



Ius et Iustitia

# Sociedades

Enfoque multidisciplinario

**Boletín Sanmarquino de Derecho**

septiembre 2019

## Comentario

- Los “Ninis”: los que no estudian ni trabajan

## Noticia del mes

- El 80% de la clase media alta dirige su consumo a productos saludables

## Artículo

- Regulación del servicio de taxis por aplicativo en el Perú: ¿Ficción o realidad?

## Espacio procesal

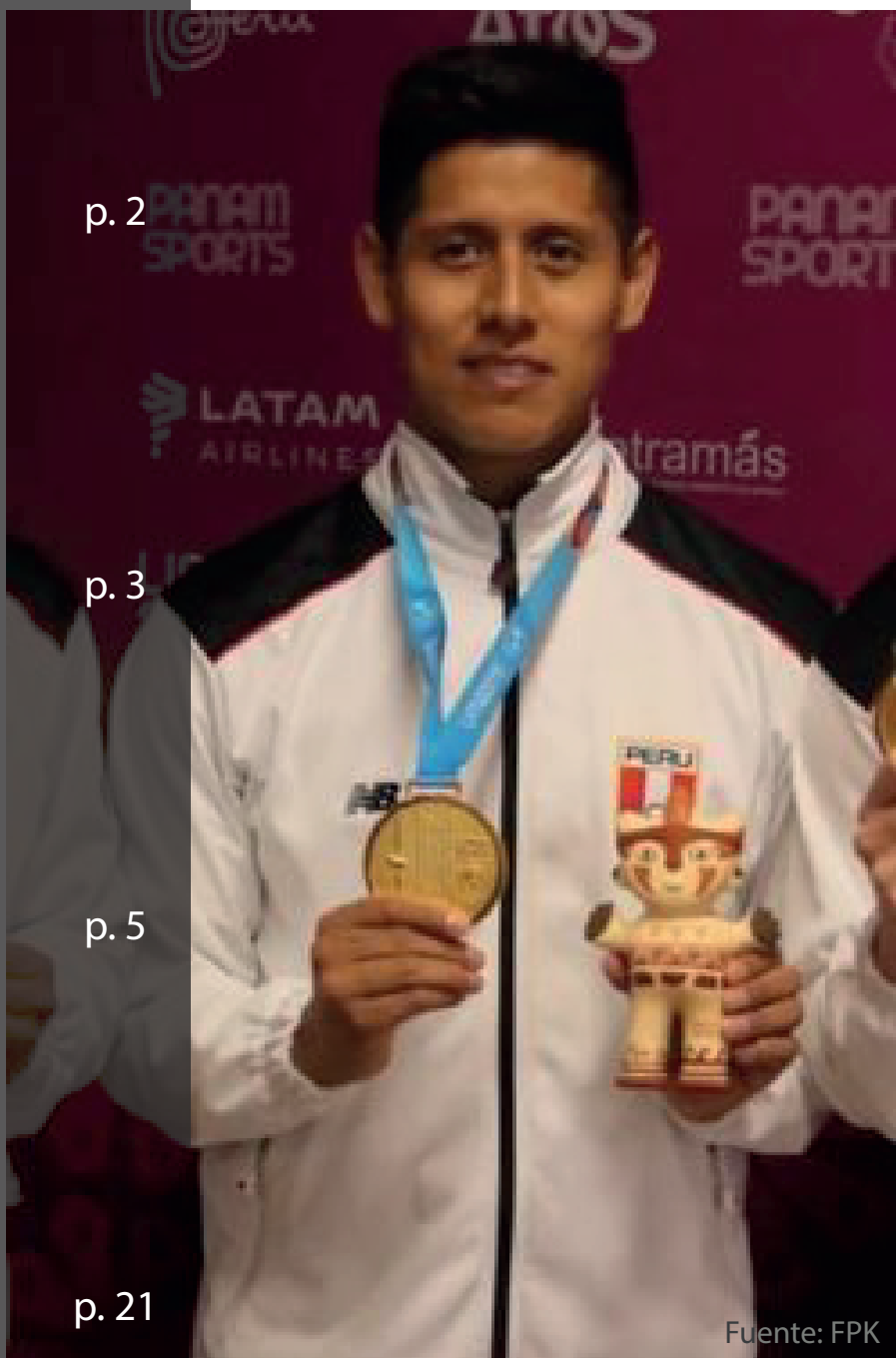
- Frente a manifestaciones de parcialidad en la actuación del Juez ¿qué medida se puede adoptar?

p. 2

p. 3

p. 5

p. 21



Fuente: FPK

## Entrevista a John Trebejo, egresado sanmarquino y medalla de oro en Juegos Panamericanos Lima 2019

p. 15

# Grupo de Estudios Sociedades - GES



## Contenido

<b>Los “Ninis”: los que no estudian ni trabajan</b> María Elena GUERRA-CERRÓN.....	p. 2
<b>Noticia del mes:</b> <b>El 80% de la clase media alta dirige su consumo a productos saludables</b> Jesé ARIAS AGUILA.....	p. 3
<b>Artículo</b> <b>Regulación del servicio de taxis por aplicativo en el Perú:</b> <b>¿Ficción o realidad?</b> Anwar Aram David PINGUZ GONZALES.....	p. 5
<b>Entrevista a John Trebejo.....</b>	p. 15
<b>Espacio procesal</b> <b>Frente a manifestaciones de parcialidad en la actuación del Juez ¿qué medida se puede adoptar?</b> José Luis ANGELES FUENTES.....	p. 21



## Comentario

# Los “Ninis”: los que no estudian ni trabajan



María Elena GUERRA-CERRÓN  
Docente

Al verificar el Banco Mundial (1) que; a pesar del crecimiento económico en América Latina durante la última década, 1 de cada 5 jóvenes entre 15 y 24 años ni estudian ni trabajan –a los que denominó los “Ninis”-; decidió realizar un estudio completo para determinar los riesgos que existen para el futuro de estos jóvenes, así como también evaluar si este sería un motivo para los incrementos de violencia y delincuencia en las ciudades. El resultado que esperan con estos estudios es que en los diferentes países se promueva un conjunto de políticas públicas sobre las oportunidades que es indispensable crear para los “Ninis”.

Con este antecedente, en el Perú la Cámara de Comercio de Lima (2) ha venido realizando estudios acerca de los “Ninis” entre 15 y 29 años, y un resultado reciente (3) es que más de un millón de peruanos son “Ninis” y la mayor parte si ha asistido a la escuela se encuentra en el nivel de educación primaria y secundaria. De este estudio se identifica al Callao como el lugar donde hay un mayor número de “Ninis” seguido por Lambayeque, Tumbes, Tacna Arequipa y Lima (20,8%).

Un dato importante es que del 100% de los “Ninis”, el 18% buscó trabajo, pero no logró encontrarlo, luego el 2,8% desea trabajar, pero no busca trabajo; y lo más resaltante y preocupante es que el 78% de jóvenes está en esta condición -aun cuando pueda tener oportunidades de estudio o de trabajo- por carecer interés y motivación.

En este contexto, recuerdo la expresión popular “ni chicha ni limonada” que describe una situación en la que nada interesa, porque no se encuentra valor o atracción. Pero usar esta expresión para los “Ninis” no sería constructivo, y al contrario podría ser peyorativo, puesto que considero que existe responsabilidad conjunta en este resultado de indiferencia de los jóvenes no sólo en su presente, sino en su futuro.

Son tantos los problemas y las necesidades del país, que a veces no hay forma de dar solución a todos, y las políticas públicas (educación, capacitación, entre otros) que muchas veces quedan en el papel no ayudan mucho, y si a ello le agregamos la corrupción enquistada en el sistema, entonces a los jóvenes les van quedando pocos ejemplos a seguir.

Entonces, ¿cómo orientar a los “Ninis”, en general, y cómo crear, recuperar o rescatar a aquellos jóvenes que carecen de interés para estudiar o trabajar? Es una gran y compleja pregunta pendiente de responder, ya que no sólo se trata del futuro de estos jóvenes sino de sus familias y del futuro del país.

(1) BANCO MUNDIAL, <http://envivo.bancomundial.org/ninis-en-america-latina>

(2) CAMARA DE COMERCIO DE LIMA, <https://www.camaralima.org.pe/repositorioaps/0/0/par/iedep-revista/iedep.%20300516.pdf>

(3) EL COMERCIO, “CCL: Más de un millón de peruanos son 'ninis'”. <https://elcomercio.pe/economia/peru/ccl-millon-peruanos-son-ninis-desempleo-noticia-666952>

Fuente: [www.rpp.pe](http://www.rpp.pe)

## El 80% de la clase media alta dirige su consumo a productos saludables

Escribe: **Jesé ARIAS AGUILA**

Estudiante de 2do año de Derecho de la UNMSM



La llamada Ley de Promoción de la Alimentación Saludable para Niños, Niñas y Adolescentes, tras algunos altercados, finalmente desde el pasado 17 de junio de este año ha hecho obligatorio el etiquetado frontal de los octógonos en los productos procesados y envasados, ello a fin de tener la oportunidad de ser responsables en nuestro propio consumo para una vida más saludable.

Respecto a los efectos de esta ley, en base al Nielsen Trends N° 3, estudio de la consultora española Nielsen, se ha estimado que el 80% de la población peruana que se encuentra dentro de la clase media alta ahora dirige la mayoría de sus compras a retailers, centros de compra minoristas, con una mayor variedad de productos saludables.

Como se ha venido verificando, las empresas de productos envasados han incorporado octógonos en los productos que cumplan con las características establecidas en la ley, estas son por contenido alto en sodio, azúcar, grasas saturadas y grasas trans (1).

Los octógonos han puesto en alerta a los consumidores y los proveedores: los primeros ahora compran sus productos con mayor responsabilidad e incluso dejando de consumir aquellos que cuentan con los octógonos; los segundos ahora ven una disminución en sus ventas, pero según los especialistas estas se recuperarán en los próximos meses (2).

En el estudio de Nielsen también se indicó que el 90% de las personas de la clase media alta están dispuestas a pagar un precio razonablemente



mayor por productos más saludables, esto gracias al acceso a Internet con el que cuenta este sector de la población.

Estudios pasados identificaron a las gaseosas, yogurt y galletas como los productos que más caen con relación a su consumo (3), no obstante, también hay efectos adversos en productos como los cereales, que la mayoría de los consumidores los tenía como productos saludables, sin embargo, con el nuevo etiquetado han decaído en ventas

Es evidente que el nuevo etiquetado octogonal en los productos ha generado un impacto en el consumidor peruano, sobre todo al sector del mercado que cuenta con acceso a la información, pero esta situación paulatinamente se va equilibrando, pues la idea no es evitar el consumo de manera absoluta, sino un consumo responsable

que permita una vida saludable, así como la dinamización del mercado.

### Citas

(1) Marcas sin octógonos caen menos o hasta crecen frente a las que sí tienen sellos. Recuperado de: <https://rpp.pe/economia/economia/alimentacion-saludable-marcas-sin-octogonos-caen-menos-o-hasta-crecen-frente-a-las-que-si-tienen-sellos-noticia-1219863>

(2) Consumo de gaseosas, yogurt y galletas es el que más cae por octógonos. Recuperado de: <https://gestion.pe/economia/empresas/consumo-de-gaseosasyogur-y-galletas-es-el-que-mas-cae-por-octogonos-noticia/>

**Protege tu salud,**

reduce el consumo de  
productos procesados.







Fuente: [www.transonlinewatch.com](http://www.transonlinewatch.com)

# Regulación del servicio de taxis por aplicativo en el Perú: ¿Ficción o realidad?

**Escribe: Anwar Aram David PINGUZ GONZALES**  
Estudiante de 2do año de Derecho de la UNMSM



## I. Introducción

A raíz del fenómeno de la globalización, producto de la continua evolución humana, se han ido gestando diversos cambios que repercuten en nuestra vida cotidiana. Desde luego, el ámbito económico no ha sido ajeno a ello. Es así como surge la economía colaborativa, la misma que es impulsada por los siguientes factores, según Alfredo Díaz (2016, p. 17):

- Las facilidades que otorga la tecnología moderna de comunicaciones y en especial la Internet;
- las personas se ven atraídas a participar en los nuevos proyectos colaborativos por la conveniencia y el mejor precio que se pueden obtener en las transacciones;
- la sencillez que favorece la interacción directa con el productor;
- la relación de confianza que se establece mediante

intercambios más directos y familiares y a través del seguimiento de las operaciones, y;  
- la posibilidad de obtener ingresos extra.

Este novedoso modelo económico ha devenido en el surgimiento de plataformas digitales que tienen por objetivo actuar como 'intermediarios' entre los millones de personas que pueden ver satisfechas sus necesidades entre sí. Uno de los tantos rubros en los cuales se ha desarrollado hasta llegar a nuestro país, ha sido el servicio de taxi a través de plataformas digitales. Debido a las ventajas que ofrece, las mismas que serán materia de mención en el presente artículo, más de uno se ha visto tentado a utilizarlas a fin de llegar a su destino en nuestra caótica ciudad como lo es Lima Metropolitana.

Sin embargo, si bien estas se han convertido en un alivio para muchos, a la vez ha sido un verdadero dolor de cabeza para otros; puesto que en varios

países del mundo su sola existencia ha sido objeto de debate, sobre todo jurídico. Al respecto, Fernández Ortega (2016) propone el caso Uber, que en Estados Unidos ha sido prohibido de operar en Portland y en el estado de Carolina del Sur, en los que las asociaciones locales de taxistas lo acusan, principalmente, de competencia desleal. Situación similar ocurrió en los Países Bajos, Italia, Francia y España.

En Latinoamérica, Hernández y Galindo (2016) aluden a la misma empresa, pero centrándose en su país, México, que fue el primero de la región en establecer legislación sobre la materia luego de un intenso debate social y político. Caso contrario ocurrió en Colombia, en la que “la plataforma Uber (...) se encuentra prohibida, porque no existe regulación que soporte su operación” (Galvis, s.f., p. 22). En Perú, aún nos encontramos en el camino hacia la ansiada regulación.

En ese sentido, este artículo desarrolla, en primer término, la comprensión teórica de la economía colaborativa. Luego, se aborda un caso resuelto en Indecopi, así como los antecedentes de la regulación plasmados en proyectos de ley. Más adelante, se evalúa los posibles impedimentos para legislar sobre este tema y, finalmente, se presenta algunas propuestas.

## II. Desarrollo

### 2.1 La economía colaborativa

#### 2.1.1 Definición

A partir de la investigación realizada sobre la economía colaborativa, se puede afirmar que existen variados conceptos acerca del mismo. Sin embargo, no existe alguno que sea aceptado por todos los entendidos sobre este tema.

Galvis (s.f., p.13) la define como “modelos de negocio en los que se facilitan actividades mediante plataformas colaborativas que crean un mercado abierto para el uso temporal de mercancías o servicios ofrecidos a menudo por particulares”. Por su parte, Díez (2015, p. 6) afirma que se trata de “un movimiento (...) cuya finalidad es compartir, intercambiar, prestar o alquilar aquellos bienes que unos poseen y que otros desean utilizar sin necesidad de tenerlos en propiedad”.

Alfonso (2016, p. 2), señala que al hablar de ella inevitablemente, se alude: A los nuevos sistemas de producción y consumo de bienes y servicios surgidos a principios de este siglo gracias a las posibilidades ofrecidas por los avances de la tecnología de la información para intercambiar y compartir dichos bienes y/o servicios, que permiten reducir las asimetrías informativas y los costes de transacción que afectan a dichas actividades, a la vez que permiten incrementar la escala en que se llevan a cabo y realizarlas de forma diferente a la tradicional.

Cuervo, Abreu, Mansilla y Sotomayor (2017, p.18), consideran que “es un fenómeno económico surgido como respuesta a necesidades insatisfechas y a un consumidor que ha cambiado y se ha vuelto mucho más exigente con la calidad de los bienes y servicios y con la oportunidad de su acceso”.

Estos autores consideran que el consumismo es el principal responsable del surgimiento de este fenómeno económico. Ello, puesto que, como consecuencia del desarrollo humano, en especial, el mayor acceso a internet y; por consiguiente, a redes sociales, los modelos de negocio se deben ir repensando. De ahí que, este modelo se presente como uno alternativo al tradicional. Al respecto, Campanario (2014, párr. 2), en un artículo del conocido diario argentino ‘La Nación’, afirma con justa razón que “la economía colaborativa representa, en cierto sentido, un quiebre del capitalismo al plantear un nuevo modelo de producir, distribuir y consumir” (citado en Cuervo et al., 2017, p. 18).

Por su parte, Ríos (2014, párr. 5), escritor del diario antes citado, señala que “la economía colaborativa abarca todas las formas de producir, intercambiar, comprar, vender, compartir, prestar, alquilar y regalar bienes y servicios, de forma directa, entre pares” (citado en Cuervo et al., 2017, p. 18). La explicación de este suceso es que, la facilidad con la cual las personas cercanas entre sí con intereses que se complementan se pueden conectar, produce la consecuente creación de la confianza y reputación necesaria para el desarrollo de estas actividades. Esto es típico en el uso de las redes sociales y de aplicaciones en las que el usuario puede calificar al ofertante del producto o servicio, e inclusive, en algunos casos, el usuario puede ser calificado.

A partir de lo previamente mencionado, se infiere que el ciudadano de a pie es quien ejerce un rol

protagónico, pues este deja de ser netamente consumidor para dedicarse a la búsqueda de sus pares con el fin de proveer o intercambiar productos o servicios empleando las TIC.

Se concluye que la economía colaborativa se puede definir como un modelo económico alternativo basado en el directo intercambio de bienes y servicios entre pares que se sustenta en la formación de comunidades virtuales capaces de crear confianza en un mundo global a partir del uso de las TIC.

### 2.1.2 Elementos

#### A) Consumo colaborativo

Bostman & Rogers (2010) lo define como un mecanismo que equilibra las necesidades de los individuos con las necesidades de la comunidad. Puede entenderse como algo que ha ocurrido toda la vida entre amigos y familiares; por ejemplo: compartir un carro, donar o regalar ropa que ya no se usa, prestar dinero, etc. Todo esto se ha hecho siempre de manera informal, destacando como premisa principal la confianza entre los círculos que podían formarse (Cañigual, 2014). Alfonso (2016, p. 4) brinda una acepción más completa, pues considera que el consumo colaborativo:

Proporciona el acceso a los bienes y/o servicios a través de los siguientes instrumentos jurídico-económicos: bartering, renting, lending, trading, leasing, exchanging, reselling y swapping. Incluye tanto los mercados de redistribución (...), donde se revenden o redistribuyen los bienes desde donde no se necesitan hacia donde sí se desean (...), como los sistemas de producto y servicio (...), en los que se paga por el acceso a los bienes en lugar de adquirirlos (...) y los sistemas de vida colaborativa (...), donde se comparten e intercambian activos intangibles, como tiempo, habilidades, tiempo y espacio.

#### B) Conocimiento abierto

Fernández, Campos & García (2016, p. 16) consideran que es "la denominación de iniciativas colaborativas que promueven la difusión abierta del conocimiento, y la posibilidad de reutilización y redistribución sin trabas legales, sociales o tecnológicas". Estos investigadores proponen como ejemplo a Wikipedia, pues se trata de una enciclopedia libre elaborada de forma colaborativa por los millones

de usuarios que navegan en la red en todo el mundo a la cual cualquiera puede aportar, consultar y usar sin restricciones en variados campos y disciplinas del conocimiento humano.

Asimismo, Díez (2015, p. 16), señala que "el conocimiento abierto permite acelerar el desarrollo global conjunto de las iniciativas de la economía colaborativa. (...) La creciente tendencia de trabajar en espacios abiertos (coworking) donde se fomenta la transversalidad, la conectividad y las sinergias también forma parte de este grupo".

#### C) Producción colaborativa

La producción colaborativa establece relaciones entre usuarios para compartir ideas y/o proyectos de todo tipo y, en la mayoría de los casos, son ellos quienes los concretan en forma conjunta. Al respecto, Alfonso (2016, p. 4), sostiene que es: En la que grupos, redes o particulares colaboran en el diseño, producción o distribución de bienes. Incluye el diseño colaborativo (...), en el que se trabaja de forma conjunta en el diseño de un producto o servicio, surgiendo la iniciativa de una llamada abierta, un informe de diseño o un desafío (...), la elaboración colaborativa de productos o proyectos (...), y la distribución colaborativa (...) en la que se organiza y realiza la distribución de bienes directamente entre particulares.

En tanto, para Fernández et al. (2016, p. 17), "permite el desarrollo de estructuras (redes) profesionales en las que se establecen contactos directos entre usuarios para la gestión y elaboración compartida de proyectos, servicios u objetos de todo tipo, implementándose la colaboración productiva en campos como el diseño, la arquitectura y la ingeniería industrial". Así, queda demostrado que la producción colaborativa puede ser más amplia de lo que se podría suponer.

#### D) Finanzas compartidas

Es la financiación de iniciativas de negocio entre los ciudadanos sin la intervención de una entidad financiera. Gracias a las redes sociales y plataformas digitales que permiten contactarse a los interesados es posible hacer realidad este fenómeno. Alfonso (2016, p. 5), nos ilustra sobre las modalidades en las cuales puede darse este elemento: Es el caso del crowdfunding o financiación directa y en masa de un concreto proyecto (...), o del peer-to-peer lending,



que conecta a quienes desean invertir con aquellos que necesitan un préstamo (...), las complementary currencies o monedas alternativas a las de uso legal a las que determinados grupos les reconocen valor a determinados efectos (...), y las pólizas de seguros colectivas.

Diez (2015, p. 16) recalca lo antes mencionado, al concordar con Alfonso en que “la financiación entre particulares (peer-to-peer) y las alternativas para el intercambio de valor ya sea con monedas alternativas, los bancos de tiempo o la economía del regalo, proporcionan a particulares una alternativa a las fuentes de financiación tradicional y al sistema económico establecido”.

### 2.1.3 El consumo colaborativo en el servicio de taxis

En una capital con claros y serios problemas de congestión vehicular en hora punta como lo es Lima Metropolitana, es típico lo incómodo que es abordar el transporte público, pues el espacio a esas horas es sumamente reducido. Entonces, prefieres un servicio de taxi, aunque las tarifas pueden variar de acuerdo con el propio criterio del chofer y a esto se suma lo inseguro que puede resultar ello, pues es sabido que este servicio es utilizado por inescrupulosos delincuentes con el fin de despojarte de todo lo que lleves en ese momento e incluso hasta lo que no.

Por último, también es común tener la urgencia de desplazarse y que los taxistas se nieguen, a veces comprensiblemente, y otras no, a dirigirse al punto al cual pretendemos llegar. Ante todos estos problemas, surge en Lima el carpooling como alternativa de ahorro que podría reducir la cantidad de taxis en las calles, su efecto contaminante y el gasto de cada pasajero. El principio es el mismo que el de los ilegales taxis colectivos, plasmado en una plataforma web o en aplicaciones para el celular, de manera que los usuarios compartan el destino o la ruta con uno o más usuarios registrados (Rivas Legua, 2015, párr. 2-3).

Este claro modelo de consumo colaborativo, no solo se reduce a servicio de taxis colectivos, sino también oferta el privado. Además, la tarifa puede ser visualizada previamente en línea a través de una app en tu smartphone. Otra de sus ventajas, es que el nombre del chofer y el rating de su reputación también están disponibles incluyendo algunas

características del vehículo que conduce como el modelo y su color. De esta manera, firmas internacionales como Uber, Cabify, Easy Taxi, entre otras, se han ido posicionando en el mercado mundial como un intermediario para el servicio de transporte privado seguro y nuestra capital no es ajena a ello.

Cabe señalar que el consumo colaborativo en el servicio de taxis no solo beneficia a los usuarios, pues los choferes que operan bajo esta modalidad son ciudadanos comunes que buscan un ingreso adicional en sus tiempos libres al no estar sujetos a un horario de trabajo establecido.

## 2.2 Análisis de caso en Indecopi

### 2.2.1 Carrillo vs. Uber y Aymar

La señora Carrillo interpuso una denuncia contra Uber, que es una plataforma digital de servicio de transporte privado, y al conductor del taxi que le brindó el servicio (señor Aymar) por los siguientes motivos.

a) En primer lugar, adujo que se le brindó un mal servicio, puesto que el chofer fue por una ruta distinta a la solicitada. Luego, recibió un correo electrónico en el que se le notificaba que el cobro por el servicio se había cargado a su tarjeta de crédito; sin embargo, la señora Carrillo alegó que este no tiene calidad de comprobante válido emitido por Sunat.

b) Cuando quiso quejarse por lo ocurrido, no pudo hacerlo puesto que la empresa en mención no cuenta con oficinas ni teléfonos. Lo mismo ocurrió respecto a un Libro de Reclamaciones virtual en su aplicativo móvil y en su página web. Finalmente, Uber no tendría autorización para brindar el servicio de taxi, pues tanto el auto que la recogió, como el chofer no cuentan con una habilitación correspondiente para ejercer dicho servicio.

Según Indecopi (2018) en la resolución final N°355-2018/PS1 del expediente 675-2016/PS1, se estarían cometiendo las siguientes violaciones al Código de Protección y Defensa del Consumidor (en adelante, Código):

a) Al deber de idoneidad, tipificado en el artículo 19° del Código, en la medida que no cumplió con entregar a la señora Carrillo un comprobante de pago válido autorizado conforme a la normativa de la Superintendencia Nacional de Administración

Tributaria y no cuenta con la autorización legal para brindar el servicio de taxi.

b) Al deber de contar con un Libro de Reclamaciones, tipificado en el artículo 150° del Código, en la medida que no habría cumplido con tener un Libro de Reclamaciones virtual en su aplicativo móvil ni en su página web.

Frente a estas denuncias, ambos demandados trataron de evadir responsabilidad; sin embargo, Indecopi desestimó sus alegatos. En el caso del señor Aymar se aceptó que, dado que no existe una relación laboral propiamente dicha entre Uber y él, el primero no puede resultar responsable por la acción del conductor.

En el caso de Uber, se destruye su argumento de ser un mero intermediario; puesto que, en su objeto social, afirma explícitamente que brinda un servicio a través de dispositivos móviles. Además, “se ha verificado en la partida registral de Uber que esta es la responsable de la prestación del servicio de la plataforma virtual en el territorio nacional” (Indecopi, 2018, p. 13).

Finalmente, en la resolución, Indecopi (2018, p. 13) señala que “de un análisis de apariencia y, en virtud al principio de primacía de la realidad, frente a los consumidores que hacen uso de la aplicación móvil es Uber quien brinda el servicio y se publicita en el mercado, por lo que ello permite a los usuarios tener la percepción de que este administrado garantiza el uso de la aplicación móvil”.

En la parte analítica de la resolución, Indecopi se declaró incompetente sobre la emisión de un comprobante de pago válido, pues ello corresponde a Sunat. Ocurrió lo mismo con relación a la autorización para brindar el servicio de taxi, puesto que ello compete a la Gerencia de Transporte Urbano de la Municipalidad de Lima. Sobre la obligación de contar con un Libro de Reclamaciones, bajo la argucia de incluir la siguiente cláusula en los términos y condiciones de servicio:

Usted reconoce que Uber no presta servicios de transporte o de logística o funciona como una empresa de transportes y que dichos servicios de transporte o logística se prestan por terceros contratistas independientes, que no están empleados por Uber ni por ninguna de sus afiliadas. (Uber, 2017, párr. 7).

Indecopi resolvió que dada que la manera en cómo funciona Uber es mediante un aplicativo que se descarga mediante un smartphone, entonces, el denunciado no se encontraría obligado a contar con el Libro de Reclamaciones de forma virtual, ya que, no realiza actividad económica en su página web. Cabe mencionar, que el proceso administrativo contra el señor Aymar fue desestimado por falta de medios probatorios, además de comprobarse de que la ruta que eligió era la más eficaz.

A partir del caso expuesto cabe preguntarnos si realmente es permisible que una empresa que funciona bajo el mismo esquema en el que lo hace Uber pueda evadir responsabilidad dado que este no se encuentra regulado en nuestra legislación.

Si bien Indecopi se declaró incompetente para resolver dos de las quejas de la señora Carrillo, ¿Sunat realmente sancionaría a Uber o cualquier otra similar o estas encontrarían la manera de eludir responsabilidad argumentando nuevamente la forma en la cual opera? ¿No sería acaso igual con la entidad administrativa encargada de la autorización para brindar el servicio de taxi? En cuanto a lo que sí era competente Indecopi, resolvió de tal forma justamente por el principal problema que nos ocupa en el presente artículo: URGE LEGISLACIÓN EN ESTA MATERIA.

## 2.3 Antecedentes hacia la regulación: Proyectos de ley en el Perú

### 2.3.1 Proyecto de ley que crea y regula el servicio privado de transporte a través de plataformas tecnológicas

Fue creado y promovido por el congresista Miguel Ángel Elias en junio de 2017 y se compone de 10 artículos. Su primer artículo señala que su objetivo fue: Crear y regular el servicio privado de transporte de pasajeros ofrecido a través de entidades operadoras de plataformas tecnológicas con el fin de asegurar la legalidad del servicio, promover la mejora y calidad del mismo e identificar las corresponsabilidades entre el operador de la plataforma y los usuarios del servicio. (Elias, 2017, p. 1).

Para efectos de la aplicación de las normas propuestas, el congresista se sirve a definir a las entidades operadoras de plataformas tecnológicas como: Entidades que intermedian para el servicio de transporte de pasajeros, ejerciendo la función de admi-

nistrador o que proporcionen cualquier sistema, tecnología o mecanismo, de carácter informático, que permita acceder a un servicio de transporte remunerado de pasajeros prestando el servicio de taxi y cuyo pago puede ser de forma electrónica. (Elias, 2017, p.1). Entre sus propuestas destacan:

A) La oferta del servicio de transportes a través de plataformas tecnológicas no exime de responsabilidades y obligaciones establecidas en el Código de Protección y Defensa del Consumidor, ni del Mintra, ni de las que se deriven en material civil o penal producto del servicio.

B) Estas entidades deben constituirse en persona jurídica y deben contar en sus aplicaciones y vehículos con:

- Permitir al pasajero conocer el vehículo e identificar al conductor del mismo.
- El conductor debe contar con la licencia respectiva. El operador de la plataforma debe garantizarlo.
- Permitir que el pasajero conozca la ruta por la que el conductor se desplazará desde el inicio hasta el final.
- Seguro vehicular.
- Informar sobre los términos y usos de la aplicación.
- Un mecanismo para determinar la tarifa.
- Tecnologías de geolocalización.
- Libro de reclamaciones virtual.
- Revisión técnica del vehículo vigente.
- Los vehículos no pueden recoger pasajeros con los que no hayan concertado previamente el servicio de forma virtual.
- Deben entregar comprobante de pago emitido por el operador.

C) Creación del Registro Nacional de Plataformas Tecnológicas para el servicio de transporte privado a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Las condiciones del registro los estipulará el Mintra. La inscripción es obligatoria.

D) El administrador de la plataforma virtual y el conductor son responsables del cumplimiento de lo establecido en los artículos 4 y 6 de la presente ley (referidos a los requisitos para brindar el servicio y el registro de la plataforma).

E) Indecopi controla y sanciona la calidad del servicio que prestan estas plataformas tecnológicas. Mintra sanciona el incumplimiento de lo dispuesto en esta ley.

### **2.3.2 Proyecto de ley que regula el servicio de las entidades administradoras de plataformas tecnológicas que ofertan aplicativos de interconexión para la contratación del servicio de transporte especial-taxi.**

Este proyecto de ley, compuesto de once artículos, fue promovido por el congresista Roy Ventura en diciembre de 2017. En el artículo 1° explica que su objetivo fue “regular el servicio de las entidades administradoras de plataformas tecnológicas que ofertan aplicativos de interconexión para la contratación del servicio de transporte especial, taxi, bajo estándares de seguridad, calidad y eficiencia” (Ventura, 2017, p. 1).

El ámbito de aplicación de sus normas como lo indica en su artículo 2° son las plataformas tecnológicas en todo el territorio nacional, por ello se sirve a definir las en el artículo 3° como “aquel organismo que administre, gestione o presta servicios informáticos, mediante hardware, software y/o aplicativos por internet de interconexión necesarios para la contratación del servicio de transporte especial, taxi, entre operadores y usuarios” (Ventura, 2017, p. 1). Entre sus propuestas destacan:

A) La creación de un Registro Nacional de Entidades Administradoras de Plataformas Tecnológicas a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

B) Para su registro, deben cumplir con los siguientes requisitos:

- Contar con personería jurídica de derecho privado, con RUC, licencia de funcionamiento, certificado de Defensa Civil y con sede institucional dentro del territorio nacional.
- Contar con un sitio web de fácil acceso, con una o más aplicaciones móviles APPS - ofertadas mediante uso de Internet, en español.
- La plataforma tecnológica debe ser independiente y de fácil portabilidad, permitiendo el registro de información sobre la prestación del servicio en condiciones técnicas y operativas óptimas.
- La plataforma tecnológica debe ser parametrizable, de tal manera que cualquier cambio de reglamentación pueda ser atendida mediante su inmediata configuración.
- Debe garantizar la protección de información sensible, contra el acceso y divulgación de informa-



ción no autorizada, contando además con herramientas y procedimientos para asegurar que la información se mantenga inalterable y con consistencia de datos.

- Contar con asistencia permanente, técnica en línea, y manuales de usuario digital para los operadores y usuarios del servicio, permitiendo efectuar quejas, y calificar a la vez el comportamiento de los operadores y de los usuarios del servicio.

- Permitir el registro de los operadores del servicio de transporte especial, taxi, y la identificación de los usuarios, así como visualizar el trayecto, distancia, costo y tiempo del servicio especial ofertado, la placa de identificación vehicular de la unidad móvil asignada, SOAT y licencia de conducir del conductor - operador responsable para la ejecución del servicio.

C) Deben remitir trimestralmente al Ministerio de Transportes y Comunicaciones información de los operadores y usuarios que utilizaron las aplicaciones de interconexión para la contratación del servicio de transporte especial.

D) El administrador y/o representante legal encargado de la plataforma tecnológica, es responsable por el correcto funcionamiento del servicio, así como de efectuar su respectivo registro ante el Ministerio de Transportes y Comunicaciones para poder operar comercialmente en el país.

E) Los operadores, conductores que ofrecen el servicio de taxi, deberán contar con:

- Autorización vigente para la prestación del servicio especial, taxi, expedido por la municipalidad provincial correspondiente.
- Dispositivos móviles obtenidos de manera lícita y debidamente registrada su titularidad ante la empresa operadora de telefonía celular correspondiente.
- Licencia de conducir, clase y categoría: All a.
- Certificado de Antecedentes Penales.
- No haber sido condenado por delitos de violación, homicidio, hurto, feminicidio o cualquier delito de violencia contra la mujer.

F) Son competentes para la fiscalización de estas plataformas el Mintra, la Municipalidad Provincial, Inacal, Indecopi y el Mininter.

### 2.3.3 Situación actual

Los congresistas que plantearon los proyectos de ley antes expuestos decidieron fusionarlos y crear así una sola propuesta. La base de la misma, aparentemente es la del parlamentario Miguel Elías, quien actualmente preside la Comisión de Defensa del Consumidor. El día 25 de setiembre en dicho grupo de trabajo se aprobó por unanimidad dicho proyecto de ley, luego de haber sido evaluado.

Al día siguiente, sucedió lo mismo en primera votación en el pleno del Congreso con 63 votos a favor, 4 en contra y 27 abstenciones, a pesar de que se pidió su regreso a la comisión para que sea evaluado de manera más profunda. Ello se produjo porque hay quienes, al igual que el congresista De Belaúnde opinan que la propuesta puede mejorarse. Al respecto, declaró: "No va a funcionar. Lo único que va a lograr la sobre-regulación es eliminar del mercado aquellas empresas que no tengan hombros anchos. No podemos regular esto con una idea tradicional de este tipo de servicios" (El Comercio, 2018, párr. 4). Opinión que compartimos y que más adelante ampliaremos. Aún no se ha dado la segunda votación para su aprobación definitiva. Sin embargo, creemos que lamentablemente, aún estamos lejos de una regulación que se proyecte ser eficaz.

### 2.4 Posibles impedimentos para legislar sobre este tema

A pesar de que las plataformas digitales de servicio de transporte han llegado al Perú desde, por lo menos, hace más de 6 años, las propuestas legislativas sobre esta materia han llegado tardíamente (apenas desde 2017) y se les ha brindado poca importancia en el Parlamento. ¿Existen impedimentos reales para lograr la regulación?

En principio, podríamos pensar que no. Sin embargo, la discusión gira en torno a si estas empresas tienen que inscribirse, obtener un permiso para funcionar y; por consiguiente, responder por sus actos o no dada la naturaleza en la que operan siendo meros "intermediarios". Recordemos que en el caso Carrillo vs. Uber y Aymar, relatado en el presente artículo, Indecopi señaló que por la razón mencionada, Uber no estaría realizando actividad económica alguna. Podemos permitirnos extender ello a las demás firmas similares. Entonces, es preciso que la legislación peruana sienta su postura final al respecto.

Aunque la tendencia de los congresistas que se han pronunciado sobre este tema presentando un proyecto de ley, desde luego, ha ido por la primera opción, no se puede afirmar con certeza que sea la definitiva. Aun así, si no se les atribuyen responsabilidades y obligaciones a estas empresas, ¿de qué forma se ampararían los intereses de los consumidores? He aquí nuestra principal preocupación.

La generación de responsabilidades y obligaciones visiblemente evadidas por estas firmas puede devenir en su desistimiento de operar en el país; puesto que, la formalización total requiere de una fuerte inversión que no muchas estarían dispuestas a asumir.

El meollo del asunto es que este modelo económico observa sus ganancias justamente en el hecho de que solo sirven como “intermediarios” (principal argumento contra quienes les reclaman responsabilidad), no contratan directamente a ningún chofer y, en consecuencia, tampoco asumen el mantenimiento de los vehículos que se utilizan; por tanto, todas las responsabilidades que ello acarrea. Entonces, la inversión es realmente mínima si lo comparamos con otros tipos de negocios. De ahí que el modelo de consumo colaborativo les resulte atractivo. Es posible que, al tratarse de intereses económicos directamente afectados, se haya preferido evitar tocarlos.

## 2.5 Nuestra propuesta

Para el desarrollo del presente apartado, se organizará el mismo en tres tiempos: antes, durante y después de la elaboración de una eventual ley que aborde el tema que nos ocupa.

### 2.5.1 Antes

Primero, se debería nombrar una comisión de especialistas sobre el tema que emitan una opinión consensuada y debatida que ayude a determinar la posición final de la legislación peruana respecto a la controversia señalada en el apartado 2.4 sobre si las empresas “intermediarias” estarían obligadas o no a asumir responsabilidades y obligaciones y cuál sería su relación con los taxistas.

Una vez sentada la posición legislativa, a dicha comisión se le solicitaría un informe en el que realicen el análisis acerca de los aspectos que deben o deberían ser regulados de acuerdo con la postura

tomada, así como el impacto que estos tendrían en la sociedad peruana. Si bien se puede tomar como referencia leyes aplicadas en otros países, es importante tomar en cuenta nuestra realidad social y jurídica. Toda esta base teórica y debate de expertos sustentaría y serviría como parte del soporte del proyecto de ley a redactarse.

Asimismo, se debe evaluar, de acuerdo con criterios técnicos, la competencia de cada aspecto regulado en la eventual ley, la misma que le correspondería ya sea ejecutar o fiscalizar a los diferentes órganos administrativos del Estado sin restar importancia al análisis de sus costos, ya que habría una carga adicional tanto en el presupuesto como en el trabajo de cada entidad involucrada para que lleve a cabo sus obligaciones eficientemente.

### 2.5.2 Durante

Con relación a la controversia ya mencionada en el apartado previo, estamos de acuerdo parcialmente, ya que se podrían presentar tres posibles escenarios:

- Que se regulen formalmente este tipo de empresa con todas las responsabilidades y obligaciones que ello conlleva sin separar la relación que tienen con los conductores.
- Que solo se regule la formalización de los taxistas que brindan el servicio entendiendo que la intermediación no configura actividad económica.
- Que se regulen a las empresas intermediarias como un tipo de actividad económica con una ley especial. Además, que se realice lo propio mediante ordenanza municipal respecto a la formalización de los choferes que ofertan su servicio por medio de dichas empresas.

Rechazamos el primero, puesto que se generaría una sobrerregulación que probablemente derivaría en la salida de la mayor parte de las compañías intermediarias que coadyuvan con este tipo de servicio en el país. Muy a nuestro pesar, estamos frente a este escenario con los últimos hechos suscitados en el Congreso respecto a este tema. También estamos en contra del segundo, debido a que no es permisible la evasión de responsabilidades y obligaciones. Opinamos que, en el fondo, estas empresas sí realizan actividad económica ya que perciben ganancias por la misma; por lo tanto, deben ser tratadas como tales.

Desde luego, compartimos y proponemos el tercer escenario como punto intermedio entre los dos anteriores. Esta ha sido parte de la solución jurídica que se ha dado en Montevideo tal y como señalan en su tesis de pregrado Herrera & Torres (2018).

Las empresas intermediarias cumplirían con sus deberes; por lo cual, el Estado se beneficiaría al recaudar más impuestos. Por su parte, el consumidor no quedaría desamparado legalmente. Sobre el trato tributario y qué obligaciones específicas tendría, ciertamente son tema de otro debate y un complejo análisis que no es posible abordar aquí. Aun así, sí sugerimos que se añada la obligatoriedad de la confidencialidad de la información personal de los usuarios, así como de la colaboración de la empresa intermediaria en caso se vea involucrada indirectamente en la comisión de delitos.

Respecto a los choferes, su registro y formalización sería positiva, pues cumplirían con los parámetros suficientes para dar un servicio seguro y de calidad. Estos pueden ser recogidos de los proyectos de ley expuestos en el apartado 2.3. A los requisitos le agregaríamos que los conductores deban poseer un récord ejemplar en su registro de infracciones a las normas de tránsito, así como haber aprobado una entrevista personal y evaluación psicológica de la empresa intermediaria.

### 2.5.3 Después

Luego de la promulgación de ambas normas jurídicas, se necesita la reglamentación de aquellos aspectos de las mismas que así lo requieran para que estas se ejecuten con eficacia. Es imprescindible que ello se lleve a cabo, de lo contrario, es posible que no puedan aplicarse. La creación de los reglamentos en mención debe ser encargada a las entidades competentes en el plazo pertinente.

Como último punto, se sugiere que las entidades aludidas, al ser competentes de la fiscalización de las normas, elaboren una evaluación y/o análisis de la efectividad de su aplicación a fin de subsanar las posibles dificultades que de ellas devengan.

## III. Conclusiones

A partir de la investigación realizada, concluimos lo siguiente:

3.1 La economía colaborativa es un nuevo modelo económico producto del desarrollo humano que hizo posible las interacciones sociales a través de plataformas digitales o aplicaciones, en las que el ciudadano puede solicitar y compartir el intercambio de bienes y/o servicios a sus pares en base a relaciones sustentadas en la confianza e intereses complementarios. Como consecuencia, se hizo notoria su presencia en el servicio de taxis en diversos países del mundo incluyendo el nuestro en el que aún no se regula.

3.2 A partir del análisis del caso Carrillo vs. Uber y Aymar resuelto en Indecopi, es factible advertir la carencia de la regulación que deja, sobre todo al consumidor, en estado de vulnerabilidad antes las plataformas digitales, ya que esta entidad consideró que las empresas dedicadas a la intermediación no realizan actividad económica alguna, lo cual es discutible. De aquí también se desprende, que por esta misma causa, aparentemente las mismas no tendrían responsabilidades ni obligaciones como tributar, tener licencia para operar como intermediarias, o responder civil o penalmente frente a los usuarios de sus plataformas digitales, entre otras.

3.3 Los proyectos de ley expuestos en el presente artículo fueron elaborados en el 2017, luego de, por lo menos, más de 6 años desde que las plataformas digitales de servicio de transporte han llegado al Perú. Ello indica que este tema ha sido materia de preocupación legislativa tardíamente, lo cual llama la atención. Ninguno de ellos ha sido aprobado, aunque al menos, en nuestra opinión, de ambos es posible recoger varios aportes como los aspectos que deberían regularse, las posibles entidades competentes para la fiscalización de la norma y los requisitos que deben reunir los conductores que oferten su servicio mediante aplicaciones.

3.4 Es posible que ninguna propuesta legislativa haya sido aprobada debido a que aún no se tiene una postura aceptada en el país sobre qué se debe regular exactamente: solo a las empresas intermediarias, solo a los taxistas o a ambos en conjunto o por separado. Asimismo, si se generara una ley que regule por encima de lo que debería podría derivar en el desistimiento de estas compañías de operar en el país; puesto que se verían obligadas a invertir más de lo que esperaban. También es factible que se haya preferido evitar tratar el tema en el Congreso porque serían grandes intereses económicos los

una ley al respecto.

3.5 Proponemos que el camino hacia la regulación sea llevado a cabo considerando la opinión de especialistas en todo momento. Antes de elaborar el proyecto de ley es preciso adoptar una posición sobre qué regular. Opinamos que es pertinente una ley especial para las empresas intermediarias y una ordenanza municipal para la formalización de los taxistas involucrados de forma independiente, principalmente, porque en el ámbito legal no es posible establecer una relación laboral; por tanto, jurídica entre ambos. En base a esta postura, se desarrollaría la redacción de las eventuales normas jurídicas. Finalmente, luego de promulgadas las mismas, se llevaría a cabo la reglamentación de los aspectos que así lo requieran en el plazo pertinente y tiempo después su correspondiente evaluación a fin de perfeccionarlas.

#### IV. Referencias

- Alfonso, R. (2016). Economía colaborativa: Un nuevo mercado para la economía social. Valencia, España: CIRIEC.
- Botsman, R. & Rogers, R. (2010). What's mine is yours: The rise of collaborative consumption. New York, NY: Harper Business.
- Campanario, S. (2 de noviembre de 2014). Economía colaborativa: yo comparto, tú compartes, él vende su empresa y se vuelve multimillonario. La Nación. Recuperado de <http://www.lanacion.com.ar/1740420-economia-colaborativa-yo-compartotu-compartes-el-vende-su-empresay-se-vuelve-multimillonario>
- Cañigual, A. (2014). Vivir mejor con menos. Barcelona, España: Penguin Random House Grupo.
- Cuervo, S., Abreu, A., Mansilla, W. y Sotomayor, G. (2017). Factores críticos de éxito bajo el modelo de consumo colaborativo: estudio aplicado al servicio de taxi. Lima, Perú: ESAN ediciones.
- Díaz, A. (2016). La economía colaborativa, el consumo colaborativo, la economía de la compartición y los procesos de igual a igual. Ciudad de México, México: UNAM.
- Díez, S. (2015). La economía colaborativa: un nuevo modelo de consumo que requiere la atención de la política económica. Valladolid, España: UVA.
- El Comercio. (26 de setiembre de 2018). Congreso aprobó proyecto de ley para regular a los taxis por app. El Comercio. Recuperado de <https://elcomercio.pe/lima/transporte/congreso-debate-proyecto-ley-regular-taxis-app-notepases-noticia-561884>
- Elías, M. (2017). Proyecto de ley que crea y regula el servicio privado de transporte a través de plataformas tecnológicas. Lima, Perú: Congreso de la República.
- Galvis, F. (s.f.). Aplicaciones móviles para el transporte. ¿Un responsable más en los accidentes de tránsito? Medellín, Colombia: UPB.
- Gestión. (26 de setiembre de 2018). Congreso aprueba en primera votación ley para regular los servicios de taxi por aplicativo. Gestión. Recuperado de <https://gestion.pe/economia/congreso-aprueba-primera-votacion-ley-regular-servicios-taxi-aplicativo-245455>
- Fernández, A. (2016). El caso UBER: Discusión de la problemática y análisis jurídico. Barcelona, España: UAB.
- Fernández, M., Campos, J. & García, M. (2016). La Economía Colaborativa como nuevo sector de oportunidad para el desarrollo económico y el emprendimiento en Andalucía. Andalucía, España: Andalucía Emprende.
- Indecopi. (28 de febrero de 2018). Carrillo vs. Uber y Aymar. Expediente N° 675-2016/PS1.
- Hernández, Y. & Galindo, R. (22 de agosto de 2016), Modelo de gestión del servicio de transporte UBER. ¿Quién pierde y quién gana? Espacios Públicos. Vol. 19 (Núm. 47, septiembre-diciembre, 2016). pp. 157-175.
- Herrera, V. & Torres, M. (2018). La obligación tributaria de los conductores que utilizan apps de intermediación tecnológica para brindar servicios de taxi y el impacto en la recaudación de impuesto a la renta en Lima Metropolitana (tesis de pregrado). Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas, Lima, Perú.
- Ríos, S. (22 de noviembre de 2014). Cómo reemplazar el dinero en el siglo XXI. Insertada en la economía colaborativa, la plataforma Bioecon propone originales formas de intercambio. La Nación. Recuperado de <http://www.lanacion.com.ar/1745969-como-reemplazar-el-dinero-en-el-siglo-xxi>
- Rivas Legua, P. (11 de setiembre de 2015). Taxis compartidos, la nueva opción de transporte en Lima. El Comercio. Recuperado de <https://elcomercio.pe/lima/taxis-compartidos-nueva-opcion-transporte-lima-211933>
- Perú 21. (18 de octubre de 2012). Empresa española de taxis entra a Perú. Perú 21. Recuperado de <https://peru21.pe/economia/empresa-espanola-taxis-entra-peru-50820>
- Perú 21. (25 de setiembre de 2018). Comisión del Consumidor del Congreso aprobó regular servicios de taxis por aplicativo. Perú 21. Recuperado de <https://peru21.pe/peru/taxi-app-comision-congreso-aprobo-regular-servicio-430408>
- Uber B.V. (2017). Términos y condiciones. (Consultado el 8 de octubre de 2018). Recuperado de <http://www.uber.com/es-PE/legal/terms/pe/>
- Ventura, R. (2017). Proyecto de ley que regula el servicio de las entidades administradoras de plataformas tecnológicas que ofertan aplicativos de interconexión para la contratación del servicio de transporte especial-taxi. Lima, Perú: Congreso de la República.





## Entrevista a John Trebejo

Este mes, Sociedades tuvo la oportunidad de entrevistar a John Trebejo, egresado de Derecho (Base 2008) por la Universidad Nacional Mayor de San Marcos y medallista de oro en karate-Katá, en la modalidad por equipos, en los Juegos Panamericanos Lima 2019. Una grata experiencia que John compartió para todos nuestros lectores en esta entrevista.

### Entrevistan:

- Diana Carolina QUISPIALAYA ESPINOZA
- Daisy Judith LAURANTE BELLIDO
- Christian ÁNGELES NUÑEZ
- Manuel de Jesús ACOSTA DELGADO

### ¿Por qué decidiste estudiar Derecho en San Marcos?

Al momento de elegir la carrera estaba entre administración o derecho, porque ambas carreras me gustan. Elegí derecho porque de alguna forma me gusta ayudar a la gente. No creo que sea el único al que le gusta ayudar, pero ello me motiva. Es más, con mi empresa estoy enfocado en ayudar a que la gente pueda tener una mejor calidad de vida a través del deporte.

Por qué elegí San Marcos, pues es una universidad prestigiosa y dentro de las otras opciones que se presentaron, en su momento, era la que más apoyo daba a los deportistas pues permitía el ingreso directo. En las universidades particulares no se daban tantas facilidades y además eran caras, situación que yo no podía solventar. Una vez adentro de San Marcos, me di cuenta de la calidad de los

profesores y del gran esfuerzo que hacen los estudiantes por estudiar en medio de muchas necesidades, de ese extra por ser mejor que es lo que marca diferencias entre un estudiante sanmarquino frente a otros que provienen de otra universidad.

### ¿Qué es lo que más recuerdas de tus estudios en San Marcos?

Yo no me quedaba mucho tiempo, porque ni bien terminaba de estudiar me iba a entrenar. Es más, en los dos primeros años de la carrera no socializaba tanto con mis compañeros por mi falta de tiempo. Recuerdo que al frente de la universidad había un lugar que le llamaban Tripa, nunca entré porque no suelo beber, pero sí recuerdo que mis amigos trataban de llevarme, pero finalmente no iba porque al día siguiente tenía que entrenar.

Otra de las cosas que recuerdo era el tema de lidiar las clases con los viajes que hacía por competencias, pues a mi regreso tenía que nivelarme y a veces perdía controles de lectura o exámenes. Eso me preocupaba, pero a la vez era como un reto y trataba de terminar bien el año para no jalar ningún curso.

### **¿Tenías apoyo de tus profesores en esas circunstancias?**

No de todos, por ello me matriculaba con los profesores que entendían la situación. En esa época, creo yo, no había tantas facilidades dispuestas en leyes como las hay hoy. Solo como anécdota, antes San Marcos siempre terminaba en los primeros puestos de las competencias de Karate y ahora no aparece en el mapa de medallas porque las universidades privadas han empezado a adoptar a seleccionados y les dan becas completas o grandes descuentos para que puedan estudiar.

### **Imaginamos que luego de los Juegos Panamericanos tu habrás recibido muchas becas de estudio...**

No, porque ahora estoy enfocado 100% al karate. Tengo una empresa de enseñanza, pero en un futuro me gustaría estudiar gestión deportiva. Es más, en la USIL hay una carrera que está enfocada en formar profesionales del deporte, lo cual me gustaría complementar.

### **¿Cuál fue tu mayor obstáculo al estudiar Derecho y practicar de manera profesional el Karate?**

Yo ya practicaba karate antes, de manera que yo sabía que, si quería terminar la carrera y aprender para ser un buen profesional entonces tenía que organizarme, pues el tiempo era lo que menos tenía. Así, por ejemplo, los fines de semana no salía con los chicos de la universidad porque tenía que descansar o levantarme temprano al día siguiente. Los domingos los aprovechaba para leer, organizaba las lecturas que debía leer en el carro o en los sitios donde se podía. Es muy exigente, porque solo entrenar desgasta un montón y después de entrenar lo que uno quiere es dormir. Fue algo complicado, pero cada uno tiene motivos por los que hacen las cosas. En mi caso, si yo elijo hacer algo no es para hacerlo a medias. No puedo decir que nunca he jalado un examen, pero cuando ocurría eso me servía para invertir mejor mi tiempo.

### **¿Cuál fue tu mayor obstáculo al estudiar Derecho y practicar de forma profesional karate?**

Yo ya hacía karate antes, entonces sabía que si quería terminar la carrera, aprender y ser un buen profesional primero tenía que organizarme porque los temas de tiempo es lo que menos tenía, no socializaba porque los fines de semana no salía con

la gente de la universidad, sino que me iba a descansar o entrenar, yo entrenaba hasta los sábados en la noche, entonces los domingos yo aprovechaba leer para los controles de lectura que avanzaba leyendo en el carro, en mi casa o demás sitios para poder cumplir, si fue bastante irritante, porque prácticamente entrenar solamente te desgasta un montón y luego lo que quieres es dormir, entonces después de entrenar yo tenía que venir a estudiar, después leer y pues era bastante complicado, pero cada uno tiene motivos por lo cual hace las cosas, yo desde pequeño intento hacer las cosas bien y si decido hacer algo no lo hago a medias, creo que eso también me motivaba, no voy a decir que algún examen no haya jalado, lo he hecho, pero cuando eso sucedía trataba de invertir mejor mi tiempo si por ahí estaba flaqueando.

### **¿Por qué decidiste practicar karate y desde cuando lo practicas?**

Empecé a los 9 años, y por qué decidí, mi papá me inscribió a los 9 años en un vacacional, pero como ya me gustaban las películas de acción, pelea y aparte como que era muy inquieto hice "match" con la disciplina y como fui mejorando rápidamente porque me gustaba bastante entonces vieron que tenía condiciones para el karate.

### **¿Nos puedes explicar la diferencia entre el karate y el kata?**

El karate es la disciplina como hay taekondo y judo, el karate tiene dos modalidades que es el kata y el kumite. El kumite es el combate que tienen protectores y marcan los puntos entre dos personas y el kata es una pelea imaginaria, eso es lo que se significa, y lo que se busca es perfección, precisión, equilibrio, fuerza, velocidad, ahora dentro del karate para ser un karateca tengo que entrenar las dos cosas por año, es más las entreno ahora, sino que elegí el kata porque uno tiene que buscar mucho la perfección, por ponerte un ejemplo, tengo que repetir un movimiento un montón de veces, ni siquiera sé cuántas veces los he repetido, y repetir y repetir para que te salga mejor, por eso es que me gusta bastante.

**Cuéntanos sobre tu preparación para los Panamericanos Lima 2019. ¿Pensaste ganar la medalla de oro? ¿Siempre tuviste en mente participar en los Panamericanos?**





Desde que supimos que Perú era sede de los Juegos Panamericanos y karate estaba dentro, para todos, no solamente yo, la competencia fue más dura y lo peleamos hasta faltando un año y luego ese año empezamos a entrenar, y continuamos entrenando, por las mañanas de 6 a.m. a 8:30 o 9 a.m. que es la preparación técnica y por las tardes también algunos días, aparte hay una preparación de pesas que es interdiario o cada dos veces a la semana, aparte la preparación psicológica y la preparación nutricional, entonces sí fue un poco más denso, porque si antes tenía tiempo para algo ahora tenía menos tiempo y con la academia a cargo tenía que organizarme más, aparte que yo tengo una lesión en el tobillo ostriocondrial que es que el cartílago se me ha desgastado y vine arrastrándolo eso hasta los juegos, con terapia llegué y ahora tengo otro viaje así que todavía no puedo infiltrarme u operarme porque tendría que parar, entonces que pasen estos juegos y lo hago.

En cuanto a la otra pregunta, la mentalidad de querer ganar está, porque como lo comentaba cada cosa que hago intento ser el mejor y no es que solo lo intente sino que busco ser el mejor, pero para quitarme la presión porque la habido mucho, al menos para nosotros porque hemos tenido títulos en años pasados, busqué disfrutar junto con mis

compañeros, porque es algo difícil cuando quieres ganar la competencia en cualquiera cosa a mí me ha sucedido que ganaba pero no disfrutaba porque estaba muy tenso o pensando mucho en el resultado y no en el proceso y el proceso está incluido con la participación.

**¿Qué se siente haber ganado y con la cantidad de público en el coliseo que hubo en la final además de la repercusión de los medios nacionales luego del triunfo?**

Fue muy emotivo, primero por la gente, puesto que cada año hay más personas que se identifica con el país. Segundo, porque estuvo mi familia, los únicos que saben lo que cuesta algo son ellos y tus amigos. Nosotros hemos pasado por etapas muy duras, por ejemplo a Oliver -miembro del equipo- lo operaron de los meniscos por lo que se perdió el mundial el año pasado, ha nosotros nos querían sacar del equipo nacional faltando un año porque pensaban que éramos muy viejos, no teníamos el presupuesto para viajar, entre otras cosas.

**¿Los querían sacar del equipo?**

Sí, al equipo lo querían sacar por otro equipo que también quería el cupo. Políticamente aprendimos

a ser rebeldes y testarudos porque queríamos ganar en la cancha y lo hemos demostrado. Tengo la impresión que la gente ha cambiado su percepción de la cultura deportiva a raíz de este evento pues prendían su televisor para ver diferentes disciplinas y no solo karate. Además, el deporte es una inversión para el Estado en salud, como podemos apreciar en países desarrollados que ahorran y previenen en salud, esperemos que estos juegos cambien políticas para beneficiarnos todos los peruanos.

**¿Consideras que hubo un apoyo a los deportistas peruanos tanto pre Panamericanos y post Panamericanos?**

En los pre Panamericanos hubo apoyo, no como se esperaba porque, lamentablemente, los Juegos Panamericanos casi no se hacen y es de conocimiento público, en los dos últimos años se ha corrido 24 horas al día para construir los estadios, hemos tenido apoyo antes de los juegos, pero igual

faltaron cosas que pudieron ser mejor. Ahora post Panamericanos se estima que sí habrá un apoyo para karate que ha sido una de las disciplinas que ganó más medallas en los juegos, veremos si se concreta este apoyo porque los juegos son importantes para el país política y económicamente, más que deportivamente; sin embargo, se construye un campeón olímpico o panamericano si se trabaja cada cuatro años con sus propios campeonatos independientes porque ahí uno se enfrenta y gana experiencia y cuando vienen unos juegos se le facilita una medalla.

**¿Cómo te vienes preparando para los Juegos Olímpicos Tokio 2020?**

Bueno, lógicamente la ilusión uno nunca la puede cerrar. En mi caso, los Juegos Panamericanos no me clasifican directamente a los Juegos Olímpicos. Tengo que seguir compitiendo en otros eventos que se llevarán en otros países como Chile, España, Rusia... bueno, para eso no tengo presupuesto







todavía, pero debería hacerlo para tener opciones de acercarme a una tabla, en julio del próximo año es el último clasificatorio y allí se definen los 10 últimos cupos para las Olimpiadas que es en agosto. Por otro lado, nuestro objetivo, es el Mundial de Karate 2020 en Dubai en el mes de noviembre donde ya tenemos experiencia en mundiales y sabemos lo que tenemos que hacer para ganarlo, claro que significa otra inversión y preparación.

### **¿Cómo hiciste para equilibrar tu vida profesional con el karate?**

La ambición me ha permitido tener la motivación de seguir logrando más cosas, por ejemplo, ganamos los Juegos Panamericanos y cambiaron las cosas mediáticamente, pero tengo que ponerme otro reto para no ser conformista con esta medalla.

### **¿Hay algún personaje que te haya inspirado en el deporte?**

Mi familia me inspira principalmente con sus acciones. Dentro del karate también tengo muchas personas que me inspiran. Me gusta leer mucho sobre motivación de gente exitosa, me llena de información para tomar mejores decisiones. Intentar ser exitoso no solamente en el karate sino en mi

vida, que es algo que quiero, no solamente ganar medallas.

**¿Qué dificultades has podido identificar en cuanto al deporte peruano y qué acciones crees que sean necesarias para superar estas dificultades? Tú eres un ejemplo privado con lo que se puede hacer desde el deporte, ¿te imaginas que sería de ti con un apoyo privado y desde el Estado realmente decidido?**

Tiene que haber una reestructuración urgente de la política educativa, porque el deporte inicia en el colegio, es decir, si es que lo hacemos independientemente cuando uno tiene la voluntad de hacerlo, no vamos a poder sacar el suficiente material para poder tener campeones olímpicos en cualquier disciplina. Ahí hay que inculcar la mayor cantidad de deportes. Entonces creo que, en primer lugar, la política de Estado debe cambiar para que haya más gente haciendo deporte. Yo creo que existe todo el know how para poder implantar con lo que está quedando ahora, en infraestructura y conocimiento para poder capacitar a profesores e instructores; y la política de Estado para que incentiven a las empresas que puedan apoyar.

Por ejemplo, yo tengo ahora dos auspiciadores, que son fuertes, pero que solo te quieren dar el auspicio por pocos meses porque existe una ley de mecenazgo que es muy burocrática, y que hace que la empresa nunca lo pueda hacer porque te demoras mucho tiempo y entonces la empresa nos da un determinado monto y adicional a eso, tiene que pagar el 30% adicional. Entonces qué beneficio además de la imagen que le podemos dar nosotros tiene la empresa. La Ley de Mecenazgo justamente se creó para que se exonerar del impuesto a las empresas que patrocinaban deportistas, pero es una letra muerta.

Estuve investigando y muy pocas empresas la utilizan porque es muy burocrática, demora mucho tiempo. Entonces creo que por ese lado habría que ajustar esa norma. Y lo más importante es el rol de los medios de comunicación, es decir, cuando estaba en la villa deportiva no teníamos contacto con nada, ni teníamos televisión. Cuando salí de la villa, es como si hubiera llegado a Perú desde otro sitio, entonces fuimos un hotel de Perú y la gente nos reconocía en la calle, significa que los medios de comunicación para que el deporte pueda ser más visible, es decir, si en determinados canales se



Fuente: ANDINA

podría difundir un campeonato mundial, así como el de vóley, por qué no un campeonato mundial de otros deportes en señal nacional. No solamente en cable, quizá económicamente no les sería tan rentable al canal peor justamente tiene que ver con políticas de Estado.

Ahora, sí hay mejoras, pero no estamos yendo a la misma velocidad que otros países sudamericanos. Y el más cercano es Colombia. Uno ve la cantidad de medallas olímpicas que tienen ellos en los últimos cinco o diez años, nos llevan mucha ventaja. Y su cambio ha sido la inversión hacia el deporte. Si es que hubiera más inyección de dinero por parte del Estado, quizá cada federación podría ser más competitivo.

**¿Qué mensaje puedes dejar a nuestros lectores que hoy te admiran mucho por ese compartir los estudios y el deporte de una manera tan exitosa?**

Bueno, lo primero que les tengo que decir es que yo quería pertenecer a Sociedades, pero por tiempo no se pudo (risas).

Creo que todos tenemos un propósito, si uno decidió hacer algo, debe hacerlo lo mejor que pueda. El trabajo enseñando siempre me ha dado la oportunidad de decirle a mis alumnos consejos como “La vida es corta como para hacer algo que no te gusta o como para hacerlas mal”, entonces si están estudiando Derecho y eligieron esa carrera, que es una carrera que tiene que ver mucho con los valores, mi consejo es que trabajen para ser los mejores. Si bien puedo ser un ejemplo, ustedes también pueden tener una linda historia que contar. Han venido aquí para destacar y ser los mejores.

**Te agradecemos mucho por esta motivadora entrevista.**

# Espacio procesal

## Frente a manifestaciones de parcialidad en la actuación del Juez ¿qué medida se puede adoptar?



Escribe: José Luis ANGELES FUENTES  
Estudiante de 2do año de Derecho de la UNMSM  
Miembro del Taller de Derecho Procesal "Mario Alzamora Valdez" - UNMSM

La imparcialidad es un principio y también es una garantía esencial en el proceso. El autor explica que una medida para apartar a un Juez parcial es la recusación, analiza esta institución procesal y determina sus causales las que en teoría deben basarse en cuestiones extraprocesales. En este marco, el autor lanza la siguiente interrogante ¿es viable sustentar una recusación en factores o causas intraprocesales?

Teóricamente, cuando estamos ante una resolución judicial arbitraria, un medio impugnatorio es lo indicado y de eficaz efecto en el proceso; sin embargo, si el juez no constituye un garante de imparcialidad en el ejercicio de la función jurisdiccional entonces lo que corresponde es una recusación.

En una jurisprudencia sobre "recusación por temor de parcialidad" (1) se establece que las causales deben sustentarse en factores exógenos o extraprocesales, como por ejemplo: opiniones vertidas por los jueces, vínculos extrajudiciales, pleitos previos, entre otros; soslayándose el cuestionamiento de la actividad procesal (intraprocesal) en virtud a la independencia del recusado, y al abanico de vías impugnatorias previstas que son propias del proceso. Al respecto, consideramos que excluir las causas intraprocesales o rechazarlas de plano como sustento de la recusación es un error, ya que existen medios para que concreta y objetivamente se pueda acreditar la actuación arbitraria del juez durante el desarrollo del proceso.

Para afirmar que sí es posible sustentar una recusación en causas intraprocesales, y que el desafío en la estrategia legal se direcciona a obtener elementos lógicos y objetivos que sustenten razonablemente el temor a la parcialidad, es importante tener presente el Acuerdo Plenario N° 3-2007/CJ-116 (2). En este acuerdo se estableció que ante una supuesta decisión arbitraria -la interposición de la demanda de habeas corpus, amparo, incluso la queja funcional- no es causa de temor de parcialidad, sino que es necesario la concurrencia de "visos de verosimilitud" de la vulneración del derecho fundamental o la conducta funcional del juez que permitan sostener con rigor la



Imagen: <https://www.anccconsultores.com.bo/del-juez-imparcial-garantia-del-debido-proceso-instituto-la-recusacion/>

existencia de la falta de imparcialidad. Por tanto, consideramos que no basta iniciar estas demandas constitucionales y/o queja funcional, sino que es vital que estas sean dictadas en calidad de decisión firme en los fueros correspondientes, es decir, mediante la garantía constitucional y/o el procedimiento administrativo disciplinario, manifestándose así con rigor y objetivamente la arbitrariedad del juez.

Por lo señalado, para nosotros, si bien el incidente de recusación debe analizarse en cada caso concreto partiendo de los hechos extraprocesales -como regla general- es viable admitir el análisis intraprocesal máxime cuando existan elementos lógicos y objetivos que justifiquen la duda razonable de parcialidad.

### Citas:

(1) Recusación N° 35-2018. Sala Penal Permanente. 21 de marzo de 2019. f.11. Disponible en: [https://static.legis.pe/wp-content/uploads/2019/07/Recusacion-35-2018-Lima-Legis.pe\\_.pdf](https://static.legis.pe/wp-content/uploads/2019/07/Recusacion-35-2018-Lima-Legis.pe_.pdf) y Resolución N° 05 del Expediente 299-2017-38. 1° Sala Penal Nacional de Apelaciones. 05 de noviembre de 2018. f. 8.1, 8.2 y 8.3. Disponible en: <https://www.pj.gob.pe/wps/wcm/connect/df10e700479e39018b2c8b1612471008/SPN-RECUSACION-EXP-299-38.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=df10e700479e39018b2c8b1612471008>

(2) Acuerdo Plenario N° 3-2007/CJ-116. 17 de noviembre de 2007, f. 8.



# Próximas publicaciones



**Boletín Sociedades**

**Docente - asesora:**

Dra. María Elena Guerra Cerrón

**Coordinador:**

Manuel de Jesús Acosta Delgado

**Equipo especial:**

Nahomy Rojas Hidalgo

Judith Daisy Laurente Bellido

**Grupo de Estudios Sociedades**

**Coordinador:**

Richard Alexander Pinedo Valentín

**Teléfono:** (+51) (01) 376-5192

**e-mail:** sociedades.peru@gmail.com

**Facebook:** "Boletín sociedades"

**Blog:** www.boletinsociedades.com

Perú - 2019



