y evaluación psicológica	3	7
Certificado de antecedentes penales, policiales y judiciales	10	23
Declaración jurada de domicilio legalizada	1	3
Capacitación sobre el código de servicio esperado y manejo preventivo	4	9
Todas las anteriores	15	35
TOTAL	**43**	**100**

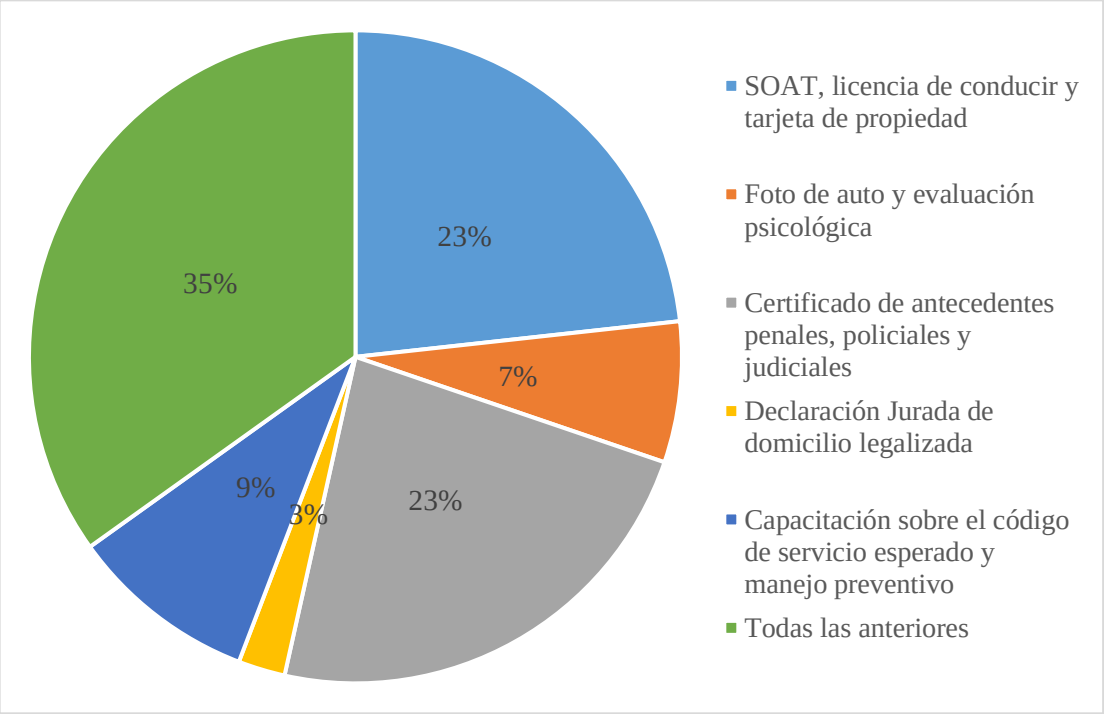

Figura 11: Requisitos para ser conductor socio
Fuente: Cuestionario

Interpretación: En el cuestionario aplicado según la pregunta Nº 05 sobre, ¿Cuáles considera Ud. que deben ser los requisitos que solicita la Plataforma tecnológica para trabajar como conductor socio de la empresa?, se obtiene como resultado que el 23% solicitan el SOAT, licencia de conducir y tarjeta de propiedad, el 7% requiere una foto del auto y evaluación psicológica, el otro 23% solicita certificado de antecedentes penales, policiales y judiciales, el 3% requiere una declaración jurada de domicilio

legalizado, el 9% solo solicita que el conductor socio tenga una capacitación sobre el código de servicio esperado y preventivo; y, por último, el 35% considera que deben solicitar todas las alternativas mencionadas anteriormente. Por lo que, las plataformas tecnológicas solo solicitan el SOAT, licencia de conducir, tarjeta de propiedad, antecedentes penales, examen psicológico y la capacitación sobre el código de servicio esperado y manejo preventivo; no obstante, la muestra escogida a fin de asegurar un servicio de calidad y eficiente consideran que toda plataforma tecnológica que desea funcionar dentro de la localidad, antes de contratar los servicios de los conductores socios independientes, es necesario que primero tengan su SOAT y licencia de conducir vigentes; asimismo, este seguro debe estar dirigido para los usuarios y conductores que tienen una relación de consumo final con el objeto de resguardar la prestación que brinda el aplicativo móvil; por otro lado, deben constar la foto actualizada (interna y externa) del vehículo que será empleado para brindar el servicio de transporte de taxi, en consecuencia, el conductor socio debe pasar por una evaluación psicométrica que permita conocer el perfil más profundamente y detallada de quién será el sujeto que tendrá una relación directa con el usuario; en ese mismo contexto, es relevante el certificado de antecedentes penales, policiales y judiciales, ello con la finalidad de conocer el historial delictivo y sancionable del conductor socio; además, la plataforma tecnológica debe solicitar una declaración jurada de domicilio legalizada a fin de hacer constar su domicilio real actual para que en casos de futuros incidentes se les notifique los documentos correspondientes; por último, todo aplicativo móvil debe capacitar a sus conductores socios, puesto que las conductas que tenga el prestador con el usuario formarán el prestigio de la plataforma digital, así como prevendrá la actuación los incidentes que se presenten.

Tabla 8: *Medidas preventivas de la plataforma virtual ante la presencia de incidentes*

Descripción	**Fi**	**%**
Constatación digital visual	8	18
Solo con ingresar el usuario y contraseña asignado	25	58
Registro digital con los nombres completos, firma y fecha actual.	2	5
Sistema de calificación	5	12
No utiliza medidas preventivas	3	7
TOTAL	**43**	**100**

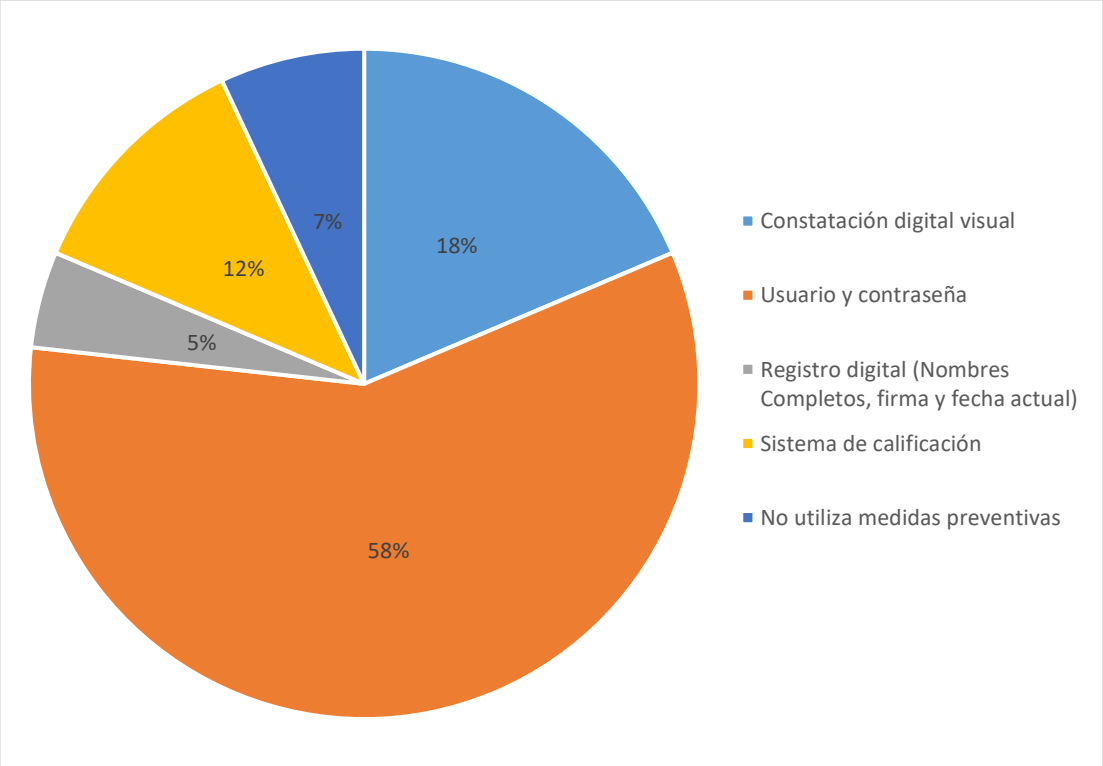

Figura 12: Medidas preventivas de la plataforma virtual ante la presencia de incidentes
Fuente: Cuestionario

Interpretación: En el cuestionario aplicado según la pregunta Nº 06 sobre, ¿Qué tipos de medidas preventivas emplea la plataforma digital con el conductor socio para que pueda prestar el servicio de taxi por aplicativo móvil?, se obtiene como resultado que el 18% realiza una constatación digital visual, el 58% solo requiere el usuario y contraseña del conductor socio, el 5% considera que existe un registro digital que contiene los nombres completos, firma y fecha actual del prestador del servicio, el 12% solo establece

las medidas a través del sistema de calificación y el 7% de los aplicativos móviles no emplea medidas preventivas. Por lo que, las plataformas tecnológicas que brindan servicio de taxi privado como intermediarios solo establece un parámetro de usuario y contraseña, lo cual no hace seguro la prestación de servicio; en consecuencia, sería el inicio del propicie de conductas delictivas.

Tabla 9: *Incidentes frecuentes en el servicio de taxi por aplicativo móvil*

Descripción	Fi	%
Robo simple y/o agravado	10	23
Violencia física, psicológica y/o sexual	20	46
Cobro excesivo en la tarifa del servicio	5	12
Accidentes de tránsito	8	19
TOTAL	**43**	**100**

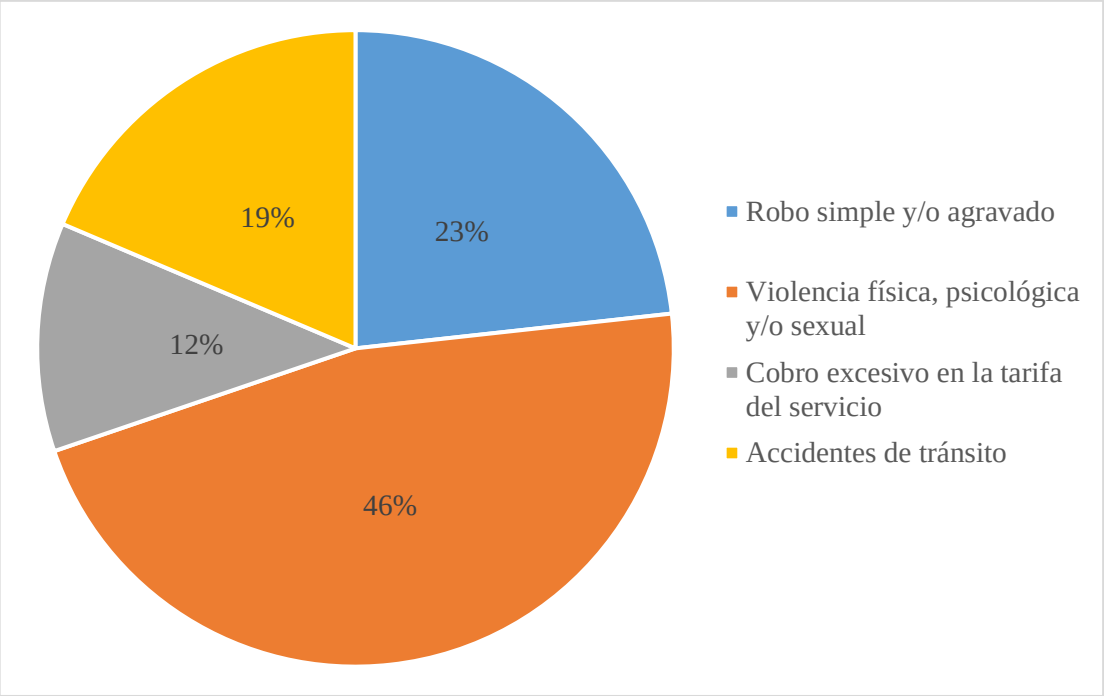

Figura 13: Incidentes frecuentes en el servicio de taxi por aplicativo móvil
Fuente: Cuestionario

Interpretación: En el cuestionario aplicado según la pregunta Nº 07 sobre, ¿Cuáles son los incidentes más concurrentes en el servicio de taxi por aplicativo móvil?, se obtiene como resultado que al contratar estos servicios el 23% sufre de robo simple y/o agravado, el 46% sufre de violencia física, psicológica y/o sexual, el 12% ha tenido un cobro excesivo en la tarifa del servicio; y, el 19% incurre en accidentes de tránsito. Por lo que, las plataformas tecnológicas que brindan servicio de taxi privado al filtrar las aptitudes y conductas de sus conductores socios, los usuarios se encuentran inmersos en situación de violencia física, psicológica y/o sexual.

Tabla 10: *Tipos de Daños que sufre el usuario ante el inadecuado servicio de taxi por aplicativo móvil*

Descripción	Fi	%
Daño moral	20	46
Daño personal	2	5
Daño patrimonial	5	12
Daño emergente	6	14
Lucro cesante	10	23
TOTAL	**43**	**100**

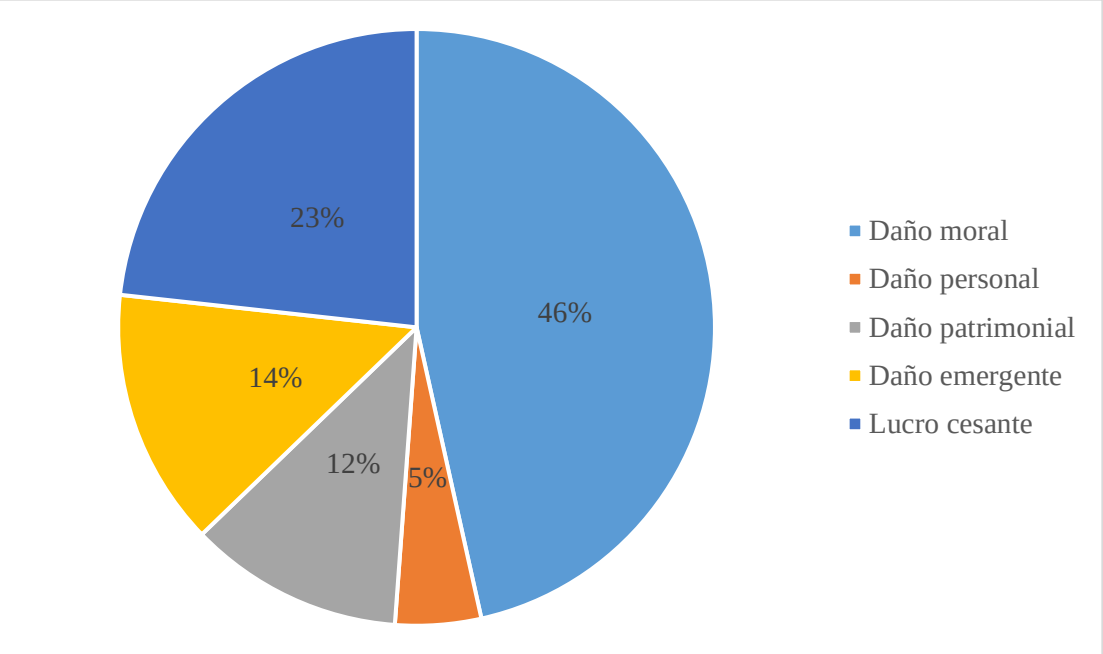

Figura 14: Tipos de Daños que sufre el usuario ante el inadecuado servicio de taxi por aplicativo móvil
Fuente: Cuestionario

Interpretación: En el cuestionario aplicado según la pregunta Nº 08 sobre, ¿Cuál cree Ud. que son los daños que sufre el usuario al tener un inadecuado servicio de transporte de taxi por aplicativo móvil?, se obtiene como resultado que al contratar estos servicios el 14% está propenso al daño moral, el 5% a un daño personal, el 12% a un detrimento patrimonial, el 46% sufre de daño emergente y el 23% se encuentra en un daño por lucro cesante. Por lo que, las plataformas tecnológicas que brindan servicio de taxi privado a los usuarios y ante el inadecuado prestación del servicio se encuentran propensos a sufrir

de un daño moral, esto debido a la violencia física, psicológica y/o sexual que puedan sufrir.

Tabla 11: *Entidades públicas involucradas cuando se presentan incidentes en el servicio de taxi por aplicativo móvil*

Descripción	Fi	%
INDECOPI	6	14
Ministerio Público	3	7
Poder Judicial del Perú	9	21
Gobiernos Locales	7	16
Ministerios de Transporte y Comunicaciones	3	7
Todas las anteriores	15	35
TOTAL	**43**	**100**

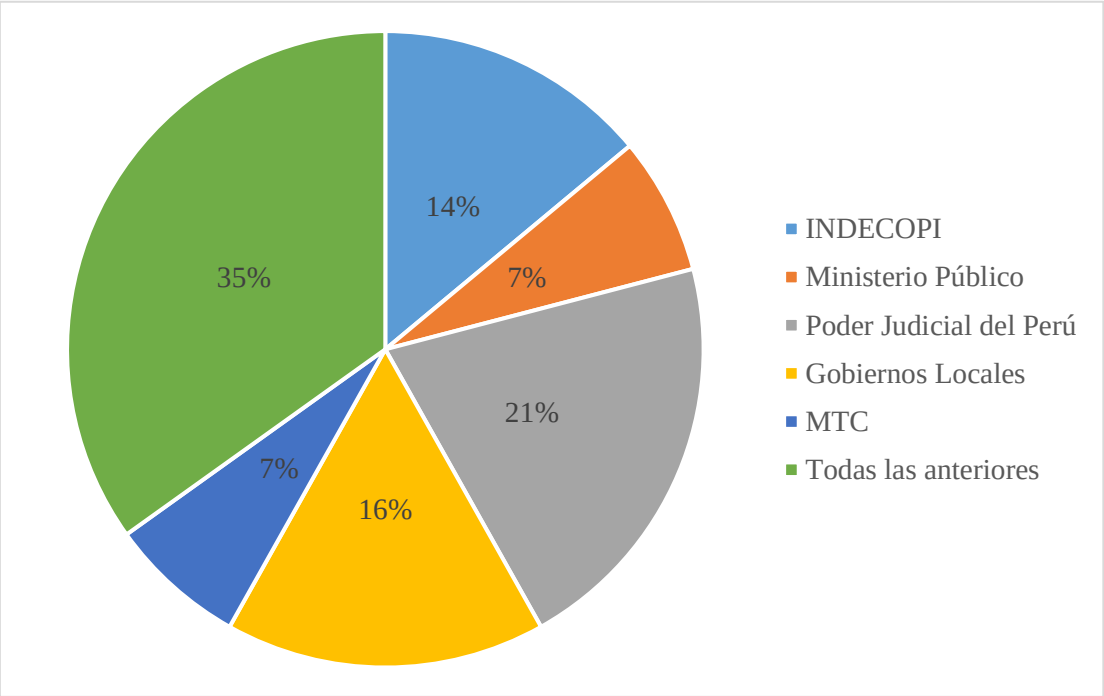

Figura 15: Entidades públicas involucradas cuando se presentan incidentes en el servicio de taxi por aplicativo móvil
Fuente: Cuestionario

Interpretación: En el cuestionario aplicado según la pregunta Nº 09 sobre, ¿Cuáles son las entidades públicas que deben presentarse ante algún incidente en el servicio de taxi por aplicativo móvil?, se obtiene como resultado que al contratar estos servicios el 14% en razón a la protección al consumidor, INDECOPI es la entidad competente para conocer respecto a los incidentes que se presentan; el 7% que en casos de hechos delictivos es el Ministerio Público el que debe intervenir, el 21% considera que el Poder Judicial de

conocer el tratamiento de los incidentes realizados en el servicio de taxi por plataforma tecnológica, el 16% prevé que los gobiernos locales deben de actuar antes estos hechos, el 7% limita la presencia del MTC respecto al servicio de transporte que se presta; mientras que el 35% delimita las actuaciones competenciales a todas las entidades públicas antes mencionadas. Por lo que, se debe precisar que las plataformas tecnológicas que se encuentran dentro de la localidad, prestando su servicio por aplicativo, en caso ocurra algún accidente las instituciones deben de actuar de acuerdo a sus competencias, en consecuencia, su aplicación se delimitará en el tipo de incidencia que ocurra entre el conductor socio y el usuario.

Tabla 12: *Incidentes resueltos por la plataforma tecnológica*

Descripción	Fi	%
60%	27	63
70%	8	18
80%	6	14
90%	2	5
Todos	0	0
TOTAL	**43**	**100**

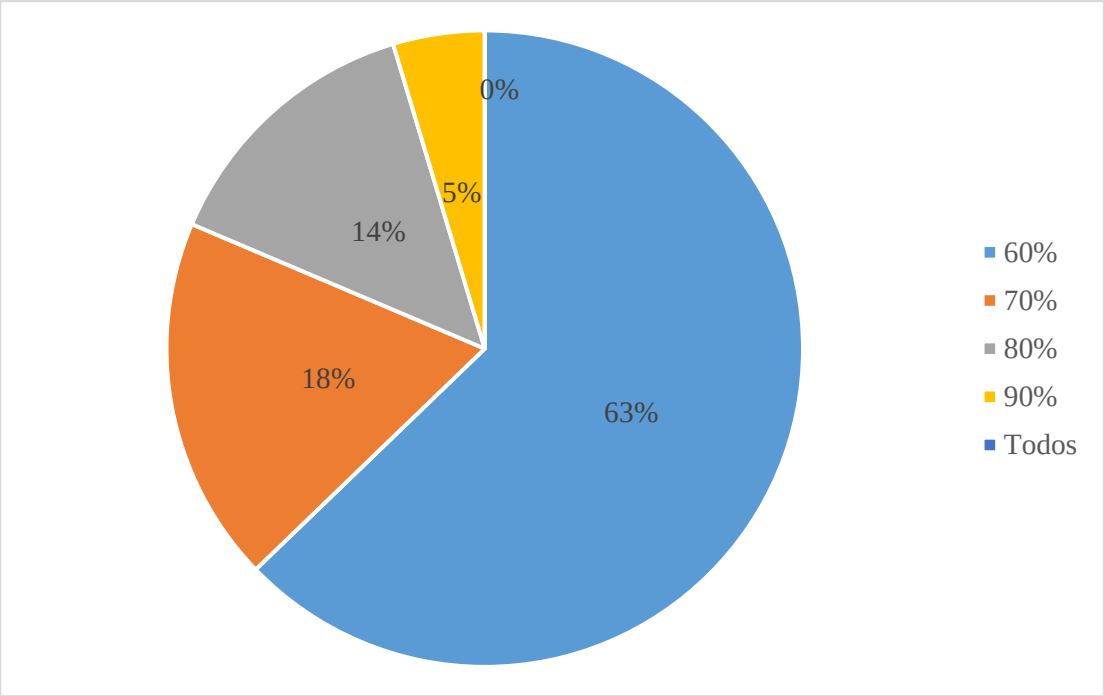

Figura 16: Incidentes resueltos por la plataforma tecnológica
Fuente: Cuestionario

Interpretación: En el cuestionario aplicado según la pregunta Nº 10 sobre ¿Cuántos incidentes presentados ha resuelto la plataforma tecnológica?, se obtiene como resultado que las plataformas digitales en un 63% solo ha resulto el 60%, el 18% solo el 70%, el 14% solo conoció y resolvió el 80%, el 5% alega haber resuelto el 90% de incidentes, y el 0% no ha concluido en resolver todos los incidentes presentados. Por lo que, la plataforma tecnológica solo se enfoca en resolver incidentes respecto a los accidentes de tránsito, sin tener en cuenta los actos delictivos que cometen sus conductores socios contra los usuarios, es por ello, que no concluyen con la solución de los mismos.

Tabla 13: Sanciones que emite la plataforma tecnológica en caso de algún incidente.

Descripción	**Fi**	**%**
Amonestación escrita	7	16
Suspensión temporal	10	23
Destitución de la empresa	25	58
Multa	1	3
TOTAL	**43**	**100**

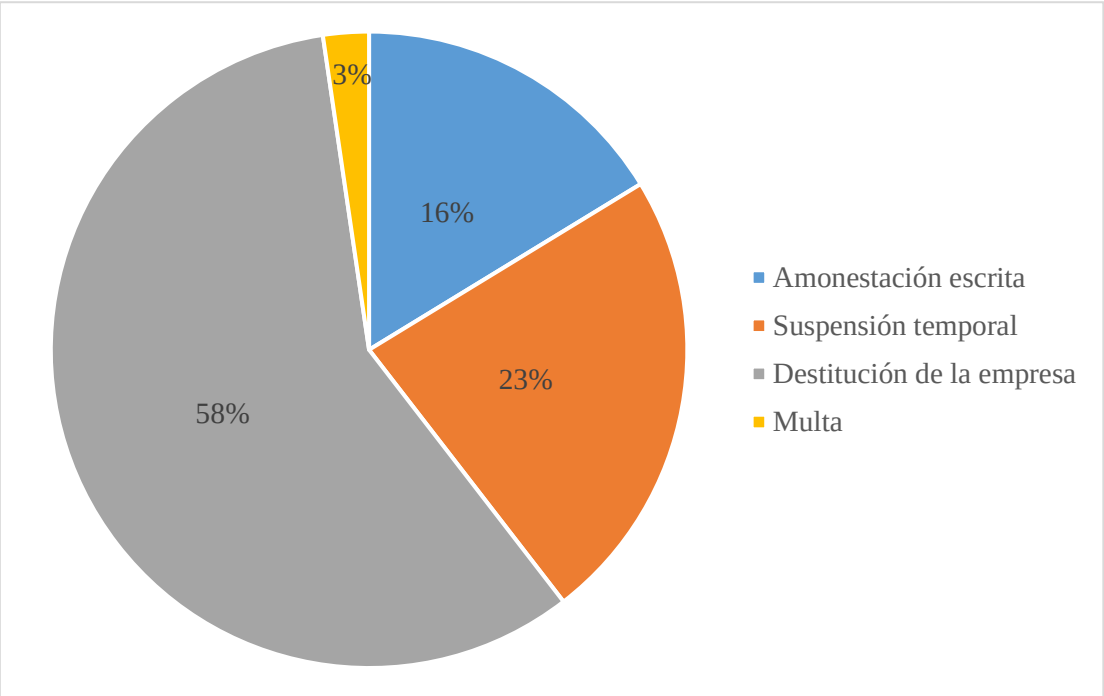

Figura 17: Sanciones que emite la plataforma tecnológica en caso de algún incidente.
Fuente: Cuestionario

Interpretación: En el cuestionario aplicado según la pregunta Nº 11 sobre ¿Cuáles son las sanciones que aplica la plataforma digital para el conductor socio en caso que se susciten incidentes en la prestación del servicio?, se obtiene como resultado que las plataformas digitales tienen como sanciones que el 16% son amonestación escrita, el 23% actúa con suspensión temporal, el 58% destituye al conductor socio ante algún incidente, y el 3% le impone multa. Por lo que, la plataforma tecnológica destituye al conductor socio cuando ocurren incidentes, en consecuencia, su sanción debe ser delimitada por el tipo de incidencias que se presentan.

Tabla 14: *Responsabilidad por incidentes actuales*

Descripción	Fi	%
Plataforma tecnológica	8	19
Conductor socio	20	43
Usuario	8	19
a y b	7	16
TOTAL	**43**	**100**

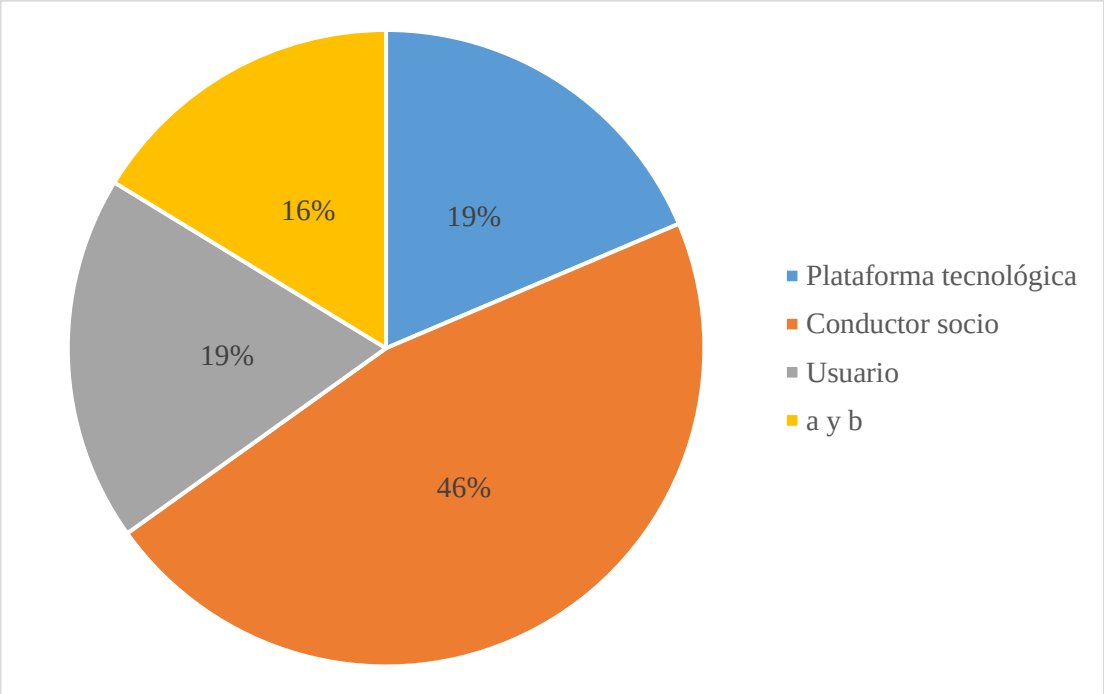

Figura 18: Responsabilidad por incidentes actuales
Fuente: Cuestionario

Interpretación: En el cuestionario aplicado según la pregunta Nº 12 sobre ¿Quién cree Ud. que asume la responsabilidad ante algún incidente ocasionado en la prestación del servicio de taxi por aplicativo móvil?, se obtiene como resultado que el 19% asume la responsabilidad la plataforma tecnológica, el 46% establece que el responsable es el conductor socio, el 19% considera que la responsabilidad recae en el usuario, mientras que el 16% prevé que tanto la plataforma tecnológica como el conductor socio son responsables ante la presencia de algún incidente. Por lo que, cuando se presentan algún tipo de incidente en la prestación del servicio de taxi por aplicativo, se responsabilizan de la conducta los conductores socios contratados.

Tabla 15: Responsabilidad que deben asumir ante algún incidente

Descripción	**Fi**	**%**
Sólo la plataforma tecnológica	13	30
Sólo el conductor socio	10	23
Ambos son responsables solidarios	20	47
TOTAL	**43**	**100**

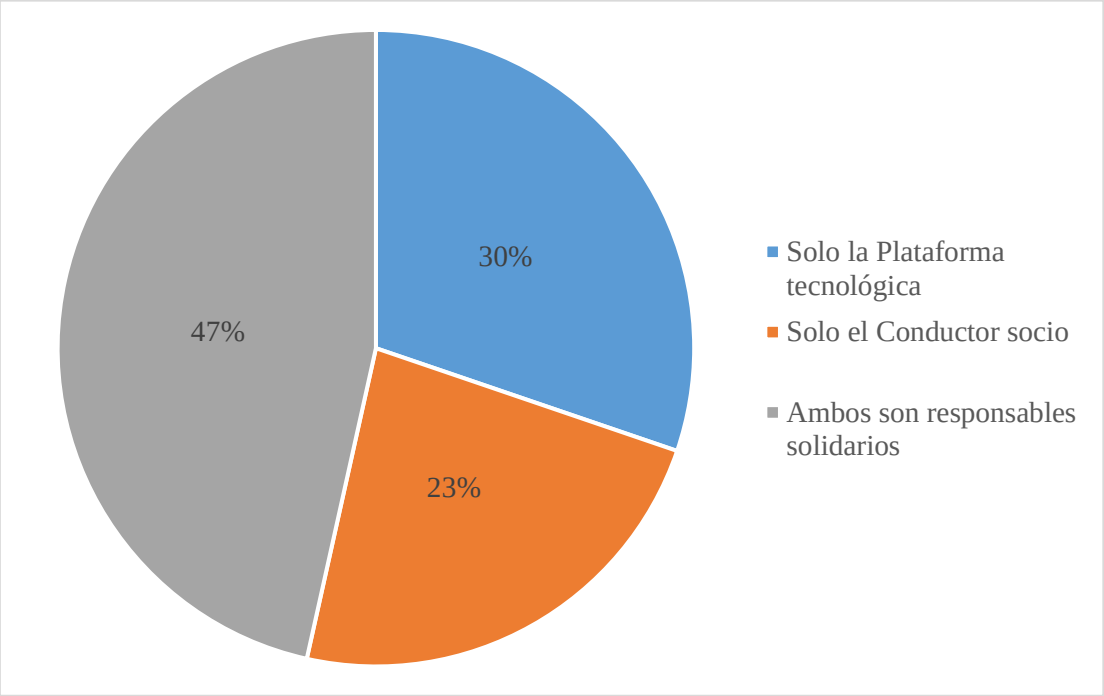

Figura 19: Responsabilidad que deben asumir ante algún incidente
Fuente: Cuestionario

Interpretación: En el cuestionario aplicado según la pregunta Nº 13 sobre ¿Quién debería responder civilmente ante algún incidente ocasionado en la prestación del Servicio de taxi por aplicativo móvil?, se obtiene como resultado que los responsables ante la presencia de algún incidente incurren que el 30% debe asumirlo la plataforma tecnológica, el 23% solo lo asume el conductor socio y el 47% determina que deben responder solidariamente tanto el conductor socio con la plataforma tecnológica. Por lo que, la responsabilidad civil que deben asumir en la relación de consumo de prestación de servicio de taxi por aplicativo móvil son la plataforma tecnológica y el conductor socio.

Tabla 16: *Legislación que regule las plataformas tecnológicas*

Descripción	Fi	%
Sí	30	70
No	3	7
Las plataformas tecnológicas deben incorporarse como empresas de taxi en físico.	10	23
TOTAL	**43**	**100**

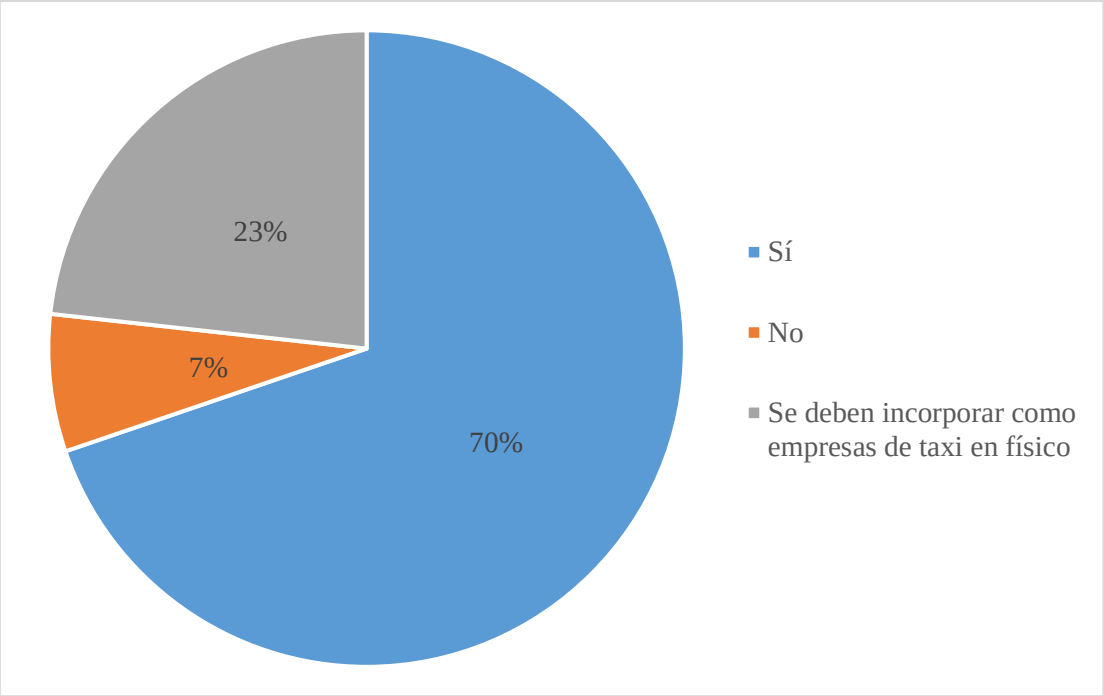

Figura 20: Legislación que regule las plataformas tecnológicas
Fuente: Cuestionario

Interpretación: En el cuestionario aplicado según la pregunta Nº 14 sobre ¿Considera Ud. que debe existir una legislación que promueva la economía colaborativa implementando el servicio de taxi por aplicativo móvil?, se obtiene como resultado que el 70% establece que debe existir una legislación que regule a las plataformas tecnológicas, mientras que el 7% considera que no debe promulgarse otra legislación y el 23% establece que deben incorporarse como empresas de taxi en físico. Por lo que, debe existir una norma que regule este tipo de servicio que involucra una inserción a la economía colaborativa.

Tabla 17: *Eficiencia de la labor como plataforma tecnológica en la prestación del servicio de taxi privado*

Descripción	Fi	%
Totalmente de acuerdo	11	25
De acuerdo	2	5
Algunas veces	10	23
En desacuerdo	8	19
Totalmente en desacuerdo	12	28
TOTAL	**43**	**100**

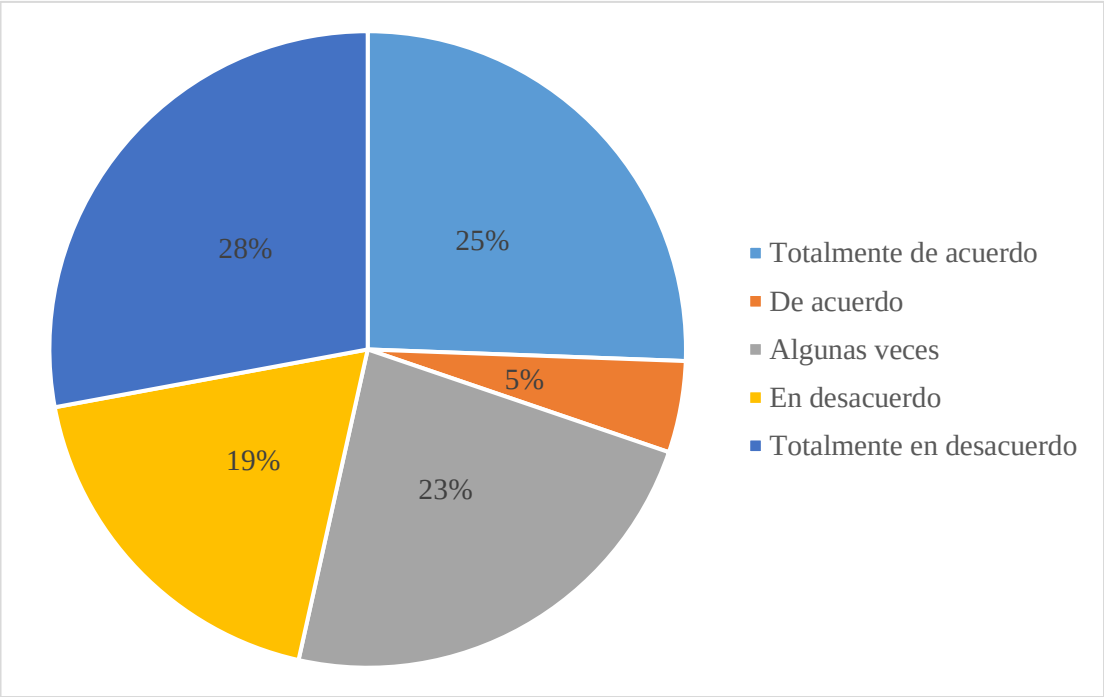

Figura 21: Eficiencia de la labor como plataforma tecnológica en la prestación del servicio de taxi privado
Fuente: Cuestionario

Interpretación: En el cuestionario aplicado según la pregunta Nº 14 sobre ¿Considera Ud. que la plataforma tecnológica es eficiente en su labor?, se obtiene como resultado que el 25% se encuentra totalmente de acuerdo con la eficiencia del servicio de la plataforma tecnológica, el 5% está de acuerdo con respecto a ello, el 23% refiere que algunas veces es eficiente, el 19% prevé que está en desacuerdo respecto a la eficiencia de la labor; y el 28% alega que se encuentran totalmente en desacuerdo. Por lo que, la plataforma tecnológica debe plantear estrategias que promuevan la eficiencia de su labor.

3.2. Discusión de resultados

En ese mismo contexto, resulta relevante determinar que la responsabilidad civil de las empresas administradoras que prestan servicio de transporte privado a través de plataformas tecnológicas en la ciudad de Chiclayo durante el 2018, se obtuvo como resultados que el 88% desconoce de un proyecto ley que regule a las plataformas tecnológicas que brindan servicios de taxi privado, no obstante, es preciso recalcar que existe un proyecto ley dentro de las instalaciones del poder legislativo, donde se promueva la regulación de las empresas administradoras de plataformas tecnológicas de intermediación en el servicio de taxi y su registro nacional, sin embargo esta propuesta sigue siendo materia de estudio debido a las observaciones que se planteó el poder ejecutivo. Por otro lado, el 46% de la muestra estudiada opinó que las plataformas tecnológicas se encuentran constituidas como empresas intermediarias en la prestación del servicio, en consecuencia, existe una relación de prestación entre los tres sujetos plataforma tecnológica, conductor socio y usuario.

Posteriormente, se consultó cuáles eran el rango de edades que deben tener los conductores socios para que formen parte del equipo de la plataforma tecnológica, teniendo como efecto que el 70% considera que deben tener entre los 31 hasta los 40 años para realizar el trabajo con los usuarios, ello debido a que se presume el margen de responsabilidad que pueden ejercer al ejecutar lo encomendado. En consecuencia, los requisitos para que el conductor socio pertenezca al pool de trabajadores de la plataforma tecnológica deberá cumplir con la presentación del SOAT y licencia de conducir vigente, así como con la tarjeta de propiedad del vehículo que será empleado para la realización del servicio; asimismo, debe adjuntar la foto actual del auto (interna y externa) con el objeto de conocer las características físicas del vehículo; además, tiene que presentarse

para un examen psicológico que en efecto dentro de las empresas es lo más común para determinar las actitudes de sus trabajadores, sin embargo, esta debe estar direccionada por un examen psicométrico a fin de conocer las características profundas y detalladas de la persona que va a realizar el servicio; en este mismo contexto, es preciso que se conozca los antecedentes penales, policiales y judiciales de quién prestará el servicio, todo en cuanto esto permitirá conocer el historial delictivo y/o judicial en el que se encuentra inmerso y las responsabilidades que este acarrea; consecuentemente, debe presentar una declaración jurada legalizada del domicilio donde conste la ubicación habitacional actual del que será conductor socio, con la finalidad de cursarle los documentos que acarreen pertinentes en caso de se susciten incidencias en la prestación del servicio; por último, es necesario que el conductor socio se encuentre capacitado sobre el código de servicio esperado y manejo preventivo antes de cumplir las funciones encomendadas, por consiguiente, el 35% de los encuestados establecen que las plataformas tecnológicas deben tener en cuenta todos estos requisitos antes de contratar a su conductor socio y enviarlo a tener la relación de consumo final con el usuario.

También, en razón al cuestionario se corrobora, que según el 58% considera que el aplicativo móvil solo tiene en cuenta el usuario y contraseña, para determinar quién es el conductor socio, sin que medie ningún registro diario respecto a los servicios, tiempos y sistema de calificación que permita conocer un poco más al conductor, cabe precisar, que si bien es cierto todos lo aplicativos cuentan con un sistema de calificación para cada conductor no se encuentra actualizada, en consecuencia es relevante que su calidad de servicio debe ser propagado dentro del aplicativo móvil. Por otro lado, se tiene que en cuanto los incidentes frecuentes que ocurren dentro del servicio de taxi por aplicativo móvil, incurren en un 46% sobre la violencia física, psicológica y sexual, en este acápite

no hay que dejar de lado que también se suscitan los robos simples y/o agravados, accidentes de tránsito y cobros excesivos en la tarifa del servicio, aunque se realicen en menor medida. En este mismo contexto, ante la frecuencia de violencia en su diferente tipología, es preciso conocer que los daños que sufre el usuario es el 46% en daño moral, todo en cuanto producen detrimento incuantificable por el acto delictivo que se cometió contra su persona; cabe precisar, que en efecto existe gran magnitud en el daño moral de la víctima, la misma que deberá ser valorizada para resarcir el daño causado.

En consecuencia, al no existir una norma que regule la actividad económica que realizan estas plataformas tecnológicas, las instituciones públicas solo laboran en ejercicio de sus funciones, y esto mayormente se ve afectado que no tiene un mayor alcance debido a la expresividad de la norma, por ende, es preciso conocer que cuando falte la idoneidad en la prestación del servicio es preciso recurrir a INDECOPI, puesto que es la autoridad competente en protección al consumidor; ahora bien, en caso se suscite algún acto reprochable que contravenga los derechos del usuario, este debe recurrir al Ministerio Público o Poder Judicial del Perú de ser el caso; además, los gobiernos locales y el Ministerio de Transporte y Comunicaciones tienen una función meramente administrativa, que se encargará de fiscalizar la rectitud de los documentos vigentes que debe tener el conductor socio; en esta última expresión, se debe precisar que el MTC fue el encargado de presentar el proyecto de ley observado por el ejecutivo, que por motivos económicos aún sigue sin tener actuación alguna. Además, se ha determinado que las plataformas tecnológicas se eximen mayormente de responsabilidad cuando se trata de hechos delictivos recaídos en violencia física, psicológica y/o sexual, lo cual solo tienen un 60% de incidentes resueltos y estos solucionados debido a los casos fortuitos que se presentan cuando se está empleado el servicio del aplicativo móvil. Asimismo, al estudiar

la problemática presentada el 58% respondió que las plataformas tecnológicas incurren en la destitución del conductor socio de la empresa, sin embargo es necesario distinguir en qué casos se debe incurrir en esta medida sancionable; al respecto, cuando se incurran casos de accidentes de tránsito y cobros excesivos deben ser sancionados bajo una amonestación, de ser un accidente de tránsito provocado porque el conductor socio consumió alguna bebida alcohólica o estupefaciente, o en su defecto haya desviado su línea impuesta por la app, debe incurrir en una suspensión temporal y multa; pero de presentarse actos de violencia ya sean físicas, psicológicas y/o sexuales deben definitivamente separar al conductor socio de la aplicación móvil.

Sin embargo, estas actuaciones reprochables que perjudican directamente al usuario deben ser asumidas civilmente no solo por el conductor socio sino también por la plataforma tecnológica, todo en cuanto, el aplicativo móvil fue el intermediario de conexión entre el usuario y el conductor socio; es por ello, que el 47% responde que debe existir responsabilidad solidaria entre ambos sujetos intervinientes; todo en cuanto, el 46% corrobora que al presentarse cualquier tipo de incidencia el principal y único responsable siempre recae en el conductor socio. Por último, respecto a la eficiencia del servicio de taxi por aplicativo, se inserta dentro de la economía colaborativa debido que es un medio nuevo que permite a los conductores independientes tener un ingreso extra al que usualmente perciben diariamente, no obstante, aun cuando un 25% incide en el tema de eficiencia del servicio es preciso que se regule una ley específica que contenga la actuación de las mismas, sin desnaturalizar la esencia de su creación.

Al respecto, esta investigación se sostiene bajo los antecedentes presentados por García y Atocha, todo en cuanto, las plataformas tecnológicas se encuentran inmersos dentro de

la economía colaborativa, por ende al encontrarse en la misma línea de los medios tecnológicos, se incorpora esta empresa intermediaria para facilitar el servicio de taxi privado, y en consecuencia, resguardar su seguridad por la calidad del mismo servicio. No obstante, a pesar que el territorio peruano, y en específico en la ciudad de Chiclayo, se acopla a los servicios virtuales aún se han presentado algunos incidentes que generan la desconfianza y perjudica la actividad económica incorporada. Por consiguiente, la plataforma virtual debe regularse bajo la calidad de empresa de transporte intermediaria, a fin que pueda asumir la responsabilidad en caso de presentarse alguna incidencia. En efecto, la responsabilidad siempre ha sido esquivada por la falta de regulación y astucia de estas corporativas, aprovechándose de la invalidez legal que permite la ejecución de sus servicios, pero exime de responsabilidades.

Por ende, el estudio realizado se sostiene bajo la teoría de responsabilidad en el ámbito digital, es decir, si bien es cierto en la interacción del servicio de taxi por aplicativo móvil se inicia con la participación múltiple de sujetos, sujetos que ejecutan los servicios de intermediación, nuevas conductas que pueden producir diferentes detrimentos, identificación de los intervinientes en la conducta determinada y el medio tecnológico empleado. Cada vez que se presencie algún incidente, se debe determinar la responsabilidad de cada sujeto, por consiguiente, en la actualidad solo se ha concluido que el conductor socio es el principal actor en la promoción del hecho reprochable, no obstante, existe una responsabilidad conjunta, que debe ser enfrentada civilmente por la plataforma tecnológica por actuar como intermediario en la relación de consumo final. Lo cual, desde el punto de vista del autor, está siendo propuesto a través de la investigación pues la plataforma tecnológica debe encontrarse regulada dentro de la legislación nacional cuyo ámbito de aplicación se expande a todo el territorio peruano.

Aporte Práctico

En mérito al PROYECTO DE LEY Nº 3351/2018-CR, modifíquese y agréguese los siguientes artículos:

Ley que regula a las Empresas Administradoras de Plataformas Tecnológicas de Intermediación en el Servicio de taxi

Artículo 1º: Objeto de la ley

La presente ley tiene por objeto regular a las Empresas Administradoras de Plataformas Tecnológicas de Intermediación del Servicio de taxi, con la finalidad de prevenir, proteger y sancionar a los intervinientes en la prestación del servicio por aplicativo móvil.

Artículo 2º: Ámbito de aplicación

La presente ley es aplicable en todo el territorio nacional y de carácter obligatorio para las Empresas Administradoras de Plataformas Tecnológicas de Intermediación en el Servicio de taxi, la misma que debe ser ejecutada por las autoridades competentes.

Artículo 3º: Empresas Administradoras de Plataformas Tecnológicas de Intermediación del Servicio de taxi

Es una persona jurídica intermediaria, registrada en el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, que desarrolla, implementa, administra, proporciona u ofrece aplicaciones móviles de interconexión por internet, sobre una plataforma tecnológica, accesible mediante el empleo de la telefonía móvil u otros instrumentos tecnológicos necesarios para la contratación del servicio de transporte especial – taxi por aplicativo, teniendo la calidad de entidades de prestadoras de servicios complementarios. Asimismo,

agréguese dentro de este artículo el integrado como artículo 2º del Proyecto de Ley Nº 3351/2018-CR.

Artículo 4º: El servicio de taxi a través de aplicativos tecnológicos

Agréguese dentro de este artículo el integrado como artículo 1º del Proyecto de Ley Nº 3351/2018-CR.

Artículo 5º: Creación del Registro Nacional de Empresas Administradoras de Plataformas tecnológicas de intermediación del servicio de taxi

4.1. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones será el encargado de crear el Registro Nacional de Empresas Administradoras de Plataformas tecnológicas de intermediación del servicio de taxi por aplicativo.

4.2. Las Empresas Administradoras de Plataformas tecnológicas de intermediación del servicio de taxi estará sujeta a un pago único designado por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, a fin de acceder al registro e iniciar sus actividades comerciales. De omitir el registro, tanto la empresa como el representante legal son responsables administrativamente por dicho incumplimiento ante el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

4.3. Las Empresas Administradoras de Plataformas tecnológicas de intermediación del servicio de taxi deben tener un registro interno actualizado de los conductores socios, conteniendo sus antecedentes penales, judiciales y policiales, licencias de conducir, seguro de tránsito, modelos y placas del taxi y demás información que solicite para pertenecer a su empresa. Asimismo, resguarda los datos personales del usuario para la prestación del servicio por aplicativo móvil.

4.4. La información que obre en el registro nacional de Empresas Administradoras de Plataformas tecnológicas de intermediación del servicio de taxi por aplicativo a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones está disponible en internet en línea para el Ministerio del Interior, Ministerio de Justicia y el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual – INDECOPI.

Artículo 6º: Requisitos legales y técnicos para efectos de la inscripción en el Registro Nacional de empresas administradoras de plataformas tecnológicas de intermediación del servicio de transporte especial - Taxi por aplicativo

Agréguese dentro de este artículo el integrado como artículo 5º del Proyecto de Ley Nº 2687/2017-CR

Artículo 7º: Obligación de informar al Ministerio de transportes y comunicaciones

Agréguese dentro de este artículo el integrado como artículo 6º del Proyecto de Ley Nº 3351/2018-CR.

Artículo 8º: Fiscalización a las empresas prestadoras de servicio de taxi por aplicativo móvil

Agréguese dentro de este artículo el integrado como artículo 7º del Proyecto de Ley Nº 3351/2018-CR.

Artículo 9º Responsabilidad de la empresa intermediaria del servicio de taxi por aplicativo móvil, conductor socio y usuario

9.1. La empresa prestadora de servicio de transporte privado de taxi por aplicativo móvil es responsable de presentar bimestralmente su registro actualizado de los conductores

socios que se encuentran dentro de su data y la misma que debe encontrarse visible dentro de su plataforma tecnológica.

9.2. El conductor socio que cometa con dolo o culpa, la acción u omisión que genere detrimento en el usuario, es responsable directo y solidario con la empresa prestadora de servicio de transporte privado de taxi por aplicativo móvil, puesto que la responsabilidad civil será asumida de acuerdo al daño causado.

9.3. El usuario y/o cliente que cometa agravio mediante culpa o dolo frente al conductor socio y la plataforma tecnológica, tendrá que activarse automáticamente la póliza de seguro que resguarda al conductor socio frente a esta situación, así como la asunción de responsabilidad por parte del usuario por el daño ocasionado.

9.4. En caso de accidente de tránsito, donde se derive una lesión o muerte de la empresa intermediaria o conductor socio, o usuarios, se activará automáticamente el seguro del SOAT contratado por la plataforma tecnológica o conductor socio.

9.5. En caso de pérdida total del vehículo, se activará automáticamente la póliza de seguro contratada por la plataforma tecnológica para resarcir el daño ocasionado durante su tiempo de servicio.

Artículo 10º: Sobre el software del aplicativo tecnológico

Agréguese dentro de este artículo el integrado como artículo 5º del Proyecto de Ley Nº 3351/2018-CR.

Artículo 11º: Selección de conductores socios

Agréguese dentro de este artículo el integrado como artículo 3º del Proyecto de Ley Nº 3351/2018-CR.

Artículo 12º: Infracciones y sanciones

Agréguese dentro de este artículo el integrado como artículo 6º del Proyecto de Ley Nº 3351/2018-CR.

IV. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

4.1. Conclusiones

El ingreso a la economía colaborativa dentro del territorio nacional hace que los medios tecnológicos tengan acogida dentro de sus usuarios, en consecuencia, no solo mejora la economía de los taxistas independientes dentro de la localidad, sino resuelve de manera rápida la prestación del servicio de taxi privado.

Las plataformas tecnológicas son empresas intermediarias que prestan servicio de taxi privado a los usuarios, a fin de contactarlos con el conductor socio que ejecutará el servicio, realizándose de esta manera la relación de consumo final cuando se culmina el trayecto y se llega al destino.

La responsabilidad civil extracontractual permite resarcir el daño ocasionado al principal perjudicado, por ende, al momento de obtener una ineficiencia en la prestación del servicio por el aplicativo móvil, tanto el conductor socio como la plataforma tecnológica son los responsables de resguardar la seguridad y reparar el detrimento.

Las plataformas tecnológicas se respaldan en la falta de regulación jurídica que existe dentro del país, sujetándose bajo sus políticas y condiciones a los que se adhiere el usuario, eximiéndolo de toda responsabilidad consecuente de la prestación del servicio de taxi privado.

El Ministerio de Transporte y Comunicaciones en conjunto con INDECOPI son las autoridades competentes para determinar la regulación a las que se deben adherir estas plataformas tecnológicas, así como la idoneidad de la prestación del servicio que ofrecen al usuario, respectivamente.

4.2. Recomendaciones

El poder ejecutivo debe ser permisivo al momento de incorporar las plataformas tecnológicas en el territorio nacional, buscando las estrategias idóneas para permitir su actividad, así como la creación, sanción y limitación a las que se encuentran inmersos para desenvolverse de acuerdo a ley, en consecuencia, el legislativo debe promover la promulgación del mismo.

Las plataformas tecnológicas deben implementar filtros del personal que conformarán parte de sus conductores socios, no solo solicitando el SOAT, licencia de conducir, tarjeta de propiedad, examen psicométrico y presentación del certificado de antecedentes penales; sino debe tener en cuenta la relevancia de la certificación de los antecedentes penales, policiales y judiciales, así como la foto actualizada del exterior e interior del auto, asimismo la declaración jurada del domicilio donde conste que habita actualmente, y también tener una capacitación constante sobre el código de servicio esperado y manejo preventivo.

Por último, los usuarios deben ser más precavidos al momento de sujetarse a cualquier plataforma tecnológica, teniendo en cuenta de deben leer los términos y condiciones a los que se sujetan y que no respaldan su seguridad en la prestación del servicio de taxi privado.

REFERENCIAS

La Positiva Seguros. (08 de julio de 2018). *Conductores ya pueden contar con Asistencia Integral de Salud y Seguro Contra Accidentes*. Obtenido de La Positiva Seguros: https://www.lapositiva.com.pe/wps/portal/corporativo/home/noticias/cabify

Acosta, M., & Espinoza, L. (2015). Uber una alternativa necesaria para el transporte de pasajeros. *Revista Científica CODEX*, 173-174.

Armas, C. (2018). El consumo digno y los negocios de app de taxi (Caso UBER). *Pensamiento crítico*.

Asesoría Técnica Parlamentaria. (2018). Uber y conductores: Legislación comparada sobre relación laboral. *Biblioteca de Congreso Nacional de Chile*, 3.

Astete, A. (2016). El Sharing economy o economía de pares en la protección al consumidor y competencia desleal. *Tesis de Especialidad*. Lima, Perú: Pontificia Universidad Católica del Perú.

Atocha, A. (2017). Las plataformas virtuales. Análisis del caso Uber ¿Una nueva modalidad de contratación laboral? *Tesis de Licenciatura*. Piura, Perú: Universidad de Piura.

Banfi, C. (2017). De la función punitiva de la responsabilidad aquiliana en Francia: algunas implicancias para al comprensión del derecho de daños chileno. *Revista de Derecho*.

Beltrán, C. (2014). *Lo que hay que saber de la contractualización de la responsabilidad civil, por Aníbal Torres Vásquez*. Obtenido de Legis Perú: https://legis.pe/contractualizacion-responsabilidad-civil-anibal-torres-vasquez/

Beltrán, J. (2016). *Responsabilidad civil contractual y extracontractual*. Lima: Academia de la Magistratura.

Burgueño, M. (2019). El daño en la función resarcitoria del Código Civil y Comercial Argentino. *Revista Argentina de Derecho Civil*.

Comisión Transportes y Comunicaciones . (2019). *Dictamen de allanamiento en parte a las observaciones del presidente de la república a la autógrafa recaído en los proyectos de ley 1505/2016-CR, 2218/2017-CR y 2687/2017-CR*. Lima: Congreso de la República del Perú.

Corona, S. (16 de Julio de 2015). El DF es la primera ciudad que regula a Uber en América Latina. *El país*.

Delgado, P., & Ojeda, D. (30 de Marzo de 2019). El debate por la legalidad de las apps de transporte. *El Espectador*.

Espinoza, J. (2018). La responsabilidad civil derivada del incumplimiento de las obligaciones ex lege. *Revista Aequitas*, 53-55.

Fernández, G. (2001). Las transformaciones funcionales de la responsabilidad civil: La óptima sistemática. Análisis de las funciones de incentivo o desincentivo y preventiva de la responsabilidad civil en los sistemas del civil law. *Ius et veritas*, 33.

Gálvez, T. (2016). *La reparación civil en el proceso penal.* Lima: Pacífico Editores SAC.

Galvis, F. (2017). Aplicaciones móviles para el transporte ¿Un responsable más en los accidentes de tránsito? *Universidad Pontificia Bolivariana*, 39-41.

García, I. (2017). Análisis de la legalidad de UBER en España: ¿Empresa tecnológica o de transportes? *Tesis de Licenciatura*. Barcelona, España: Universitat Pompeu Fabra .

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.

Gómez, E. (17 de enero de 2020). ¿Están las aplicaciones móviles de transporte obligadas a verificar a sus conductores? A propósito de recientes sanciones a Taxibeat y Cabify. *Pathernon*.

Gonzáles, L. (2015). Indemnización de daños y perjuicios por responsabilidad civil de los jueces en el distrito judicial de Puno 2014. *Tesis de Maestría*. Juliaca, Perú: Universidad Andina Néstor Cáceres Velásquez.

Guaidó, J. (20 de setiembre de 2016). ¿Cómo logró Sao Paul regular a Uber? *Semana*.

Jiménez, C. (2014). Las funciones del Derecho de la Responsabilidad Moderno: Breve aproximación conceptual para una reforma legislativa del sistema. *Derecho Económico*, 2.

KarlosPerú. (18 de octubre de 2019). *Taxistas por aplicativo podrán contar con plan de reposición de carro en caso de robo total*. Obtenido de https://www.karlosperu.com/taxistas-por-aplicativo-podran-contar-con-plan-de-reposicion-de-carro-en-caso-de-robo-total/

La Positiva Seguros . (Enero de 2016). *Póliza de Seguro de Responsabilidad Civil* . Obtenido de La Positiva Seguros: https://www.lapositiva.com.pe/wps/wcm/connect/corporativo/0a3e3104-a65a-469f-8ab3-521422b81e9a/Condiciones+Generales.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=ROOTWORKSPACE.Z18_NH4A1242MG2V50QO45G2A414H7-0a3e3104-a65a-469f-8ab3-521422b81e9a-mcIeWce

Londoño, P. (06 de Julio de 2018). Legalizan el uso de uber en La Paz, Bolivia. *Transporte*.

Mariños, R. (2016). Criterios Jurídicos para la unificación del Régimen Dual de la Responsabilidad civil a nivel del ordenamiento civil peruano . *Tesis de Licenciatura*. Trujillo, Perú: Universidad Privada Antenor Orrego.

Morales, S. (Julio de 2017). La responsabilidad extracontractual del propietario en los casos de accidentes de tránsito en el marco de un contrato de Leasing. *Tesis de Licenciatura*. Piura: Universidad de Piura.

Nuñez, A. (2014). Fundamentos del seguro de responsabilidad civil. Legislación en Perú. *Revista Javeriana*, 157.

Ortega, M. (2011). Responsabilidad Civil y Seguros. *Ius Et Veritas*, 43.

Osterling, F. (2007). *Las obligaciones.* Lima: Editorial Grijley.

Osterling, F. (2018). *Indemnización por daño moral.* Obtenido de Osterlingfirm: http://www.osterlingfirm.com/Documentos/articulos/Indemnizaci%C3%B3n%20por%20Da%C3%B1o%20Moral.pdf

Paredes, B. (s.f.). *¿Cuál es la diferencia entre responsabilidad civil subjetiva y objetiva?* Obtenido de Legis Perú: https://legis.pe/diferencia-responsabilidad-civil-subjetiva-objetiva/

Pastrana, F. (2019). La clasificación de los daños en la responsabilidad civil. *Legis Perú*.

Redacción Perú 21. (12 de Abril de 2019). *Sigue estas 7 recomendaciones para sentirte seguro cuando viajes en Uber*. Obtenido de Perú 21: https://peru21.pe/economia/7-recomendaciones-sentirse-seguro-viajes-uber-471786-noticia/?ref=p21r

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 compañ{ia de transporte*. Obtenido de Hipertextual: https://hipertextual.com/2017/12/uber-es-compania-transporte

Superintendencia de Seguros de la Nación. (07 de Julio de 2019). *Resolución 615/2019*. Obtenido de Boletin Oficial de la República de Argentina: https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/211290/20190712

Taboada, L. (2013). *Elemento de la responsabilidad civil.* Lima: Grijley.

Taboada, L. (2013). *Elemento de la responsabilidad civil.* Lima: Grijley.

Taboada, L. (2013). *Elemento de la responsabilidad civil.* Lima: Grijley.

Uber . (14 de Febrero de 2019). *Uber Colomia abre debate sobre la existencia de una nueva categoría de Transporte: El TPIP*. Obtenido de Uber Newsroom: https://www.uber.com/es-CO/newsroom/uber-colombia-abre-debate-sobre-la-existencia-del-tpip/

Uribe, S. (2017). La responsabilidad por riesgo. *Ratiojuris*, 12.

Zamarrón, H. (04 de Noviembre de 2014). Legalizan servicio de Uber en Washintong.

Zamora, J. (2012). *La determinación de la reparación civil* . Lima: Editorial BLG.

Zeno, C. (2016). *La responsabilidad civil extracontractual de los Empresarios. Estudio compardo entre España y Puerto Rico.* Madrid: Lykinson S.L.

ANEXO

ANEXO Nº 1

UNIVERSIDAD SEÑOR DE SIPÁN

CUESTIONARIO

Investigación: *Responsabilidad Civil de las Empresas Administradoras que prestan Servicio De Transporte Privado a través de Plataformas Tecnológicas en la ciudad De Chiclayo, 2018*
Finalidad: *Determinar la responsabilidad civil de las plataformas tecnológicas frente a los incidentes que sufren los usuarios cuando prestan un servicio de taxi por aplicativo móvil; asimismo, conocer las medidas preventivas que emplean.*

Instrucciones: Lea atentamente y marque con un aspa (x) la respuesta que considere correcta.

1. ¿Cómo interviene usted en la prestación del servicio de taxi privado a través de una plataforma tecnológica?
   a) Representante en atención al usuario
   b) Conductor Socio
   c) Usuario

2. ¿Conoce Ud. si las plataformas tecnológicas que brindan servicio de taxi privado tienen una norma que las regula?
   a) Sí
   b) No

3. ¿Cómo se encuentran constituidas las plataformas tecnológicas que brindan servicio de taxi privado?
   a) Empresa de taxis
   b) Empresa de transporte
   c) Intermediario
   d) Persona jurídica no responsable

4. ¿Cuál cree Ud. que es el rango de edades del conductor socio que pertenece a la plataforma tecnológica de servicio de taxi?
   a) 20 – 30 años
   b) 31 – 40 años
   c) 41 – 50 años
   d) Otro:_____

5. ¿Cuáles considera Ud. que deben ser los requisitos que solicita la Plataforma tecnológica para trabajar como conductor socio de la empresa? (Puede marcar más de una alternativa):
   a) Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), Licencia de conducir y tarjeta de propiedad
   b) Foto del auto (interna y externa) y evaluación psicológica

c) Certificado de antecedentes penales, policiales y judiciales
d) Declaración jurada de domicilio legalizada
e) Capacitación sobre el código de servicio esperado y manejo preventivo
f) Todas las anteriores

6. ¿Qué tipos de medidas preventivas emplea la plataforma digital con el conductor socio para que pueda prestar el servicio de taxi por aplicativo móvil?
   a) Constatación digital visual
   b) Solo con ingresar el usuario y contraseña asignado
   c) Registro digital donde consta los nombres completos, firma y fecha actual.
   d) Sistema de calificación
   e) No utiliza medidas preventivas

7. ¿Cuáles son los incidentes más concurrentes en el servicio de taxi por aplicativo móvil?
   a) Robo simple y/o agravado
   b) Violencia física, psicológica y/o sexual
   c) Cobro excesivo en la tarifa del servicio
   d) Accidentes de tránsito

8. En razón a la pregunta anterior ¿Cuál cree Ud. que son los daños que sufre el usuario al tener un inadecuado servicio de transporte de taxi por aplicativo móvil?
   a) Daño moral
   b) Daño personal
   c) Daño patrimonial
   d) Daño emergente
   e) Lucro cesante

9. ¿Cuáles son las entidades públicas que deben presentarse ante algún incidente en el servicio de taxi por aplicativo móvil?
   a) Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección Intelectual (INDECOPI)
   b) Ministerio Público
   c) Poder Judicial del Perú
   d) Gobiernos Locales
   e) Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC)
   f) Todas las anteriores

10. Si Ud. es Representante de Atención al Usuario ¿Cuántos incidentes presentados ha resuelto la plataforma tecnológica?
    a) 60%
    b) 70%
    c) 80%
    d) 90%
    e) Todos

11. Si Ud. es Representante de Atención al Usuario ¿Cuáles son las sanciones que aplica la plataforma digital para el conductor socio en caso que se susciten incidentes en la prestación del servicio?
    a) Amonestación escrita
    b) Suspensión temporal
    c) Destitución de la empresa
    d) Multa

12. ¿Quién cree Ud. que asume la responsabilidad ante algún incidente ocasionado en la prestación del servicio de taxi por aplicativo móvil?
    a) Plataforma tecnológica
    b) Conductor Socio
    c) Usuario
    d) a y b

13. Respecto a la pregunta anterior ¿Quién debería responder civilmente ante algún incidente ocasionado en la prestación del Servicio de taxi por aplicativo móvil?
    a) Solo la Plataforma tecnológica
    b) Solo el Conductor Socio
    c) Ambos son responden solidarios

14. ¿Considera Ud. que debe existir una legislación que promueva la economía colaborativa implementando el servicio de taxi por aplicativo móvil?
    a) Sí
    b) No
    c) Las plataformas tecnológicas deben incorporarse como empresas de taxi en físico

15. Con respecto a la prestación del servicio: ¿Considera Ud. que la plataforma tecnológica es eficiente en su labor?
    a) Totalmente de acuerdo
    b) De acuerdo
    c) Algunas veces
    d) En desacuerdo
    e) Totalmente en desacuerdo