

**EL NEGOCIO DE LAS “APPS” DE TAXIS Y LA ECONOMÍA COLABORATIVA:
¿RELACIONES NO LABORALES O LABORALES, SEGÚN LOS TÉRMINOS
CONTRACTUALES QUE LO SUSTENTAN (CASO PERÚ)?**

The business of those "APPS" of taxis and the collaborative economy: do not relate labor or labor, according to the contractual terms that sustain it (do i marry Peru)?

Carlos Eduardo Armas Morales¹

RECEPCIÓN: Agosto, 2016
APROBACIÓN: Noviembre, 2016

¹ Docente Investigador de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos. Lima, Perú. ekarmas12@gmail.com

RESUMEN

Ante la existencia de servicios constituidos por plataformas digitales, que permiten aplicaciones para la prestación de transporte de taxis, corresponde evaluar el sustento legal de los términos y condiciones con que se negocian estos servicios por diversas empresas que lo prestan en el Perú, habida cuenta que a nivel internacional (USA), los conductores de taxis han planteado diversas demandas laborales a UBER, siendo que un caso ha sido resuelto <<Caso:UBER TECHNOLOGIES, INC., DELAWARE CORPORATION VS. BARBARA ANN BERWICK, Superior Court of California County of San Francisco Labor Commission Appeal (Jun-16-2015)>>, por el jurado norteamericano a favor de una relación laboral del conductor de taxi con UBER, en consecuencia este último tuvo que pagar una indemnización; ello nos permite evaluar, teniendo en cuenta las condiciones y términos de los contratos con los que se negocian estos servicios, y el amparo de la legislación peruana; si hay o no, vestigios de relaciones laborales entre estas empresas y sus conductores en el Perú, con la finalidad que estas mejoren las condiciones y términos con las que ofertan sus negocios; y al Estado, siendo pertinente, ordenar este mercado con equidad y justicia.

Palabras claves: Economía colaborativa, relaciones laborales, las apps

ABSTRACT

Before the existence of services constituted by platforms that allow applications for the benefit of transport of taxis, it corresponds to evaluate the legal sustenance of the terms and conditions with which these services are negotiated by diverse companies that lend it in the Peru, had bill that at international level (it USES), the drivers of taxis have outlined diverse labor demands to UBER, being that a case has been resolved << (I Marry: - UBER TECHNOLOGIES, INC., DELAWARE CORPORATION VS. BARBARA ANN BERWICK, Superior Court of California County of San Francisco Work Commission Appeal (Jun-16-2015) >>, for the North American jury in favor of the taxi driver's labor relationship with UBER, in consequence this last one had to pay a compensation; it allows us to it to evaluate, keeping in mind the conditions and terms of the contracts with those that these services are negotiated, and to the help of the Peruvian legislation; if there is or not, vestiges of labor relationships between these companies and their drivers in the Peru, with the purpose that these, improve the conditions and terms with those that offer their services; and to the State, being pertinent, to order this market with justness and justice.

Key words: Collaborative economy, relate labor, the apps

INTRODUCCIÓN

El artículo refiere en una primera instancia los aspectos generales y conceptuales que se toman como referencia en este negocio, desde los términos y condiciones que emplean estas EMPRESAS (En adelante los vocablos: EMPRESA y EMPRESAS en mayúsculas, serán los vocablos que usaremos al referirnos a las plataformas y aplicaciones insertas en el negocio de taxis con “APPS” en el Perú) con los CONDUCTORES sean con taxis propios o de proveedores de flotas de taxis y los PASAJEROS; a los cuales indistintamente estas empresas los llaman USUARIOS. En un segundo acápite se hace un deslinde comparativo de los términos y condiciones usados con los contratos nominados e innominados de índole civil y comercial, en el afán de encuadrar sus características, y de otro lado, rechazar cualquier vestigio de contratación laboral; e igualmente en el tercer acápite, se le compara con el contrato laboral y el contrato de outsourcing, apuntado encontrar algunas señales laborales en los términos y condiciones que usan estas EMPRESAS para regular sus negocios. Finalmente se hace unas reflexiones de lo que está aconteciendo y podría acontecer en el futuro, mirando el rol del Estado y del ajuste o renovación de las prescripciones contractuales con las cuales se relacionan estas

EMPRESAS con terceros (CONDUCTORES y PASAJEROS), a fin de evitar injustos legales en este mercado inédito, habido de equidad y justicia.

REVISIÓN

1.-Aspectos generales y conceptuales del negocio según las condiciones que lo regulan.

En cuanto a la primera pregunta ¿Qué es la economía colaborativa?, expresamos que la economía colaborativa tal como lo entienden diversos autores, es el uso de nuevos modelos de negocios en la actividad económica que tienen como factor común el acceso a bienes y servicios de otros (no en propiedad), y que estos otros no usan, a través de internet. De tal manera que de no ser utilizados, estarían subutilizados, es decir se estaría desperdiciando economías potenciales. De otro lado, es una forma de disrupción de los modelos de negocios tradicionales, por otros negocios que usan las TIC (redes-internet) y o plataformas con aplicaciones digitales para ofrecer acceso en línea, tanto ofertantes como demandantes o consumidores de estos bienes o servicios, por las ventajas que ofrecen.

En el sentido estricto una economía colaborativa, se denomina por lo mismo colaborativa, porque es una realización libre y espontánea de colaboración altruista, sustraído de toda intención rentista, más bien es de utilidad social, en el sentido que se da o se comparte o compensa con equivalencias de servicios o bienes,

reiteramos despejado de todo vestigio rentista. Es decir en forma concreta y a manera de ejemplo, podemos suponer a dos familias que se han conocido o se conocen presencialmente o por internet, y viven en diferentes países, convienen o pactan en que una de ellas le ceda a la otra, en un determinada temporada, su casa o departamento, por un tiempo, evitando gastos de hoteles o pensiones a la otra familia; y desde luego, en el siguiente año o temporada, la familia beneficiada la primera vez con el uso de la casa o departamento, le correspondería ceder a la otra, su propiedad en el país donde residen, para que ellos gocen de los mismos beneficios; como se observa es una conveniencia de utilidad social y equivalencia mutua. También está dentro de lo que se denomina economía colaborativa, el que una familia o persona en forma altruista convenga alojar a un viajero que viene del extranjero, y le ceda una habitación, una cama o un sofá, sin pago alguno para pernoctar. Estos dos casos corroboran con el sentido pleno de lo que se denomina economía colaborativa, más no lo que se esboza como un negocio más, tal como invertir en una plataforma digital, crear o licenciar software, entre otros operaciones de inversión empresarial, para tener infraestructura digital utilizable por redes como INTERNET o privadas, para realizar un negocio rentista, como es el caso de

estos negocios que poseen plataformas de acceso por redes a USUARIOS, en consecuencia como una primera impresión, esto no es, ni debe ser el sentido estricto, economía colaborativa, simplemente un negocio en una economía normal, donde el empresario busca una renta.

No obstante los vocablos: Economía Colaborativa, ha superado la esencia altruista y se ha impuesto en algunos sectores económicos con dicha denominación, refiriéndose así al mercado donde actúan estas plataformas empresariales, pese a ser sustancialmente rentistas. Estos servicios se prestan en diversas modalidades y formas que no nos corresponde extendernos, por no ser la finalidad de este artículo, porque solo nos referiremos a la modalidad de prestación del servicio de taxis. En ese sentido es perentoria conceptualizar como es este servicio, los que nos lleva al concepto de las “apps” de taxis para transporte de taxis. En general podemos decir que son plataformas digitales que están diseñadas para interconectar con el uso de aplicaciones a PASAJEROS con CONDUCTORES o taxistas, ambos, registrados en la red de estas EMPRESAS (Easy, Cabify, Taxibeat, Uber al menos los que actúan en el Perú), y engarzados a una aplicación, siendo que estos pueden utilizar terminales fijos o

móviles como i-phone, o páginas web, pero no solo ello, si no que esta tecnología también puede ayudar a integrar opciones de transporte existentes en una misma experiencia e inclusive buscar la ruta más rápida utilizando la combinación más eficiente de viajes compartidos y transporte público, basándose en los patrones de tráfico de la localidad. Es decir se puede adaptar a ciertas preferencias y necesidades del usuario o pasajero como una persona discapacitada, ancianas o mujeres embarazadas o con bebés. Dependiendo, claro está, de las tecnologías particulares que posean estas EMPRESAS.

La naturaleza del servicio de estas EMPRESAS, en síntesis, obedece a tener una plataforma de tecnología que permite a los USUARIOS aplicaciones móviles o páginas web u otras, es decir estas EMPRESAS solo serían proveen de tecnologías, equivalentes a las denominadas empresas tecnológicas (en USA así se les denomina). Esta provisión consiste en dar conexión o acceso a usuarios para fines de intercomunicación o contacto, sin interesarle por supuesto los diversos usos que los USUARIOS puedan dar al tener dicho acceso, sin embargo como se evalúa más adelante, estas EMPRESAS siguen manteniendo relaciones con los CONDUCTORES sobre los servicios.

En cuanto a la forma empresarial, estas empresas se presentan como comunidades sociales digitales, como círculos cerrados (Easy Taxi), pero en la práctica son empresas, porque el contrato involucra, al menos de acuerdo a la legislación peruana, una relación jurídica patrimonial. UBER, esta última como una sociedad responsabilidad limitada constituida en los Países Bajos. Otras como Cabify, Taxibeat están conformadas empresarialmente como sociedades declaradas, tal como una SAC, es decir se presentan con constitución societaria peruana para operar en nuestro mercado, y por ende se aplicaría las prerrogativas de la ley peruana.

2.-El encuadramiento del contrato dentro de una relación jurídica no laboral

Expresamos que la legislación peruana de conformidad con el código civil, menciona a los contratos nominados (típicos) e innominados (atípicos); siendo los primeros limitados dado que "...ni el legislador más imaginativo y prolijo no podría superar la realidad comercial...frente al número y variedad de los contratos atípicos utilizados en el tráfico comercial" (Gutierrez, 2001, p. 295); por ello existe disposiciones generales del contrato, que regulan todo tipo de contrato cuyas "... reglas ...surgen de una variedad de fuentes del derecho, que componen un cuadro complejo y articulado"

(Roppo, 2009, p. 95) , que cubriría toda gama contractual, empero siempre que cumpla con los requisitos sustanciales que rige un contrato. Y por lo mismo, el contrato de estas plataformas y aplicaciones (EMPRESAS) con sus clientes (condiciones y términos contractuales extraídos de sus páginas web) , estarían inmersos dentro del marco regulatorio peruano inherente a las disposiciones generales del contrato contenidas en el Código Civil Peruano. Pero para mejor precisar, en cuanto a sus características, podemos hacer una evaluación comparativa con otros contratos semejantes, en el sentido de dilucidar su cercanía o lejanía a estos, desde luego nos estamos refiriendo a sólo los contratos mercantiles o civiles, excluyendo claro está, de todo contrato laboral. Recurrimos primeramente a los contratos típicos que anida la legislación peruana, centrándonos en la locación de servicios; donde “... el locador se obliga, sin estar subordinado al comitente, a prestar sus servicios por un cierto tiempo o para un trabajo determinado, a cambio de una retribución” (art. 1764 del Código Civil Peruano) ,en este caso, el que retribuye por el servicio es un tercero distante de la relación jurídica, el pasajero y no el comitente; EMPRESA (comitente) y el CONDUCTOR (locador) se distribuyen la renta, y actuarían como especie de socios en esta relación; desviándose del encause

natural del contrato de locación de servicios entre estos; y habiendo una especie de repartición de la renta recibida. Más bien la locación de servicios se notaría más entre el CONDUCTOR y PASAJERO; eso sin considerar las prerrogativas de un contrato de transporte entre estos, dado la responsabilidad exclusiva del servicio del conductor que observamos en los términos de estos contratos. Con el contrato de comisión mercantil, que siendo un mandato, tiene por objeto un acto u operación de comercio; no habiendo mandato expreso de la EMPRESA al CONDUCTOR, y dado que, en diversas formas, los contenidos de los términos y condiciones analizados niegan cualquier relación entre la EMPRESA y el CONDUCTOR, más aún, si CONDUCTOR tiene que distribuir la comisión a la EMPRESA y no al contrario, ello desdice que estemos en un contrato en esta modalidad. Igualmente dentro de los innominados o atípicos, podríamos pensar que estamos en una franquicia, en primer lugar existe regalías, pero no prima; de otro lado si bien utiliza marcas, patentes u otra propiedad intelectual, el CONDUCTOR no va a prestar similar servicio que la EMPRESA (que presta acceso y aplicaciones a otros), solo brinda el servicio de taxi, siendo más, está prohibida transferir el uso de la aplicación, ya que es de uso exclusivo e intransferible. Asimismo podría asemejarlo con el contrato de joint

venture, si bien hay una especie de colaboración, pero no hay aportes comunes, ni existe un comité de dirección, similar situación se presentaría en el consorcio y la asociación en participación, estos dos últimos regulados por la Ley General de Sociedades. Ahora bien, lo que sí podemos poner en claro, es que estas EMPRESAS brindan servicios de valor agregado, consistente en geolocalización (poner en contacto al CONDUCTOR y PASAJERO); recaudar y dispersar, es decir inherente a transferencias electrónicas de pagos. Estableciendo taxativamente que no provee servicios de taxi, para diferenciarse de una posible relación laboral. En otras palabras son empresas que dan acceso electrónico consiste en aplicaciones digitales para intercomunicación de usuarios, que comparándolos con una empresa operadora de telecomunicaciones que brinda servicios de internet, solo dan acceso a sus clientes.

Ahora bien, ahondando para deslindar vestigios de cualquier relación laboral, precisamos que los contratos ofrecidos por las EMPRESAS implican otorgarle al CONDUCTOR la autorización correspondiente para el uso de la aplicación, a efectos que pueda conectarse a través de la misma con el PASAJERO que solicite sus servicios por medio de esta aplicación. Siendo que el transporte o taxi es realizado

por el CONDUCTOR, dando a entender en forma presumida y expresa que no es la EMPRESA la que realiza el transporte, recalcando para esclarecer aún más, que << no provee el servicio de transporte de pasajeros ni inclusive ni “directa ni indirecta” (Easy Taxi) >>; excluyéndose de toda relación laboral con los USAURIOS; entendiéndose, CONDUCTORES Y PASAJEROS.

Por lo tanto limita su responsabilidad en el ámbito de transporte, indicando que son los CONDUCTORES los que prestan servicios los servicios de taxi y no la EMPRESA. Más adelante indican que tanto el CONDUCTOR y PASAJERO, son responsables del buen uso de la aplicación y los datos a su cargo.

Las EMPRESAS igualmente refieren taxativamente que no tiene injerencia con la relación contractual entre el CONDUCTOR y el PASAJERO. Es decir entre ellos debe operar un contrato de transporte (Taxi Beat), y desde luego el CONDUCTOR, acepta el riesgo por el traslado del PASAJERO, en consecuencia habiendo cualquier incidente y o accidente, las EMPRESAS no serían responsables.

Sobre los reclamos algunas de las EMPRESAS son cautas, solo atienden reclamos sobre “los servicios de geolocalización, recaudación y dispersión de

“los CONDUCTORES y PASAJEROS”. Es decir, el servicio es geolocalización, recaudación, dispersión, pero no de transporte. Asimismo el reclamo ante estas EMPRESAS, puede hacerse por vía electrónica o digital y por escrito

En cuanto a condiciones generales de contratación, las EMPRESAS se excluye expresamente de optar por otro tipo de contrato empresarial tal como contrato societario, franquicia o de relación laboral (Easy Taxi). Más aun cuando recalcan nuevamente que no hay ninguna relación laboral ni con el CONDUCTOR ni el PASAJERO; excluyéndose, por si no ha quedado en claro que estas EMPRESAS no tienen ninguna relación laboral con sus USUARIOS.

Desde otro ángulo, la mayoría de los textos contractuales u ofertas de estas EMPRESAS, refieren que los términos se regirán por la leyes peruanas y cualquier disputa y o controversia entre los usuarios que no se puedan resolver directamente o a través de la conciliación será sometido a la jurisdicción de los jueces de Lima; lo que nos permite avalar esta ponencia a la luz de la legislación peruana. Cabe manifestar que los términos y condiciones de UBER (excluidos los EEUU y sus territorios y posesiones, así como China Continental), en cuanto a legislación aplicable, señalan que el contrato se regirán

e interpretaran exclusivamente en virtud de la legislación de los Países Bajos, con exclusión de normas conflicto de leyes...Esta se someterán forzosamente a procedimientos de mediación en virtud del Reglamento de Medición de la Cámara de Comercio Internacional; lo cual nos muestra un sesgo de carácter internacional de este contrato, que merece otro pronunciamiento interpretativo, doctrinal y legal.

3.-Vestigios de relaciones laborales en las condiciones y términos contractuales

Desde siempre abordando los términos y condiciones que presentan estas EMPRESAS ofertando sus servicios, tratamos de encontrar señales legales que nos indiquen el afronte de una relación laboral. Por lo que partimos de las características jurídico- legales, que asume una relación laboral, concordante con la legislación peruana y asumiendo tipologías contractuales laborales, tal como el contrato laboral presencial sea indeterminado o fijo y el outsourcing.

En relación al contrato laboral, la doctrina define como un acuerdo de voluntades “que efectúa una persona natural denominada trabajador, bajo subordinación o dependencia en beneficio de otra persona natural o jurídica denominado empleador, a cambio de una remuneración” (Vilela, 2006, p.132). El

artículo 4, del D.S. No. 003-97-TRA; define al contrato de trabajo, aseverando que: “En toda prestación personal de servicios remunerados y subordinados, se presume la existencia de un contrato de trabajo laboral...”, más adelante acota el artículo 5 indica: “Los servicios por ser de naturaleza laboral, deben ser prestados en forma personal...”. Enlazando dichas prescripciones, teniendo como sustento los elementos configurativos de una relación laboral y siempre al amparo de la legislación peruana, tenemos lo siguiente:

En cuanto a la prestación personal y directa del servicio, si revisamos los diversos términos y condiciones que establecen estas EMPRESAS, deducimos que el CONDUCTOR, debe realizar el servicio de transporte a título personal, es decir es una prestación personal y directa, siendo propietario de un taxi. Sin embargo, otras EMPRESAS (Cabify-en sus preguntas frecuentes de los candidatos a conductores), admiten proveedores que tengan flota de taxis, despersonalizan la prestación personal en relación al propietario del taxi, lo que coliga a un despertar laboral, ya que si alguien que no es el propietario conducirá el vehículo, se presumirá la existencia de un trabajador CONDUCTOR del proveedor, en la que este último se debe encargar de contratar laboralmente al CONDUCTOR,

debido que muy sucintamente, Cabify elude brindarlo, pero si lo podría, pues a la pregunta del posible Proveedor (encontrado en su página Web: ¿Puedo solicitar conductores a Cabify. Esta contesta... Si, sólo que deberás tomar en cuenta que debido a la demanda de peticiones, Cabify no puede garantizarte un tiempo de canalización y por eso te recomendamos que nos refieras a tus propios candidatos). No obstante para el sistema contractual: EMPRESA-CONDUCTOR y EMPRESA PASAJERO, la prestación seguirá siendo personal y directa por quien se registra como CONDUCTOR.

En otro acápite, en cuanto a lo referido al CONDUCTOR, a este se le solicita proveer información exacta y veraz a las EMPRESAS, tal como antecedentes policiales, judiciales, penales, record de conductor, aptitud psicológica, verificación domiciliaria etc., desde el punto de vista laboral, ello es concordante a una selección de personal, pues se busca cualidades personales del CONDUCTOR, desdiciendo a un usuario o cliente común y corriente, al que se le da un servicio o se le vende un bien, sería contraproducente exigirle demasiadas condiciones especiales para prestarle un servicio o venderle un bien, en todo caso hay una preocupación exagerada, que más apunta a contratar a un dependiente, que servir o vender a un cliente, tratándose de

EMPRESAS que solo provean tecnología de acceso.

En relación a la dependencia y subordinación, el trabajador está a disposición del empleador, le da órdenes y tiene el control; veamos lo que se prescribe en alguno de estos contratos. La EMPRESA en forma sutil por intermedio de los PASAJEROS, pueden evaluar y controlar la calidad del servicio, al expresar que la evaluación es uso exclusivo de esta, con la finalidad de brindar un mejor servicio. Igualmente las tarifas o precios a cobrar al PASAJERO lo fija esta EMPRESA, no el transportista o CONDUCTOR, ni siquiera el proveedor de automóviles, siendo el caso. Notándose más claramente esa dependencia y subordinación, cuando la EMPRESA puede proceder a sancionar; suspendiendo o cancelando temporal o permanentemente, tanto a CONDUCTOR o al PASAJERO, de acuerdo a ciertas causales, a saber: Viola cualquiera de las representaciones, garantías y obligaciones...Realiza prácticas engañosas o fraudulentas...Si la EMPRESA concluye que las actividades y actitudes han causado o pueden causar daño a los demás...; que incidiendo esta sanción en el CONDUCTOR, estaríamos equiparando a ciertas causales de suspensión o despido laboral, en relación a este, por decisión unilateral de la EMPRESA (Easy Taxi), demostrando que

hay una administración y dirección de personal. Más aun cuando en otro de los términos la EMPRESA puede cambiar los términos del contrato, o sea las reglas de juego de la relación en cualquier momento, demostrando su poder de decisión sobre un subordinado inherente al CONDUCTOR.

El pago de una remuneración y la ajenidad del producto sea servicio o bien, son elementos fundamentales de la relación laboral, pues el pago es la contraprestación de su esfuerzo físico y mental. Y esto se coliga con la imposibilidad del trabajador de apoderarse de los bienes y servicios producidos, que no es suyo, si no del empleador, configurándose la ajenidad del producto o servicio en la relación al trabajador. Esto se desvirtúa cuando el CONDUCTOR recibe el pago por el transporte del PASAJERO y no puede disponer en libertad de todo el dinero, pues tiene que repartir un porcentaje dispuesto por la EMPRESA a esta misma, demostrando que el pago recibido es ajeno, porque el producto o servicio generado es de la EMPRESA, y en tanto no reparta el porcentaje no tendría nada suyo. Desde otro ángulo en relación al procedimiento de reclamos, el PASAJERO (consumidor final), podrá presentar reclamos por los servicios de los CONDUCTORES a la EMPRESA, es decir hay una contradicción, por un lado se

excluye de toda responsabilidad, por no ser responsables del transporte, sin embargo asumen cierta responsabilidad por la calidad del servicio de transporte o servicio final, demostrando en cierta medida que le preocupa el servicio final, es decir no son ajenos al servicio final, que presumimos es de su incumbencia o sea pertenecería a la EMPRESA.

Ahora bien, prosiguiendo nuestra evaluación con el outsourcing, indicamos que si una relación laboral se da entre dos sujetos, dado la bilateralidad del contrato laboral, no obstante consideramos señales de relaciones laborales en otra figura donde conjugan más dos sujetos, al amparo que “la legislación contemporánea ha venido admitiéndolo, de modo más extendido, ...la tercerización” (Neves,2009, p.53) o denominado también outsourcing, cuya definición lo encontramos en la ley 29245, concretamente en el artículo segundo, la que refiere que la “contratación de empresas para que desarrollen actividades especializadas u obras, siempre que aquellos asuman los servicios prestados por cuenta y riesgo; cuenten con sus propios recursos financieros, materiales o técnicos; sean responsables por los resultados de su actividades ; y sus trabajadores estén bajo su exclusiva subordinación”. Ahora bien, asumiendo el caso de una de las EMPRESAS, (En Cabify es donde más se

podría observar señales de la presencia de relaciones laborales de este tipo), al solicitar proveedores de taxis sin conductor (oferta de invitación a conductores y propietarios de flotas de automóviles o taxis), se podría tener algún vestigio de relaciones laborales. Así, secuenciando el proceso de producción del servicio de Taxi por outsourcing, se tendría, teniendo en cuenta que un proceso “Es una serie de actividades, de una duración determinada, encaminada a un fin...” (Figueroa, 2003, p.31), tres estaciones o actividades para prestar el servicio de transporte por taxi, a saber: a) el contacto conductor-pasajero <<geolocalización>>, b) el transporte físico <<transporte>>y c) Recaudación y dispersión <<proceso de pagos y repartos>>. Luego asumiendo los actores de la tercerización, se tendría la empresa tercerizadora que es la proveedora de taxis sin conductor, luego la usuaria sería la EMPRESA y los trabajadores los CONDUCTORES. Observando que la empresa tercerizadora o sea el proveedor de flota de taxis, quien además dispone de los CONDUCTORES, sin descartar que podrían ser asumidos por estas EMPRESAS, estos deberían a estar a su cargo con un contrato laboral, la EMPRESA obvia por supuesto la laboralidad, es decir en tanto no proporciona CONDUCTORES, lo deja a cargo de la proveedores. Sin embargo si se configura esta tipología de outsourcing, de acuerdo a la

ley de tercerización y modificatoria, la EMPRESA en caso que el proveedor del servicio de taxis no cumpla con pagar los beneficios sociales, podría estar inmersos en esta relación laboral por mandato legal.

No esta demás anotar, que desde luego la norma también dispone de ciertas características que deba cumplir la tercerizadora, tal como pluralidad de clientes, es decir no solo tendría contrato con una de estas EMPRESAS; que cuenten con equipamiento, inversión de capital y la retribución por obra o servicios, en ningún caso se admite la sola previsión del personal. Siendo también necesario según la norma laboral que estas empresas asuman los siguientes requisitos:

-Las actividades contratadas deben ser especializadas, en este caso está contratando a un proveedor especializado en transporte de taxis, es decir, al ser una empresa que provee flotas de taxis, se supone tienen la experticia en este negocio de taxis.

-Las Empresa tercerizadora debe asumir las tareas por su cuenta y riesgo. Efectivamente el proveedor de taxis supone de plano que debe contratar a sus trabajadores conductores.

-La empresa tercerizadora debe contar con recursos financieros técnicos o materiales

propios. Dado que es un proveedor importante por la cantidad plural de taxis que tiene a su cargo, ha invertido, posee recursos tanto técnicos como materiales.

-Los trabajadores de la empresa tercerizadora deben estar bajo su exclusiva subordinación.

Como observamos de los textos revisados sobre términos y condiciones, creemos estar en un contrato que no encuadra en ninguna tipología civil ni comercial, sin embargo no es una necesidad perentoria ajustarlo en algún tipo contractual, pues tal como ya lo mencionamos, el código civil peruano lo regula en sus disposiciones generales de contratación. De otro lado, todas las EMPRESAS, tratan de aislarse o alejarse de una relación laboral o contrato laboral, a través de expresiones taxativas en las condiciones contractuales. No obstante estas prescripciones de protección escrita pueden ser desarmadas por el principio de realidad que se aplica en la legalidad peruana. Además que muchas cuestiones, rasgos y sesgos de algunos de los textos y actuaciones reales (no en todos), nos muestran serias señales para que puedan operar consideraciones laborales. Es decir, desechando todo lo que estas EMPRESAS manifiestan, de ser EMPRESAS TECNOLOGICAS; y tal como nos los dice el pronunciamiento de la sentencia aprobada

por la Corte de Californiana, quien caracterizo el caso que referimos líneas arriba (UBER TECHNOLOGIES, INC., DELAWARE CORPORATION VS. BARBARA ANN BERWICK, Superior Court of California County of San Francisco), como una relación laboral de una CONDUCTORA con UBER, y por tanto sujeto a indemnización. Creemos que en el Perú se tendrá que esperar si se presentara este tipo de demandas, del buen tino y la racionalidad de los jueces para resolver. No obstante para concluir esta parte, creemos que los actores de este negocio, les es permisible asimilar, que un contrato es un instrumento de circulación de riqueza donde se enlaza flujos patrimoniales individuales pero correlativamente tienen un impacto social, ya que es “una forma de cooperación recíproca y solidaridad entre las partes contratantes y aquellos que dependen directa o indirectamente de esta relación contractual” (Zuel Gomes, 2011); donde por supuesto se ve involucrado Estado como garante de la sociedad.

4.-Negocios digitales en una entorno material. Reflexiones finales

Se dice que estos negocios son una irrupción al sistema clásico imperante fundamentado en relaciones o negocios materiales y o presenciales, que están siendo superada por los negocios digitales o en red; esta es una forma más de los modelos de gestión en la

denominada economía digital, a las cuales las empresas actuales y de acuerdo a lo que expresa Gatell sobre Peter Drücker y Tom Peter, en un evento, deberán adecuarse inmediatamente, porque la tecnología avanza y evoluciona a través de innovaciones, ya que según Drücker: “La innovación disruptiva es la introducción de nuevas tecnologías, productos y servicios, en un esfuerzo por promover el cambio y superar a los competidores (...)”, en este contexto, la palabra disruptivo no significa interrumpir ni causar desorden. Más bien, significa reemplazar” al statu quo de una sociedad acostumbrada a una realidad comercial de negocios presenciales o materiales, a otros digitales y virtuales que irrumpe. Augurando que las nuevas generaciones de productos y servicios que presente el mercado serán proclive a estos actos disruptivos, por lo que las empresas deben estar preparada para adecuarse a velocidad a los cambios, pero no solo cambiar ya que según Drücker “Toda organización ha de prepararse para abandonar todo lo que hace”. Además que el cambio, indica Tom Peters “(...) Debemos aprender a afrontarlo, a prosperar con él. (...). Sorprendentemente debemos situarnos más allá del cambio y abrazar nada menos que el abandono literal de las convenciones que nos trajeron a este punto”. Siendo más contundente, cuando este establece, como consejo a los líderes empresariales que

<<Erradique la palabra “cambio” de su vocabulario, sustitúyala por abandono o revolución>>.(Gattel, 2016).

Desde otro ángulo, es perentorio que tanto las empresas y los entes estatales debe adecuarse a los nuevos requerimientos de la sociedad y el mercado. Las empresas se les recomienda innovarse constantemente para evitar alteraciones en sus operaciones y desde luego, evitar su salida del mercado. Y al Estado actuar dentro de lo justo, y según le corresponda, en el sentido de redefinir su rol ante la emergencia de estos nuevos servicios productos de innovaciones tecnológicas. Ello para que no se produzcan situaciones injustas en el mercado, tanto contra las empresas o también por el abusos de estas contra la ciudadanía usuaria; resguardando de esta manera, el orden económico público. De otro lado, tratar de evitar que el Estado por desconocimiento u otra disfunción estatal, tal como expresa Vildósola Basay, nos pueda privar de estos servicios o la continuidad de los mismos que son de alto impacto y que nos dan calidad de vida, ya que son “productos o servicios realmente innovadores, que en la práctica nos han cambiado la vida” (Vildósola, 2009, p.737), y nosotros le agregamos, que seguirán cambiándonos de acuerdo a la dinámica de innovación de la ciencia y tecnología, la que cada vez permite la aparición de nuevos

productos con menor tiempo generacional. Por ello es permisible que los entes estatales tenga cuadros públicos en constante capacitación y con una visión prospectiva de los próximos escenarios del mercado, listos para comprender, que así como avanzan las innovaciones tecnológicas, se debe tener personal especializado, porque en el futuro los bienes y servicios revolucionaran los usos y gestaran otras necesidades diferentes a nuestra convivencia cultural actual, en la denominada sociedad digital o virtual que estamos asistiendo, pero nosotros creemos y postulamos a otras sociedades del futuro que se avencinan sin cortapisas, como la...“sociedad robohumática” <muy incipiente...>, “sociedad exoplanetaria” < >, “sociedad mentalmática”, sociedad plus ultracuántica” < >. (Armas, 2013, p.131)

Finalmente expresamos que la provocación de afrontar este artículo se debió al fallo internacional mencionado en corte norteamericana californiana, y donde según se conoce, se ha indemnizado a la demandante. De otro lado el artículo en forma preliminar trata de alertar a las empresas y al ciudadano, y sobre todo al Estado, para sacudirse de esa anomia de no ver el futuro con responsabilidad, lo que puede causar desajustes en el orden social, al no tener en cuenta que la sociedades cambian, siendo más, tal como lo decimos en

el acápite anterior, se avecina una serie de situaciones inéditas producto del avance tecnológico y científico y los cambios culturales, y lo que hoy es un estándar o lo último, prontamente será obsoleto. Es por ello que el Estado, desde la óptica de los jueces peruanos, y correlativo a los acontecimientos en Estados Unidos, si alguna demanda llegara al dominio de estos, deseamos las mejores buena venturanzas, para que resuelvan con criterio de conciencia, en el afán de optar por la equidad y justicia en esta impronta de sociedad, a las puertas de la revolución industrial.⁴ en pleno.

CONCLUSIONES

-La existencia de estas empresas en los países, ofertando nuevos servicios, es evidente e innegable; es parte de la innovación que se avecinan todos los días, rompiendo los esquemas tradicionales (comercialización, producción, logístico etc.), a través de combinación de sistemas y redes digitales.

-Desde el punto de vista de la naturaleza jurídica de este contrato, existen todavía pocos estudios para dispensar en forma contundente la naturaleza de este contrato, y más aún el deslinde entre el contrato laboral o no laboral, ello podrá ser vislumbrado más adelante, con más estudios doctrinales y

desde luego con resoluciones jurisprudenciales, tal como el caso de la sentencia internacional mencionada.

-El Estado, debe evaluar las diversas fisuras que pueden presentarse en el mercado a fin de evitar se gesten situaciones inequitativas o injusta, de tal manera que se tengan argumentos sólidos para ordenar el mercado con controles y supervisión necesaria, pero insistimos que el problema no sólo es de regulación o leyes, si no también de la ética y moral de los empresarios con la ciudadanía.

-Tanto el Estado como las empresas deben considerar la oportunidad de coordinar mutuamente para una ordenación eficaz del mercado, ya que así se despejaría dudas en la dinámica del mercado por las empresas, y sobre todo evitar normas que entrapen la presencia ineludible de estas nuevos productos tecnológicos a favor de la ciudadanía que lo requiere.

-A nivel internacional se han visto problemas sobre de este tipo de empresas que están siendo evaluados para mejorar su coexistencia en los mercados, por lo que no se debe olvidar que el mundo es un instancia global, lo que pasa en un país sucederá tarde o temprano en otro, de ahí la importancia de una integración latinoamericana y o mundial para afrontar las nuevos productos que

aparezcan en una sociedad digital y post digital.

en el nuevo entorno digital. Revista para el análisis del derecho. pp. 1-15

BIBLIOGRAFIA

- Aparicio, L., (Ed.). (2006). Compendio Laboral AELE Lima Perú
- Armas, C. (2013) Visión Prospectiva de la Ciencia y Tecnología (S.XXII) Enfoque sociojurídico. Lima, Perú Fondo Editorial UNMSM
- EASY TAXI (2014, 09, 29) Términos y condiciones de uso de las aplicaciones Easy Taxi. Recuperado de easytaxi.com/pe/términos el 05/05/2016
- Figuroa A. (2003) La sociedad Sigma. Una teoría del desarrollo económico. Lima Perú fondo editorial PUC
- FAQ Peru (sin fecha). Preguntas más frecuentes Lima Cash. Recuperado de cabify.driver.zendesk.com. Consultado el 05/05/2016
- Gatell, J. (2016, 04,04) Economía ¿Colaborativa? o ¡Sumergida!. En Primera reunión Iberoamericana de Economía Colaborativa en la Industria de Viajes, Montevideo Uruguay
- Gines i Fabrellas, A., Gálvez S.D. (2016) Sharing Economy vs Uber economy y las fronteras del Derecho del Trabajo: La desprotección de los trabajadores
- Gutierrez W. (2001). Los contratos atípicos. En Atilio Altarini E-al (Eds) Contratación Contemporánea: Lima – Perú Ediciones Gaceta Jurídica (pp. 293-321).
- Neves, J. (2009) Introducción al Derecho Laboral. Lima – Perú. Fondo Editorial PUC
- Roppo V. (2009) El contrato Lima Perú Gaceta Jurídica S.A.
- TAXI BEAT (02 de setiembre del 2016) Contrato de usuario conductor para la aplicación “TAXIBEAT”. Recuperado de taxi.beat.com.pe/terms. El 05/05/2016
- UBER B.V 2015, 09, 03) Términos y condiciones. Recuperado de uber.com/leal/term/pe el 05/05/2016
- UBER TECHNOLOGIES, INC., DELAWARE CORPORATION VS. BARBARA ANN BERWICK, Superior Court of California County of San Francisco Labor Commission Appeal (Jun-16-2015)
- Vildosola, M. (2009) Gerencia de Marketing Lima Perú Fondo Editorial UNMSM

Zuel, G. (2011) NuevasTendencias del Derecho. En F. RAE Jurisprudencia, pp. 27-48