



**UNIVERSIDAD CENTRAL
VICERRECTORÍA ACADÉMICA**

ESCUELA DE DERECHO

TEMA

**LA RESPONSABILIDAD CIVIL DEL INS EN ACCIDENTES DE
TRÁNSITO DERIVADOS DEL USO DE PLATAFORMAS
DIGITALES: ANÁLISIS JURÍDICO Y PERSPECTIVAS DE
REGULACIÓN**

MODALIDAD DE TESIS PARA OPTAR POR EL GRADO DE LICENCIATURA EN DERECHO

ESTUDIANTE

LUIS GUILLERMO GARITA RIVERA

TUTOR

LIC. CRISTIAN MASIS ROJAS

SEDE CENTRAL

MAYO, 2025

ÍNDICE

Contenido

ABSTRACTO	5
GLOSARIO	6
CAPÍTULO I: PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN	8
Planteamiento del Problema	8
Objetivos	10
Objetivo General	10
Objetivos Específicos	10
Justificación	11
Antecedentes	12
Antecedentes Nacionales	12
Antecedentes Internacionales	13
Proyecciones	14
Limitaciones	15
CAPÍTULO II: MARCO METODOLÓGICO	16
Enfoque de la Investigación	16
Método de la Investigación	16
Tipo de Investigación	17
Planteamiento de Hipótesis	17
Fuentes de Información	18
Fuentes Primarias	18
Fuentes Secundarias	19
Variables de Análisis	19
Instrumentos	21
Proceso para la Recolección y Análisis de Datos	21
CAPÍTULO III: MARCO TEÓRICO	23
El contrato	23
Responsabilidad Civil	24
Contractual	24
Extracontractual	25
Objetiva	26
Subjetiva	26
Teoría del Riesgo	28

Instituto Nacional de Seguros.....	29
Superintendencia General de Seguros	29
Aseguradoras.....	30
Contrato de Seguros	30
Condiciones Específicas del contrato de seguros.....	31
Condiciones Generales	32
Principio de Autonomía de la Voluntad	32
El contrato de trabajo	34
Subordinación laboral.....	36
Relación laboral entre Uber y los conductores	38
Transporte remunerado de personas	38
Seguros para automóvil	39
Seguro Voluntario de Automóviles	39
Seguro Obligatorio de Automóviles	39
Declinación de Seguros	40
Motivos de declinación	43
Medios de Impugnación	46
Plataformas Digitales de Transporte.....	46
CAPÍTULO IV: INTRODUCCIÓN.....	49
CAPÍTULO V: DESARROLLO.....	54
Normativa sobre la responsabilidad civil del INS dentro del sistema jurídico costarricense	54
Características	55
Requisitos.....	56
Marco regulatorio.....	64
Carga de la Prueba.....	68
Ahondar en los motivos de declinación en las coberturas del Instituto Nacional de Seguros en accidentes de tránsito derivados del uso de plataformas digitales	68
Investigar las perspectivas de regulación con respecto al uso de las plataformas digitales de transporte en Costa Rica	79
CAPÍTULO VI: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	93
CONCLUSIONES	93
RECOMENDACIONES	95
REFERENCIAS	97
ANEXOS	102

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1	19
----------------------	----

ABSTRACTO

En la era digital, han emergido plataformas digitales que actúan como fuentes de empleo, ofreciendo una variedad de servicios que generan ingresos para miles de personas resultado, como lo es el caso del servicio de transporte, sin embargo, el servicio que ofrecen estas plataformas aún carece de regulación en el país, lo que crea un marco confuso tanto para los trabajadores como para la ciudadanía en general.

Por ejemplo, Uber comenzó a operar en Costa Rica el 21 de agosto de 2015. Su modelo de negocio se centra en conectar a quienes brindan servicios de transporte individual a través de una aplicación. Por lo tanto, esta investigación se centra en el conflicto que ha surgido en el país desde el inicio de las operaciones de aplicaciones como Uber con el sistema de seguros que brinda el Instituto Nacional de Seguros a los automóviles. También se aborda la precarización laboral de manera general y sus consecuencias en relación con los derechos de los trabajadores. Además, se destaca la ausencia de regulación por parte del Estado costarricense respecto a la operación de empresas que ofrecen servicios de transporte a través de aplicaciones y el proyecto de ley que sobre la regulación de las plataformas digitales que brindan el servicio de transporte, el cual se encuentra en análisis.

Palabras claves: Instituto Nacional de seguros, Uber, precarización laboral, ausencia de regulación del Estado.

GLOSARIO

Término	Definición
Bienes	Se refiere a todo aquello que tiene un valor medible y que puede ser objeto de protección legal.
Carga de la prueba	Se refiere a la responsabilidad de demostrar un hecho específico ante la autoridad competente.
Contrato	Es un acto jurídico en el que dos o más personas expresan su consentimiento con el fin de crear, regular, transferir, modificar o extinguir relaciones jurídicas relacionadas con el patrimonio.
Daño	Detrimento, perjuicio, menoscabo, dolor o molestia, refiriéndose al maltrato que sufre un objeto.
Daño material	El daño puede clasificarse en material o moral. El daño material se refiere a aquel que afecta, directa o indirectamente, al patrimonio, abarcando bienes (cosas o derechos) que pueden ser valorados económicamente.
Derecho privado	Es el sistema que regula los actos o conductas de los individuos en la sociedad.
Derecho público	Son normas jurídicas que gobiernan tanto la estructura del Estado como su interacción con los ciudadanos y otros Estados.
Derecho subjetivo	Se define como la facultad que tiene una persona o varias para exigir de otra u otras una conducta específica.
Ilegalidad	Todo aquello que es contrario a la ley.
Laguna legal	No siempre la ley incluye disposiciones que se puedan aplicar a ciertos casos o situaciones concretas; en otras palabras, hay problemas que no pueden encajar en una norma legal.
Lesión	Es el daño que ocurre en un contrato oneroso cuando una de las partes no recibe el equivalente de lo que entrega.
Ley	Es una norma creada por los órganos competentes con el propósito de regular ciertos aspectos de las relaciones sociales.
Patrimonio	Es la totalidad de bienes que se consideran como una unidad, permitiendo su tratamiento como un conjunto.

Póliza	Documento en el que constan las condiciones de un contrato.
Seguro	Es el contrato por el que una de las partes, llamada asegurador, se obliga a realizar una prestación en favor del asegurado, para el caso de que suceda un hecho futuro e incierto.
Transporte de personas	Es un contrato en el que una persona, generalmente una empresa, se obliga a trasladar a otra, quien a su vez paga una tarifa por dicho servicio.

CAPÍTULO I: PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

Planteamiento del Problema

El país durante el período 2007 al 2016 presentó un crecimiento en la población del 1,2% anual, sin embargo, la cantidad de vehículos por cada 100 mil habitantes fue del 4,8%, e incluso si se compara el crecimiento con las motocicletas, este fue del casi 8%. Estos datos colocan al país como uno de los países latinoamericanos con mayor cantidad de vehículos por habitantes solo superado por países como Argentina o México (Sánchez, 2018).

Debido a este incremento automovilístico exponencial también se ve afectado el ámbito de seguros, en particular el voluntario de automóviles, de acuerdo al boletín de la Superintendencia General de Seguros (2024), el ramo de seguros voluntarios de automóviles en el último período fue el que más creció, con un aumento de ₡3,9 mil millones, lo cual representó una variación interanual del 11,5%. De los cuales el 61,86% corresponden al Instituto Nacional de Seguros (INS).

Consecuentemente con el aumento en la flota vehicular del país, ingresa en el mercado nacional las plataformas digitales. De acuerdo con Alfaro (2022) “con la llegada de Uber en 2015 inició el desembarque de plataformas digitales de transporte en Costa Rica” (parr.1). Así mismo, Brenes, Siles y Tristán (2023) señalan que el 24% de la población usa Uber, de los cuales el 18% lo usan de forma intensa. El mayor porcentaje que lo utiliza con un 55%, es la población entre los 18 a 34 años. Además, el 47% de los usuarios tienen educación universitaria.

Torres, Quirós y Quintero (2020, citando a Galindo, 2006), señalan que hace algunas décadas las personas no pensaban tan claramente en la posibilidad de proteger los bienes de las diferentes contingencias lesivas que pudieran sufrir los mismos, tal vez porque la necesidad no lo exigía de tal manera; sin embargo, con el paso de los años, la globalización de la sociedad y el aumento del capital económico, han demandado de las personas la necesidad de protección general de todos los bienes tanto de los materiales como de otros. Es ahí donde se da el aumento de los seguros a los automóviles, incluidos los vehículos utilizados en plataformas digitales de transporte de personas, para protegerse contra robo, hurto, accidentes de tránsito, entre otros.

Por tanto, se plantea la siguiente pregunta de investigación:

¿Existe una norma o perspectiva de regulación que sustente la responsabilidad civil del Instituto Nacional de Seguros en accidentes de tránsito derivados del uso de plataformas digitales, dentro del período 2020-2024?

Objetivos

Este apartado pretende mostrar el objetivo general y los objetivos específicos que ayudarán a realizar la presente investigación.

Objetivo General

- Analizar la normativa y perspectivas de regulación sobre la responsabilidad civil del Instituto Nacional de Seguros en accidentes de tránsito derivados del uso de plataformas digitales, durante el período 2020-2024

Objetivos Específicos

1. Examinar la normativa sobre la responsabilidad civil del INS dentro del sistema jurídico costarricense
2. Ahondar en los motivos de declinación en las coberturas del Instituto Nacional de Seguros en accidentes de tránsito derivados del uso de plataformas digitales
3. Investigar las perspectivas de regulación con respecto al uso de las plataformas digitales de transporte en Costa Rica

Justificación

La presente investigación se motiva en el aumento vehicular que se ha dado en los últimos años a nivel global, y que, con la llegada de las plataformas digitales en el 2015 al país, ha provocado un mayor consumo de las pólizas voluntarias de automóviles, para el resguardo del patrimonio vehicular de las familias costarricenses. Sin embargo, concomitantemente ha aumentado el rechazo de las coberturas ante siniestros como accidentes de tránsito, robo, hurto, entre otros, por transporte ilegal de personas.

Esta tesis es trascendental para delimitar si existe responsabilidad civil de parte del Instituto Nacional de Seguros, dentro de la cobertura de las pólizas voluntarias de automóviles, cuando medie el uso de las plataformas digitales de transporte, y ocurra un siniestro como lo es un accidente de tránsito.

La relevancia social del tema a desarrollar consiste en que debido al alto consumo de las pólizas voluntarias para vehículos, en automotores que son utilizados en plataformas digitales de transporte, los asegurados están quedando al descubierto de su seguridad patrimonial, ya que en la mayoría de las ocasiones las coberturas son declinadas por el INS.

Esta investigación se realiza paralelamente al avance del proyecto de ley que pretende regular el uso de las plataformas digitales de transporte, lo que llevaría a la normativa jurídica vigente a modernizarse con el avance de las tecnologías. Costa Rica necesita actualizarse conforme al avance tecnológico global para estar a la vanguardia, igual o mejor que otros países de América y Europa en relación con este tema tan confuso.

Es importante recalcar que el presente trabajo investigativo no es per se un estudio técnico que se enfoca en la legalización del uso de las plataformas digitales en el país, sin embargo, sí es necesario ahondar en el avance y terminologías del proyecto de ley que se encuentra en proceso en la Asamblea Legislativa. No obstante, la investigación se enfoca en un estudio jurídico de normas que mostrará la responsabilidad civil del Instituto Nacional de Seguros para con los asegurados que sufren accidentes de tránsito cuando media el uso de plataformas digitales de transporte.

Antecedentes

En este apartado se muestran diferentes trabajos de investigación y documentos, tanto a nivel nacional como internacional. Adicionalmente, la importancia de estos se relaciona con el tema de interés en estudio, el cual trata sobre la responsabilidad civil del Instituto Nacional de Seguros en los accidentes de tránsito con relación a las plataformas digitales de transporte. Por su parte, es trascendental mencionar que existe una escasa literatura sobre este tema, tanto a nivel documental como de investigación.

Antecedentes Nacionales

Dentro de los antecedentes nacionales, tenemos de primero el Centro de Información Jurídica en Línea (2009), en la investigación sobre el “El contrato de seguro de automóviles”, el cual contiene un estudio acerca del contrato de seguro de automóviles, el cual aborda la normativa de la Ley de Tránsito por vías públicas terrestres, así como doctrina de la materia y jurisprudencia sobre la carga probatoria en el contrato de seguro de automóviles.

La metodología de investigación utilizada fue teórico-dogmática. Se concluye que este contrato se caracteriza por ser, fundamentalmente, consensual, bilateral, aleatorio, oneroso, de adhesión, y basado en la buena fe.

Adicionalmente, como segunda referencia, Sánchez (2018), en el informe estado de la nación en desarrollo humano sostenible 2018, denominado “Diagnóstico sobre la situación del transporte y la movilidad en Costa Rica”, pretende brindar un criterio sobre el rol del transporte en la economía nacional, entre otros temas de interés relacionados al transporte.

El estudio basó su metodología de investigación en el análisis de la doctrina y estadístico. Determinó que el transporte es un sector estratégico para la economía nacional, y esto obedece al hecho de que tiene baja demanda de insumos, pero abastecen sustantivamente de insumos a otros sectores de la economía. Además, las decisiones sobre la demanda de transporte están muy influenciadas por los tiempos en cada modo, además de por las preferencias de los individuos y las tarifas. Así mismo, señala que en los últimos 10 años la cantidad de vehículos por cada 100 mil habitantes creció un 60% (4,8% anual).

Por último, la Revista de Política Económica y Desarrollo Sostenible, en el artículo redactado por Espinoza y Matarrita (2021) llamado “Retos de la regulación del transporte remunerado de personas por medio de las plataformas digitales en Costa Rica”, cuyo objetivo es analizar los distintos aspectos que son importantes de regular en las plataformas digitales de

transporte remunerado de personas en Costa Rica, con el fin de garantizar un equilibrio entre taxis autorizados, consumidores, las plataformas tecnológicas y los trabajadores de estas plataformas..

La investigación es descriptiva con enfoque cualitativo. El principal hallazgo de la investigación es que, a pesar de que desde hace más de cinco años se introdujeron las plataformas digitales en el país, los avances en temas de regulación de calidad, precios y condiciones laborales son nulos. Se debe realizar una conciliación entre los grupos de presión, modernización de las tarifas actuales del sector de taxis autorizados y regular aspectos de calidad, son algunas de las recomendaciones para subsanar la situación actual.

Antecedentes Internacionales

En relación con los antecedentes internacionales, la primer reseña es la tesis de grado de Torres, Quirós y Quintero (2020), “- Cobertura de las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual para vehículos vinculados a plataformas tecnológicas de transporte de pasajeros en Colombia”, establece como objetivo identificar la cobertura de las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual para vehículos vinculados a plataformas tecnológicas de transporte de pasajeros en Colombia

La metodología empleada en esta crónica se basa en el análisis normativo de la legislación. La conclusión a la cual llegaron los autores es que las pólizas civiles por daños a terceros que ofrecen las plataformas solo cubren a los usuarios durante un viaje, pero no así al chofer ni a los vehículos, por lo que los propietarios se ven obligados en adquirir seguros bajo engaño, porque no existe una cobertura que cubra los intereses de vehículos utilizados en plataformas digitales.

Otro precedente lo exponen Fernández y Turpo (2021) en su tesis de grado, “El régimen de la responsabilidad civil en las economías colaborativas: a propósito del fenómeno Uber”, como objetivo determinar el régimen de responsabilidad civil que podría aplicarse a Uber como empresa prestadora de servicios de transporte en el derecho peruano.

En esta exposición la metodología empleada se basa en el análisis de la legislación y doctrina. Los autores determinan que Uber no se ha podido verificar en la jurisprudencia ya que no existe consenso en si es una compañía de servicio de taxi o no, pues la Sala de Protección y Defensa del Consumidor considera que Uber sobrepasa la labor de intermediario y la califica como una verdadera empresa de transporte de taxis, mientras que para la Sala de Defensa de la Competencia, Uber no puede ser considerada como una empresa de transporte, pues su labor se limita a conectar una oferta-demanda a través de la intermediación tecnológica. Además, señalan que para que Uber

resulte responsable solidario bajo la responsabilidad objetiva, es necesario que se considere su modelo de negocio como un auténtico servicio de transporte, para así poderle exigir el resarcimiento solidario por imputación objetiva que en este caso vendría a ser el conductor.

Finalmente en la Tesis de grado de la facultad de derecho y ciencias políticas de la Universidad Pontificia Bolivariana por Barrera y Palacios (2022) denominada “Responsabilidad civil derivada de accidentes viales producidos por plataformas digitales en Colombia desde el año 2015 hasta la actualidad”, el objetivo propuesto fue indagar sobre cómo se encuentran contempladas las plataformas digitales dentro de la legislación nacional y que tipo de mecanismos se ofrecen para mitigar los daños que puedan ocasionarse producto de la actividad que estas ofrecen, especialmente cuando se ven involucradas en accidentes de tránsito, al no existir ningún tipo de contrato establecido por parte de estas y los usuarios que acceden a la prestación del servicio.

En esta publicación la metodología empleada fue de análisis normativo y de doctrina. En su principal conclusión determinaron que en Colombia se ha dado un constante cambio; sin embargo, aún falta mucho por mejorar en la regulación de las plataformas digitales, porque queda claro que aquellas están prestando un servicio tácitamente prohibido, ya que son limitadas y lo que se ha visto sobre estos son pequeños avances de leyes, porque no existe una normativa expresa que avale al 100% estas prácticas. Así mismo, es de suma importancia que se mejore las normativas en cuanto a estas plataformas, porque existe un índice mayor de riesgos para los usuarios (o hasta para terceros) y cuando se presenten eventos como los accidentes de tránsito, son muy pocas las plataformas que cuentan con pólizas contra accidentes o daños.

Proyecciones

Dentro de la presente investigación se pretende la determinación de si existe responsabilidad civil del Instituto Nacional de Seguros en las pólizas voluntarios de automóviles con relación a las plataformas digitales de transporte, entre los años 2020 al 2024. Para ello es necesario ampliar los términos relacionados con este tipo servicio, así como su delimitación en la normativa y realidad costarricense.

De esta manera, la metodología a utilizar será la dogmático-realista, que nos permitirá establecer la normativa, así como, el análisis de campo con la aplicación de una encuesta y el estudio de casos concretos. La investigación se basará en el Instituto Nacional de Seguros, específicamente en el seguro voluntario de automóviles.

De ser necesario, a raíz de la investigación se presentará una propuesta de mejora, con el fin de disminuir los rechazos de las coberturas en los casos relacionados con las plataformas digitales de transporte de personas, basándose en el análisis teórico y de campo realizado.

Limitaciones

Dentro de esta investigación se cuentan con ciertas dificultades, de las cuales podemos señalar:

- La sensibilidad de la información del ente asegurador ocasiona dificultades en el acceso a los datos con relación al tema, esto por cuanto se manejan como datos confidenciales.
- Se cuenta con limitaciones longitudinales, en cuanto al tiempo para investigar, esto por horario de trabajo, sin embargo, se cuenta con acercamiento a personas del gremio relacionadas con el tema, lo que contrarresta ligeramente la limitación con el acceso a la información.
- Otra limitación es el retraso en la aprobación del proyecto de ley para regular las plataformas digitales.

CAPÍTULO II: MARCO METODOLÓGICO

En esta sección se desarrollará el proceso de investigación y se delimitarán los procedimientos a seguir para cumplir con los fines de esta tesis. Asimismo, se presentarán los instrumentos, tipo y variables de la investigación, que sirven de orientación para cumplir los objetivos establecidos.

Enfoque de la Investigación

El enfoque por desarrollar en este ensayo es el mixto. Para Hernández, Baptista y Fernández (2014, citando a Hernández y Mendoza, 2008), definen el método de investigación mixto como un conjunto de procesos sistemáticos, empíricos y críticos, que implican la recolección y el análisis de datos tanto cuantitativos como cualitativos, para su composición y discusión conjunta, con el objetivo de obtener deducciones producto de la información recaudada y lograr una mejor comprensión del fenómeno bajo estudio.

Adicional a lo anterior, Gregorio (2023) define la investigación mixta, como la agrupación de información y datos de los métodos cualitativo y cuantitativo, empleando técnicas de los dos enfoques al mismo tiempo, valora ambas perspectivas para fundir, integrar y complementar información, así como las fuentes y técnicas cualitativas y cuantitativas, con el propósito de realizar un análisis integrador del problema.

Culminando que el enfoque mixto se ajusta a la investigación en curso, porque el protagonismo se orienta en las normas, sin embargo, analizar los datos cuantitativos es relevante para esta investigación. En este ensayo la observación de los diferentes testimonios de las personas afectadas por la declinación de las coberturas es muy importante, para definir la responsabilidad civil del Instituto Nacional de Seguros con sus asegurados en los accidentes de tránsito cuando medie el uso de plataformas digitales, así como las estadísticas derivadas.

Método de la Investigación

La presente investigación utilizará el método deductivo, el cual Tena y Rivas (1995) lo definen como un método de razonamiento teórico, que parte del estudio de hechos prácticos y concretos, formando un sistema axiomático totalmente ideal, que no corresponde a una realidad, que permite manejarla y calcularla.

Por otro lado, Rodríguez (2005) explica que el método deductivo es un proceso que consiste en obtener conclusiones particulares a partir de una ley universal. Este modo consta en determinar

los hechos más importantes, deducir las relaciones constantes de naturaleza uniforme que dan lugar al fenómeno, con base en las anteriores se formula la hipótesis, se observa la realidad para comprobarla y de esto, se deducen leyes. Este método parte de verdades generales y progresa por el razonamiento.

Por lo tanto, el método deductivo es el que se adecua al estudio. Esto porque se analizará desde lo general de la normativa y las perspectivas de regulación hasta poder llegar a las conclusiones, acerca de la responsabilidad civil del Instituto Nacional de Seguros en los accidentes de tránsito mediando el uso de las plataformas digitales.

Tipo de Investigación

El tipo de investigación a utilizar es el Concurrente. Muñoz (2024) menciona que el diseño convergente, también llamado concurrente consiste en “recolectar y analizar simultáneamente datos cuantitativos y cualitativos, y luego integrarlos en la interpretación de los resultados. Este diseño permite comparar, contrastar y complementar los hallazgos de ambos métodos, y obtener una visión más completa y válida del fenómeno estudiado” (par. 14).

El método concurrente se ajusta a la investigación ya que nos permite observar las diferentes normas y resultados de manera conjunta. Al respecto, Hernández et al. (2014) señala que: “Se aplican ambos métodos de manera simultánea (los datos cuantitativos y cualitativos se recolectan y analizan más o menos en el mismo tiempo).” (p. 546).

Una vez definidos el enfoque, método y tipo de investigación, resulta indispensable establecer las hipótesis que guiarán el proceso de análisis. Estas hipótesis permiten formular supuestos preliminares sobre la problemática planteada, los cuales serán contrastados con los resultados obtenidos durante el proceso investigativo.

Planteamiento de Hipótesis

Con base en el planteamiento del problema, los objetivos y el marco teórico desarrollado, se presentan las siguientes hipótesis que orientan el estudio:

Hipótesis General

El Instituto Nacional de Seguros (INS) no asume plenamente la responsabilidad civil en los accidentes de tránsito ocurridos mediante el uso de plataformas digitales de transporte, debido a vacíos normativos, exclusiones en las pólizas voluntarias y la falta de una regulación legal específica sobre estas plataformas.

Hipótesis Específicas

Respecto a la normativa jurídica:

La normativa vigente sobre seguros en Costa Rica no contempla de forma clara ni suficiente la responsabilidad civil del INS en siniestros derivados del uso de plataformas digitales de transporte, y derivado del principio de autonomía de la voluntad, el INS no quiere asumir ese riesgo, pero de acuerdo a la normativa si puede brindar un seguro con las características para el transporte mediante plataformas digitales.

Respecto a la declinación de coberturas:

Las pólizas voluntarias emitidas por el INS incluyen exclusiones que permiten la declinación de cobertura en accidentes vinculados con el uso no autorizado de vehículos para transporte de personas a través de plataformas digitales, lo cual afecta negativamente a los asegurados.

Respecto a la falta de regulación específica:

La ausencia de una legislación clara que regule integralmente las plataformas digitales de transporte genera incertidumbre jurídica, tanto para conductores como para aseguradoras, limitando el alcance de la responsabilidad civil del INS.

Fuentes de Información

Para López (2017) las fuentes de información de acuerdo con la literatura clásica se clasifican dependiendo desde la perspectiva que se traten, pero las más reconocidas son con base en el nivel de información que contengan, y se clasifican en primarias, secundarias, terciarias y obras de consulta y referencia.

Fuentes Primarias

Las fuentes de información primarias para López (2017) son “aquellos que tienen un carácter original, que no han sufrido ningún proceso de transformación o cambio, por ejemplo un libro, un periódico, una revista” (p. 27).

Para la presente investigación se utilizarán como fuentes primarias: obras literarias, normativa legal, publicaciones de revistas digitales periódicas, documentos gubernamentales, expertos en el tema presentados en conferencias o seminarios virtuales a través de la internet, así como entrevistas para la obtención de la información elemental para la investigación, entre los sujetos a entrevistar se acudirá a: personal administrativo del INS, asegurados, abogados de los despachos legales entre otros.

Fuentes Secundarias

Como fuentes de información secundarias Cordón et al., citado por López (2017), las define como “aquellos que resultan del análisis y del tratamiento de los documentos primarios y dan lugar a un documento diferente, por ejemplo, una bibliografía, una base de datos de resúmenes” (p. 28).

Las fuentes secundarias por utilizar en la investigación consistirán en: Análisis de la normativa vigente y proyecto de ley relacionado, bibliografías, trabajos finales de graduación, índices y compilación general de información.

VARIABLES DE ANÁLISIS

Tabla 1

Variables de Análisis.

Objetivo	Variables	Subvariables	Fuentes de Información
Examinar la normativa sobre la responsabilidad civil del INS dentro del Sistema Jurídico Costarricense.	<p>Sistema Jurídico Costarricense</p> <p>Responsabilidad Civil</p> <p>Instituto Nacional de Seguros</p>	<p>Norma</p> <p>Sala Primera de la Corte Suprema de Justicia</p> <p>Jurisdicción Contencioso-Administrativo y Civil de Hacienda</p> <p>Ministerio de Economía, Industria y Comercio (MEIC)</p> <p>Contractual</p> <p>Extracontractual</p> <p>Objetiva</p> <p>Subjetiva</p> <p>Teoría del Riesgo</p> <p>Superintendencia General de Seguros</p> <p>Aseguradoras</p> <p>Instituto Nacional de Seguros</p>	
Definición Instrumental			
Revisión documental para definir el proceso inicialmente			

Objetivo	VARIABLES	Subvariables	Fuentes de Información
Ahondar en los motivos de declinación en las coberturas del Instituto Nacional de Seguros en accidentes de tránsito derivados del uso de plataformas digitales	Seguros para automóviles Contrato de Seguros Coberturas de los Seguro de Automóviles Declinación de Seguros	Seguro Voluntario de Automóviles Seguro Obligatorio de Automóviles Condiciones Especificas Condiciones Generales Tipos de Coberturas Exclusiones Procedimiento para reclamos de seguros por incidentes Motivos de declinación Medios de Impugnación	

Definición Instrumental

Revisión documental para definir el proceso inicialmente
Entrevista semiestructurada para definir el proceso actual
Cuestionario a los asegurados para cuantificar resultados de las declinaciones

Objetivo	VARIABLES	Subvariables	Fuentes de Información
Investigar las perspectivas de regulación con respecto al uso de las plataformas digitales en Costa Rica	Plataformas Digitales Perspectivas de Regulación	Tipos de plataformas digitales Transporte Público de Personas Transporte Privado de Personas Proyecto de Ley	

Definición Instrumental

Revisión documental para definir el proceso inicialmente
Entrevista semiestructurada para definir el proceso actual

Fuente: Elaboración Propia, 2024.

Instrumentos

La elaboración de instrumentos para la obtención de información sobre una determinada teoría exige una fundamentación técnica sobre aquello que queremos medir, y una construcción de instrumentos verificados con la opinión de expertos y con la integridad de que sea aplicable realmente en la recopilación de datos, comprobable mediante su aplicación y valoración de efectividad en lo pretendido (Martínez, 2014).

Para la presente investigación se utilizarán los siguientes instrumentos de medición:

Información documental: La información documental consiste en la lectura y comprensión de las diferentes fuentes de información primarias escritas, como lo son el análisis de normativa y proyecto de ley a profundidad.

Encuesta: un conjunto de preguntas, normalmente de varios tipos, preparada sistemática y cuidadosamente, sobre los hechos y aspectos que interesan en una investigación o evaluación, y que puede ser aplicado en formas variadas, entre las que destacan su administración a grupos o su envío por correo.

Entrevistas no estructuradas: Es una de las fuentes más utilizadas en la investigación. Mediante esta una persona (entrevistador) solicita información a otra (entrevistado). Puede ser uno de los instrumentos más valiosos para conseguir información, se puede definir como el arte de escuchar y captar información.

Proceso para la Recolección y Análisis de Datos

Una de las formas de procesar los acontecimientos es mediante la triangulación de datos, y según Martínez (2014) esta se define como:

La triangulación es una técnica que utiliza diferentes tipos de fuentes para asegurar las evidencias. El principio que subyace es el de recoger observaciones de una situación desde una variedad de perspectivas para después compararlas y contrastarlas. La investigación cualitativa utiliza diversidad de fuentes y técnicas de recogida de datos para evitar sesgos y asegurar la exactitud. (p. 95).

La recopilación de datos mixta es de naturaleza exploratoria, implica un análisis e investigación a profundidad. Los métodos de recolección de datos mixtos no se orientan en un método específico, sino más bien se profundiza de diversas formas para su recopilación.

Dado que la investigación es limitada a una población particular sea esta las personas aseguradas con el Instituto Nacional de Seguros, específicamente en las coberturas por accidentes de tránsito, se procede a establecer un mecanismo de investigación científica a través del uso del muestreo por conveniencia no probabilístico y no aleatorio.

Para la presente investigación se hará uso de la entrevista no estructurada y del muestreo por conveniencia, el cual según los autores Hernández, Baptista y Fernández (2014) se trata de una técnica de muestreo no probabilístico y no aleatorio utilizada para crear muestras de acuerdo con la facilidad de acceso, la disponibilidad de las personas de formar parte de la muestra en un intervalo de tiempo dado o cualquier otra especificación práctica de un elemento particular.

El investigador elige a los asegurados solo por su conveniencia y no considera si realmente estos representan muestra representativa de toda la población o no. Cuando se utiliza esta técnica, se pueden observar hábitos, opiniones y puntos de vista de manera más fácil.

De acuerdo con Hernández, Baptista y Fernández (2014), los investigadores utilizan técnicas de muestreo en situaciones en las que hay grandes poblaciones para ser evaluadas, ya que, en la mayoría de los casos, es casi imposible realizar pruebas a toda una población, incluso aunque muchos evitan implementar esta técnica, el muestreo por conveniencia es clave en situaciones en las que un investigador pretende obtener información en un lapso más corto y sin invertir demasiado dinero, lo que se ajusta a esta investigación.

CAPÍTULO III: MARCO TEÓRICO

En el presente apartado se abordan los presupuestos teóricos y conceptos necesarios para la comprensión y análisis integral de este tema, para dar respuesta a los objetivos planteados en la investigación.

El contrato

Los contratos son una figura jurídica que se caracterizan por ser manifestaciones de voluntad, bilateral, o multilateral, de personas físicas o jurídicas que desean realizar un negocio o contrato con otros, ya que sus intereses coinciden; dicha voluntad debe ejercerse con total libertad, de forma clara, e informada, para evitar futuros malentendidos entre las partes, y resguardar los intereses económicos de cada uno. Algunos elementos de los contratos según Baudrit Carrillo, (2000) son los siguientes:

Los elementos naturales del contrato se entienden como los rasgos básicos de una determinada figura contractual, es decir esos componentes necesarios para ser calificado bajo determinada figura contractual. A falta de un elemento esencial del contrato, se debe aplicar la nulidad absoluta del mismo, por lo cual es primordial la presencia de cada elemento, como el sujeto, el objeto, el consentimiento, la forma y la causa. Además, es necesario que cada uno de estos elementos traiga consigo una serie de requisitos, elementos y particularidades.

El elemento subjetivo como elemento esencial del contrato posee elementos como la legitimidad, la titularidad, la compatibilidad, y la capacidad de contratar. La legitimidad radica cuando un sujeto puede realizar determinado contrato porque el ordenamiento jurídico se lo permite. Cuando hablamos de titularidad se entiende como aquel sujeto que es el dueño de determinado bien, ya que así se logra demostrar. La compatibilidad son los requisitos dispuestos por ley o relacionados con características particulares de las partes, para llevar a cabo un acto o contrato, ya que la ley no se los prohíbe. (pp. 2-21).

Algunas características importantes de recordar en cuanto al contrato:

1- El contrato es una institución jurídica, que consiste en una manifestación de voluntad, bilateral o multilateral, que coincide con los intereses de los sujetos, dirigida a producir efectos jurídicos patrimoniales.

2- Los negocios jurídicos como los contratos se caracterizan por ser manifestaciones de principios constitucionales como el de la libertad, que pueden ser limitados si así lo establece la carta magna.

3- Es importante mencionar que si hay manifestaciones de voluntad que divergen no puede surgir el contrato, como se mencionaba la manifestación de voluntad es coincidente con los intereses del otro sujeto, por lo cual el acuerdo es total y definitivo.

4- En principio todas las personas mayores de edad poseen la capacidad de actuar, por lo cual pueden disponer de sus derechos, y realizar contratos, sin embargo, cuando un contrato sea realizado por un sujeto que no es capaz, dicho acto es nulo.

5- La función del contrato es la producción de efectos jurídicos, y perseguir fines de derecho, pero estos últimos no se consiguen por igual en todos los contratos, por lo cual es determinante y necesaria su clasificación.

Responsabilidad Civil

Contractual

La responsabilidad civil implica la obligación que tiene una persona de indemnizar a otra por los daños o perjuicios que le haya causado, ya sea por actos deliberados o por negligencia. La responsabilidad contractual se entiende como un acto de reparación cuyo origen radica, generalmente, en el incumplimiento de una obligación, convenida libremente por las partes, o del incumplimiento del deber general de no causar daño a los demás; en el Diccionario usual del Poder Judicial de Costa Rica, (2020) se define de la siguiente manera:

La responsabilidad civil contractual atiende a la preexistencia de una obligación determinada a cargo de un sujeto específico, cuya inobservancia genera daños en el titular del derecho correlativo. Ergo, existe, previo al daño, la posibilidad de reconocer a un deudor, a cargo del cual corre la satisfacción de la relación jurídica que lo ubica en la posición pasiva del crédito. No deviene únicamente del

incumplimiento de las obligaciones impuestas por el contrato, sino de cualquier otra fuente de obligación, de conformidad con la cual, la conducta debida pudiera ser exigida coactivamente al deudor por el titular de ese derecho. (Diccionario usual del Poder Judicial de Costa Rica, 2020).

Extracontractual

La responsabilidad civil extracontractual se presenta cuando no existe un vínculo jurídico previo cuando sucede la violación a la esfera jurídica de otro sujeto, y existe un nexo causal entre el comportamiento del supuesto responsable y el daño producido. En el Centro de Información Jurídico en Línea, (2015) se entiende este tipo de responsabilidad como:

No consiste, por lo tanto, en la violación de un vínculo jurídico establecido entre dos o más personas, sino que supone la violación de un deber general, indeterminado, de aquellos que consideran al hombre en tanto que ciudadano. Es decir, es aquella que consiste en una infracción de la norma general que prohíbe lesionar la esfera jurídica de otro. En ella el resarcimiento es el objeto primario de la obligación. (Centro de Información Jurídico en Línea, p. 6).

En otras palabras, la responsabilidad civil extracontractual procede cuando no existe un contrato de por medio, y por lo tanto surge de la ley la obligación a reparar, debido a los daños producidos al sujeto. Al realizar o brindar un servicio, o alguna actividad comercial, se entiende que estas pueden generar algún daño a los usuarios, aunque no exista un contrato de por medio o un vínculo jurídico previo. Se debe entender que estos sucesos son protegidos y regulados por los ordenamientos jurídicos (en su mayoría), los cuales determinan que cualquier servicio brindado por algún sujeto que genere un daño debe de responder por los daños y perjuicios ocasionados que produzca su actividad.

Sobre la responsabilidad civil extracontractual, en el Código Civil, en su artículo 1045 se indica que: “Todo aquel que, por dolo, falta, negligencia o imprudencia, causa a otro un daño, está obligado a repararlo junto con los perjuicios”.

Del numeral 35 de la Ley de Promoción de la Competencia y Defensa Efectiva del Consumidor se desprende que:

El productor, el proveedor y el comerciante deben responder concurrente e independientemente de la existencia de culpa, si el consumidor resulta perjudicado por razón del bien o el servicio, de informaciones inadecuadas o insuficientes sobre ellos o de su utilización y riesgos. Los representantes legales de los establecimientos mercantiles o, en su caso, los encargados del negocio son responsables por los actos o los hechos propios o por los de sus dependientes o auxiliares.

Objetiva

Señala la Procuraduría General de la República en la opinión jurídica 121 - J del 13 de noviembre del 2008, sobre la responsabilidad objetiva:

En este orden, la responsabilidad objetiva reside en el hecho de que, aquél que, para su propio provecho, crea una fuente de probables daños y expone a las personas y bienes ajenos a peligro, queda obligado si el daño se verifica. Para determinar esta responsabilidad, debe existir un nexo de causalidad entre la actividad riesgosa puesta en marcha y el daño ocasionado. Nuestra jurisprudencia, desde épocas pretéritas, ha reconocido este tipo de responsabilidad. (p.4).

El artículo 1045 del Código Civil, contempla los presupuestos de la responsabilidad civil extracontractual de naturaleza objetiva. Para el surgimiento de la responsabilidad civil objetiva se requiere necesariamente la presencia conjunta de tres factores esenciales: a) el factor de imputación establecido; B) la existencia demostrada de un daño indemnizable; c) la constatación de un nexo de causalidad. Si alguno de estos tres factores no se configura, no nacerá el deber de indemnizar basado en la responsabilidad civil objetiva.

Subjetiva

En el siguiente párrafo, la Sala Primera de la Corte Suprema de Justicia (1995) precisa la diferencia existente entre la responsabilidad objetiva y la subjetiva:

En la responsabilidad civil extracontractual "subjetiva", a diferencia de la objetiva, el daño debe ocasionarse con culpa (negligencia, imprudencia o impericia), o dolo del agente. La carga de la prueba corresponde entonces al acreedor, es decir, a la víctima que solicita el resarcimiento. (Sentencia No. 34 de las 14 horas 25 minutos del 22 de marzo de 1991). Efectivamente, en la responsabilidad extracontractual o aquiliana le compete al damnificado demostrar la culpabilidad del autor del acto ilícito o dañino. Por otra parte, uno de los elementos configurantes de la responsabilidad extracontractual subjetiva, lo constituye la relación de causalidad directa o eficiente entre el comportamiento o conducta antijurídica y el daño. Este último es el presupuesto de cualquier tipo de responsabilidad extracontractual. Su demostración también constituye un requisito sine quo non para declarar procedente la pretensión resarcitoria (sentencia No. 17 de las 15 horas del 29 de enero de 1992). La hipótesis contenida en el artículo 1048 párrafo 3 Ibidem es distinta. Se trata de la responsabilidad civil indirecta o por hecho ajeno, en sus dos formas: "in eligendo" e "in vigilando". La ley obliga a quien encarga a otro la realización de determinado trabajo, a elegir a alguien apto y a vigilar la ejecución del encargo. - Si el encargado, en ejecución del encargo y dentro del ámbito de confianza otorgado por el comitente, causa daños a terceros éstos se ven facultados para accionar directamente contra la persona que hizo el encargo. La responsabilidad indirecta la asume el mandante cuando el daño emerja por una acción dolosa o culpable del encargado. Para establecer dicha responsabilidad, se requiere de una acción dolosa o culposa. En la responsabilidad indirecta se presume la culpa en elegir o en vigilar del comitente. La presunción se dirige pues, no a la acción del encargado, sino a la acción del mandante, quien solo podría excusarse de ella si prueba que, aun

poniendo toda la previsión en vigilar, el suceso siempre habría ocurrido (Sentencia No. 34 de las 14 horas 25 minutos del 22 de marzo de 1991). En la Ley General de la Administración Pública, se establece la responsabilidad objetiva del Estado y sus instituciones. (Sala Primera de la Corte Suprema de Justicia, 1995).

Teoría del Riesgo

En el Diccionario Usual del Poder Judicial (2020), se define la Teoría del Riesgo como, “una opinión doctrinal que sostiene que quien ejerce o se aprovecha de una actividad con elementos potencialmente peligrosos para los demás, debe también soportar sus inconvenientes”.

En lo que concierne a la jurisprudencia costarricense de Sala Tercera de la Corte Suprema de Justicia (2013) nos indica que alberga la teoría del riesgo:

En lo que se refiere a los distintos criterios de imputación, para los efectos del presente caso, interesa la teoría del riesgo creado, la cual fue incluida, en forma expresa, en la Ley 7472. El esquema objetivo por el que se decanta la ley, así como la aplicación del criterio de imputación citado, se desprenden de la simple lectura de la norma en cuestión, la cual estipula: “el productor, el proveedor y el comerciante deben responder, concurrentemente, e independientemente de la existencia de culpa, si el consumidor resulta perjudicado por razón del bien o el servicio, de informaciones inadecuadas o insuficientes sobre ellos o de su utilización y riesgos. / Sólo se libera quien demuestre que ha sido ajeno al daño. / Los representantes legales de los establecimientos mercantiles o, en su caso, los encargados del negocio son responsables por los actos o los hechos propios o por los de sus dependientes o auxiliares. Los técnicos, los encargados de la elaboración y el control responden solidariamente, cuando así corresponda, por las violaciones a esta Ley en perjuicio del consumidor. (Sala Tercera De La Corte Suprema De Justicia, 2013).

Instituto Nacional de Seguros

A raíz de la necesidad de resguardar la vida y el patrimonio de las personas, el legislador crea la Ley del Instituto Nacional de Seguros, n°12 del 30 de octubre de 1924 en la cual se define el INS como:

Una institución autónoma aseguradora del Estado, con personalidad jurídica y patrimonio propios, autorizada para desarrollar la actividad aseguradora y reaseguradora. En dichas actividades le será aplicable la regulación, la supervisión y el régimen sancionatorio dispuesto para todas las entidades aseguradoras.

El INS estará facultado para que realice todas las acciones técnicas, comerciales y financieras requeridas, de conformidad con las mejores prácticas del negocio, incluida la posibilidad de rechazar aseguramientos cuando se justifique técnica o comercialmente, así como para definir condiciones de aseguramiento y márgenes de retención de riesgos, según sus criterios técnicos y políticas administrativas.

Superintendencia General de Seguros

En Costa Rica, con la Ley Reguladora del Mercado de Seguros (2008) se fundó la Superintendencia General de Seguros con el propósito de asegurar la estabilidad y el funcionamiento eficiente del mercado de seguros. Esta entidad supervisa tanto las actividades de seguros como las de reaseguro, y es responsable de conceder las autorizaciones administrativas necesarias para que diversas organizaciones puedan llevar a cabo actividades aseguradoras en el país.

Además, establece que la actividad aseguradora implica la aceptación, a cambio de una prima, de la transferencia de riesgos asegurables a los que se enfrentan terceros. Su objetivo es distribuir entre un grupo el impacto económico de dichos riesgos. La entidad aseguradora que acepta esta transferencia se compromete contractualmente a indemnizar al beneficiario de la cobertura en caso de que ocurra el riesgo, ya sea mediante el reembolso de las pérdidas económicas sufridas o mediante el pago de un capital, una renta u otras prestaciones acordadas.

Por otra parte establece que la actividad reaseguradora se refiere a la situación en la que, mediante un contrato de reaseguro y a cambio de una prima, una entidad reaseguradora acepta la transferencia total o parcial de los riesgos asumidos por una entidad aseguradora a través de sus contratos de seguro subyacentes. En este contexto, las entidades reaseguradoras están sujetas a las mismas disposiciones legales que se aplican a las entidades aseguradoras.

Aseguradoras

En Costa Rica la actividad aseguradora la pueden realizar las siguientes entidades, según lo dispuesto en el artículo 7 de la Ley 8653, Ley Reguladora del Mercado de Seguros:

- a) Entidades de Derecho privado constituidas en Costa Rica como sociedades anónimas, cuyo objeto social será, en forma exclusiva, el ejercicio de la actividad aseguradora. Las entidades pertenecientes a grupos financieros estarán sujetas al artículo 141 y siguientes de la Ley orgánica del Banco Central, N.º 7558, de 3 de noviembre de 1995. Los bancos públicos sólo podrán constituir esta clase de sociedades conforme lo dispuesto en el artículo 47 de esta Ley.
- b) Entidades aseguradoras constituidas con arreglo a las leyes de otros países que puedan operar en Costa Rica por medio de sucursales, de conformidad con el artículo 226 del Código de Comercio. En estos casos, el objeto social será, en forma exclusiva, el ejercicio de la actividad aseguradora.
- c) Entidades aseguradoras constituidas como cooperativas aseguradoras con el objetivo exclusivo de realizar la actividad aseguradora con sus asociados. Dichas entidades estarán sujetas a las disposiciones de esta Ley.

Contrato de Seguros

El autor Torrealba Navas (2021) define el contrato de seguros como aquel que, cuando el asegurador y el tomador convienen que el primero, a cambio del pago de una prima, cubra un riesgo

del asegurado y ejecute, en caso de realizarse el siniestro, una o diversas prestaciones a favor del beneficiario. (p.1399).

En el artículo 3 de la Ley 8956, Ley Reguladora Del Contrato De Seguro, se define de la siguiente manera:

El contrato de seguros es aquel en que el asegurador se obliga, contra el pago de una prima y en el caso de que se produzca un evento cuyo riesgo es objeto de cobertura, a indemnizar el daño producido a la persona asegurada, o a satisfacer un capital, una renta u otras prestaciones, dentro de los límites y las condiciones convenidos. Las aseguradoras que operan en el mercado nacional podrán colocar, por sí o por medio de una de sus subsidiarias, contratos de seguros fuera del territorio nacional, ajustándose a los requerimientos legales de cada país en el que deseen operar.

Condiciones Específicas del contrato de seguros

Algunos elementos esenciales del contrato de seguros, destinados por la Ley 8956, Ley Reguladora Del Contrato De Seguros, en su artículo 8, son los siguientes:

- a) El consentimiento de las partes.
- b) El interés asegurable presente o futuro.
- c) El riesgo asegurable.
- d) La prima del seguro o el procedimiento para determinarla.
- e) La obligación del asegurador.

Adicionalmente, las características del contrato de seguros son las siguientes:

Aleatorio: El contrato de seguros es aleatorio, como se indica en el Diccionario Usual del Poder Judicial (2020), esta característica ocurre en este tipo de contrato, “ya que el dar o hacer, a que se obligan las partes, depende de una circunstancia imprevisible o desconocida, de un suceso incierto o de lo que pudiera ocurrir a futuro”. (p.1).

Adhesivo: En este tipo de contratos el arrendatario no negocia las cláusulas del contrato. En esta misma línea expresa Baudrit Carrillo (2000), en los contratos de adhesión el contenido del contrato es obra exclusiva de una de las partes. (p.42).

Consensual: Esto sucede con el acuerdo de las partes, como lo explica Chaves Alvarado (2000) esto es que se perfecciona por el mero consentimiento de las partes, al haber acuerdo entre dador y tomador se ponen de acuerdo en precio y condiciones del contrato.

Bilateral o multilateral: explica Baudrit Carrillo (2000) que los contratos son todos bilaterales o multilaterales, ya que se requiere el concurso de dos o más voluntades para que el pacto se considere concluido.

Oneroso: Cada parte realiza una prestación y con esto recibe una contraprestación. Explica Torrealba Navas “En el contrato a título oneroso la atribución patrimonial o ventaja recibida por una de las partes tiene como contrapartida una obligación a su cargo”. (p. 53).

Condiciones Generales

Los contratos se regirán por las estipulaciones de la póliza respectiva, las disposiciones de la Ley Reguladora Del Contrato De Seguros y de las leyes especiales, según corresponda. En el artículo 10 de la Ley Reguladora del Contrato de Seguros, se indican las condiciones generales de cómo se regían los contratos de seguros:

Las condiciones generales, particulares y especiales del contrato de seguros se redactarán en forma clara y precisa, utilizando un lenguaje sencillo, destacando de modo especial las definiciones y las cláusulas limitativas de derechos de la persona asegurada y las exclusiones del contrato, siguiendo los lineamientos que al efecto emitirá el Conassif. Prevalecerán las condiciones especiales y particulares sobre las generales.

Principio de Autonomía de la Voluntad

Dentro del Derecho Civil costarricense, el principio de autonomía de la voluntad constituye uno de los pilares fundamentales en la teoría general del contrato. Este principio se refiere a la facultad que tienen las personas para regular libremente sus relaciones jurídicas patrimoniales, siempre que lo hagan dentro de los límites impuestos por la ley, el orden público y las buenas costumbres.

En el contexto contractual, la autonomía de la voluntad permite a las partes acordar libremente los términos, condiciones y cláusulas del contrato, siempre que se respeten los elementos esenciales del mismo: consentimiento, objeto lícito, causa y forma. Este principio se

manifiesta como una expresión de la libertad personal, y se encuentra reconocido tanto en la Constitución Política como en el Código Civil costarricense.

En la tesis ya se ha señalado que los contratos son manifestaciones de voluntad coincidente entre las partes, lo que refuerza la noción de que el acuerdo es una construcción basada en la libertad y el consenso mutuo.

En el caso particular del contrato de seguros, este principio se expresa en la posibilidad de las partes (asegurador y asegurado) de establecer los términos del riesgo cubierto, la prima, los plazos, exclusiones, y condiciones del contrato, todo dentro del marco normativo establecido por la Ley Reguladora del Contrato de Seguros (Ley N.º 8956). Sin embargo, dicha autonomía no es absoluta, ya que ciertas disposiciones son de orden público y no pueden ser modificadas por voluntad de las partes.

Además, en contratos de adhesión, como suele ser el caso con las pólizas de seguros, la autonomía de la voluntad se ve matizada, pues el asegurado generalmente acepta condiciones previamente redactadas por el asegurador sin posibilidad de negociación. En tales casos, la Ley protege al asegurado, imponiendo el uso de cláusulas claras, comprensibles y limitando las estipulaciones abusivas.

En resumen, el principio de autonomía de la voluntad sigue siendo el eje estructural de la contratación, pero su aplicación práctica debe equilibrarse con normas imperativas, principios de equidad y la protección al consumidor, especialmente en contextos como los contratos de seguros o servicios mediante plataformas digitales. En este caso en particular el INS tiene la autonomía de brindar el seguro voluntario para las plataformas digitales de transporte, de acuerdo a la regulación vigente, sin embargo, no desean asumir dicho riesgo, y de acuerdo a este principio, tiene la autonomía de la voluntad para negarse.

Aplicación jurisprudencial del principio de autonomía de la voluntad

El principio de autonomía de la voluntad, entendido como la libertad de las partes para regular sus relaciones jurídicas patrimoniales dentro del marco normativo vigente, ha sido ampliamente reconocido por la jurisprudencia costarricense. No obstante, dicha libertad no es absoluta y encuentra límites en el orden público, la ley y las buenas costumbres.

La Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia, mediante su sentencia No. 3550-92, ha establecido que: *“El establecimiento de una limitación debe cumplir los parámetros de*

razonabilidad y proporcionalidad, principios que son de obligatoria observancia, por tratarse de postulados que derivan directamente de la Constitución Política.”

Este criterio resalta la obligación del juzgador de garantizar que las manifestaciones contractuales de voluntad respeten principios superiores del ordenamiento jurídico, especialmente cuando se trate de cláusulas limitativas de derechos.

En el ámbito del contrato de seguros, este principio se manifiesta de forma concreta a través de la facultad que tiene el Instituto Nacional de Seguros (INS) para definir las condiciones en que acepta o rechaza la suscripción de pólizas. De acuerdo con la Ley del Instituto Nacional de Seguros, N.º 12, el INS es una institución autónoma que goza de personalidad jurídica y patrimonio propio, autorizada para desarrollar la actividad aseguradora bajo criterios técnicos y comerciales. En esta normativa se establece expresamente que, *“El INS estará facultado para que realice todas las acciones técnicas, comerciales y financieras requeridas [...] incluida la posibilidad de rechazar aseguramientos cuando se justifique técnica o comercialmente”*. (Ley No. 12, art. 2).

Este marco legal ha sido reafirmado en resoluciones de la Sala Primera de la Corte Suprema de Justicia, que han indicado que el INS, al tratarse de un ente asegurador sujeto al principio de autonomía contractual, puede definir unilateralmente las condiciones de aseguramiento, especialmente cuando actúa bajo esquemas de contrato de adhesión, siempre que no infrinja disposiciones imperativas o cause un desequilibrio injustificado.

En consecuencia, la negativa del INS a brindar coberturas a vehículos que operan mediante plataformas digitales de transporte puede entenderse como una manifestación válida de su autonomía de la voluntad, en tanto esa decisión se fundamente en análisis técnicos o riesgos actuariales que superen el umbral de razonabilidad exigido por la ley y la jurisprudencia.

El contrato de trabajo

En Costa Rica las plataformas digitales brindan el servicio de transporte de personas sin regulación ya que no existe normativa que legitime dicha actividad, aspecto que ha ocasionado problemas para adquirir o reclamar derechos fundamentales en el área laboral y en el área de la seguridad social.

El contrato laboral ofrece seguridad jurídica a las personas, un vínculo laboral entre el empleador y su empleado, ya que en este se pactan los servicios por prestar, las horas por laborar, el salario del empleador, entre otros aspectos, que debe de dar a conocer a el empleador, con el fin de que las partes tengan pruebas en caso de alguna contingencia nacida de la relación laboral, sin

embargo, la falta de regulación de las plataformas digitales de transporte dificulta la realización de contratos laborales.

De acuerdo con el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social (s.f.), un contrato de trabajo existe cuando se dan los siguientes tres elementos:

Prestación personal del servicio: Esto significa que el trabajo debe ser realizado única y exclusivamente por la persona trabajadora contratada y no por otra persona. La persona trabajadora siempre será una persona física.

Salario o remuneración: Es la suma de dinero que recibe la persona trabajadora de parte de la persona empleadora, a cambio del trabajo que realiza y;

Subordinación: Es la situación en que se encuentra la persona trabajadora en relación con la persona empleadora (física o jurídica) que recibe los servicios y paga por ellos.

La persona empleadora tiene un poder general de dirección en todo lo relacionado con el trabajo y la empresa, tomando en cuenta las aptitudes, fuerzas, estado y condición de la persona trabajadora.

Esta subordinación le permite la persona empleadora tener poder de mando para girar instrucciones, órdenes y circulares en cuanto a modo, tiempo y lugar de trabajo, dentro de los límites de la ley y con base en la buena fe, sin que ello le permita abusar de este poder y modificar las condiciones principales del contrato de trabajo en perjuicio de la persona trabajadora, como la jornada, el salario, la jerarquía, etc.

La persona trabajadora, por su parte, está obligada a acatar las órdenes de la persona empleadora, y si no lo hace, se puede ver expuesto a las sanciones que corresponda, según la gravedad de la falta cometida. (Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, S.f, pp. 1-4).

Subordinación laboral

En el Voto 0541-2016 de la Sala Segunda se señalan cuáles elementos se toman en cuenta para determinar si existe subordinación laboral.

Efectivamente... los elementos tradicionales del contrato se ven cada vez más debilitados, en especial, el de la subordinación. Así, la recomendación establece una descripción que constituye una herramienta que puede llevar al operador del derecho a determinar si se está frente a una relación de índole laboral, o de otro tipo.

El artículo 13, resalta una serie de indicios que hacen presumir la existencia de un contrato de trabajo, a saber:

- a) la posibilidad de existencia de instrucciones y control (subordinación jurídica),
- b) integración del trabajador en la organización de la empresa,
- c) la realización del trabajo en beneficio ajeno (ajenidad),
- d) la ejecución personal del trabajo,
- e) la realización de la labor en un horario determinado,
- f) la ejecución de tareas en un lugar (o zona) indicado o aceptado por quien lo solicita,
- g) cierta duración o continuidad de la labor,
- h) la disponibilidad del trabajador (estar a la orden),
- i) el suministro de herramientas, maquinaria o materiales por quien recibe el trabajo,
- j) la periodicidad de la remuneración,
- k) el carácter de esa remuneración de única o principal fuente de ingresos (dependencia económica),
- l) la realización de pagos en especie, tales como alimentación, vivienda, transporte y otros,

- ll) el reconocimiento de derechos típicamente laborales, como el descanso semanal o las vacaciones anuales,
- m) el pago, por parte de quien recibe el trabajo, de los gastos de viajes necesarios para realizar la labor,
- n) la inexistencia de riesgos financieros para la persona trabajadora.

La lista no es taxativa y no se requiere la presencia de todos ellos para tener por comprobado el vínculo laboral, la anterior descripción, podemos sumar otros indicios que modernamente la doctrina y la jurisprudencia han venido resaltando como:

- 1.- Si la prestación de servicios que desarrolla la persona trabajadora es o no la actividad principal de la organización o empresa.
- 2.- Un elemento de ajenidad en todas sus extensiones, como son en los frutos (lo que el trabajador produce), en el riesgo (el trabajador siempre recibe su salario independientemente de que el trabajo que ejecuta produzca o no ganancias al patrono), y en los medios de producción (incluye las herramientas, la materia prima, los inmuebles, muebles, oficina, servicios públicos como electricidad, agua, teléfonos, faxes, internet de cuentas empresariales, papelería).
- 3.- Si hay o no reembolso de gastos o si percibe o no viáticos.
- 4.- Uso frente a terceros de la identidad de la empresa (gafetes, uniformes, correos electrónicos con cuentas de la empresa, papel con logotipos, tarjetas de presentación, carnés de identificación, tarjetas bancarias para el pago de servicios como combustible y otros gastos típicos empresariales).

5.- Disfrute de beneficios de los demás trabajadores provenientes de instrumentos de negociación colectiva (transporte, actividades sociales, alimentación, cortesías, capacitación).

6.- Una exclusividad en la producción para con la empresa. (Sala Segunda de la Corte Suprema de Justicia, 2016).

Relación laboral entre Uber y los conductores

El numeral 18 del Código de Trabajo, establece los requisitos para el contrato de trabajo individual, en el que se podría encajar una relación laboral entre los conductores y las plataformas digitales de transporte, como por ejemplo la empresa UBER.

En razón de que se cumplen los requisitos previstos por el numeral anteriormente mencionado, es decir, hay una prestación personal de un servicio, respecto a este punto, la empresa determina las recomendaciones sobre la manera en que el conductor debe prestar el servicio; dicha prestación se da a cambio de una remuneración, el chofer de plataformas tiene derecho a recibir una compensación económica por el servicio prestado, el cual será determinado de manera exclusiva por la empresa de transporte digital, lo cual es realizado bajo condiciones de subordinación, ya que el conductor se encuentra en un estado de sujeción frente a la empresa, el cual se traduce en los poderes de dirección, reglamentación, *ius variandi* y disciplinario, que ejerce la empresa sobre el conductor.

Por otra parte, existen otros elementos que demuestran la relación laboral entre las plataformas digitales de transporte y sus conductores, como la ajenidad y las zonas grises, que, pese a no estar incluidas en la legislación costarricense como parte de la relación laboral, se evidencia un creciente reconocimiento por parte de la jurisprudencia y la doctrina de que estos elementos representan indicios de laboralidad.

Transporte remunerado de personas

En el Diccionario Usual del Poder Judicial (2020) se define como el “traslado de personas, por lo general en vehículos automotores colectivos, por autopistas, calles, carreteras y caminos, dentro de un determinado territorio, a cambio de un precio, retribución económica o tarifa”.

Por otro lado, la Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la modalidad de Taxi, 1999, en su artículo 2, lo define como:

El transporte remunerado de personas, que se realiza por medio de autobuses, busetas, microbuses, taxis, automóviles y cualquier otro tipo de vehículo automotor, ya sea que se ofrezca al público en general, a personas usuarias o a grupos determinados de personas usuarias con necesidades específicas que constituyen demandas especiales, es un servicio público del cual es titular el Estado.

Seguros para automóvil

Seguro Voluntario de Automóviles

En Costa Rica existe la posibilidad de adquirir seguros voluntarios de automóvil ante las aseguradoras, sin embargo, se expondrá el seguro voluntario que se puede adquirir ante el INS. Dicha Institución menciona que el automóvil asegurable es aquel vehículo legalmente autorizado para su circulación dentro del país y que reúne las condiciones físicas y mecánicas de asegurabilidad que establezca el Instituto para gozar de la protección de este seguro. En este caso el INS cuenta con un seguro voluntario que tiene como coberturas:

1. Responsabilidad civil
2. Colisión y/o vuelco
3. Robo y/o hurto
4. Riesgos adicionales
5. Multiasistencias automóviles
6. Servicios médicos familiares
7. Indemnización para transporte alternativo
8. Gastos legales
9. Protección extendida fuera del territorio nacional
10. Indemnización del deducible

Seguro Obligatorio de Automóviles

En Costa Rica todos los propietarios de vehículos están obligados a contar con el Seguro Obligatorio para Vehículos Automotores (SOA), el cual tiene como finalidad proteger a las personas que puedan resultar heridas en un accidente en el que participe un vehículo asegurado. Este seguro se paga anualmente y es un requisito indispensable para obtener el permiso de circulación del vehículo.

Según la Ley de Tránsito, N° 9078, el propósito de este seguro es cubrir las lesiones y la muerte de las personas, ya sean peatones u ocupantes del vehículo, que sean víctimas de un accidente de tránsito, independientemente de la responsabilidad del conductor.

Cada año, con el objetivo de ofrecer un servicio más completo e integral, se implementan diversas mejoras al Seguro Obligatorio para Vehículos Automotores (SOA), de manera que todas las personas cuenten con una mayor cobertura médica en caso de un accidente de tránsito.

De acuerdo con el artículo 64 de la Ley de Tránsito, el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOA), entre las prestaciones que cubre el SOA se incluyen:

1. Asistencia médica, quirúrgica, hospitalaria, farmacéutica y de rehabilitación.
2. Prótesis y dispositivos médicos necesarios para corregir deficiencias funcionales.
3. Indemnizaciones en dinero por incapacidad, ya sea temporal o permanente, así como por fallecimiento, según lo estipulado en la ley.
4. Gastos de traslado conforme a lo establecido en el reglamento de la ley.
5. Pagos de hospedaje y alimentación cuando el lesionado deba trasladarse a un lugar diferente a su residencia habitual para recibir atención médica o de rehabilitación, y la entidad aseguradora no pueda proporcionar dicho servicio; el monto se fijará en el reglamento.
6. Costos funerarios y del traslado del cuerpo, de acuerdo con lo que se determine en el reglamento de la ley.

Declinación de Seguros

Parte de las obligaciones del asegurado para que el instituto no decline una solicitud de indemnización, según lo estipulado en la cláusula 11 de las Condiciones Generales del Seguro Voluntario de Automóviles, son las siguientes:

a) Dar aviso de la ocurrencia del evento

1. Al ocurrir un evento, el Asegurado deberá inmediatamente después de ocurrido el percance, llamar al Instituto y a la autoridad competente, igualmente deberá esperar en el sitio del evento la llegada de los inspectores tanto del asegurador como el de tránsito.

2. Si por alguna circunstancia de fuerza mayor, el Asegurado no pudiera llamar o permanecer en el lugar del evento, tendrá siete días hábiles a partir del día siguiente del evento, o del día en que finalizó la circunstancia de fuerza mayor, para formalizar el aviso, debiendo justificar por escrito a satisfacción del Instituto la razón por la cual no cumplió lo establecido en el punto No.1 anterior. En todo caso el Instituto podrá aplicar lo establecido en el Artículo 9 “Eventos y Pérdidas no amparados por este Contrato”, Inciso 1 “Bajo todas las coberturas”, Punto “a”, cuando se demuestre que la omisión de dar aviso de accidente oportuno al INS no obedece a causas de fuerza mayor o corresponde a una actuación dolosa por parte del Asegurado con la intención manifiesta de impedir que el INS tenga conocimiento de la forma y circunstancias bajo las cuales ocurrió el evento.

3. La persona asegurada deberá emplear los medios razonables a su alcance para disminuir las consecuencias del siniestro, incluyendo la obligación de no desatender la cosa asegurada. El incumplimiento de esta obligación facultará al Instituto para reducir su prestación en proporción al daño que se pudo haber evitado. El Instituto quedará liberado de toda prestación derivada del siniestro si la persona asegurada incumpliera esta obligación con dolo o culpa grave.

4. El asegurado debe demostrar la ocurrencia del evento y el monto aproximado de la pérdida. Cuando el Instituto lo requiera, el Asegurado deberá suministrar la información que acredite la fecha, día, hora, descripción del evento, así como información de personas ocupantes del vehículo (nombre, número de cédula de identidad y número de teléfono), entre otros.

5. A partir de la ocurrencia del evento y durante el proceso de indemnización, el Asegurado debe adoptar medidas necesarias y razonables para evitar daños mayores al automóvil asegurado.

6. En caso de que el vehículo asegurado sea decomisado, embargado o requisado por orden de la autoridad competente, producto de un evento amparado por el contrato, el Asegurado se obliga a dar aviso inmediato al Instituto para que le envíen un Inspector, a fin de que se confeccione un inventario de las condiciones físicas del vehículo asegurado en ese momento. Igualmente, en caso de que el vehículo asegurado presentare daños o faltante de piezas o equipo especial al momento de ser retirado del predio donde se encontrare en custodia, el Asegurado dará aviso de accidente, obligándose adicionalmente a presentar denuncia de los hechos acaecidos ante el Organismo de Investigación Judicial. En este caso, deberá aportar al expediente del reclamo copia de la denuncia.

7. En caso de robo y/o hurto el Asegurado debe presentar la denuncia en forma inmediata ante el Organismo de Investigación Judicial, aportando al expediente del reclamo copia de esta.

8. Para los casos de cobertura “B” Servicios Médicos Familiares Básica y cobertura “P” Servicios Médicos Familiares Plus y Muerte de los Ocupantes del vehículo asegurado, el Asegurado debe presentar denuncia del evento ante el Seguro Obligatorio Automotor en caso de que se trate de un accidente de tránsito. En la cobertura “P” Servicios Médicos Familiares Plus y Muerte de los Ocupantes del vehículo asegurado, cuando las lesiones del Asegurado resulten producto de la ocurrencia de eventos amparados por las coberturas “D”, “F” y “H”, que no sean accidentes de tránsito, se exime al Asegurado de interponer la denuncia ante el

Seguro Obligatorio Automotor, bastando con el cumplimiento de la obligación establecida en el Inciso “A” Numeral 1 de esta Cláusula. (Instituto Nacional de Seguros, s.f., p. 43-44).

Motivos de declinación

Al adquirir un seguro voluntario con el INS, en el contrato se indican los motivos por los cuales no se ampararán los reclamos en la cláusula 9 de las condiciones generales del seguro voluntario de automóviles, siendo cuando se presente alguna de las siguientes condiciones:

1. Bajo todas las coberturas

a. El Asegurado incumpla con lo establecido en el Artículo “Obligaciones del Asegurado” de este Contrato.

b. Se produzcan o sean agravados por actos malintencionados cometidos por parte del Asegurado, de sus empleados, el conductor o personas que actúen en su nombre o a la que se le haya confiado la custodia del vehículo.

c. Las obligaciones, compromisos, arreglos, convenios sean éstos judiciales o extrajudiciales que contraiga el Asegurado derivados del evento amparable, sin el consentimiento expreso del Instituto.

d. La responsabilidad que asuma el Asegurado en sede judicial sin que del análisis del expediente sea evidente la misma.

e. Reclamaciones presentadas por el Asegurado que resulten inexactas o reticentes o que se apoyen en declaraciones falsas del Asegurado o su representante, del conductor o de un tercero a favor de aquel.

f. Los casos donde el conductor del vehículo asegurado no cuente con la licencia habilitante según definición de este Contrato; excepto el daño producido a consecuencia de Robo y/o Hurto y lo señalado en el Artículo “Aplicaciones especiales del deducible” de este Contrato, inciso 1, punto b, excepto si ha

contratado la cobertura “N” Exención de deducible y proceda su aplicación en la indemnización. En caso de que el conductor del vehículo asegurado porte licencia emitida en el extranjero las limitaciones o restricciones establecidas en la licencia, aplicarán al territorio nacional. Igualmente, y solo en aquellos casos donde la estadía del conductor con licencia extranjera se extendiera más allá de los tres meses, deberá ajustarse a lo previsto en la Ley de Tránsito de Costa Rica vigente, caso contrario, se tendrá por inhabilitado para conducir vehículos y por consiguiente la declinatoria del reclamo correspondiente.

g. Se compruebe que previo a la ocurrencia del evento, el uso del vehículo declarado en la Solicitud del Seguro ha sido variado en forma permanente o reiterada sin el debido consentimiento del Instituto, siempre que esa modificación implique una agravación del riesgo asegurado por la cobertura específica. Al momento del evento se demuestre que era utilizado en actividades ilícitas con el consentimiento del Asegurado.

h. El automóvil asegurado sea utilizado para el transporte privado de personas y en este se utilice rotulaciones, taxímetros o distintivos empleados por los vehículos que prestan el servicio de transporte público de personas.

i. Medie sanción firme por incumplimiento a la normativa establecida por el MOPT que regula la actividad de Servicio Especial Estable de Taxi, comprobable al momento de ocurrir el evento.

j. Sea utilizado en competencias o en pruebas de seguridad, resistencia, regularidad, velocidad, con o sin consentimiento del Asegurado. Haya sido puesto a disposición o uso de persona distinta del Asegurado, por contrato de

arrendamiento, venta condicional, convenio o promesa de compra, prenda, gravamen o condición que no haya sido declarada en esta póliza.

l. Sea usado en la organización, ejecución o represión de huelga, paro, disturbio, motín, así como hechos que alteren el orden público.

m. El Asegurado no cuente al momento de ocurrir el evento con interés asegurable.

n. Existan actos de guerra, guerra civil, invasión, revolución, insurrección o terrorismo.

o. Existan hechos relacionados con el uso de la energía nuclear.

p. El daño que reciba el automóvil asegurado, a consecuencia de su transporte o remolque por un vehículo autorizado para realizar tal maniobra, excepto que haya contratado la cobertura "H".

q. El Asegurado y/o Tomador u otra persona autorizada actuando en su nombre o en colusión con este, cometiere un acto ilícito para obtener un beneficio al amparo de este seguro.

r. Si al ocurrir un accidente, el Conductor del vehículo asegurado se encuentra bajo la influencia o efectos del alcohol, drogas tóxicas o perturbadoras, estupefacientes, sustancias psicotrópicas, estimulantes u otras sustancias que produzcan estados de alteración y efectos enervantes o depresivos análogos. Así mismo, no estará amparado el evento, si el conductor asegurado se niega a practicarse la(s) prueba(s) de sangre, aliento u orina, cuando se lo haya solicitado un representante del Instituto, una autoridad de tránsito, o un médico dentro de alguno de los centros hospitalarios públicos o privados del país para determinar si se encuentra bajo la influencia de estas sustancias. En ausencia de la prueba de

alcoholemia o su equivalente, se podrá acudir a otros medios de prueba, tales como, pero no limitados a: referencias médicas, notas de autoridades, manifestaciones de testigos, que acrediten que el conductor del vehículo asegurado presenta un estado de alteración transitoria de sus condiciones físico-motoras y/o mentales, causadas por intoxicación por alguna de las sustancias mencionadas que propicien la ocurrencia del evento.

s. En pólizas de Declaraciones, no se amparará pérdida alguna cuando el Asegurado haya omitido el reporte de aseguramiento del movimiento respectivo, antes de que este se realice y previo al siniestro... (Instituto Nacional de Seguros, s.f., p. 35-37).

Medios de Impugnación

De acuerdo con las Condiciones Generales del Seguro Voluntario de Automóviles, según las cláusulas 46 y 47, “le corresponde a la Sede o dependencia que emitió el documento o criterio que genera la disconformidad, atender las impugnaciones que presenten los Asegurados o sus representantes” (Instituto Nacional de Seguros, s.f., p. 63). Así mismo, los Tribunales de la Corte Suprema de Justicia de Costa Rica serán los encargados de resolver las discrepancias. Sin embargo, si ambas partes lo acuerdan, las controversias derivadas de este Contrato pueden ser solucionadas a través de los distintos métodos establecidos en la Ley sobre Resolución Alternativa de Conflictos y Promoción de la Paz Social, en cualquiera de los centros del país habilitados para gestionar y controlar este tipo de procesos. (Instituto Nacional de Seguros, p. 63).

Plataformas Digitales de Transporte

Los avances digitales han contribuido al progreso en las comunicaciones por internet, lo que ha dado paso a la creación de diferentes aplicaciones¹ que son utilizadas a diario en nuestro país, que han sido facilitadoras de empleo y de comunicación como, por ejemplo, las plataformas digitales que ofrecen el servicio de transporte remunerado.

Actualmente en Costa Rica existen diferentes plataformas de transportes digitales, conocidas como Uber, Didi, In Driver y otras no tan conocidas, que ofrecen servicios por costos

¹ Ver anexo 1

sumamente accesibles, y que contienen información de los sujetos conductores, lo cual ha sido de gran interés para el consumidor, creando ciertas seguridades a la hora de adquirir el servicio. Sin embargo, en Costa Rica no existe una ley expresa que regule la actividad del transporte de personas que realizan las empresas anteriormente mencionadas, por lo tanto, el tema de la adquisición de los contratos de seguros que proteja en su cabalidad ha sido controversial para las personas que ofrecen el servicio de transporte.

Uber es una empresa de tecnología que brinda el servicio de transporte de personas en nuestro país, parte de sus servicios son:

Uber ofrece una plataforma tecnológica para que socios conductores se conecten fácilmente con usuarios que buscan viajes seguros y conductores confiables.

Creemos que, para hacer frente al desafío de la movilidad en las grandes ciudades, es necesario ofrecer una gama cada vez más amplia de opciones de transporte para las personas². Uber es una manera más de desplazarse en la ciudad.

Hacemos posible que conductores profesionales puedan tener aún más oportunidades de ganar dinero al conectarlos con usuarios que desean moverse por la ciudad.

Generamos un increíble potencial para disminuir la necesidad de tener un auto, contribuyendo así a la disminución de los congestionamientos en las grandes ciudades. Un Uber en servicio puede retirar de 5 a 20 autos de las calles, todos los días. (Uber, 2024).

DiDi³ (2015) es la plataforma de movilidad inteligente líder en el mundo. Actualmente ofrece una amplia gama de servicios por aplicación en 16 países a través de Asia Pacífico, América Latina y África. (párr. 1).

² Ver anexo 2

³ Ver anexo 3

inDrive (2024) es una empresa que ofrece servicios de transporte de pasajeros a través del modelo de “ofertas en tiempo real”, donde los pasajeros proponen el precio que están dispuestos a pagar, y los conductores pueden aceptar o negociar esa tarifa. (párr. 1).

CAPÍTULO IV: INTRODUCCIÓN

En relación con el ámbito de los seguros en Costa Rica, este ha experimentado una evolución continua a lo largo de su historia. Desde los primeros días de la nación, tras su independencia de los conquistadores españoles, hasta la comprensión contemporánea del concepto de responsabilidad civil, el sector ha ido adaptándose y transformándose para responder a las necesidades cambiantes de la sociedad.

En relación con los primeros indicios de la actividad aseguradora en Costa Rica, se remonta al periodo colonial. Aunque la legislación de esa época estaba fundamentada en el Derecho Indiano, que regulaba las colonias americanas bajo la corona española, Ulloa Mora (2013) señala que, durante este tiempo, la presencia del seguro en la vida cotidiana de los costarricenses fue prácticamente inexistente. Esto se debió al escaso desarrollo comercial y productivo que caracterizaba a los habitantes de Costa Rica y a los demás territorios de la Capitanía General de Guatemala.

El contexto de Costa Rica tras su independencia en 1821 estuvo marcado por una intensa búsqueda de un nuevo rumbo como nación autónoma. Este proceso se vio impulsado por significativos cambios constitucionales y normativos que afectaron a la sociedad costarricense. Además, la notable expansión comercial y la limitada actividad de transporte marítimo durante la primera mitad del siglo XIX contribuyeron a que el uso del seguro no experimentara un crecimiento significativo en ese periodo.

Ahora bien, según Ulloa Mora (2013) la primera norma nacional que se emite con respecto al tema de seguros se da con la promulgación del Código General del Estado (Código de Carrillo) en julio del año 1841, contenida en el artículo 1319:

Artículo 1319.-El contrato aleatorio es una convención recíproca cuyos efectos en cuanto a las ventajas y pérdidas, sea por todas las partes, sea por una o por muchas de ellas, depende de un acontecimiento incierto: tales son el contrato de seguro, el juego y la apuesta. El primero se rige por leyes marítimas.

Sin embargo, como antes se mencionó, durante la promulgación de este Código la actividad marítima era escasa, por lo que la aplicabilidad de esta normativa se encontraba fuertemente limitada por este aspecto.

Argüello Villalobos (2009) destaca que el Código de Comercio de 1853 se conoce por su enfoque limitado, ya que la regulación de los contratos se restringió únicamente al ámbito marítimo. Esto implicó que no se reconocieran otros sectores con la necesidad de establecer contratos de seguros, lo que llevó a que la actividad agrícola, a pesar de su notable desarrollo en ese momento, quedara excluida de este marco normativo.

Durante la segunda mitad del siglo XIX, Costa Rica experimentó una transición significativa, pasando de tener una limitada expansión comercial a desarrollar una economía que favoreció el auge de la actividad cafetalera. Sin embargo, este crecimiento vino acompañado de constantes incendios, lo que llevó a la adopción del seguro como una medida para proteger los bienes de los productores en caso de siniestros. No obstante, emergió un fenómeno conocido como incendiarismo, en el cual se contrataba una póliza de seguro y posteriormente se provocaba un incendio intencionado para cobrar la indemnización. Esto hizo que algunos propietarios empezaran a ver el sistema de seguros como una vía para enriquecerse, lo que propició el fraude y dañó la credibilidad del sector.

En respuesta a esta situación, el presidente Tomás Guardia emitió el decreto N° 12 el 4 de septiembre de 1879, que establecía la obligación de construir edificios con materiales de mejor calidad y que los propietarios asumieran la responsabilidad por los daños a terceros. Sin embargo, el Código de 1888 sólo incluyó estas dos disposiciones para regular los contratos de seguros. Como resultado, los asegurados continuaron aumentando sus ganancias sin una regulación adecuada que controlara estas prácticas fraudulentas, lo que llevó al estancamiento del seguro en Costa Rica hasta la segunda mitad del siglo XX.

En 1915, se promulga la primera ley especializada en seguros en Costa Rica, conocida como la Ley de Seguro Mercantil y de Compañías de Seguro, durante el mandato de Alfredo González Flores. Esta legislación marcó un hito al introducir una regulación estatal sobre el seguro, que hasta ese momento había estado bajo el control del sector privado. En 1917, la situación se complicó aún más con el estallido de la Primera Guerra Mundial, lo que provocó el cierre de los mercados alemán e inglés y debilitó la economía costarricense. Esta crisis se tradujo en una notable disminución de los ingresos estatales, debido a la caída de las exportaciones que impactó negativamente en los impuestos de aduana.

Frente a esta adversidad, González Flores se vio obligado a implementar medidas para abordar la crisis económica. Así, recurrió a la creación de la banca estatal y a una reforma tributaria,

todo dentro de un marco liberal que supuso un giro significativo en el sistema de gobierno de la época.

A partir de estos antecedentes y de la promulgación de la Ley de Seguro Mercantil y Compañías de Seguro, el panorama de los seguros en Costa Rica comenzó a transformarse, con un incremento en la participación del Estado como ente regulador. Esto llevó a la creación de una nueva legislación en 1922, cuyo objetivo era erradicar las prácticas fraudulentas propias de la época oligárquica y establecer tipificaciones y sanciones para los daños y perjuicios derivados de los incendios. Esta legislación buscaba fortalecer la confianza en el sistema de seguros y garantizar una mayor protección para los asegurados. Así mismo, en el año 1924 durante la administración de Jiménez Oreamuno se genera un proyecto de ley para la monopolización del seguro, el cual es aprobado y promulgado en la ley N° 12 de octubre de 1924, el cual se menciona en el artículo 1 de esta ley:

“Artículo 1 °. -El contrato de seguros sobre riesgos de cualquier género será en lo sucesivo monopolio del Estado. Exceptúan de este monopolio las sociedades nacionales de seguro de vida cooperativo o mutuo, existentes en la actualidad.”

De igual forma, a través de dicho proyecto se da la creación de un ente gubernamental encargado de la comercialización y administración de dicha actividad, llamado Banco Nacional de Seguros, el cual posteriormente pasaría a llamarse Instituto Nacional de Seguros (INS). Lo que también queda implementado en el artículo 5 de la Ley N° 12 de 1924:

Artículo 5°. -Para contratar y realizar los seguros del Estado se fundará una institución que se denominará BANCO NACIONAL DE SEGUROS, Y que tendrá su residencia principal en la capital con facultad para establecer sucursales o agencias en los lugares de la República que acuerde la Directiva con aprobación del Ejecutivo. (Ley 12. 30 de octubre de 1924).

De modo que dicho instituto quedó exclusivamente en manos del Estado prohibiendo terminantemente a los particulares, lo que le imperó como potestad estatal hasta el año 2008.

Para el año 2008 se emite la Ley Reguladora del Mercado de Seguros, lo que culmina con el monopolio estatal del INS y da paso a la entrada de entes privados para que compitan con este; la Ley Reguladora del Mercado de Seguros “determina el marco jurídico aplicable para la autorización, regulación, supervisión y funcionamiento de la actividad aseguradora, reaseguradora,

intermediación de seguros y demás servicios auxiliares.” (Ulloa, 2013, p. 65). De la misma forma, se crea un ente rector y controlador del proceso de apertura denominado Superintendencia General de Seguros (SUGESE), el cual se encuentra supeditado a la Dirección Nacional del Consejo Nacional de Supervisión del Sistema Financiero (CONASIF).

Así como ha evolucionado el mercado de seguros en Costa Rica, también han surgido nuevas empresas que por los servicios que ofrecen, necesitan la adquisición de seguros para proteger a los usuarios de eventos perjudiciales para su integridad y su patrimonio.

La tecnología ha jugado un papel crucial en el desarrollo y adaptación de todas las empresas de prácticamente todos los sectores que operan en nuestra tan globalizada sociedad. Hace unos años empezaron a ingresar empresas como Uber, Didi y In driver, las cuales son aplicaciones digitales de transporte más conocidas, pero que han suscitado controversia y debate sobre su regulación y su impacto en el mercado, así como en la competencia con los taxis tradicionales como los rojos. En general, en el país se ha estado buscando regular la actividad de estas plataformas y sus conductores sin llegar a prohibirlas. El objetivo es establecer normas que garanticen la seguridad de los usuarios y eviten la evasión fiscal.

En los últimos años, las aplicaciones de transporte han transformado la manera en que las personas se desplazan a nivel mundial. Costa Rica no ha sido la excepción, registrando un rápido aumento en la adopción de estas plataformas, lo que ha impactado notablemente el mercado de transporte en el país.

El principal debate se ha centrado en las diferencias de costos entre el gremio de los taxistas y las plataformas de transporte al operar en Costa Rica; esto ha generado variaciones en los precios del mercado, donde compiten los servicios regulados por el Estado como los taxis rojos y los de las aplicaciones, cuyas tarifas fluctúan según la oferta y la demanda, las condiciones climáticas, la ubicación y la hora de solicitud. Los taxistas rojos enfrentan costos adicionales que no asumen las plataformas digitales; por ejemplo, deben pagar un seguro de responsabilidad civil, el cupo del taxi y una tarjeta de operación. Estos son requisitos legales que buscan garantizar la seguridad de los pasajeros y el cumplimiento de las regulaciones de transporte en el país.

Por ejemplo, plataformas como Uber y DIDI operan en Costa Rica sin una regulación en cuanto a la prestación de su servicio de transporte. Con la llegada de nuevos modelos de negocio impulsados por la tecnología y el ecosistema digital, Costa Rica necesita urgentemente modernizar su marco regulatorio. En el contexto de la economía colaborativa, que se basa en la interacción

constante entre productores y consumidores a través de tecnologías digitales, se sugiere implementar una regulación moderna que sea accesible, fomente la calidad y tenga en cuenta las opiniones de los usuarios, los trabajadores de las plataformas digitales y los empleados del servicio público. Por lo tanto, se pretende establecer por qué aseguradoras como el Instituto Nacional de Seguros, declinan los seguros de automóvil a los conductores de plataformas digitales.

CAPÍTULO V: DESARROLLO

Normativa sobre la responsabilidad civil del INS dentro del sistema jurídico costarricense

El contrato de seguros es un instrumento más de protección contra la expectativa de una pérdida patrimonial, de ahí que consiste básicamente en el traslado oneroso de un riesgo.

El autor costarricense, Serrano Pinto (2024) en su curso Elemental sobre Derecho de Seguros en Costa Rica, define el contrato de seguros como:

...aquel en virtud del cual una persona, generalmente jurídica, llamada asegurador, se obliga por el pago de una suma de dinero llamada premio o prima, a indemnizar a otra persona, que recibe el nombre de asegurado, por las pérdidas o daños que este pueda sufrir como resultado de la producción de ciertos riesgos personales o económicos que son objeto del seguro. (pág. 22.)

Por otra parte, para Manzano (1980) el concepto del contrato de seguros es el siguiente:

El seguro es un contrato por el cual una parte (asegurador) conviene, como retribución a cierta cantidad de dinero (prima) que le paga a otra parte (asegurado), en indemnizar a ésta por las pérdidas que le pudieran provenir del acontecimiento de ciertos hechos, o en pagarle una suma o sumas específicas al tener lugar dichos acontecimientos. (p. 223).

El seguro es un contrato y así lo define la Ley Reguladora del Contrato de Seguros, al señalar en su artículo 2 que:

...consiste en aceptar, a cambio de una prima, la transferencia de riesgos asegurables a los que estén expuestas terceras personas, con el fin de dispersar en un colectivo la carga económica que pueda generar su ocurrencia. La entidad aseguradora que acepte esta transferencia se obliga contractualmente, ante el acaecimiento del riesgo, a indemnizar al beneficiario de la cobertura por las pérdidas económicas sufridas o

a compensar un capital, una renta u otras prestaciones convenidas. (Ley de Seguros. N° 11, 1922, Art. 2).

En atención a lo anterior, el contrato de seguros es un convenio entre dos partes (asegurado – asegurador), donde la primera entrega a la segunda un precio, el cual se denomina prima, con el fin de que la segunda asuma la posibilidad del acontecimiento de un suceso y que, en caso de que este suceda la retribuya con una indemnización.

Antes de señalar algunas normas reguladoras de la responsabilidad civil, es importante explicar algunas características importantes del contrato de seguros:

Características

El contrato de seguros en Costa Rica se fundamenta en varias características que lo rigen y que lo definen dentro de la amplia gama de contratos existentes en el país, mismas que informan su naturaleza jurídica y son a su vez de suma importancia:

1) Es bilateral.

En este sentido, asegurador y asegurado tienen que cumplir con ciertas obligaciones que establece el contrato, para que se pueda llevar a cabo dentro de los márgenes de la ley. El asegurado debe cumplir con la entrega de la prima y el asegurador debe, en caso de que ocurra el siniestro, indemnizar al asegurado por la parte que le corresponde.

2) Es oneroso.

Esta característica es normal encontrarla en muchos otros tipos contractuales. Las partes de la relación contractual son motivadas por un claro interés patrimonial: protegerse de los menoscabos y reparar los daños o lesiones imprevistos.

3) Es principal.

En el sentido de que tiene individualidad propia y no sucede a ningún otro contrato. Es decir que el contrato de seguro no depende de ningún otro contrato para su validez y existencia, es autónomo.

4) Formal.

El contrato de seguros necesita para su perfeccionamiento no solo la voluntad y el consentimiento de las partes contrayentes, sino que también resulta necesario que se haga de manera escrita, dejando claras sus condiciones y cláusulas. En los contratos de seguros la póliza va a ser la parte formal y escrita del contrato. La formalidad de su documentación es un requisito esencial para su validez jurídica.

5) **Es personal.**

Porque cada tipo de póliza que se desee adquirir va a tener características específicas, que se van a exigir dependiendo de cada sujeto contratante. Ejemplo de esto puede ser el seguro de automóviles, en el cual las condiciones van a variar según el tipo de vehículo, marca, valor fiscal e inclusive si la póliza que se desea adquirir es contra daños a terceros.

6) **Es de ejecución sucesiva o continua.**

El contrato de seguros tiene una vocación de permanencia y de prolongación en el tiempo. La eficacia viene determinada por el lapso que las partes contemplen en el contrato, o según establece en el artículo 9 de la Ley Reguladora del Contrato de Seguros, si no se estipula cuál es su plazo, se entenderá que será por un año.

7) **Es indemnizatorio.**

Su función principal es el restablecimiento del menoscabo sufrido por determinado patrimonio de un sujeto, cancelando al asegurador una suma de dinero equivalente al daño directo, indirecto o moral sufridos, o al lucro cesante que ya no se obtendrá; con la opción de reponer el bien dañado. La indemnización no busca el lucro de ninguna de las partes.

8) **Es típico.**

Esta característica significa que las partes, al momento de celebrar el contrato típico, deben respetar las regulaciones contempladas en la ley, que cumplen una función de “normas básicas imprescindibles”.

En este caso, debe entenderse que la norma especial que regula este contrato es la Ley Reguladora del Contrato de Seguros.

Requisitos

Para que sea válido tanto entre las partes como ante terceros, el contrato de seguros, como contrato que está ampliamente regulado en el ordenamiento jurídico, debe cumplir con una serie de requisitos o formalidades. De la Ley Reguladora del Contrato de Seguros se extraen algunos requerimientos que se analizan a continuación:

1) **Que sea ofrecido por una entidad autorizada**

La Ley Reguladora del Mercado de Seguros dispone que solamente podrán realizar oferta pública de seguros y negocios de seguros quienes cuenten con autorización para ello.

En Costa Rica, hasta antes de entrar en vigencia el Tratado de Libre Comercio, las únicas entidades que existían con personalidad jurídica para ofrecer seguros eran el Instituto Nacional de Seguros y la Sociedad de Seguros de Vida del Magisterio Nacional, en el gremio magisterial.

2) Que los términos del contrato sean aceptados por las partes.

Los términos que regulan el contrato deben aceptarse por ambas partes. La aceptación de las regulaciones del contrato por las partes se viene a dar cuando ambas llegan a un acuerdo y se firma la póliza de seguro respectiva, porque es en ese momento cuando se concreta la voluntad de las partes de llevar un paso más adelante las tratativas conversadas.

3) Deben establecerse claramente las causas de este.

Un elemento esencial es que las partes conozcan la causa del contrato. Por eso las compañías de seguros deben cuidar constantemente que las condiciones de sus contratos no dejen lugar a diferentes interpretaciones, ya que en caso de duda se le dará dicho beneficio al asegurado.

4) Debe constar por escrito.

El contrato de seguros debe constar por escrito. La póliza es el contrato, ahí se establecen todas las cláusulas y condiciones necesarias y al momento en que se quiere hacer efectivo el contrato; el documento que se debe presentar es la póliza.

5) Las partes que lo conforman deben tener capacidad para ello.

La capacidad jurídica para formalizar un contrato es esencial en el caso de los seguros. En Costa Rica la capacidad jurídica para comercializar seguros, la tenía monopolizada el INS; pero ahora este monopolio se abrió para darle oportunidad a otras entidades de competir en el mercado, con el fin de brindar el servicio de los seguros.

Por otro lado, la capacidad del tomador se manifiesta mediante su cédula de identidad física o jurídica, esto se consigna en el artículo 627 de nuestro Código Civil, que además los estipula como uno de los requisitos esenciales para que los contratos sean válidos.

Es importante señalar las ventajas que nos aporta este tipo contractual, por ejemplo:

a) Seguridad

Los seguros ofrecen una red de protección ante pérdidas derivadas de eventos inesperados. Es preferible contar con un seguro y no necesitarlo que encontrarse en la situación de necesitarlo sin tenerlo. Proporcionan respaldo frente a la pérdida de ingresos por muerte, vejez, accidentes o enfermedades, así como protección contra daños a propiedades, bienes y maquinaria debido a incendios u otros siniestros.

b) **Reducción de riesgo y pérdidas**

Tanto a nivel personal como empresarial, contar con un seguro aumenta las posibilidades de recuperarse ante desastres naturales como inundaciones, huracanes e incendios. La continuidad de un negocio puede depender de si tiene o no una póliza. La vida está llena de imprevistos que pueden limitar o incluso eliminar ingresos. Con un seguro, existe la certeza de recibir una compensación económica fija tras un incidente estipulado en la póliza, lo que ayuda a mantener una estabilidad financiera.

c) **Tranquilidad**

Los seguros ayudan a mitigar la tensión, el miedo y la ansiedad que surgen de la incertidumbre sobre el futuro. La falta de seguridad financiera puede generar preocupación, lo que afecta el rendimiento en el trabajo y en la vida personal. Además, este estrés puede impactar negativamente en la salud. Es fundamental ser previsores y adoptar hábitos de ahorro e inversión.

d) **Promueve el ahorro**

El pago regular de las primas del seguro fomenta el hábito del ahorro. En particular, el seguro de vida estimula un ahorro sistemático, que puede ser de gran utilidad para el asegurado en el futuro, dependiendo de las condiciones de la póliza contratada.

e) **Bienestar a los empleados**

Los seguros de vida, accidentes, salud y pensiones, frecuentemente ofrecidos por las empresas, contribuyen al bienestar de los empleados. Muchas organizaciones asumen el costo de las primas como una forma de apoyo a su personal. Estos beneficios generan un ambiente laboral más seguro y tranquilo, lo que a su vez motiva a los empleados a contribuir de manera más efectiva a la empresa.

Conforme a los intereses de la presente tesis, se debe hacer énfasis en que un contrato de seguro necesariamente contempla la transferencia de un riesgo de un sujeto a otro a cambio de un monto económico. El sujeto que asume dicho riesgo se determina como ente asegurador. En la mayoría de las percepciones a nivel mundial, se habla de este como la persona jurídica que asume el riesgo obligándose a indemnizar, en caso de que se materialice el riesgo; dada su especialidad y conocimiento en dicha materia, tiene la capacidad de asumir tal transferencia.

Según la percepción del autor Veiga (2017), se define a esta parte contractual como:

La entidad aseguradora es la persona jurídica que en un sentido económico ‘compra’ o por mejor decir, asume el riesgo o los riesgos objeto de cobertura y que, tras

seleccionarlo, o en su caso, antiseleccionarlo, se obliga bajo una responsabilidad a indemnizar, -sea dinerariamente, sea a través de reparación o sustitución del objeto asegurado, sea realizando las prestaciones o servicios asistenciales pactados-, el daño producido a cambio de la percepción de una prima monetaria única o de sucesivas primas periódicas económicas. (p. 33).

Según la cita anterior, debido a la complejidad y la sustancia de la actividad aseguradora, necesariamente quien pueda figurar como asegurador no puede ser una persona física o cualquier sociedad mercantil, sino que debe ser la persona jurídica que se ajuste a lo exigido por los marcos normativos, los cuales buscan delimitar el capital y la técnica necesaria para asumir e indemnizar riesgos.

También se tiene que no basta con ser una persona jurídica apta para ejercer la actividad aseguradora; pues dicha actividad versa sobre una materia tan compleja y sensible, resulta necesario entonces la “autorización administrativa” mencionada anteriormente.

Para obtener tal autorización, los aseguradores deben cumplir un número extenso y detallado de condiciones técnicas, económicas, administrativas, legales, entre otras. Los impedimentos y los obstáculos descritos en la cita anterior revelan la imposibilidad técnica, legal y de mercado para que una persona física pueda ejercer la actividad aseguradora. Por su parte, la figura de la persona jurídica cumple con las condiciones de maleabilidad, especialización, escrutinio jurídico-económico y demás condiciones, para llevar a cabo la actividad aseguradora, actividad que demanda una profesionalización. Dicha figura jurídica presenta una mayor y mejor garantía de que tal actividad sea llevada a cabo de forma constante, lo cual se traduce en mejor seguridad jurídica para las personas físicas o jurídicas que requieran contratar dicha actividad.

De acuerdo con lo anterior, la Ley Reguladora del Mercado de Seguros, trae a colación en su artículo 2, el concepto de “actividad aseguradora”, a saber:

(...) La actividad aseguradora consiste en aceptar, a cambio de una prima, la transferencia de riesgos asegurables a los que estén expuestas terceras personas, con el fin de dispersar en un colectivo la carga económica que pueda generar su ocurrencia. La entidad aseguradora que acepte esta transferencia se obliga

contractualmente, ante el acaecimiento del riesgo, a indemnizar al beneficiario de la cobertura por las pérdidas económicas sufridas o a compensar un capital, una renta u otras prestaciones convenidas.

De la cita anterior, se extraen muchos de los elementos y las características que vienen a identificar la actividad aseguradora; a saber: el interés asegurable, la transferencia del riesgo, el pago de la prima, la contraprestación del asegurador y otros elementos y características que previamente fueron objeto de explicación en esta tesis.

La Superintendencia General de Seguros especifica cinco aspectos que deben cumplirse para que en Costa Rica una persona que obligatoriamente debe ser jurídica (sociedades anónimas o sucursales de aseguradoras extranjeras) pueda ser considerada como aseguradora. Al tratarse de una actividad con especiales requerimientos de seguridad jurídica económico, el Estado busca resguardar que quien realice el trámite, esté autorizado para ello. Esta autorización, busca acreditar la capacidad financiera y la solvencia requerida para operar en un mercado determinado.

Respecto al control administrativo al que se encuentran sometidas las entidades jurídicas aseguradoras, Bermúdez coronel (2012) realiza una acertada exposición al indicar que:

(...) La empresa aseguradora se halla sometida a control. Una de las poderosas razones que lo justifican reside en que las pólizas que instrumentan los contratos de seguro contienen condiciones generales predisuestas por la primera, por lo que la citada vigilancia tiene, entre otros fundamentos, la necesidad de proteger al asegurado, en tanto parte débil de la relación sustancial, de las consecuencias derivadas de la aplicación de cláusulas abusivas. Otra de las razones se halla vinculada a la universalmente reconocida función social que desarrolla el seguro.
(p. 9).

El ejercicio del derecho a reclamar permite al asegurado hacer exigible la obligación del asegurador en relación con el mérito ejecutivo. En este contexto, el asegurador no necesita estar al tanto de que se ha producido el riesgo asegurado ni de su magnitud. Por esta razón, la ley establece que es responsabilidad del asegurado notificar el siniestro y presentar el reclamo, incluyendo los

documentos necesarios que la póliza estipula para demostrar tanto la ocurrencia del evento como la cuantía de la pérdida.

La enumeración en la póliza de los documentos necesarios para probar el siniestro y su cuantía nos conduce a considerar la razonabilidad relativa de su existencia en cada caso en concreto. En efecto, no escapa a nuestras reflexiones que pueden darse circunstancias en las que el asegurador solicite documentos distintos a los previstos en el contrato siempre y cuando sirvan para acreditar la ocurrencia de la pérdida y su cuantía; por supuesto que ha habido situaciones en que la solicitud de documentos adicionales ha desbordado el límite trazado por el legislador, circunstancia que será menester evaluar en cada evento y en la cual no es posible generalizar.

El contenido real de este deber se ubica en un contexto razonable de posibilidad de realización, en el que la buena fe y la lealtad procesal juegan un papel muy importante.

La diferencia fundamental entre el aviso del siniestro y el reclamo radica, entonces, en que el primero sirve básicamente para facilitar la participación del asegurador en el proceso de determinación de las circunstancias que rodearon el hecho, y permitirle la aproximación al quantum: el acercamiento indispensable para la afectación real de sus reservas; al paso que la formalización del reclamo sirve para poder computar el plazo que define el surgimiento de la mora del deudor, la acusación de intereses moratorios o de perjuicios y la consolidación del término que permite accionar por la vía ejecutiva si la solicitud no se objeta de manera seria y fundada.

Por lo demás la uno es una carga informativa de mera conducta y la otra es una carga probatoria.

Las estipulaciones con las cuales se impone al asegurado el deber de dar aviso del siniestro y de todo reclamo judicial o extrajudicial que le formule la víctima, o al damnificado de notificar sobre su ocurrencia, tienen fundamento legal y su objeto es que el asegurador pueda asumir la gestión del siniestro para poder demostrar si fuera el caso las circunstancias exoneradoras de responsabilidad.

Tales cláusulas contienen cargas conexas como la de la prohibición del asegurado de reconocer su propia responsabilidad, la cual no puede extenderse al reconocimiento de los hechos, es decir, a las circunstancias de modo, tiempo y lugar; y al efecto, una legislación como la mexicana trae una regulación expresa; la prohibición de transigir, o conciliar sin la anuencia del asegurador, —la que a nuestro modo de ver solo puede tener el efecto de no hacer oponible el acuerdo ante el asegurador—, la de contestar la demanda, la de llamar en garantía al asegurador esta última es muy

importante si se quiere interrumpir la prescripción, y la de allanarse a las pretensiones de la demanda.

Por lo demás, las condiciones en las que se le prohíbe al asegurado incurrir en gastos, efectuar pagos, celebrar arreglos con la víctima, tienen soporte jurídico en el principio Res Inter Alios Acta; en efecto, si el asegurado procede solo, sólo él queda obligado; si pretende que el asegurador le pague deberá demostrar los presupuestos que afirma, la ocurrencia del siniestro su responsabilidad civil, no la mera causación de un daño y su cuantía.

Los deberes a los que hemos hecho referencia han sido consagrados en las condiciones generales del contrato y a nuestro modo de ver, salvo el caso de mala fe o de fraude su incumplimiento no puede acarrear la pérdida del derecho a la indemnización, es decir, no se constituye en una causal de caducidad; a lo sumo sólo le permitirá al asegurador deducir los perjuicios que se ocasionen con dicho incumplimiento, siempre cuando pruebe su causación.

Radical en el asegurador la dirección del proceso es una decisión discrecional del asegurado, y a menos que se contemple contractualmente, su realización es facultativa para aquel. Por lo demás, en tal evento, la responsabilidad del asegurador sería muy grande: su hacer o dejar de hacer puede favorecer su posición, pero no necesariamente la del asegurado. Por este motivo, salvo las conversaciones o acuerdos previos a los que se debe llegar para asumir la defensa del proceso, no resulta conveniente insertar una cláusula de esta naturaleza.

Las cargas a las cuales venimos haciendo referencia se encuentran dotadas de un contenido bastante complejo en el que, por supuesto, lo que resalta es la existencia de intereses diferentes.

El conflicto de intereses se concreta de distintas maneras, una de ellas es cuando el asegurador rechaza una propuesta de transacción, no acepta asumir el pago de indemnizaciones por importes que no superen el límite máximo cubierto u opta por inducir al asegurado a afrontar el proceso con el propósito de disminuir las consecuencias económicas a su cargo, pues, por la otra, el asegurado aspira a que el asegurador extinga su obligación de responsabilidad para evitar que, una eventual sentencia de condena por encima del límite del valor asegurado que afecte su patrimonio.

En contraste, no está de más citar derecho comparado, por lo que resulta ideal poner en escena el Código de Comercio Colombiano, mismo que le permite al asegurado probar aun extrajudicialmente su derecho ante el asegurador, en los condicionados del seguro de responsabilidad civil suele estipularse expresamente que si con las pruebas aportadas el asegurador,

no estima probada la ocurrencia del siniestro o su cuantía, podrá exigir la sentencia judicial ejecutoriada en la cual se defina la responsabilidad del asegurado y se establezca el monto de los perjuicios, todo ello en contravía del artículo 1077 del mismo código en el que se dispone que probado el siniestro y su cuantía en forma extrajudicial al asegurador le compete probar la causal que lo exonera de responsabilidad en el pago de la indemnización.

Bajo la misma línea, consideramos que puede resultar acertado acotar que la legislación argentina contempla que, si los gastos o costas en exceso se causan porque el asegurado se vio obligado a afrontar el proceso por decisión manifiestamente injustificada del asegurador, este deberá pagarlos íntegramente.

Es comprensible que el asegurador exija claridad en la responsabilidad, pero ello no puede menoscabar la posición del asegurado, no olvidemos que la ley respalda el que el asegurado pueda demostrar aun extrajudicialmente su derecho. Por supuesto que trazar el límite es muy difícil y dependerá de cada caso concreto.

Para respaldar lo que hemos descrito con anterioridad y a manera de síntesis, citaremos al artículo 43 de la LRCS, pues en el mismo se prevé la carga de la prueba y el deber de colaboración antes descrito; a saber:

Prueba del siniestro y obligación de colaboración: La persona asegurada o el tomador de la póliza, según sea el caso, tienen la responsabilidad de evidenciar que el evento que se considera un siniestro realmente ha ocurrido y de proporcionar una estimación aproximada de las pérdidas sufridas. Además, deben cooperar con la aseguradora durante la inspección y en cualquier otro procedimiento necesario para el proceso de indemnización. Si se demuestra que no han cumplido con estas obligaciones y que esto impacta de manera significativa la capacidad de la aseguradora para verificar los detalles del evento y evaluar la pérdida, la aseguradora queda exenta de su deber de indemnizar. Asimismo, la aseguradora tiene la facultad de presentar pruebas que demuestren la existencia de hechos o circunstancias que limiten su responsabilidad o disminuyan el monto de la pérdida reclamado por la persona asegurada o el tomador de la póliza, según corresponda.

Marco regulatorio

El marco jurídico de los seguros de responsabilidad civil lo conforman la Constitución Política de la República de Costa Rica, La Ley Reguladora del Contrato de Seguros, La Ley Del Instituto Nacional De Seguros, La Ley De Promoción De La Competencia Y Defensa Efectiva Del Consumidor, el Código Civil, el Código de Trabajo, sin embargo, la responsabilidad civil se encuentra regulada de manera genérica en la Constitución Política, y en el Código Civil.

Como se explicó en líneas anteriores, los seguros surgen para proteger los bienes materiales e inmateriales de las personas, su función principal es el de indemnizar a una de las partes de un contrato, que es al asegurado, en el momento que sufra un daño o un perjuicio, a cambio de una suma de dinero, para la protección futura de sus bienes, generando un bienestar personal, o familiar.

En la normativa de Costa Rica podemos encontrar una protección en materia de responsabilidad civil, inserto en la Constitución Política, la norma fundamental de nuestro ordenamiento; en su artículo 41 indica: “Ocurriendo a las leyes, todos han de encontrar reparación para las injurias o daños que hayan recibido en su persona, propiedad o intereses morales. Debe hacerseles justicia pronta, cumplida, sin denegación y en estricta conformidad con las leyes”.

Es decir, la norma fundamental tiene como fin esa protección a quien haya sufrido un daño en sus bienes jurídicos, como el fin que busca resarcirse en materia civil, una garantía a esos derechos que poseen las personas, reparar esos daños y por ello su regulación.

En el Código Civil en su artículo 702, dice que:

El deudor que falte al cumplimiento de su obligación, sea en la sustancia, sea en el modo, será responsable por el mismo hecho de los daños y perjuicios que ocasione a su acreedor, a no ser que la falta provenga de hecho de éste, fuerza mayor o caso fortuito.

En los siguientes artículos en relación a la responsabilidad civil contractual, encontramos específicamente el resarcimiento que deben realizar las personas ya sean físicas o jurídicas, a los sujetos que sufrieron un daño material o inmaterial, que es lo que se busca en materia de seguros. Así como en su artículo 1045 manifiesta que todo aquel que causa a otro un daño, está obligado a repararlo junto con los perjuicios.

Así como tenemos estas normas que regulan la reparación de los daños que deben realizar a ciertos sujetos, encontramos la Ley Reguladora del Contrato de Seguros, norma creada con el fin

de proteger al asegurador como al asegurado, y la responsabilidad civil que surge para los dos, como partes de un contrato.

La ley 8956, Ley Reguladora Del Contrato De Seguros, en su artículo 3, indica que:

El contrato de seguros es aquel en que el asegurador se obliga, contra el pago de una prima y en el caso de que se produzca un evento cuyo riesgo es objeto de cobertura, a indemnizar el daño producido a la persona asegurada, o a satisfacer un capital, una renta u otras prestaciones, dentro de los límites y las condiciones convenidos.

Es decir, los seguros son contratos bilaterales, que buscan la satisfacción de las partes, ya sea la seguridad social por parte del asegurado o la satisfacción económica por parte del asegurador; para que estos contratos sean válidos debe de existir un consentimiento por las partes, debe de existir un interés asegurable presente o futuro, el riesgo asegurable, la prima del seguro o el procedimiento para determinarla, la obligación del asegurador, así explicado en el artículo 8 de la ley mencionada, pero como todo contrato debe tener sus formalidades, los plazos de pago, también los plazos de prescripción, debe tener cierto contenido, explicando quien es el asegurado, como su asegurador, con tal de que sean contratos válidos y que en un futuro debido a una eventualidad, se produzcan la indemnización de los daños ocurridos.

También parte del ordenamiento jurídico que regula el seguro, pero en ámbitos laborales, tenemos al Código de Trabajo, ley que contiene una gran cantidad de artículos que protegen al trabajador en horas laborales mediante seguros, por ejemplo, el artículo 218 de dicha ley, menciona que al trabajador que le ocurra un riesgo de trabajo tiene derecho, a la asistencia médica, a las prestaciones de dinero, gastos de traslado, de hospedaje y alimentación si fuera necesario debido al daño, acontecido. El trabajador posee ciertos derechos que deben ser indemnizables si fueran vulnerados por un accidente en horas laborales, pero debe actuar conforme lo establecido en el código laboral, para hacer valer esos derechos.

La Ley Reguladora Del Mercado De Seguros, se encarga de proteger, asegurar, autorizar, y supervisar la actividad aseguradora que brinda los diferentes entes.

Todo costarricense tiene la libertad de elegir cual ente asegurador es el mejor según su condición económica y sus necesidades sociales, así mismo se debe garantizar por parte de su aseguradora otorgar la información necesaria y real concerniente al seguro por adquirir, así como atender cualquier inconveniente que deba ser resuelto por el seguro que un sujeto contrato, 30 días

máximo, de la notificación por el asegurado, para el correcto funcionamiento de la actividad de seguros.

Dicha ley crea la Superintendencia General De Seguros, encargada de dar la autorización de cuáles entidades de nuestro país, pueden realizar la actividad aseguradora y la actividad reaseguradora.

La venta de seguros debe ser regulada conforme las leyes referentes a seguros y puede ser ejercida según el artículo 7 de la Ley Reguladora del Mercado de Seguros por:

- a) Entidades de Derecho privado constituidas en Costa Rica como sociedades anónimas...
- b) Entidades aseguradoras constituidas con arreglo a las leyes de otros países que puedan operar en Costa Rica por medio de sucursales...
- c) Entidades aseguradoras constituidas como cooperativas aseguradoras...

El estado ejercerá la actividad aseguradora por medio del INS y las sociedades anónimas establecidas por los bancos públicos y el INS... Tanto el Gobierno central como las otras instituciones del Sector Público, reconocen al INS como la única empresa de seguros del Estado...

El Instituto Nacional de Seguros, es el ente del estado encargado de ejercer la actividad aseguradora, mediante lo establecido en las diferentes leyes del estado referentes a seguros y lo establecido en la Ley 12, llamada Ley del Instituto Nacional de Seguros. El INS es una entidad del estado, con sucursales, agencias o sedes alrededor del territorio costarricense, creados con el fin de ejercer su competencia.

Esta ley creada por el Estado le da la facultad al INS en su artículo 1, de realizar acciones financieras y comerciales necesarias en el negocio de seguros, así como la posibilidad de rechazar aseguramientos de ser necesario, técnica o comercialmente. Como lo descrito en el mismo artículo:

En el desarrollo de la actividad aseguradora en el país, que incluye la administración de los seguros comerciales, la administración del Seguro de Riesgos del Trabajo y

del Seguro Obligatorio de Vehículos Automotores, el INS contará con plena garantía del Estado.

Dichas decisiones quedan bajo la competencia de la junta directiva, según el artículo 1 y 4 de la ley mencionada, todas las personas pertenecientes a esta junta son personas con un vasto conocimiento en materia de seguros, en administración de empresas, derecho y finanzas.

En Costa Rica hay una protección en la normativa de seguros, pero de gran importancia es la Ley De Promoción De La Competencia Y Defensa Efectiva Del Consumidor que funciona para llenar esos vacíos legales que se pueden encontrar y también como instrumento para la persona que adquirió un seguro y se enfrenta a ciertas dificultades en un proceso donde se busca un resarcimiento que no quiere darse, debido que en dicha ley, podemos encontrar derechos y deberes de consumidores generando una estabilidad jurídica.

Esta ley nos muestra que toda persona que adquiera un seguro, en algunos de los entes que permite el estado, se convierte en un consumidor, ya que se está adquiriendo un servicio, por parte de una persona jurídica, y esto generaría una relación contractual, donde las partes, ya sea asegurador o asegurado, tienen derechos y obligaciones que atender para el correcto funcionamiento del negocio; dicha ley define quien es un consumidor y que es el proveedor como se puede observar dicha idea se expresa en el artículo 2:

Consumidor

Toda persona física o entidad de hecho o de derecho, que, como destinatario final, adquiere, disfruta o utiliza los bienes o los servicios, o bien, recibe información o propuestas para ello...

Comerciante o proveedor

Toda persona física, entidad de hecho o de derecho, privada o pública que, en nombre propio o por cuenta ajena, se dedica en forma habitual a ofrecer, distribuir, vender, arrendar, conceder el uso o el disfrute de bienes o a prestar servicios, sin que necesariamente esta sea su actividad principal.

Para los efectos de esta Ley, el productor, como proveedor de bienes, también está obligado con el consumidor, a respetarle sus derechos e intereses legítimos.

Es decir, la persona que desee adquirir un seguro ya sea con el Instituto Nacional de Seguros, ente asegurador del estado u otros de los entes que permite el estado asegurar un bien, se convierte en un consumidor, el cual está protegido por la ley, y lo hace adquirir derechos y deberes, como a la parte aseguradora.

Carga de la Prueba

En el ámbito jurídico, la "carga de la prueba" se refiere a la obligación que tiene una parte en un proceso judicial de demostrar la veracidad de los hechos que está alegando. En términos simples, quien afirma algo debe probarlo. Es decir, si alguien acusa a otra persona de un delito, es quien realiza la acusación quien debe presentar las pruebas correspondientes.

Sin embargo, de acuerdo al voto N° 062-2012, del Tribunal Contencioso Administrativo, sección cuarta de las ocho horas del quince de junio de dos mil doce, señala que la inversión de la carga de la prueba se sustenta en que el principio de que la carga probatoria corresponde a la parte que se encuentre en mejores condiciones para aportar la prueba al proceso, no obstante lo anterior, la Sala Primera de la Corte Suprema de Justicia ha sido clara en el sentido que de lo anterior no debe extraerse que la víctima se encuentra exenta del deber probatorio, ya que le corresponde acreditar el daño sufrido y el nexo de causalidad, y al demandado, demostrar que es ajeno a la producción de ese daño, acreditando la concurrencia de alguna de las eximentes de responsabilidad.

Ahondar en los motivos de declinación en las coberturas del Instituto Nacional de Seguros en accidentes de tránsito derivados del uso de plataformas digitales

Hace casi diez años, Uber llegó a Costa Rica en un momento clave para la tecnología. El avance tecnológico ha dado lugar a la aparición de nuevos actores en la industria, incluyendo servicios que operan a través de aplicaciones móviles, siendo el crecimiento de los teléfonos inteligentes, el auge de las aplicaciones y el deseo de trabajar bajo demanda lo que, propiciado su expansión, estableciendo un nuevo estándar de conveniencia para los consumidores. Dicha empresa ha evolucionado hacia un concepto más amplio que incluye el uso compartido de viajes, entrega de alimentos y carga, así como bicicletas y scooters eléctricos.

En Costa Rica no existe una norma expresa que regule el servicio de las plataformas digitales que brindan el servicio de transporte. En el país, el conflicto Taxistas-Uber ha sido un tema presente en la agenda de coyuntura nacional, los taxistas (rojos) se quejan las repercusiones que han tenido debido a la empresa de Uber, ocasionándoles grandes pérdidas económicas, debido a esto los taxis han ido a manifestarse en las calles en diferentes ocasiones; Seminario Universidad (2023), nos informa:

La competencia tarifaria desleal de las plataformas digitales ha provocado que desde 2016 el gremio taxista haya sufrido el suicidio de 22 personas, según argumentan y que a unas 7 mil de las 11 mil personas que se dedican a esta actividad las deudas con la Caja Costarricense del Seguro Social (CCSS) les amenacen de no poder renovar su concesión el año entrante.

Esas duras realidades, expuso Yamileth Zúñiga, dirigente del sector, pueden borrar del mapa al gremio, pero sobre todo porque señala impactos negativos con la recién aprobada “Ley para la protección del taxista ante la actual crisis sanitaria, económica y social” y en particular con el proyecto de ley de la administración Chaves, “Ley de transporte remunerado no colectivo de personas y plataformas digitales”.

“La actividad de las plataformas es tan desleal en comparación con los taxis, al punto de que no hay competitividad, no se puede, no alcanza el dinero”, señaló. Por ello, la activista subrayó la necesidad de que la mayor cantidad posible de taxistas se manifieste este martes, a las 10 de la mañana frente a Pizza Hut en Paseo Colón, “tenemos que luchar por el taxi”. (Semanario Universidad, 2023).

Anterior a dicho suceso en el 2018 los taxistas rojos realizaron otra de las muchas huelgas; Seminario Universidad (2018):

Cientos de taxistas se sumaron a las protestas de esta semana ante el llamado de sus dirigentes para presionar contra la operación de la plataforma Uber en Costa Rica, ante los anuncios de varios diputados por legalizar esta modalidad de transporte.

Con prácticas como tortuguismo o el acompañamiento de grupos de huelguistas, los taxistas se unieron al movimiento de protesta y apoyaron el rechazo al plan fiscal; pero en sus cabezas hay algo más concreto: sacar de operación a más de 20.000 conductores que se conectan a la aplicación para transportar a unos 800.000 usuarios.

Son una amenaza para los taxistas tradicionales y es un dilema para el Gobierno, que ha prometido el respeto a la ley y, por tanto, la exclusión del servicio de Uber, pero en la Asamblea Legislativa cunden los proyectos para cambiar esa ley. (Seminario Universidad, 2018).

Sin embargo, en los inicios de la plataforma de Uber en el país su servicio fue catalogado de una manera muy positiva por el consumidor, Seminario Universidad (2016) nos informa a través de sus redes digitales la valoración se le dio a Uber en el 2016:

Uber se ubica como el servicio de transporte de personas mejor valorado por la población con nota de 9 en escala de 0 a 10, al cumplirse un año de su arribo a Costa Rica. En el campo de los servicios públicos, la energía eléctrica, el agua y la telefonía fija se mantienen como los mejor calificados, mientras que la infraestructura vial va a la zaga en la valoración de las personas usuarias.

Estos son parte de los resultados que refleja una nueva encuesta del Centro de Investigación en Estudios Políticos (CIEP) de la Universidad de Costa Rica (UCR) para el Semanario UNIVERSIDAD, levantada del 26 de julio al 10 de agosto

último con entrevistas telefónicas a 798 personas mayores de 18 años (ver ficha técnica).

A las personas se les pidió calificar el servicio con una escala de 0 a 10, y Uber resultó ser el transporte mejor valorado, con una nota promedio de 9, aunque solo un 17,3% los entrevistados dijo usarlo⁴. El medio de transporte más empleado es el bus: el 68,8% dicen usarlo, seguido del taxi, 52,5%, mientras que al tren le corresponde un 8,9%. En cuanto a calificación, el tren recibe nota de 7,3, el bus 7,2 y el taxi 7,1. (Seminario Universidad, 2016).

Durante los años que Uber se ha encontrado prestando el servicio de transporte en Costa Rica, se han presentado muchos conflictos en el ámbito laboral, ya que repetitivamente la empresa Uber y otras instancias legales indican que no existe una relación laboral con los conductores, es decir, no existe subordinación, ya que el conductor utiliza la aplicación cuando lo requiere, el decide si acepta o no un viaje, entre otros aspectos, sin embargo, los conflictos han crecido y los jueces han determinado que si existe subordinación laboral. Sin embargo, existe diversos fallos que indican lo contrario.

A continuación, se observa una de las noticias respaldadas por Seminario Universidad (2023) sobre la resolución que determinó la relación laboral entre Uber y los conductores:

El Juzgado de Trabajo del Tercer Circuito Judicial de San José sentenció que la empresa Uber tiene una relación laboral con las personas conductoras de los vehículos, por lo que debe pagarles vacaciones, aguinaldo y seguridad social.

“Este no es el primer caso que se judicializa, pero sí es el primero con fallo judicial y que se vuelve un hito porque establece que la relación de trabajo entre el conductor y la empresa Esto se acopla a la tendencia internacional de reconocer este tipo de trabajo como asalariado” comentó el abogado laboralista Esteban Calvo. La

⁴ Ver anexo 4

sentencia se resolvió con base en el Código de Trabajo e impactará a los sistemas de seguridad social como el régimen de Invalidez, Vejez y Muerte (IVM), el Fondo de Capitalización Laboral, el Régimen Obligatorio de Pensiones Complementarias y el seguro de Riesgos del Trabajo.

“La consecuencia de la sentencia trasciende por mucho los intereses individuales del trabajador, porque ese tipo de trabajo que escondía la relación laboral evadía el pago de la seguridad social” destacó Calvo. La jueza Carolina Fallas determinó que la experiencia del demandante, quien trabajó como chofer entre el 2017 y 2022, cumple con las condiciones indicadas por el Código Laboral y por la doctrina laboral para considerarse de esa forma:

Subordinación: “(...) es evidente que el actor estuvo sometido a órdenes y directrices por parte de Uber”. El actor tuvo que aceptar un contrato digital sin oportunidad alguna de negociación y establecía condiciones. La aplicación también asignaba los viajes, así como el valor de los mismo (remuneración).

Trabajo personalísimo: Se refiere a que la persona que suscribe el contrato digital con Uber no puede ser sustituida por otra (como en un trabajo, solo en casos excepcionales) y así lo establece la propia empresa para las cuentas de sus “colaboradores”.

Ajenidad: Esta condición consiste en que las ganancias se le dan al empresario y no a la persona trabajadora, lo cual sucedía en tanto Uber recibía los pagos y determinaba cuánto dar al chofer. La sentencia falló parcialmente con lugar al rechazar que la empresa pagara daño moral, al no poderse comprobar, y el pago de horas extras. El demandante pidió el pago de 6 mil horas extra, pero la jueza no

lo encontró procedente, porque el horario y la jornada laboral la determinaba el chofer.

“La única libertad (y relativa), que la suscrita observa, en la prestación del servicio, lo es en relación con la jornada y el horario dentro del cual don Salvador prestó sus servicios, pues era él quien definía este aspecto” menciona al respecto en la sentencia.

La jueza aclara que la flexibilidad de horario no les permite a las empresas negar una relación laboral ya que el propio Código de Trabajo establece casos excepcionales que no se limitan a la jornada ordinaria.

Las personas que se suscriben forman parte del “sistema de pago a destajo, el cual provoca que el trabajador busque realizar la máxima cantidad de tareas posibles (lo que conlleva un aumento de las horas de trabajo), con el objetivo de ver incrementados sus ingresos” y este es contemplado por la legislación nacional, indica la sentencia.

Las tres empresas demandadas (Portier Costa Rica, Uber Costa Rica Center of Excelente y el fideicomiso Club de Colaboración para la Autosatisfacción de Necesidades de Movilidad en Común S.A.) mantienen una relación con la empresa global o madre denominada Uber y fueron condenados al pago de las prestaciones del demandante.

David Delgado, abogado socio de la firma Más Legal Asesores que defendió al demandante, celebró la decisión del juzgado porque ahora Uber “estará en igualdad de condiciones con las otras empresas en Costa Rica”. “El propósito de este caso no es que la empresa se vaya del país, es que se respeten los derechos

laborales, como lo hacen el resto de las empresas” publicó en su cuenta de Twitter⁵.
(Semanario Universidad, 2023).

Aunado a lo anterior, surgen, a la vista, otra serie de implicaciones desde los derechos laborales, en tanto la ya mencionada desvinculación laboral de la plataforma con la persona conductora ha evidenciado la falta de respaldo y protección de la figura patronal, en tanto, las personas que laboran a través de estos mecanismos, al convertirse en su propio jefe, no asumen en ocasiones las obligaciones como trabajadoras independientes, como lo es asegurarse ante la Caja Costarricense de Seguro Social⁶ (CCSS), derecho a incapacidad médica, cotización para una futura pensión, adquirir una póliza de seguro para el automóvil que cubra posibles afectaciones, tanto en bienes materiales, como atención de servicios de salud para sus pasajeros y pasajeras, tener revisión técnica vehicular al día; al mismo tiempo, también ocurre que no planifican ni previenen ante un escenario de posibles situaciones que les pondrán en condiciones de vulnerabilidad futura, como en un contexto extraordinario de emergencia global como lo ha sido el Covid-19.

En la Ley 7969, Ley Reguladora Del Servicio Público De Transporte Remunerado De Personas En Vehículos En La Modalidad De Taxi se indica que:

Naturaleza de la prestación del servicio. Para todos los efectos legales y de prestaciones, el transporte remunerado de personas en la modalidad de taxi se considera como un servicio público que se explotará mediante la figura de la concesión administrativa, con los procedimientos especiales establecidos en esta ley y su reglamento. (Artículo 2).

Parte de los requisitos que necesitan cumplir el servicio de taxi regulado por ley, es mantener vigente, durante todo el período de la concesión, el seguro del vehículo que utilizará para prestar el servicio de taxi, así mismo los concesionarios para la prestación del servicio público en la modalidad de taxi estarán obligados a obtener, previo al funcionamiento y la operación, una póliza de seguros que cubra, íntegramente, su responsabilidad civil por lesión o muerte de terceros y por daños a la propiedad de terceros, así como a mantenerla vigente durante todo el período del contrato de concesión.

⁵ Ver anexo 5

⁶ Anexo 6

Las coberturas en el ámbito del contrato de seguros se ven en detrimento, por lo general los choferes de Uber adquieren un tipo de seguro voluntario de automóvil para proteger su patrimonio en caso de accidente, sin embargo, como se ha mencionado en líneas anteriores dicha indemnización se ve afectada para el asegurado.

Los servicios de transporte se exponen a grandes riesgos por accidentes en carretera o robos. No obstante, hasta el momento, Uber no ofrece un aporte al aseguramiento de aquellas personas que laboran a través de su plataforma, lo que recarga al sistema de salud con población que no está aportando al régimen. Pero no solo eso, sino que las personas que sufren algún accidente no tienen nada que les ampare en su tiempo de recuperación, pues la figura de incapacidad no existe en estas plataformas. (Artavia et al. 2020, p. 5)

En el 2015 el INS realizó una consulta a la Superintendencia General de Seguros, debido a la falta de regulación de las empresas que brindan el transporte mediante plataformas digitales, Amelia Rueda (2015) publicó lo siguiente:

El Instituto Nacional de Seguros (INS) consultó este miércoles a la Superintendencia General de Seguros (Sugese) si sus clientes pueden hacer uso del seguro cuando sean conductores de la aplicación de transporte Uber. De acuerdo con el presidente del INS, Elian Villegas, tienen dudas de si es factible indemnizar a sus asegurados en caso de que colisione el vehículo por dos temas: uno, que la póliza que compraron fue calculada con base a un riesgo que no contemplaba el transporte de personas y el segundo tiene que ver con la legalidad de la actividad. "Un seguro nuestro no puede amparar una actividad ilegal", enfatizó. (Amelia Rueda, 2015).

Producto de esta publicación, y en razón de que no existe un criterio legal en la Superintendencia General de Seguros (Sugese), se realizó la consulta a dicho ente sobre la motivación jurídica del porque en Costa Rica existen aseguradoras que ofrecen seguros voluntarios de automóviles en vehículos que son utilizados en plataformas digitales de transporte y el Instituto Nacional de Seguros no brinda esa cobertura, consulta clasificada con el número de gestión

SCS2024-00874, dentro de la respuesta otorgada el día 16 de diciembre del 2024 por el Director Jurídico, German Rodríguez Aguilar, en lo que interesa señala:

Que el diseño de determinados productos de seguros voluntarios que incorporen o no coberturas relacionadas con vehículos utilizados en plataformas digitales de transportes, es un examen que debe realizar cada aseguradora de conformidad con las políticas de diseño de productos, así como de las políticas de suscripción y apetito de riesgo que cada una defina.

...

En este sentido, como respuesta puntual a su consulta, se aclara que no existen "razones jurídicas" concretas, para que las aseguradoras decidan o no ofrecer la cobertura señalada, sino que esto corresponde a una decisión comercial independiente de cada una de ellas.

Adicionalmente, en entrevista presencial con la Licda. Lucia Carro Z. en las instalaciones de la Superintendencia General de Seguros (Sugese) el día 11 de noviembre del 2024, la misma comenta que el INS y las demás aseguradoras ofrecen coberturas de acuerdo a su apetito de riesgo, que hay coberturas que involucran un riesgo mayor y por lo tanto si el ente asegurador considera no apto asumir ese riesgo, solamente no ofrece esa cobertura. Señaló que no es un tema de regulación si no de apetito de riesgo.

Concomitantemente se realizó la siguiente consulta al Instituto Nacional de Seguros mediante correo electrónico dirigido a la Dirección Jurídica Corporativa;

Buenos días estimados

El presente es para consultar el motivo por el cual el seguro voluntario de automóviles no cubre cuando un vehículo es utilizado en plataformas digitales, es por apetito de riesgo o por alguna norma o criterio legal?

De ser así por favor indicar cual norma o criterio es.

Como respuesta a dicha consulta, la señora Nelsy Parrales Cortés, funcionaria de la Dirección Jurídica Corporativa del INS, señala lo siguiente:

Buenas tardes,

En cuanto a los aseguramientos de los vehículos bajo las plataformas digitales, actualmente no hay una normativa de aplicación que sea específica para esta actividad.

Siendo un vehículo de uso particular que también puede usarse para eventuales servicios a terceros, considerados (Privados).

La figura del pasajero que adquiere el servicio mediante la plataforma se puede interpretar que es un contrato privado de transporte, y la aplicación de la responsabilidad bajo la figura de un pasajero afectado, no está claro legalmente el cómo debe operar en este tipo de responsabilidad.

Siendo muy diferente cuando se hace el uso de un taxi inclusive existiendo una normativa “Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la modalidad de Taxi” como transporte público, que obliga al prestador del servicio a mantener una póliza de responsabilidad civil extracontractual por lesión o muerte de personas, en la cual se interpreta que el pasajero es un tercero, y que no existe una responsabilidad contractual entre las partes.

El Riesgo Subjetivo es muy alto, debido a que cómo aplicar la responsabilidad civil extracontractual en este tipo de casos.

También sería oportuno revisar los montos asegurados que ofrecen las compañías aseguradoras a este tipo de riesgo.

Conexo a los indicado por el INS la plataforma de Uber específicamente brinda un seguro en cada viaje, cobertura para proteger los pasajeros y los terceros durante todos los viajes que se realicen a través de la aplicación mediante la aseguradora ASSA, que cubre los siguientes rubros:

Responsabilidad Civil por daños y/o lesiones a pasajeros y terceras personas que puedan resultar afectadas en un accidente. Esta cobertura es en exceso del Seguro Obligatorio que debe mantener el propietario de cada vehículo

Accidentes Personales para lesiones, incapacidad permanente o muerte de los ocupantes, ocurridas en un viaje solicitado a través de la app de Uber.

Estas coberturas son automáticamente activadas en el momento en que el Socio Conductor acepta una solicitud de viaje y termina cuando el último pasajero se baja del vehículo. (Uber Blog, 2023).

El INS no asegura a los trabajadores de la empresa de Uber, porque no existe documentación que los acredite como un transporte legal de personas; en nuestro país, el transporte remunerado de personas está regulado por el Estado, que exige el pago de una cobertura ante el INS. Este seguro proporciona atención en el Hospital del Trauma y ofrece indemnizaciones en caso de invalidez o muerte. También cubre los daños causados por un taxi a otros vehículos o propiedades.

La Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la modalidad de Taxi, en el artículo 29 inciso g, indica que para la prestación del servicio especial estable de taxi se debe “contar con una póliza de seguros que cubra íntegramente su responsabilidad civil por lesión o muerte de terceros y daños a la propiedad de terceros”.

Por lo tanto, al existir falta de regulación con las empresas de transporte digitales, el INS se ve en la obligación de declinar los seguros otorgados a los usuarios que adquirieron un seguro con la aseguradora, todo esto por la falta de documentación que lo reconozca como un servicio de transporte legal.

Investigar las perspectivas de regulación con respecto al uso de las plataformas digitales de transporte en Costa Rica

En Costa Rica la plataforma digital Uber, siendo la más conocida inició sus operaciones en Costa Rica el 21 de agosto de 2015, los cuales desarrollan el servicio de transporte de personas bajo una plataforma que establece los términos de uso para los conductores y los clientes, fija el precio del viaje para los usuarios, la remuneración para los conductores, la ruta a seguir, entre otros aspectos. Sin embargo, la disponibilidad de información sobre las operaciones de la empresa en Costa Rica es limitada.

Actualmente en Costa Rica no existe regulación expresa que regule el uso de las plataformas digitales, sin embargo, hay muchas personas que dejan de lado esa realidad, como menciona Artavia et al. (2020) Uber reportó en una carta pública a inicios de 2020 que contaba con 28.000 conductores y 971.000 usuarios en el país. (p.3). La llegada reciente de empresas que brindan el servicio de transporte mediante plataformas tecnológicas al país, junto con el crecimiento de estas modalidades de intercambio a nivel mundial, representa un desafío para la legislación nacional, que actualmente cuenta con un marco jurídico orientado a regular modelos de negocios tradicionales. Por ello, es necesario establecer una legislación que garantice la seguridad de los usuarios y mantenga el orden social en el país.

El conocimiento sobre el trabajo en plataformas es bastante limitado, y los avances en la regulación de esta actividad aún son muy preliminares tanto a nivel nacional como en la región centroamericana. Seminario Universidad (2020), explica a través de su plataforma, información sobre las ganancias y opiniones que tienen algunos conductores de Uber:

De acuerdo con el estudio, los ingresos generados por las personas que participan en plataformas digitales aportan a la economía costarricense ₡177.500 millones anuales, lo que equivale a un 0,44% del Producto Interno Bruto (PIB). Esto, según los investigadores, es ligeramente mayor al gasto que hacen los hogares costarricenses en reparación y mantenimiento de sus viviendas. Solo en el país, se estima que 40 mil personas generan ganancias utilizando plataformas digitales: 30 mil son conductoras, mientras que 10 mil repartidoras.

“Esta investigación nos deja entrever que las aplicaciones tecnológicas ya son parte de la economía costarricense: generan autoempleo, dinamizan la economía, y están presentes en la cotidianidad de la mayoría de la población nacional. Por lo que, como país, nos corresponde fomentar un mercado que a todas luces crece y beneficia a miles de personas”, indicó el presidente de la Cámara, Julio Castilla.

Entre otros datos, la encuesta de la Cámara destacó que en los últimos dos años las plataformas digitales se convirtieron en una herramienta para “sobrevivir” para gran parte de la población. Por ejemplo, un 40% de los conductores indicó que optaron por usar las plataformas digitales para generar ingresos, debido al impacto de la pandemia; lo mismo que un 63% de los repartidores.

Asimismo, un 68% de los repartidores mantuvieron sus ingresos durante la emergencia sanitaria. Un 74% de los usuarios de plataformas indicó también que aumentó el uso de los servicios de movilidad durante la pandemia, así como un 85% los de pedidos. De acuerdo con la percepción popular, además, un 80% de la población considera que las plataformas digitales ayudan mucho a la reactivación de la economía.

La encuesta fue elaborada y aplicada por Cid Gallup, por medio de entrevista en línea entre el 22 de febrero y el 20 de mayo del 2022. La muestra corresponde a 10.587 personas mayores de 18 años, de los cuales 1.517 corresponden a conductores, 1.294 a repartidores, 7.264 a usuarios, y 812 a población en general. El nivel de confianza es de un 95%. (Semanao Universidad, 2022).

Cada país cuenta con su propio marco legal y regulatorio, que puede afectar de manera significativa la efectividad de las regulaciones de transporte. Al revisar la normativa existente, se

puede identificar un cuerpo normativo propuesto. Esto permite entender el impacto económico y social que han tenido las aplicaciones de transporte en nuestro país y su necesidad expresa de regulación.

Debido a la falta de regulación de las plataformas digitales de transporte se creó un proyecto de Ley llamado “*REFORMA DEL SISTEMA DE TRANSPORTE REMUNERADO DE PERSONAS Y REGULACIÓN DE LAS EMPRESAS DE PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS DE TRANSPORTE*”, siendo su finalidad crear un nuevo marco regulatorio que, de manera equilibrada y razonable, regule el transporte remunerado de personas a través de plataformas digitales. Se busca no solo permitir este servicio, sino también establecer condiciones mínimas para garantizar su seguridad desde perspectivas jurídicas, personales, viales y sociales. Además, es necesario modificar la legislación de otros medios de transporte, especialmente los taxis, para igualar las condiciones regulatorias y lograr un equilibrio adecuado en el mercado de estos servicios, dada la nueva realidad en la que coexisten los taxis y el transporte a través de plataformas tecnológicas.

El proyecto en estudio propone un marco regulatorio para el servicio de transporte y las plataformas digitales que actúan como intermediarias entre los prestadores del servicio y los usuarios, esta regulación estatal se justifica para “garantizar la seguridad, proteger los derechos de los usuarios y asegurar una competencia libre, efectiva y en igualdad de condiciones.

El proyecto de ley se compone de 12 capítulos los cuales se resumen de la siguiente manera⁷:

Capítulo I: Disposiciones Generales

Este capítulo tiene como objetivo establecer el marco normativo para regular la operación de las Empresas de Plataforma de Transporte (EPT) en el país, con el fin de promover el transporte público intermodal y mejorar la movilidad de la población. Se declara el transporte remunerado de personas a través de EPT como un servicio público y se incluyen definiciones relevantes para el proyecto.

Capítulo II: Registro de las Empresas de Plataforma de Transporte

Se crea un Registro de Empresas de Plataforma de Transporte donde las empresas deben registrarse para operar legalmente en el país. Para ello, deberán presentar la certificación de personería jurídica y una lista de conductores acreditados que usarán la plataforma, entre otras disposiciones.

⁷ Ver anexo 7

Capítulo III: Requerimientos para las Empresas de Plataforma de Transporte

Entre los requisitos establecidos para las EPT, se incluyen la obligación de mantener actualizada la información sobre conductores y vehículos acreditados, diseñar e implementar incentivos para los vehículos que ofrezcan servicios, y generar un perfil o identificación digital para cada conductor que demuestre su inscripción. Este capítulo también aborda los requisitos para las plataformas tecnológicas y los esquemas de precios que definirán las empresas.

Capítulo IV: Requerimientos a los Vehículos y Conductores

Se establecen requisitos para los vehículos que ofrecerán el servicio de transporte a través de plataformas tecnológicas, como estar al día con las obligaciones fiscales y cumplir con límites en los años de fabricación, con un trato preferencial para vehículos eléctricos. En cuanto a los conductores, se exige el uso obligatorio de un distintivo proporcionado por la EPT durante el servicio y la inscripción como trabajador independiente ante la CCSS y como contribuyente ante el Ministerio de Hacienda.

Capítulo V: Protección a la Persona Usuaría

Este capítulo busca garantizar la seguridad de los usuarios durante el uso de los servicios de EPT. Se requieren tres elementos esenciales: i) la obligatoriedad de un seguro que cubra al conductor, la empresa o ambos; ii) si el conductor es responsable del seguro, la EPT debe garantizar cobertura en caso de que el conductor no cumpla con su obligación de pago o contrato con la aseguradora; y iii) se deben establecer montos mínimos de cobertura para evitar que las aseguradoras ofrezcan pólizas de bajo costo que comprometan la protección del usuario.

Capítulo VI: Fondo Nacional de Movilidad

Se establece el Fondo Nacional de Movilidad, que será administrado por el Consejo de Transporte Público y estará destinado a la modernización del transporte público. Este fondo se financiará principalmente mediante el pago de inscripción al Registro por parte de las EPT y un aporte porcentual sobre el precio final de cada servicio de transporte proporcionado a través de estas plataformas.

Capítulo VII: Gestión de Datos

Se establecen directrices sobre la información que las EPT deben proporcionar a instituciones públicas o privadas, garantizando la anonimidad de los usuarios, salvo que una autoridad judicial lo solicite o haya un consentimiento expreso del usuario. Además, se requiere que los usuarios den su consentimiento para la recopilación de sus datos personales a través de la plataforma, siendo informados sobre los propósitos y usos específicos de esta información. Se

incluye el derecho de los usuarios a solicitar a una EPT toda la información personal recopilada, así como el derecho a pedir la eliminación de cualquier dato personal almacenado por la empresa, en concordancia con las mejores prácticas de las legislaciones recientes sobre protección de datos.

Capítulo VIII: Disposiciones Fiscales y de Seguridad Social

Incluye las disposiciones necesarias para asegurar el cumplimiento del pago del impuesto al valor agregado (IVA) por los servicios ofrecidos a través de plataformas tecnológicas, así como el impuesto sobre la renta correspondiente a las ganancias generadas en Costa Rica por las EPT y los conductores. También se proporcionan a la Administración Tributaria las herramientas adecuadas para realizar una supervisión efectiva.

Capítulo IX: Régimen Sancionatorio

En este capítulo se establecen las sanciones clasificadas como leves, graves y muy graves a las que estarán sujetas las EPT y los conductores por incumplir las disposiciones estipuladas en la ley.

Capítulos X, XI, XII

Finalmente, se incluyen los capítulos correspondientes a disposiciones finales, reformas y derogatorias, que abarcan una reforma a las atribuciones e integración del Consejo de Transporte Público (CTP), así como las disposiciones transitorias.

Algunas definiciones que establece el proyecto de ley, que son de importancia para el conductor que brinda el servicio de transporte, son las siguientes:

a) Concesionarios del servicio de taxis: Personas físicas que prestan el servicio remunerado de personas modalidad taxi y que son regulados por la Ley N.º 7969.

b) Conductor acreditado: Son las personas físicas que se registran y/o acreditan voluntariamente como responsables de operar un vehículo registrado ante una Empresa de Plataforma de Transporte, EPT. Para todos los efectos, el conductor puede o no ser el propietario del vehículo.

c) Contrato previo de movilidad: Se refiere al acuerdo previo mediante el cual una persona usuaria acuerda un servicio remunerado de transporte mediante una Empresa de Plataforma de Transporte.

d) Consejo de Transporte Público: órgano de desconcentración máxima creada por la Ley N.º 7969 en adelante conocida con su acrónimo CTP.

e) Empresa de Plataforma de Transporte (EPT): En adelante EPT, es la persona jurídica, debidamente registrada en el CTP, que opera o administra, por sí misma o a través de sus

subsidiarias, una plataforma tecnológica que facilita ofrece, comercia, intermedia, o contrata un servicio de transporte remunerado de personas, ya sea para beneficio propio o de un tercero, conectando personas usuarias con conductores acreditados según sus parámetros.

f) Ministerio de Obras Públicas y Transportes: Órgano del Poder Ejecutivo conocido con su acrónimo MOPT. g) Persona usuaria: Son los sujetos que contratan un servicio de transporte remunerado de personas mediante una EPT.

h) Plataforma de Transporte: Se refiere a las aplicaciones, herramientas informáticas u otros desarrollos tecnológicos, que facilitan, ofrecen, comercian, intermedian, o contratan un servicio de transporte remunerado de personas.

i) Procesamiento: Se entenderá por procesamiento la operación o conjunto de operaciones que se realiza con datos personales o en conjuntos de datos personales, ya sea por medios automatizados, tales como recolección, registro, organización, estructuración, almacenamiento, adaptación o alteración, recuperación, consulta, uso, divulgación por transmisión, diseminación o puesta a disposición, alineación o combinación, restricción, borrado o destrucción.

j) Salario base: Es el indicado en el artículo 2 de la Ley N.º 7337, de 5 de mayo de 1993 y sus reformas.

k) Servicio de transporte mediante EPT: Es la modalidad terrestre de transporte público remunerado de personas que no está sujeta a precios fijos, itinerarios, rutas, horarios, ni frecuencias, ofrecido por una EPT según las disposiciones establecidas en la presente ley mediante una plataforma de transporte y materializado a través de conductores registrados y vehículos acreditados propios o ajenos y que tiene como finalidad satisfacer una necesidad de movilización mediante un contrato previo de movilidad.

l) Vehículo acreditado: Son los vehículos que se utilizan para el servicio de transporte remunerado de personas mediante una EPT.

La plataforma Uber está marcada por un alto grado de vulnerabilidad e incertidumbre, en aspectos para el reclamo de derechos laborales, de seguridad en el ámbito de los contratos de seguros, a nivel de la Ley de Tránsito, entre otros. Uno de los aspectos interesantes y necesarios de incluir en la investigación es la creación del Registro de Empresas de plataformas digitales que estará a cargo del Consejo de Transporte Público.

En el artículo 7 de dicho proyecto, menciona los requisitos a consignar en el Registro de Empresas de Plataformas de Transporte, para la inscripción de las EPT serán los siguientes:

- a) Nombre y certificación de la EPT constituida como persona jurídica oficialmente en el país.
- b) Nombre completo y calidades del representante legal de la EPT, copia de su cédula de identidad vigente o documento de identidad oficial, teléfono y correo electrónico como medios para recibir notificaciones.
- c) Certificación de personería jurídica de la EPT, la cual deberá ser actualizada cada vez que se modifique su representante legal.
- d) Certificación de su inscripción como contribuyente en la Dirección General de Tributación Directa del Ministerio de Hacienda.
- e) Copia certificada del acta constitutiva de la Empresa de Plataforma de Transporte.
- f) Información general sobre el funcionamiento de la plataforma tecnológica de transporte vinculada según los protocolos establecidos mediante reglamento.
- g) Listado del nombre completo, calidades y número de licencia de todos los propietarios de vehículos y conductores acreditados ante la EPT.
- h) Listado de los requisitos que se solicitan para la acreditación de conductores y vehículos ante la EPT.
- i) Comprobante de pago del derecho de inscripción en el Registro ante el Consejo de Transporte Público. (Artículo 17)

De gran importancia y donde surge este tema de tesis, el proyecto de ley incluye el tema del contrato de seguros; en el artículo 18 del texto se incluyen los requerimientos a los vehículos que realizan el servicio de transporte:

- a) Póliza de seguro con la cobertura a la que refiere esta ley.
- b) Derecho de circulación vigente. Revisión técnica vehicular vigente. Cuando se trate de automotores con menos de 4 años de fabricación la revisión será anual. En

el caso de los vehículos con más de 4 años de fabricación dicha revisión será semestral.

d) Certificado de propiedad del vehículo.

e) Certificación, emitida por la autoridad correspondiente, de que el vehículo está al día con el pago de las obligaciones fiscales.

f) El modelo del vehículo para prestar el servicio no podrá ser mayor a ocho años de fabricación. En el caso de los vehículos eléctricos o cero emisiones el año de fabricación del vehículo para prestar el servicio no podrá ser mayor a diez años.

g) Tener cuatro puertas, cinturones de seguridad funcionando para todos los pasajeros y bolsas de aire delanteras.

h) Capacidad mínima de cinco pasajeros. Los vehículos hasta siete pasajeros requerirán un permiso especial para comprobar que los dos pasajeros por encima de cinco tengan una salida independiente. No se autorizarán vehículos de mayor capacidad a siete pasajeros.

i) Placa de matrícula inscrita en el Registro Nacional.

j) Número de Identificación Vehicular (VIN) contenido en la tarjeta de circulación.

k) Pagar al CTP un canon anual de doscientos dólares (\$200.0) o de los Estados Unidos de América o su equivalente en colones costarricenses por concepto de administración y fiscalización del Registro de las Plataformas Tecnológicas de Transporte de acuerdo con lo establecido en el artículo 5 de la presente ley. (Artículo

18)

Otra de las menciones que dicta el proyecto de ley, ante la protección de los usuarios de plataformas digitales, son las siguientes:

Pólizas de seguros. Todo vehículo mediante el que se preste el servicio deberá estar cubierto por una o varias pólizas de seguros debidamente registradas ante la Superintendencia General de Seguros, que cubran al menos los siguientes riesgos en la prestación del servicio:

a) Responsabilidad civil contractual y extracontractual por lesión o muerte de terceros, causada de forma accidental, con motivo de la propiedad, uso o mantenimiento del vehículo asegurado.

b) Lesión o muerte del conductor del vehículo, sucedida en forma accidental, con ocasión o por consecuencia de la prestación del servicio. Las coberturas antes citadas, son sin demérito de otras que se encuentren dispuestas como obligatorias en otra normativa legal. (Artículo 21)

Empresas como Uber han generado un intenso debate desde su llegada al país. Si bien algunos consideran necesario una regulación expresa para asegurar la seguridad y promover la competencia equitativa, otros la ven como un obstáculo innecesario que frena la innovación y el libre mercado. A continuación, se mencionan algunas ventajas y desventajas de las plataformas digitales de transporte y el proyecto de ley en cuestión:

Ventajas de las plataformas digitales de transporte

1. Proporciona a los usuarios una mayor comodidad y flexibilidad al momento de solicitar servicios de transporte privado.
2. Crea nuevas oportunidades de empleo para los conductores.
3. Aumenta la competencia en el sector, lo que puede resultar en tarifas más accesibles para los usuarios.

Desventajas de las plataformas digitales de transporte

1. Representa un desafío para el empleo de los taxistas tradicionales, que se ven amenazados por este nuevo modelo.
2. Puede haber deficiencias en la regulación que afectan la seguridad y la calidad del servicio y así mismo puede afectar los ingresos de los conductores.

3. Impone retos a los gobiernos y autoridades locales en su labor de supervisar y regular las actividades de las plataformas digitales de transporte.

Respecto al proyecto de ley, la Procuraduría General de la República (2023) emite la opinión jurídica 084⁸, donde se realiza un análisis del proyecto de ley No. 23.736, en la cual se emiten diferentes sugerencias y relatos que conciernen al expediente en cuestión:

Como primer punto de análisis y sobre el concepto de servicio público, esta Procuraduría ha indicado que una determinada actividad será servicio público si así lo define el legislador. Es decir, es criterio del legislador considerar si una actividad es servicio público o no, dado que esto responde a criterios de oportunidad. Al igual que, entre otros, los proyectos legislativos Nos. 21.228 y 21.250, cierta actividad de transporte es calificada como privado, y no como servicio público, lo cual, es una potestad que tiene el legislador. (ver dictamen C-152-2000, OJ-120-2001 del 3 de setiembre del 2001, C-43-2013 del 20 de marzo del 2013, C-165-2015 del 25 de junio del 2015, OJ-036-2017 del 29 de marzo del 2017, OJ-006-2020, Sala Constitucional 517-98 de las 14:32 horas del 26 de agosto de 1998 y sentencia NO. 2011-04778 de las 14:31 horas del 13 de abril del 2011).

Lo anterior, es de vital importancia dado que el proyecto saca la actividad del Estado y la “devuelve” a los ciudadanos o al sector privado. Esto necesariamente deriva, entre otras cosas, que el marco regulatorio deba responder a esta nueva categorización y que los eventuales incumplimientos y conflictos respondan y resuelvan dentro de un marco jurídico distinto. El proyecto de ley, bajo el denominado “interés general” de la actividad, establece un marco jurídico especial para la actividad, el cual, contiene varias regulaciones administrativas. El traslado

⁸ Ver anexo 8

de la actividad al sector privado necesariamente implica el abandono de la figura de concesión como forma habilitante del ejercicio de la actividad para moverse a conceptos jurídicos diversos como la “autorización”, “título habilitante”, “acreditación” y “permiso de funcionamiento” (artículos 4 y 11 del proyecto legislativo de estudio).

Esto es de vital importancia dado que, una vez aprobado el proyecto, la actividad regulada no es propia del Estado, sino que el ejercicio la desarrolla el sector privado bajo la regulación que el Estado imponga en resguardo del interés público. Entonces, la conducta del Estado se enmarca en la competencia otorgada en el nuevo marco jurídico que dispone el proyecto, el cual, se integraría al ordenamiento jurídico. Bajo esta línea de pensamiento, la responsabilidad del Estado únicamente podría derivar de sus actos u omisiones que el ordenamiento jurídico le encomienda y por ende, no podría ser responsable sobre acciones u omisiones de terceros. Cabe recordar que la responsabilidad patrimonial de la Administración Pública se enmarca en un régimen preeminentemente objetivo, que procura esencialmente, la reparación indemnizatoria a quien ha sufrido una lesión atribuible a la organización pública como centro de autoridad. El eje central de la responsabilidad abandona el estudio de la observación analítica del sujeto productor del daño y la calificación de su conducta, y se centra en el presupuesto de que habrá responsabilidad del Estado siempre que la víctima no tenga el deber de soportar el daño, ya sea este de naturaleza patrimonial o extrapatrimonial. El elemento subjetivo pierde interés en tanto exista el daño y el nexo causal base de la responsabilidad objetiva. (Ver artículos 9, 11, 18, 33, 34, 41, 45, 49, 50, 74, 140 inciso 8, 139 inciso 4, 148, 191 de la Constitución Política y 190 siguientes de la

Ley General de la Administración Pública). Sobre el particular, se puede consultar, entre otras, la sentencia de la Sala Constitucional 5207-04 de las 14:55 horas del 18 de mayo del 2004 y la sentencia 74-F-2007 de la Sala Primera de la Corte Suprema de Justicia de las 10:15 horas del 2 de febrero del 2007...

Sobre la finalidad del proyecto de modernización del transporte, reiteramos lo indicado en nuestra opinión jurídica No. OJ-028-2019, reiterada a su vez en la OJ-006-2020. En dichas ocasiones, se indicó que la modernización del transporte no puede estar en manos únicamente de un órgano, por razones de un ámbito competencial. Al realizar el análisis del proyecto de ley 21.250 “Ley Reguladora del Servicio de Transporte Privado Colectivo” donde se plantea la creación de un fondo de movilidad sostenible se recomendó que se constituyera un “fideicomiso de interés público para administrar esos fondos, siendo el fideicomisario el MOPT, y el fiduciario alguno de los bancos del Sistema Bancario Nacional, puesto que bajo esta figura de administración el fiduciario debe velar por la eficiente, apropiada y acertada inversión de los fondos”. Esta observación es totalmente válida para el presente proyecto de ley.

En cuanto a la finalidad del fondo para financiar eventuales responsabilidades del Estado, se considera que la redacción es genérica y puede crear confusión. Apuntamos que la responsabilidad del Estado es amplia y objetiva pero siempre debe ser atribuible o imputable a la organización pública. Cabe destacar que el proyecto establece derechos para la prestación de servicios (artículo 11), para las personas usuarias (artículo 25) y obligaciones para las empresas de “Transportes de Plataformas” (artículo 18), para los conductores afiliados (artículo 23). En la dinámica de contratación, pago y ejecución de un servicio de transporte

de naturaleza privado, es esperable que existan múltiples incumplimientos contractuales que no podrían ser imputables al Estado. P.e. falta de información al usuario, doble pago, servicio de baja calidad, retardo, servicio incompleto u omitido, accidentes, robo, discriminación, etc. Dicho esto, se recomienda precisar la redacción del artículo en cuanto a la responsabilidad del Estado para limitarlo conforme lo establecido en nuestro ordenamiento jurídico supra citado. (Procuraduría General de la República, 2023).

Hemos visto que las plataformas de transporte como Uber proporcionan detalles minuciosos sobre el conductor, el vehículo, las tarifas y las experiencias de otros usuarios, estas aplicaciones eliminan la incertidumbre que a menudo acompaña a los taxis convencionales. Este acceso a información clara y completa empodera a los consumidores, permitiéndoles tomar decisiones informadas sobre el servicio que van a utilizar. La visibilidad sobre la calidad del servicio, el historial del conductor y las experiencias previas de otros usuarios crea un entorno de confianza, donde los pasajeros pueden sentirse seguros al conocer quién los transportará, qué tipo de vehículo utilizarán y qué nivel de servicio pueden esperar.

Esta transparencia establece un estándar más alto para la calidad del servicio y contribuye a una experiencia de viaje más satisfactoria. Las evaluaciones abiertas ofrecen un mecanismo de retroalimentación en tiempo real que beneficia tanto a conductores como a usuarios. Para los conductores, estas evaluaciones representan una oportunidad para mejorar y mantener altos estándares de servicio. Para los usuarios, son una guía confiable al seleccionar un servicio, asegurando consistencia en la calidad y cumplimiento de expectativas. La posibilidad de acceder a información clara y evaluaciones transparentes ha sido un gran factor para la aceptación de las plataformas en el país.

Es importante destacar que en Costa Rica se han propuesto varias iniciativas para regular las aplicaciones de transporte, pero aún no se ha llegado a un consenso claro. Esta falta de acuerdo ha impedido la implementación de soluciones que aborden los problemas legales y económicos asociados con el uso de estas plataformas, las cuales actualmente carecen de regulación oficial. Esta situación podría tener consecuencias significativas y generar riesgos desconocidos tanto para los consumidores como para la industria del transporte tradicional.

En este contexto, la propuesta de ley a estas aplicaciones ha suscitado controversia y rechazo entre usuarios y conductores. Sin embargo, el Gobierno no ha dado declaraciones claras y delimitadas sobre dicho proyecto de ley. El objetivo principal parece ser regular las actividades de estas aplicaciones y de sus conductores, sin recurrir a la prohibición, buscando establecer normas que protejan la seguridad de los usuarios y eviten la evasión fiscal.

Es relevante señalar que tanto los conductores de plataformas como algunos taxistas coinciden en que la solución no es prohibir aplicaciones como Uber, Didi o Indriver, sino regular su funcionamiento. Sin embargo, una parte del sector taxista continúa presionando por el cierre de estas aplicaciones debido a la intensa competencia en el transporte, como hemos visto los taxis rojos han salido a huelga por el conflicto que ha generado el servicio de las plataformas. En resumen, se vislumbra un esfuerzo conjunto para encontrar una regulación que equilibre la competencia, garantice la seguridad y fomente una coexistencia armoniosa entre las distintas modalidades de transporte.

Por otro lado, si se llegara a prohibir el uso de estas plataformas, podrían aumentar los conflictos que se han suscitado junto con la llegada de este servicio. Por lo tanto, es de gran importancia evaluar y considerar la implementación del proyecto de ley.

CAPÍTULO VI: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

CONCLUSIONES

El análisis jurídico realizado en esta investigación permite concluir que el Instituto Nacional de Seguros (INS) ejerce válidamente su autonomía de la voluntad contractual al optar por no suscribir seguros que cubran vehículos utilizados en plataformas digitales de transporte, como Uber. Esta facultad se encuentra reconocida explícitamente en la Ley del INS (Ley N.º 12), que le otorga personalidad jurídica propia y le permite actuar bajo principios técnico-comerciales, incluso para rechazar aseguramientos cuando se justifique conforme a tales criterios.

En el marco del principio de autonomía de la voluntad, ampliamente desarrollado en el Derecho Civil costarricense y respaldado por la jurisprudencia constitucional (sentencia No. 3550-92), se reconoce el derecho de las partes a decidir si desean o no vincularse mediante un contrato. En este caso, el INS, como asegurador, no está obligado a aceptar toda solicitud de aseguramiento, especialmente cuando la naturaleza del riesgo no se encuentra contemplada dentro de sus productos vigentes o cuando dicho riesgo representa un nivel de exposición que no se ajusta a su política interna de aceptación.

Aun cuando el mercado asegurador opera con principios de buena fe y equilibrio entre las partes, la realidad es que muchos de los contratos, incluyendo los de seguros, se celebran bajo modalidades de contrato de adhesión, donde el asegurado se limita a aceptar las condiciones predispuestas por el asegurador. En este sentido, el INS ejerce un rol predominante en la redacción y ofrecimiento de coberturas, lo cual incluye la posibilidad de excluir ciertos usos del vehículo asegurado, como el transporte remunerado de personas mediante plataformas digitales, por representar una agravación del riesgo o por falta de normativa específica que regule dichas actividades.

En consecuencia, mientras no exista una legislación clara y específica que obligue a las aseguradoras, y en particular al INS, a cubrir este tipo de riesgos, su decisión de no asegurar vehículos vinculados a plataformas digitales constituye una manifestación legítima y jurídicamente válida de su autonomía de la voluntad contractual, siempre que esté debidamente sustentada en criterios objetivos, técnicos y no discriminatorios.

Adicionalmente, de acuerdo con el principio de legalidad que rige la actuación de toda institución pública en el ordenamiento jurídico costarricense, se concluye que el Instituto Nacional de Seguros (INS) no puede aplicar el Seguro Obligatorio de Automóviles (SOA) en situaciones

que no se encuentren expresamente autorizadas por la ley, particularmente cuando se trate de vehículos utilizados en actividades de transporte remunerado de personas mediante plataformas digitales que operan al margen de la regulación estatal.

El SOA, tal como está regulado por la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres (Ley N.º 9078), constituye un seguro de carácter obligatorio, de naturaleza pública, cuya cobertura está destinada a proteger a las personas involucradas en un accidente de tránsito dentro de los parámetros legales previamente establecidos. Esto significa que no puede extenderse arbitrariamente ni aplicarse a supuestos que la ley no contempla, pues hacerlo constituiría una desviación de poder y una violación al principio de legalidad y tipicidad que rige el actuar de la Administración Pública.

En este contexto, si bien la finalidad del SOA es asegurar la atención médica y otros beneficios a víctimas de accidentes de tránsito, su cobertura no puede abarcar a vehículos que presten servicios no autorizados por el ordenamiento jurídico vigente, como aquellos que se dedican al transporte remunerado sin cumplir con los requisitos legales ni contar con los permisos pertinentes del Estado costarricense.

Cualquier intento del INS de aplicar el SOA fuera del marco legal previamente definido podría comprometer la legalidad de su actuación, así como generar una afectación indebida a los fondos públicos que financian este seguro obligatorio. En consecuencia, hasta tanto no exista una regulación formal que reconozca y autorice legalmente el servicio de transporte ofrecido mediante plataformas digitales, el INS se encuentra jurídicamente impedido de otorgar cobertura bajo el SOA en relación con dichos vehículos.

Más allá de determinar si el Instituto Nacional de Seguros (INS) tiene o no la facultad legal para brindar cobertura a vehículos que operan mediante plataformas digitales de transporte, la presente investigación concluye que el verdadero problema radica en la ausencia de una regulación estatal clara y específica sobre esta modalidad de servicio.

La discusión jurídica sobre la autonomía de la voluntad del INS y la aplicación del principio de legalidad solo cobra sentido dentro de un marco normativo definido. Sin embargo, en la situación actual, la falta de legislación específica sobre el estatus legal de estas plataformas y de los vehículos que las operan genera una profunda inseguridad jurídica tanto para los asegurados como para el propio INS, y deja al descubierto a miles de conductores y usuarios ante eventuales siniestros.

En consecuencia, no importa tanto si el INS puede o no cubrir estos casos; lo que realmente importa es que el Estado costarricense no ha cumplido con su deber de regular adecuadamente una actividad económica que crece día con día, generando un vacío normativo que termina afectando la seguridad patrimonial de los ciudadanos. Mientras no se establezca un marco legal que defina el rol de estas plataformas, sus responsabilidades y los mecanismos de aseguramiento adecuados, cualquier decisión, ya sea de suscripción o declinación, se mantendrá en una zona de ambigüedad que compromete tanto el principio de legalidad como el de seguridad jurídica.

RECOMENDACIONES

1. Legislar de forma expresa la actividad de transporte mediante plataformas digitales

Es urgente que la Asamblea Legislativa apruebe un marco normativo claro, integral y actualizado que reconozca y regule formalmente el servicio de transporte ofrecido por plataformas digitales como Uber y DiDi. Dicha regulación debe contemplar requisitos operativos, fiscales, laborales y de seguridad para los conductores, así como obligaciones específicas en materia de aseguramiento, de modo que se supere la actual zona gris jurídica que impide al Instituto Nacional de Seguros (INS) y a otras aseguradoras operar con certeza jurídica en este mercado.

2. Establecer por ley la obligación (o no) del INS de ofrecer cobertura a vehículos de plataformas

Toda obligación que recaiga sobre el INS, en cuanto a ofrecer seguros, ya sea bajo pólizas voluntarias o el Seguro Obligatorio de Automóviles (SOA); debe estar expresamente definida por ley. Por tanto, si el Estado desea que estos vehículos estén asegurados, debe reformar la Ley de Tránsito y la Ley del INS para incluir esta categoría de servicio de forma clara y específica. Solo mediante un mandato legal expreso se puede superar el impedimento actual basado en el principio de legalidad.

3. Diseñar productos de seguros específicos para transporte digital, una vez exista regulación

Una vez que el servicio de transporte por plataformas digitales esté regulado, se recomienda que el INS diseñe productos aseguradores específicos para esta actividad, ajustados a su nivel de riesgo. Esto incluye la elaboración de pólizas voluntarias con coberturas diferenciadas y tarifas acordes, respetando la autonomía de la voluntad contractual, pero permitiendo un acceso equitativo a servicios de protección patrimonial para los conductores.

4. Respetar la autonomía de la voluntad del INS, mientras no haya obligación legal

Se recomienda al Estado, a la ciudadanía y al sector asegurado reconocer que el INS actúa válidamente al no ofrecer seguros a este tipo de transporte, en tanto no exista obligación normativa para hacerlo. Cualquier intento de forzar su actuar sin una base legal clara atentaría contra el principio de legalidad que debe regir a toda institución pública.

5. Educar a conductores y usuarios sobre el vacío de cobertura actual

Ante el riesgo real de quedar desprotegidos en caso de accidente, se recomienda a las autoridades competentes, en conjunto con el INS y las plataformas digitales, desarrollar campañas de educación y concienciación para que tanto conductores como usuarios comprendan los límites actuales del aseguramiento, las consecuencias jurídicas de operar sin cobertura válida y la necesidad de esperar o exigir una regulación efectiva.

REFERENCIAS

- Alfaro, J. (6 de agosto de 2022). Uber cumple 7 años en Costa Rica criticado y sin regulación pero con miles de clientes y conductores. *El Financiero*.
https://www.elfinancierocr.com/economia-y-politica/uber-cumple-7-anos-en-costa-rica-criticado-y-sin/U6YOUL43CZFOFKM4DNVLF7RDM4/story/?utm_medium=echobox&utm_source=Facebook&fbclid=IwZXh0bgNhZW0CMTEAAR2Jn1cJQh82qX2aGyokMcNhAaMS_b0bDSLX5Nx04xea-H7dPE1dOEEZIMw_aem_AXrKi5O0S0if4EazDxzzqTo83lNMsiR7RUQbQepkv6C_LhwCfvYdbToAiFEkuEu9H9FBjO0E1XQuDQt5a4VBe7e4#Echobox=1659851591
- Amelia Rueda (2015). INS consulta a Sugese si sus seguros pueden cubrir a choferes de Uber.
<https://ameliarueda.com/nota/ins-consulta-a-sugese-si-sus-seguros-pueden-cubrir-choferes-de-uber>
- Araya Jorge. (7 de septiembre del 2016). Encuesta del CIEP, Uber destaca como el servicio de transporte mejor valorado. *Semanario Universidad*.
<https://semanariouniversidad.com/pais/uber-destaca-servicio-transporte-mejor-valorado/>
- Asamblea Legislativa (2019). Proyecto de Ley Reguladora de los Servicios de Transporte de Personas por Medio de Plataformas Tecnológicas. <https://semanariouniversidad.com/wp-content/uploads/2019/09/Texto-Plataformas-de-transporte-v-FINAL.pdf>
- Barrera, I y Palacios, A. (2022). *Responsabilidad civil derivada de accidentes viales producidos por plataformas digitales en Colombia desde el año 2015 hasta la actualidad* [Tesis de Grado]. Universidad Pontificia Bolivariana, Medellín.
- Baudrit, Diego (2000) *Teoría General de Contratos*. Editorial Juricentro, 3ra edición.

- Brenes Peralta, C., Siles, I. & Tristán Jiménez, L. (2024). *Nuestras apps de cada día (2024): 2do informe sobre el uso de plataformas digitales en Costa Rica*. San José, Costa Rica: CICOM https://cicom.ucr.ac.cr/wp-content/uploads/2024/05/CICOM_Nuestras-Apps-de-cada-dia-2024.pdf?fbclid=IwZXh0bgNhZW0CMTAAAR0CwdiNtuxJq9MEp7DkhCLHdgRCBVI AK6JRg71HHVdrQLoJw7dkPk6qIKU_aem_nV9r9EyLOxns1vijBSelfA
- Centro de Información Jurídica en Línea. (s.f.) *Daños y perjuicios*. Revista Judicial. <http://cijulenlinea.ucr.ac.cr/condicion.htm>
- Centro de Información Jurídica en Línea. (2009). *El Contrato De Seguro De Automóviles*. Revista Judicial. <https://cijulenlinea.ucr.ac.cr/2009/el-contrato-de-seguro-de-automoviles/>
- Código Civil [CC]. Ley 30, 1885. Art. Art. 627, 702 y 1045. 19 de abril de 1885. (Costa Rica).
- Constitución Política de Costa Rica [Const]. Art. 41. 07 de noviembre de 1949 (Costa Rica).
- Corte Suprema de Justicia. Tribunal Contencioso Administrativo, Sección Cuarta. Voto 062-2012. L., ..., A.L. Sociedad Anónima, Banco de Costa Rica; 15 de junio de 2012.
- Corte Suprema de Justicia. Juzgado De Trabajo Del III Circuito Judicial De San José. Sentencia 2023000212. SMM. Uber Costa Rica, ... SRL y ... S.A.; 27 de marzo de 2023.
- Diccionario Usual del Poder Judicial. (2024). Recuperado el 15 de septiembre de 2024 de <https://dictionariusual.poder-judicial.go.cr/index.php/diccionario>
- Espinoza, Y. y Matarrita, S. (2021). Retos de la regulación del transporte remunerado de personas por medio de las plataformas digitales en Costa Rica. *Revista de Política Económica y Desarrollo Sostenible*, 7(1), 1-19.
- Fernández, E. y Turpo, M. (2021). *El Régimen de la Responsabilidad Civil en las Economías Colaborativas: a Propósito del Fenómeno Uber* [Tesis de Grado]. Universidad Nacional de San Agustín de Arequipa, Perú.
- Gregorio, N. (2023). *Metodologías de la investigación para anteproyectos*. Ediciones UAPA.

- Hernández, R., Baptista, M. y Fernández, C. (2014). Metodología de la investigación. McGraw-Hill.
- Krause, M. (2011). *Hacia un sistema unitario de responsabilidad y deberes de responder* [Tesis de Grado]. Universitat Pompeu Fabra, Barcelona.
- Ley 12 de 1924. Ley del Instituto Nacional de Seguros. 30 de octubre de 1924. *Colección de leyes y decretos* Año: 1924, Semestre: 2, Tomo: 1, Página: 540.
- Ley 3503 de 1965. Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores. 10 de mayo de 1965. *Colección de leyes y decretos* Año: 1965, Semestre: 1, Tomo: 2, Página: 570.
- Ley 7472 de 1994. Ley de Promoción de la Competencia y Defensa Efectiva del Consumidor. 20 de diciembre de 1994. *La Gaceta* No. 14.
- Ley 7593 de 1996. Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos. 09 de agosto de 1996. *La Gaceta* No. 169.
- López, R. (2017). *Fuentes de Información*. Editorial UOC.
- Martínez, C. (2014). *Técnicas e instrumentos de recogida y análisis de datos*. Universidad Nacional de Educación a Distancia de Madrid.
- Molina, L. (2023). Uber debe pagar vacaciones, aguinaldo y seguridad social a chofer, sentencia juzgada. Semanario Universidad. <https://semanariouniversidad.com/pais/uber-debe-pagar-vacaciones-aguinaldo-y-seguridad-social-a-sus-choferes-sentencia-juzgado/>
- Muñoz, A. (2024). Investigaciones mixtas: Los desafíos de combinar lo cuantitativo y lo cualitativo en la investigación. *Medium*. <https://medium.com/@ajmv2000/investigaciones-mixtas-los-desaf%C3%ADos-de-combinar-lo-cuantitativo-y-lo-cualitativo-en-la-38b775a839cd>

Murillo, A. (2023). Proyecto de ley propone condiciones iguales para taxistas y plataformas digitales. Semanario Universidad. <https://semanariouniversidad.com/pais/proyecto-de-ley-propone-condiciones-iguales-para-taxistas-y-plataformas-digitales/>

Pronunciamiento 121 - J de 2008. [Procuraduría General de la República]. Regulación Del Sistema De Tarjetas De Crédito Y Débito Para Responsabilidad A Sus Emisores. 13 de noviembre del 2008.

Pronunciamiento 111- J de 2015. [Procuraduría General de la República]. Posición de la Procuraduría, con relación a la legalidad del servicio que ofrece la empresa UBER. 25 de setiembre del 2015.

Pronunciamiento 084- J 2023. [Procuraduría General de la República]. Expediente legislativo No. 23.736, denominado “Ley De Transporte Remunerado No Colectivo De Personas Y Plataformas Digitales”. 2 de setiembre del 2023.

Reforma al Sistema de Transporte Remunerado de Personas y Regulación de las Empresas de Plataformas Tecnológicas de Transporte. Expediente N° 21.228. <http://www.asamblea.go.cr/sd/SiteAssets/Lists/Consultas%20Biblioteca/EditForm/dictamen%20negativo%20proyecto%2021228.pdf>

Sánchez, L. (2018). *Informe estado de la nación en desarrollo humano sostenible 2018: Diagnóstico sobre la situación del transporte y la movilidad en Costa Rica*. CONARE. [https://repositorio.conare.ac.cr/bitstream/handle/20.500.12337/2962/Diagnostico_situacion_transporte_movilidad.pdf?sequence=1&isAllowed=y#:~:text=5.-.En%20los%20%C3%BAltimos%2010%20a%C3%B1os%20la%20cantidad%20de%20veh%C3%ADculos%20por,8%25%20anual\)%20en%20motocicletas](https://repositorio.conare.ac.cr/bitstream/handle/20.500.12337/2962/Diagnostico_situacion_transporte_movilidad.pdf?sequence=1&isAllowed=y#:~:text=5.-.En%20los%20%C3%BAltimos%2010%20a%C3%B1os%20la%20cantidad%20de%20veh%C3%ADculos%20por,8%25%20anual)%20en%20motocicletas)

Stiglitz, Rubén. (1987). Seguros y responsabilidad civil. 1° Reimpresión. Editorial Astrea.

Superintendencia General de Seguros. (2024). *Boletín sobre el mercado de seguros Costa Rica*.

https://www.sugese.fi.cr/seccionestadistica/Boletines/boletin_feb_2024.pdf

Rodríguez, E. (2005). *Metodología de la Investigación*. Universidad Juárez Autónoma de Tabasco.

Tena, A. y Rivas, R. (1995). *Manual de investigación documental, elaboración de tesinas*.

Universidad Iberoamericana.

Torrealba Navas, Federico (2021). *Contratos Especiales Civiles, Mercantiles y de Propiedad*

Intelectual.

Torres, J., Quirós, J. y Quintero, K. (2020). *Cobertura de las pólizas de responsabilidad civil*

contractual y extracontractual para vehículos vinculados a plataformas tecnológicas de

transporte de pasajeros en Colombia. [Tesis de grado]. Politécnico Grancolombiano,

Alejandría Repositorio Comunidad.

Uber Blog. (30 de agosto de 2023). ASSA y Uber, respaldo en todos tus viajes en Costa Rica

[Mensaje en un Blog]. <https://www.uber.com/es-CR/blog/assa-y-uber-respaldo-en-viajes->

[costa-rica/](https://www.uber.com/es-CR/blog/assa-y-uber-respaldo-en-viajes-costa-rica/)

Ulloa Mora, Katherine. (2013). *Apertura del mercado de seguros en Costa Rica, con un enfoque*

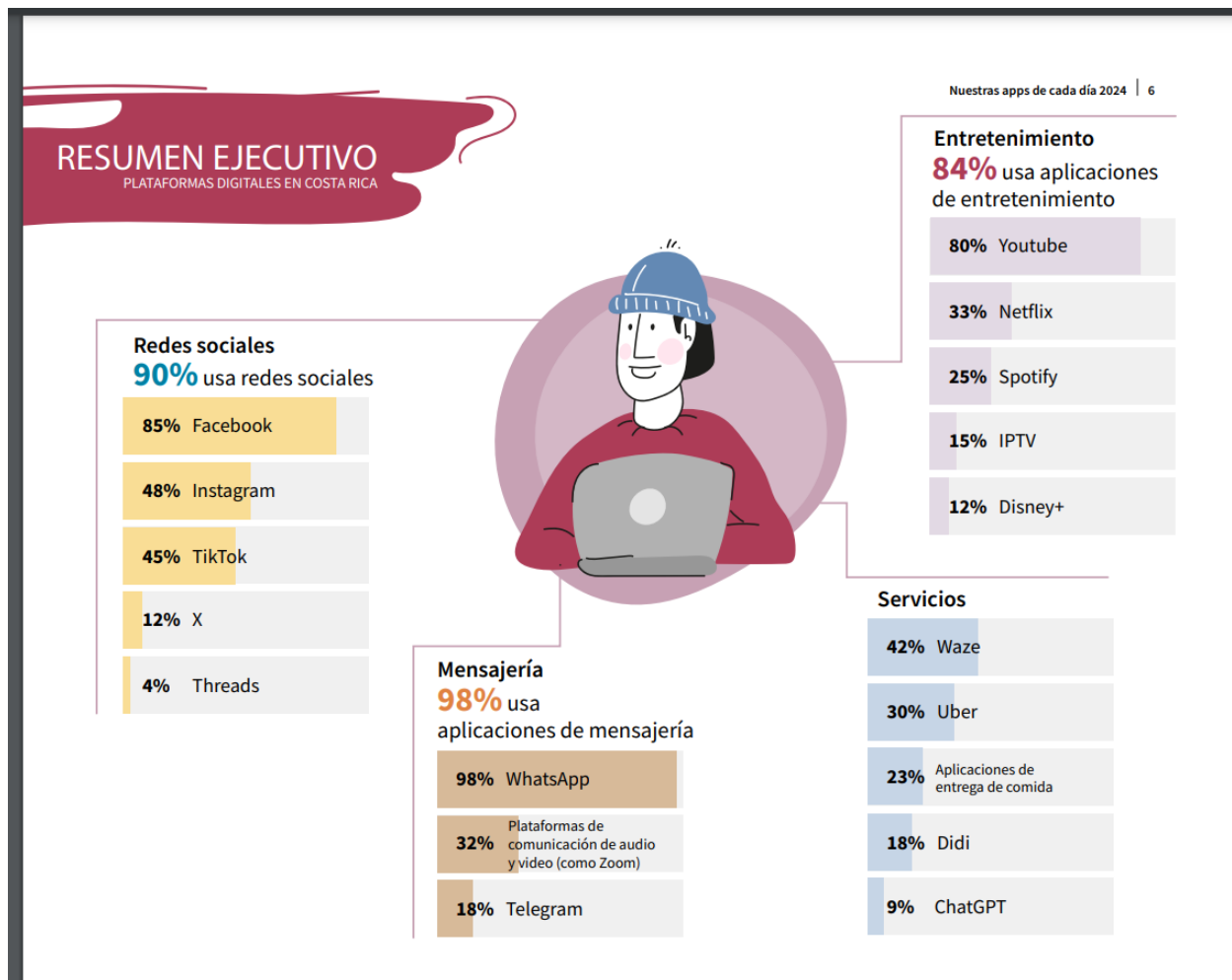
en la implementación de un seguro. Tesis de licenciatura. Universidad de Costa Rica.

Sistema De Bibliotecas, Documentación E Información.

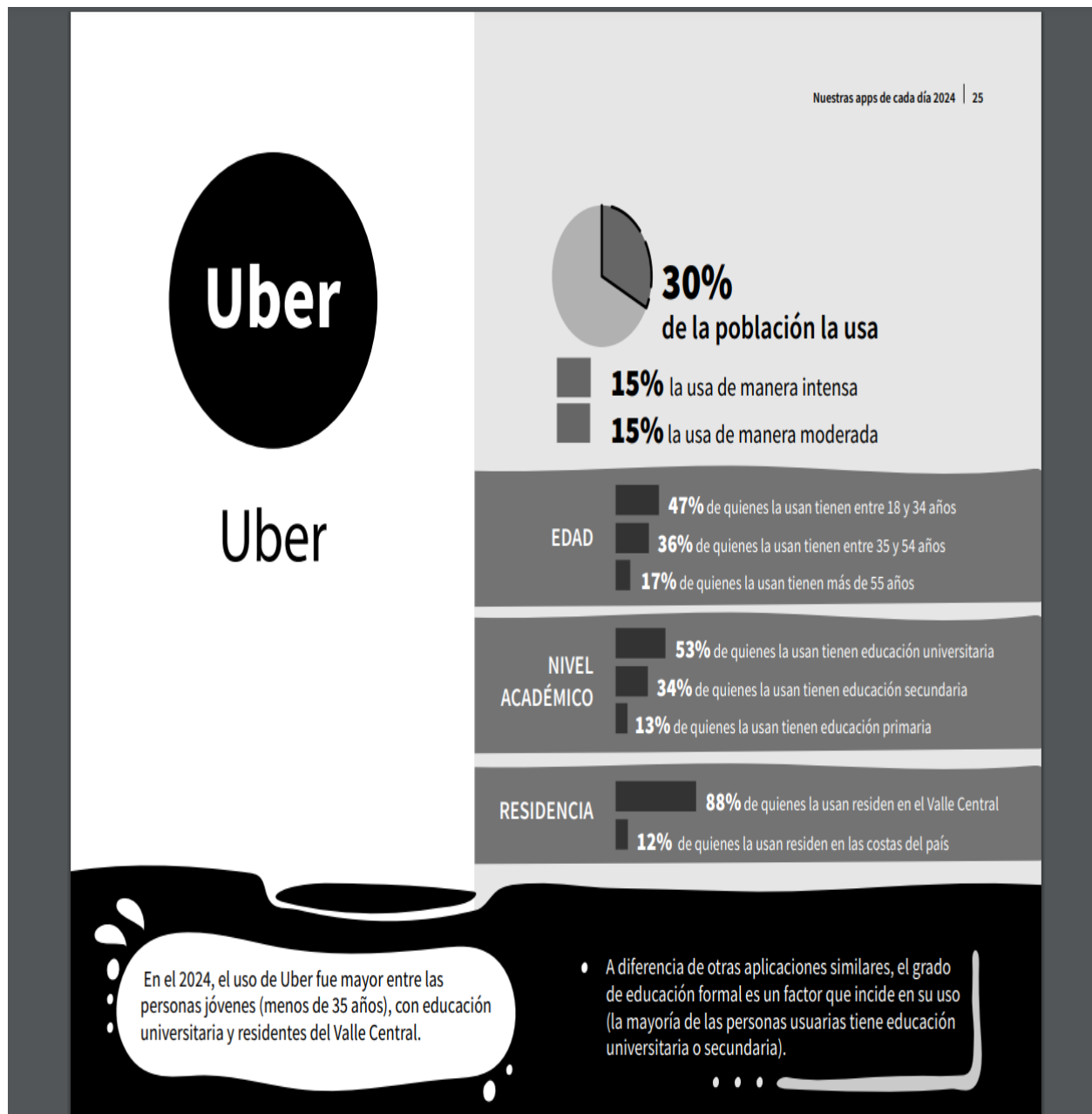
Veiga, A. (2017). *Tratado del contrato de seguro*. Editorial Civitas.

ANEXOS

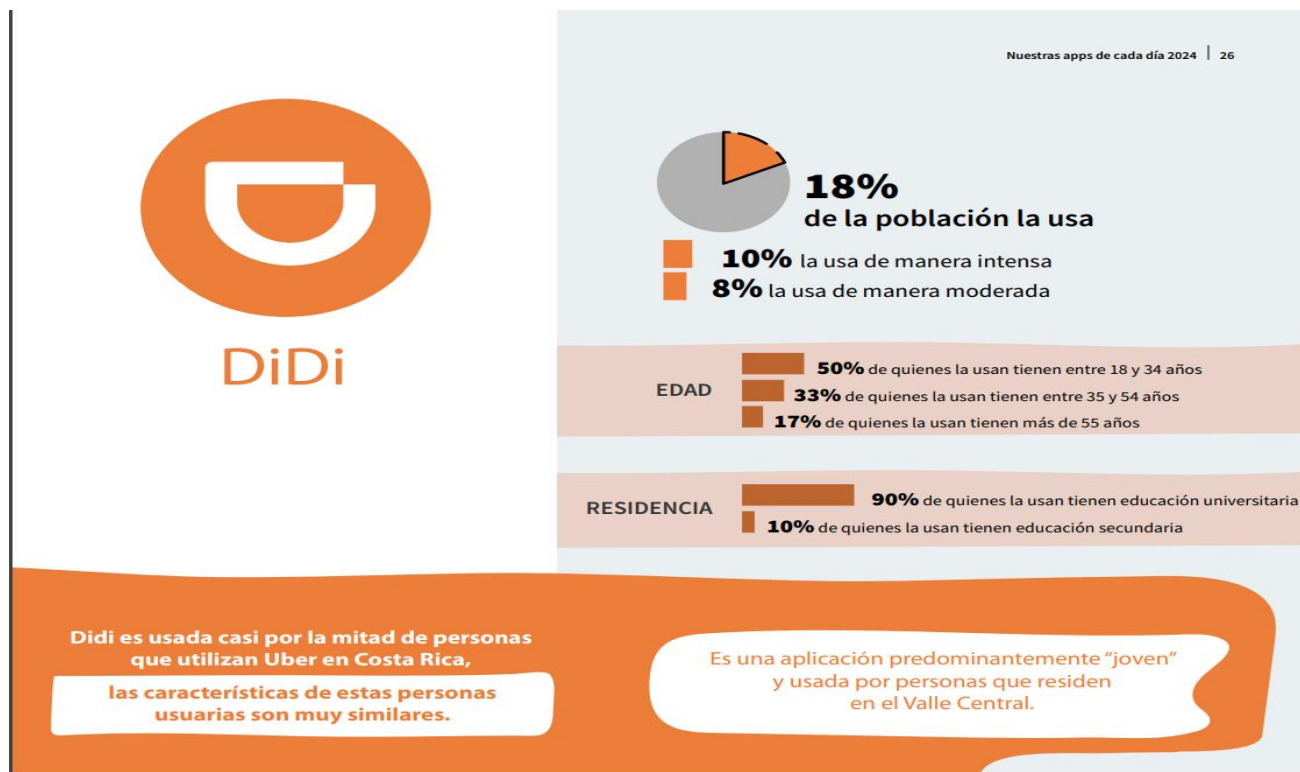
Anexo 1



Anexo 2



Anexo 3



Anexo 4

Tabla 3. Porcentaje de la población entrevistada según cuán de acuerdo o en desacuerdo está con distintos escenarios respecto a la regulación del servicio Uber en Costa Rica, 2018

Escenarios	n=	Totalmente de acuerdo	Algo de acuerdo	Algo en desacuerdo	Totalmente en desacuerdo	TOTAL
El servicio de Uber debe mantenerse en el país, pero regulado por el Estado	842	56,3	31,6	4,2	5,0	100,0
El servicio de Uber debe declararse ilegal y ser eliminado del país	832	5,8	6,0	18,8	67,5	100,0
El servicio de Uber debe seguir funcionando sin necesidad de intervención del Estado	832	15,0	20,8	24,9	35,8	100,0
El único servicio de taxi que debería de existir en el país son los taxis rojos	842	7,4	5,5	15,5	69,2	100,0

Nota: IDESPPO-UNA Encuesta: Percención sobre aspectos de la covuntura v culturas nólíticas en Costa Rica.

Anexo 5**RESOLUCIÓN**

EXPEDIENTE: 21-000265-1550-LA - 0 PROCESO: OR.S.PRI. PRESTAC. LABORALES ACTORA: SMM PARTES DEMANDADAS: UBER COSTA RICA, ... SRL y ... S.A. SENTENCIA DE PRIMERA INSTANCIA

N° 2023000212 JUZGADO DE TRABAJO DEL III CIRCUITO JUDICIAL DE SAN JOSÉ.- A las quince horas treinta y cuatro minutos del veintisiete de marzo de dos mil veintitrés

PROCESO LABORAL establecido por SMM quien es mayor, soltero, actualmente desempleado, vecino de San José, ... , contra UBER Costa Rica ... Intervinieron en este proceso los licenciados, ambos como apoderados especiales judiciales del actor. También participaron los licenciados ..., como apoderados de las empresas demandadas.

CONSIDERANDO: I. Con fundamento en los hechos que expone la parte actora en su demanda, visible en la imagen 2 y siguientes de la vista general del expediente electrónico solicita que se condene a las accionadas a lo siguiente: “Se determine que entre mi representado y UBER existió un vínculo laboral. En consecuencia: Se concedan cuatro horas extra diarias durante toda la relación laboral para un total de 6000 horas extra. Se concedan vacaciones, aguinaldo, días de descanso, días feriados, más las diferencias provocadas por el reconocimiento del tiempo extraordinario habitual. Se gire lo correspondiente por Fondo de Capitalización Laboral, pensión complementaria, régimen de invalidez, vejez y muerte y cualquier otro extremo derivado del régimen de seguridad social de Costa Rica y riesgos de trabajo. Se condene a la parte accionada al pago de daño moral, el cual establezco en la cantidad de tres millones de colones. Se cancele, a futuro, un rubro por riesgo de trabajo. Se otorguen intereses, indexación y ambas costas de esta acción (según lo establece el numeral 562 y 563 del Código de Trabajo). En audiencia oral celebrada ante la suscrita juzgadora el actor aclaró su pretensión, en el sentido de que el vínculo laboral se debe declarar en relación con todas las codemandadas, además de que solicitaba eliminar la pretensión relacionada con el pago a futuro de un rubro por riesgos del trabajo, toda vez que desde diciembre de 2022 dejó de prestar servicios para la parte accionada. II. La empresa contestó según consta en imagen 146, opuso la defensa de falta de legitimación. Uber Costa Rica contestó a imagen 241, opuso las excepciones de falta de derecho y falta de legitimación. SA contestó a imagen 281 y opuso las defensas falta de derecho y falta de legitimación. III. En lo que atañe al procedimiento seguido en esta sede, se han observado las prescripciones y plazos de ley, y no se notan vicios u omisiones capaces de producir nulidad e indefensión. IV. HECHOS PROBADOS: De relevancia para la resolución del presente proceso se tienen por demostrados los siguientes hechos: 1. De febrero de 2017 a diciembre de 2022 el actor prestó servicios como chofer de la plataforma Uber (sobre este punto en particular se tiene la declaración de parte rendida por el propio actor SMM, ante esta juzgadora, declaración que fue rendida bajo la fe de juramento y que según la lógica y la experiencia le merece

credibilidad a quien suscribe. En dicha declaración el actor relató la forma en que prestó servicios, haciendo referencia a detalles que, solamente, una persona que lo haya hecho puede conocer. Adicionalmente, junto con la demanda, se aportaron pantallazos de comunicaciones dirigidas al actor, donde se observa la denominación “Uber”, por ejemplo la de imagen 90, de fecha 14 de febrero de 2019, donde se hace referencia a la situación “No recibí la cantidad correcta de dinero en efectivo”, también la de imagen 92, donde se indican los centros de activación de Uber. La de imagen 106, 107 y 108, donde se hace una referencia a los viajes realizados por el actor entre el 3 de mayo y el 10 de mayo de 2019, así como a las tarifas aplicadas).

2. Para que el actor prestara servicios de conducción de Uber debió bajar la aplicación a su teléfono celular, además de asistir a una oficina ubicada en Plaza Antares, en las inmediaciones de la Rotonda de La Bandera, en la provincia de San José, lugar donde tuvo que llevar hoja de delincuencia, tarjeta de circulación del vehículo, copia de la cédula, foto del vehículo. Adicionalmente, firmó en la plataforma o aplicación un contrato digital, no físico (declaración rendida por el propio actor ante la suscrita juzgadora).

3. Para brindar el servicio de conducción de Uber, el actor debía seguir el siguiente procedimiento: entrar a la plataforma, la misma le indicaba por medio de un sonido cuando había un viaje a realizar, la aplicación le mostraba la ruta a seguir para recoger al pasajero y luego la ruta con el destino, el pasajero podía pagar en efectivo o con tarjeta, caso en el cual se utiliza la misma aplicación para el cobro. La aplicación llevaba el récord de los viajes realizados y de las tarifas, semanalmente remitía un reporte de las ganancias del actor, las que eran depositadas en su cuenta bancaria, si el accionante había realizado cobros en dinero efectivo se dejaba el dinero y se aplicaba al monto que Uber le depositaba por los viajes realizados (declaración rendida por el propio actor ante la suscrita juzgadora, así como el pantallazo de imágenes 106, 107 y 108, donde se hace una referencia a los viajes realizados entre el 3 de mayo y el 10 de mayo de 2019 y las tarifas aplicadas).

4. Cuando el actor se inscribió a la plataforma, tuvo que utilizar un link para recibir capacitación del servicio a brindar, también recibió instrucciones de tener agua, galletas y confites a disposición de los clientes. Durante el tiempo de la pandemia debía tomarse una foto portando mascarilla para poder ingresar a la aplicación, además de tener disposición de alcohol en gel para los pasajeros. También cuando asistió a la oficina ubicada en Plaza Antares, observó un video explicativo acerca de la forma de dar el servicio (declaración rendida por el actor ante la suscrita juzgadora).

5. El actor, como conductor de Uber, recibía calificación por cada viaje realizado, adicionalmente, los pasajeros podían realizar comentarios sobre el servicio brindado. La calificación de 5 era la más alta que se podía recibir, si el actor mantenía buena calificación la aplicación le asignaba más viajes, pero si las calificaciones eran negativas la aplicación lo podía desconectar (declaración del actor ante la suscrita juzgadora).

6. El actor podía aceptar o rechazar los viajes asignados por la aplicación, pero si rechazaba 3 viajes seguidos, la aplicación lo desconectaba por un lapso (declaración del actor ante la suscrita juzgadora).

7. El valor de cada viaje, así como el monto que le correspondía al actor, era determinado por la aplicación. La época del

año podía influir en el valor del viaje (declaración del actor ante la suscrita juzgadora). 8. El actor prestaba servicios durante seis días a la semana, en un horario establecido por él mismo, que oscila entre las 6 am y las 10 pm (declaración del actor ante la suscrita juzgadora). 9. Al inicio de la relación entre las partes el actor recibía entre doscientos mil colones (200.000,00) y doscientos cincuenta mil colones (250.000,00) por semana, monto que fue disminuyendo, ya que a lo largo de la relación entre las partes la aplicación fue aplicando porcentajes más altos por cada viaje realizado. Por ejemplo al inicio del vínculo la aplicación retenía un 10% del valor de cada viaje, porcentaje que fue en aumento (declaración del actor ante la suscrita juzgadora). 10. Si el actor cambiaba el vehículo con el cual prestaba los servicios, debía informarlo a Uber (declaración del actor ante la suscrita juzgadora). 11. A lo largo de la relación entre las partes el actor acudió a dos oficinas de Uber para recibir orientación, aclarar dudas, recibir explicación de cómo utilizar mejor la aplicación, interponer quejas, entre otras cosas. Una de esas oficinas era la ubicada en Plaza Antares y otra en el edificio Bambú en Hatillo, ambas en la provincia de San José (declaración del actor ante la suscrita juzgadora). 12. En una ocasión, al actor le fue confeccionado una multa por la Policía de Tránsito, cuyo valor fue reconocido en un 80% por Uber (declaración del actor ante la suscrita juzgadora). 13. En otra ocasión el vehículo utilizado para brindar el servicio fue confiscado por la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP), situación que el actor reportó en la aplicación, por lo que fue contactado por el Bufete para realizar los trámites para recuperar el vehículo (declaración del actor ante la suscrita juzgadora, documento de imagen 94 y siguientes de la vista general del expediente electrónico que consiste en un Poder Especial Administrativo otorgado por el actor a varios abogados de dicho bufete, para ser representado ante la citada entidad pública en el procedimiento administrativo, instaurado por la boleta, así como escrito que contiene recurso interpuesto ante la autoridad indicada, imagen 96 de la vista general del expediente electrónico). 14. La codemandada SRL es una empresa dedicada a la intermediación tecnológica que, por medio de una plataforma o aplicación, conecta a una persona que realiza un pedido de comida, a quien lo entrega y al restaurante que lo elabora, cobrando un monto a cada una de las partes por utilizar la aplicación denominada “Uber Eats” (escrito de contestación de demanda por parte de esta empresa, así como la declaración rendida por el testigo quien presta servicios para SRL como Gerente de Territorio de Centroamérica, también declaración de parte rendida por quien es representante de SRL y declaración de la testigo quien labora como asesora legal para la operación de las aplicaciones de Uber y Uber Eats para América Latina). 15. La plataforma Uber Eats pertenece a un conglomerado de empresas, donde la empresa madre es Uber (declaración de). 16. La aplicación de Uber Eats puede recurrir a choferes que prestan servicios de transporte para Uber, en casos de que no tenga a nadie disponible para brindar un servicio de entrega, así como a otros servicios de flotillas, entre ellas las mismas que pertenecen a los restaurantes (declaración de ...). 17. La codemandada Uber Costa Rica es una empresa que se dedica a dar apoyo o soporte técnico y servicio al cliente por el uso de la aplicación Uber,

fuera de Costa Rica (contestación de la demanda por parte de esta empresa, declaración rendida por ..., Acuerdo 83-2016, dictado por la Presidencia de República y el Ministro de Comercio Exterior, visible a imagen 269 de la vista general del expediente electrónico, Contrato de Operaciones suscrito entre la empresa y Promotora de Comercio Exterior de Costa Rica, imagen 274). 18. La codemandada SA es una empresa que se dedica a facilitar el uso de la plataforma Uber, así como la comunicación entre los socios del club y usuarios (contestación de demanda por parte de esta sociedad, declaración de). 19. El único accionista de la codemandada, es Uber Internacional, sociedad organizada y existente de conformidad con las leyes del Reino de los Países Bajos (documento denominado Fideicomiso de administración y custodia, de imagen 306). 20. La codemandada para la autosatisfacción de necesidades de movilidad en común SA, suscribió un contrato de servicios con Uber, para permitir que la primera tenga acceso a dispositivos tecnológicos, aplicaciones, páginas web, contenido, productos y servicios elaborados por Uber ..., para ser utilizados por los miembros asociados al club, que tengan necesidades de movilidad y que quieran colaborar entre sí para autosatisfacer esa necesidad (misma prueba anterior). 21. Ubersuscribió un contrato de fideicomiso de administración y custodia con una empresa costarricense denominada Ltda, con el objetivo de que el 100% de las acciones que componen el capital social de la empresa codemandada SA, sean administradas y custodiadas en dicho fideicomiso, además de llevar un registro de los miembros del club (misma prueba anterior). 22. La dueña de la plataforma Uber, quien se encarga de su administración y operación, es la empresa denominada Uber., domiciliada en los Países Bajos (declaración de y estudio desarrollado por la Comisión para Promover la Competencia, visible a imágenes 320 y siguientes, concretamente el apartado V, punto B, 2, imagen 386). 23. Para poder inscribirse en la plataforma Uber, como chofer, se exige ser parte del Club ... SA, en calidad de socio, aceptando una afiliación al club, así como los términos y condiciones (misma prueba anterior, así como el documento Términos y Condiciones, punto 1 Aceptación de afiliación al Club de colaboración para la autosatisfacción de necesidades de movilidad en común SA, visible a imagen 190 y siguientes). 24. A las personas que se afilian al Club SA, aceptando sus términos y condiciones, Uber les otorga una licencia, no exclusiva, revocable y no sub licenciable, para tener acceso a la plataforma tecnológica en el dispositivo personal, así como acceso y uso a contenido, información y material disponible en la plataforma, para uso personal (documento Términos y Condiciones, punto 3.1 Licencia imagen 192). 25. La plataforma a la cual los afiliados al Club SA, se pone a disposición bajo varias marcas y opciones de Uber, asociadas con colaboración para movilidad o logísticas, incluidas las marcas de movilidad denominas Uber, uberPOP, uber X, uber XL y otras, así como marcas de colaboración en logística como Uber Eats (documento Términos y Condiciones, punto 3.3 Prestación de la Plataforma Tecnológica imagen 193). 26. Para hacer uso de la plataforma Uber, las personas deben registrarse y mantener activa una cuenta personal de asociado (cuenta), para ello se debe tener como mínimo 18 años. El registro de la cuenta requiere que se comunique a Uber determinada información

personal, como nombre, dirección, número de teléfono móvil y un método de pago válido, el usuario se compromete a mantener de forma segura y secreta el nombre de usuario y contraseña, no puede autorizar a terceros a usar su cuenta, no puede ceder o transferir de modo alguno la cuenta a otra persona (documento Términos y Condiciones, puntos 4.1 y 4.2 Cuentas de usuario y requisitos y conducta del usuario, visible a imágenes 194 y 195 del expediente electrónico). 27. Las codemandadas SRL y Uber Costa Rica SRL poseen el mismo domicilio social, ubicado 28. La codemandada SA posee su domicilio social ubicado en ... 29. Las codemandadasSRL poseen los mismos representantes legales, los señoresy a la vez fungen como secretario y presidente (respectivamente) de la tercer codemandada,SA (certificaciones registrales de imágenes 39, 266 y 302). V. HECHOS NO PROBADOS: Por carecer del debido sustento probatorio, se tiene como hecho no probado que el actor, producto de la relación que mantuvo con Uber, hubiese sufrido un daño de naturaleza moral. VI. FONDO DEL ASUNTO, POSICIÓN DE CADA UNA DE LAS PARTES: Se presenta la parte actora argumentando que laboró como chofer de Uber desde el mes de febrero de 2017, para lo cual firmó un contrato, le pidieron entregar copia de la cédula, de la licencia y hoja de delincuencia. En la audiencia preliminar aclaró que dejó de prestar servicios en diciembre de 2022. En el escrito de demanda, agregó que su labor consistió en brindar servicios de transporte de personas, para lo cual Uber le cancelaba una cantidad de dinero que variaba según la distancia y la complejidad, debía localizar, recibir, aceptar y satisfacer peticiones de entrega de productos o transporte de personas, dentro del área metropolitana, para ello debía estar expectante a las órdenes de Uber durante la mayor parte del día. Argumentó que estuvo sujeto a régimen de control, evaluaciones y calificaciones, además de que la empresa aplicaba régimen sancionatorio si se incumplían los parámetros previstos en el contrato, que podía ser despedido si era acusado de robo, acoso, violencia o cualquier trato indebido hacia los pasajeros o hacia las políticas empresariales. Adiciona que en caso de tener problemas con las autoridades, tanto de Tránsito, como con la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, la demandada le brindaba asesoría legal, además de que contaba con un seguro de daños a terceros brindado por la aseguradora ASSA. Señala que laboró todos los días de la semana, sin descanso, que laboraba 4 horas por encima de las 8 horas que establece la Constitución Política, sin recibir pago por horas extras, como tampoco recibió vacaciones, aguinaldo, días feriados, FCL, ROPC, IVM. Indica que recibía un salario de seiscientos cincuenta mil colones (650.000,00) mensuales. También señala que su condición de precariedad con Uber, el hecho de que no le pagaran sus derechos laborales, más la sensación de que podía ser despedido, enfermarse, sufrir daños o incluso morir, le provocó angustia y afectó su estado de ánimo. Alega que Uber es una plataforma digital que cotiza en bolsa, ubicada en más de 70 países, valorada en 54.000 millones de dólares. Finalmente, señala que en países como Uruguay e Inglaterra se ha determinado que la relación entre Uber y sus conductores es de naturaleza laboral. Por su parte las codemandadas contestaron de la siguiente manera: SRL argumentó que se encarga de la administración, operación y soporte técnico de la

aplicación conocida como “Uber Eats” en Costa Rica, empresa que fue creada el 24 de junio de 2020, siendo que su operación formal inició el 02 de noviembre de 2020, lo que implica la asistencia tecnológica de la citada plataforma para localizar, recibir, aceptar y satisfacer peticiones de servicios de entrega o compra, procedentes de usuarios autorizados de la aplicación Uber Eats, la cual tiene una finalidad diferente a la aplicación conocida como Uber, ya que la primera se enfoca en intermediar servicios de entrega y compra de alimentos y la segunda conectar usuarios y socios conductores para recibir servicio de traslado. El hecho de que ambas tengan el nombre Uber no denota que sean la misma u operadas de la misma manera. Señala que no está vinculada de ningún modo con los servicios de transporte que intermedia Uber y que no ha tenido ningún vínculo con el actor, por lo que no es posible reclamar una contratación de trabajo y sus obligaciones, siendo que ha sido indebidamente ligada al proceso, en el que se ventilan hechos ajenos y servicios que no guardan relación con la operación de la empresa. En cuanto a los hechos manifiesta que los desconoce y por tanto los rechaza. Agrega que el documento que el actor aporta y que identifica como un presunto contrato de trabajo no es más que un documento que establece términos y condiciones aplicables para quienes prestan servicios independientes de reparto utilizando la plataforma Uber Eats, el cual no fue suscrito por el actor, según consta en los registros internos de la empresa. Señala que el actor no aportó prueba idónea, legítima y contundente que acredite la supuesta relación laboral, reitera que no tiene participación alguna en la operación de los conductores registrados en la plataforma Uber. La empresa Uber Costa Rica SRL argumenta que es una empresa sometida al régimen de zona franca, condición otorgada por el Ministerio de Comercio Exterior y Presidencia de la República por medio del acuerdo ejecutivo 0083-2016, que se dedica de manera exclusiva a dar soporte técnico al cliente con respecto al funcionamiento o situaciones que se presentan por el uso de la aplicación a través de la cual Uber brinda sus servicios en distintos países de América Latina, excepto Costa Rica, sin tener incidencia alguna respecto de las actividades de la plataforma en territorio nacional por lo que no tiene relación alguna con la operación de la plataforma en Costa Rica, ni con los choferes registrados. Las actividades que ejecuta consisten en servicios de exportación. Adiciona que la existencia de una relación laboral debe evidenciar tres elementos (pago periódico de salario, prestación personal de servicio y subordinación), ausentes en este caso. Desmiente que exista un grupo de interés económico, pues para ello es necesario ahondar en detalles no superficiales, como unidad de decisión, unidad de dirección, dependencia económica, coincidencia en la ejecución de labores, los que no están presentes en este caso, donde hay independencia en la ejecución de labores. Sobre los hechos en concreto manifiesta que los desconoce y que los rechaza, que el actor es omiso en aportar pruebas que acrediten la supuesta relación laboral. Finalmente, la codemandada SA, señala que el llamado al proceso se efectúa en total omisión a lo establecido en el artículo 2 el Código de Trabajo, sin demostrar vínculo laboral alguno. Argumenta que funge como una comunidad de autoabastecimiento, a la cual deben registrarse los socios de la plataforma Uber para obtener acceso a dispositivos tecnológicos, aplicaciones,

páginas web, contenido, productos, servicios y soluciones tecnológicas, elaboradas por Uber BV, para que puedan ser usadas por todos los miembros asociados al Club que tengan necesidad de movilidad y que quieran colaborar entre sí para autosatisfacer esa necesidad. Señala que no es dueña de la plataforma Uber, ni la ópera, ni la administra. Que la afiliación de todo socio de la plataforma Uber, al club es una condición esencial para suscribir el documento términos y condiciones, que fue emitido y suscrito con el actor por parte de la empresa Uber BV, la cual está constituida en Países Bajos, por ende la codemandada solo se encarga de facilitar el uso de la plataforma tecnológica Uber, que facilita la comunicación entre los socios y los usuarios y por ende lejos de existir una relación laboral, lo que existe es un vinculación como socio beneficiario, miembro del club, al cual está afiliado para concederle permisos y accesos a las aplicaciones y páginas web, productos y servicios puestos a disposición por Uber. Señala que el actor aceptó afiliarse al Club, para efectos de que la plataforma Uber le otorgara una licencia para el acceso y uso de la plataforma tecnológica, en su dispositivo personal y el acceso y uso de cualquier contenido, información y material relacionado a través de la plataforma. Agrega que el club tiene constituido un fideicomiso, en el cual se encuentran custodiadas y administradas las acciones de la empresa, por medio del fideicomiso se verifica, administra el ingreso y salida de los usuarios a la plataforma Uber, según los términos de la empresa Uber BV, así cada persona que se afilie al club, bajo la categoría de socio colaborador, es considerado fideicomisario y beneficiario. Señala que en este caso no se dan los elementos del contrato de trabajo, con sus consecuentes obligaciones. Niega la existencia de un grupo de interés económica. Sobre los hechos manifiesta que los desconoce y los rechaza. Queda así expuesta la posición de cada una de las partes en conflicto, observándose que son varios los puntos objeto de discusión y que deben ser analizados y resueltos por la suscrita. Lo que se realiza de seguido. Sobre el grupo de interés económico: El primer aspecto que corresponde analizar es el referente a la existencia o no de un grupo de interés económico, pues el actor alega que las empresas codemandadas lo conforman, posición que es negada por todas las demandadas. Para resolver este punto en controversia lo primero que debemos indicar es que un grupo de interés económico se caracteriza por la existencia de intereses en común de varias empresas o personas que, formalmente, se presentan como entidades independientes o distintas. Para determinar la existencia de este tipo de grupo, se debe analizar si existen puntos de conexión entre las personas, a quienes se les imputa su conformación. En el caso bajo estudio, se observa que las tres empresas codemandadas, están dirigidas por las mismas personas físicas. Las codemandadasSRL y Uber Costa Rica SRL poseen los mismos representantes legales, sea los señores, quienes son gerentes de ambas empresas y a la vez fungen como secretario y presidente, este último con facultades de apoderado generalísimo sin límite de suma, de la tercer codemandada, Club SA, según consta en las certificaciones registrales de imágenes 39, 266 y 302. También se tiene que las dos primeras empresas poseen el mismo domicilio social, ubicado en La tercer coaccionada posee un domicilio social distinto, pero que aun así guarda relación con las dos primeras, pues se ubica en la provincia

de Puntarenas,, oficina de abogados que a la vez ha sido la encargada de la defensa legal de las tres codemandadas, según consta en los escritos de contestación de cada una de ellas. A lo anterior debemos sumar un aspecto de mayor relevancia y que guarda relación con la conexión que cada una de las coaccionadas mantiene con la empresa transnacional conocida como Uber, pues todas ellas, de una forma u otra le prestan un servicio. En tal sentido la primer demandada sea SRL, en su escrito de contestación manifestó ser la encargada de administrar u operar, en Costa Rica, la aplicación conocida como Uber Eats, lo cual fue ratificado por los dos testigos venidos a la audiencia sea y así como por el declarante La segunda coaccionada, la cual incluso utiliza la denominación Uber en su razón social, sea Uber Costa Rica, es la encargada de dar soporte técnico a los usuarios de la aplicación Uber, fuera de Costa Rica. Y finalmente, la tercer demandada Club SA, funge como una comunidad a la cual, obligatoriamente, deben registrarse todas las personas que deseen brindar servicios por medio de la aplicación Uber, propiedad de Uber BV, empresa domiciliada en los Países Bajos, tal y como consta en el documento Términos y Condiciones de imagen 190, en el estudio desarrollado por la Comisión para Promover la Competencia, visible a imagen 320 y fue indicado por la testigo, Adicionalmente, tenemos que la única accionista del citado club es Uber BV, según se indica en el documento de fideicomiso de imagen 306. Así las cosas, resulta más que evidente el nexo que cada una de las coaccionadas mantiene con Uber, situación que fue aceptada por el testigo de la accionada ... , quien manifestó que Uber Eats es parte de una empresa global, y que todas las accionadas están relacionadas con una empresa, que él calificó de “madre”, denominada Uber. Incluso este testigo aceptó que la plataforma Uber Eats puede recurrir a los servicios de las personas inscritas en la plataforma Uber (dedicada a brindar servicios de movilidad o transporte de personas) para realizar entregas, lo cual es ratificado por el documento de imagen 190 de la vista general del expediente electrónico, que contiene los Términos y Condiciones para afiliarse a la tercer codemandada sea SA, afiliación que resulta necesaria para poder hacer uso de la aplicación Uber. Este documento, en el apartado 3.3 señala que parte de la plataforma Uber podrá ponerse a disposición, bajo otras marcas, asociadas con la colaboración para la movilidad o con la colaboración en logística, entre ellas Uber Eats. A criterio de quien suscribe resulta patente la relación que las coaccionadas mantienen con Uber, a quien le brindan diversos servicios. Puede ser que, dentro de Costa Rica, las tres coaccionadas operen de forma independiente, como lo manifestaron el declarante ... y la testigo ..., pero ello no elimina la interrelación directa que mantienen con una empresa global o madre (como la denominó el propio testigo de la accionada ...), que responde al nombre de Uber y consecuentemente, en caso de que se determine la procedencia de los extremos que aquí se solicitan, deben responder de manera solidaria, al conformar un grupo de interés económico, el cual no está compuesto únicamente por ellas tres, sino del cual también forman parte otras empresas, que operan fuera de las fronteras nacionales, según consta en la prueba documental, concretamente en el estudio desarrollado por la Comisión para Promover la Competencia, visible a imágenes 320 y siguientes, apartado

V, punto B, 2, imagen 386, en el contrato de fideicomiso de imagen 306 y en el documento Términos y Condiciones del Club, visible a imagen 190. Sobre el caso concreto, sobre la forma en que el actor prestó servicios y naturaleza de la relación entre las partes: De previo a analizar el caso concreto, cabe indicar que es un hecho, por todos conocidos, la utilización actual de las plataformas tecnológicas para ofrecer y obtener bienes y servicios, lo que se enmarca en la denominada economía colaborativa. Entendida como un modelo económico, según el cual los usuarios aprovechan nuevas tecnologías, para crear espacios de encuentro, con el objetivo de vender, comprar, compartir, intercambiar, bienes y servicios. Participan tres agentes: 1) quien presta el servicio, quien vende, comparte o intercambia el bien. 2) el usuario. 3) la plataforma tecnológica que permite la conexión entre los dos anteriores. Este tipo de economía ha permitido que personas ofrezcan sus servicios, pongan a disposición de otros sus bienes u comercialicen sus productos. Por su parte los consumidores logran una amplia oferta a la que pueden acceder de forma relativamente sencilla, con el beneficio de tener a su disposición múltiples opciones, todo lo cual ha supuesto un nuevo modelo de empresa, el cual repercute en la forma de organización del trabajo. La doctrina indica que esta forma de economía presenta ventajas, asociadas a la satisfacción de las necesidades del consumidor, conectando a muchas personas de forma rápida, supone ahorro en la compra de bienes y la optimización de los recursos, pues estos pueden ser compartidos, además de que ofrece mayor oferta de bienes y servicios. Este nuevo paradigma, que no solo es económico, sino también social, opera dentro de la llamada Cuarta Revolución Industrial, en la que se mezclan técnicas de producción y prestación de servicios, con sistemas de inteligencia artificial y automatización de los procesos, debido a la proliferación de internet y el uso masivo de dispositivos tecnológicos y sus aplicaciones. El caso concreto que se ha sometido al estudio de quien suscribe se desarrolló dentro de este nuevo modelo económico, que más que colaborativo, debe denominarse de plataformas tecnológicas (como lo hace parte de la doctrina), toda vez que don, recurriendo al uso de una aplicación instalada en su dispositivo móvil, en este caso particular la aplicación Uber, prestó sus servicios como chofer o conductor de un vehículo, con el objetivo de trasladar a personas El principal punto objeto de debate, radica en la determinación de la naturaleza de la relación que el actor mantuvo con las empresas demandadas, las que forman parte de un conglomerado o grupo económico, cuya empresa madre, como dijo el testigo, es Uber. Para esclarecer dicha controversia, dada la poca o nula regulación que existe en torno a este tipo de prestación de servicios, la suscrita juzgadora ha recurrido a las normas y principios básicos contenidos en la legislación laboral, de conformidad con lo dispuesto en el numeral 15 del Código de Trabajo. En primer lugar debe tenerse presente el concepto contenido en el citado cuerpo normativo, respecto a la figura del trabajador (artículo 2), al indicar que es toda persona física que presta a otra u otras sus servicios materiales o intelectuales, o ambos, en virtud de un contrato de trabajo que puede ser expreso, implícito, verbal, escrito, individual o colectivo. Por su parte el numeral 18 dispone que una relación laboral, sin importar la denominación, se presenta cuando una persona presta a otra sus servicios,

bajo el régimen de dependencia (inmediata o delegada), a cambio de una remuneración. En el caso bajo estudio no cabe la menor duda que donprestó un servicio, a favor de otro, servicio que consistió en la conducción de un vehículo automotor, para trasladar personas de un lugar a otro. Para ello debió instalar en su teléfono celular la aplicación Uber y aceptar la totalidad de las condiciones de un contrato digital (no físico) que la misma plataforma le presentó. Este servicio no lo realizó por cuenta propia o de forma autónoma (como lo alega la parte accionada), sino que de la prueba que obra en autos, se desprende que lo hizo según las indicaciones que recibía por medio de la plataforma o aplicación Uber, instalada en su teléfono celular, la cual, como se indicó en la declaración rendida bajo la fe de juramento ante la suscrita juzgadora, le mostraba la ruta que debía seguir para recoger al pasajero, la ruta para llevarlo a su destino, además estimaba el valor del viaje, realizaba el cobro (a excepción de aquellos servicios pagados en efectivo) y estimaba la ganancia que correspondía al actor. Es importante indicar que el servicio prestado por el actor fue de naturaleza personal (condición característica del contrato de trabajo), según se extrae del documento denominado “Términos y Condiciones”, visible a imagen 190 de la vista general del expediente electrónico, donde se establecen las condiciones para formar parte del, cuya afiliación es requisito indispensable para poder hacer uso de la aplicación Uber, desarrollada por la empresa Uber BV de los Países Bajos. En tal sentido, el punto 3.1 de dicho documento expresamente establece que Uber otorga una licencia para uso personal, por medio del dispositivo, también de uso personal, licencia no transferible, ni sub licenciable. Los puntos 4.1 y 4.2 de ese mismo documento, disponen que cada usuario de la plataforma debe registrarse y mantener activa una cuenta de uso personal, para lo cual debe suministrar el nombre, dirección, número de teléfono, datos que deben ser exactos y actualizados, so pena de no poder utilizar la aplicación. Agrega que cada socio es responsable de mantener en forma segura y secreta el nombre del usuario y su contraseña, que no puede autorizar a terceros a hacer uso de su cuenta, que no puede cederla o transmitirla a otras personas, todo lo cual evidencia el carácter personalísimo, de quien se afilia al referido club, con el objetivo de acceder a la plataforma y brindar servicios de conducción. A lo anterior debemos sumar que, producto del servicio prestado, el actor recibía una remuneración, elemento también característico y necesario de los contratos laborales. Dicho pago dependía de la cantidad de viajes realizados, el valor asignado a cada uno de ellos y el porcentaje correspondiente al chofer, aspectos determinados de forma unilateral por Uber, por medio de la aplicación. El demandante, en la declaración rendida ante quien suscribe que, reitero, merece credibilidad, relató que semanalmente la aplicación le remitía un mensaje con el corte de los viajes efectuados y el monto de las ganancias generadas, el cual era depositado en su cuenta bancaria. Esta afirmación fue confirmada por el pantallazo aportado junto con la demanda y que está visible a imagen 106, 107 y 108 del expediente electrónico y que hace referencia a la labor ejecutada entre el 3 de mayo y el 10 de mayo de 2019, así como a las tarifas aplicadas. Se denota que la forma de pago era a destajo, sea por tarea realizada (viaje en este caso), modalidad contemplada en el numeral 164 del Código de Trabajo, que

establece las posibles formas de pago salarial. En cuanto a la subordinación, también se cumple, por cuanto es evidente que el actor estuvo sometido a órdenes y directrices por parte de Uber, eso sí, dada la particularidad del servicio y de la forma de organización de este, la subordinación evidenció elementos especiales y diferentes, a aquella que se presenta en las relaciones laborales tradicionales. En primer lugar, tal y como se señaló en líneas anteriores el actor debió aceptar o suscribir un contrato digital, no físico, como comúnmente sucede, documento que le fue presentado por la propia aplicación y del cual no tuvo oportunidad alguna de negociación, constituyendo un instrumento de adhesión, cuyas condiciones (impuestas por Uber) debía aceptar para poder prestar el servicio. Por otra parte, el actor fue enfático en señalar que era la aplicación la que le asignaba los viajes, la ruta a seguir, así como el valor de estos. También señaló que cuando se inscribió para prestar sus servicios, debió acudir a una oficina de Uber, ubicada en Plaza Antares, cerca de la Rotonda de La Bandera, lugar donde fue atendido por personal de Uber y donde debió presentar una serie de documentos, para poder hacer uso de la aplicación, tales como tarjeta de circulación, hoja de delincuencia, fotos del vehículo, licencia, entre otros. Agregó que en esas instalaciones se proyectaba un video con instrucciones de cómo dar el servicio. También indicó que Uber le exigía mantener su vehículo limpio, en buen estado, que no podía sobrepasar los 10 años de antigüedad, en un inicio de la relación le exigían ofrecer galletas, agua y confites a los pasajeros, durante la pandemia le exigían tomarse una foto portando mascarilla, además de tener alcohol en gel a disposición de los usuarios. También señaló que si se negaba a realizar tres viajes seguidos, la aplicación lo desconectaba por determinado lapso temporal, lo que se asemeja a la imposición de una sanción disciplinaria. Todo lo anterior evidencia subordinación, pues Uber, por medio de la plataforma era la única facultada para imponer las condiciones bajo las cuales se prestaba el servicio. A ello debemos agregar las evaluaciones y comentarios realizados directamente por los usuarios, los que, en caso de ser positivos, eran utilizados para asignar más viajes, y en caso contrario podían ser motivo para desconectar al chofer. La única libertad (y relativa), que la suscrita observa, en la prestación del servicio, lo es en relación con la jornada y el horario dentro del cual don SMM prestó sus servicios, pues era él quien definía este aspecto. No obstante, ello no es suficiente para concluir, como lo hace la parte demandada, que no existía subordinación. Si bien, tradicionalmente, la persona trabajadora está sujeta a una jornada y a un horario estricto, que debe cumplir como parte de sus obligaciones, el mismo Código de Trabajo establece casos excepcionales, no sujetos a los límites de la jornada, según se indica en el numeral 143. Adicionalmente, existen ocupaciones cuyas actividades se miden por objetivos o metas, y no necesariamente por el cumplimiento de una determinada cantidad de horas al día, como es el caso de los agentes vendedores o comisionistas a quienes se les asigna una ruta a cubrir o una lista de clientes a quienes a visitar, lo que realizan con cierta libertad horaria, pues lo importante es cumplir con el encargo, más que acatar un horario. Por otra parte, el auge que el teletrabajo ha tenido en los últimos años ha evidenciado que el cumplimiento estricto de un horario ya no es el elemento característico

del vínculo laboral, pues muchas personas optan por esta modalidad, dada la flexibilidad que permite. En el caso concreto, la libre elección de los días a trabajar y del horario a cumplir, es propia del tipo de relación desarrollada entre las partes, así como de la economía de plataformas, sin que ello sea suficiente para desacreditar la existencia de un vínculo laboral. Finalmente, en adición a las tres condiciones a las cuales se acaba de hacer referencia, contempladas en el numeral 18 del Código de Trabajo, también debemos hacer referencia al elemento de ajenidad, desarrollado por la doctrina laboral. Esta condición consiste en que los frutos del trabajo se atribuyen al empresario, es decir que el producto del servicio prestado no pertenece al obrero, al trabajador, sino que se incorpora directamente en el patrimonio del empleador. Condición que también se presenta, pues como se ha dicho, los pagos efectuados por los usuarios ingresan directamente a Uber (a excepción de los pagos en efectivo) y éste, por medio de la aplicación, determina cuánto le corresponde al chofer y realiza el giro (en relación con los pagos en efectivo la aplicación los descuenta del monto total a depositar en el período establecido). También se denota ajenidad en el hecho de que, cuando un usuario tiene un reclamo lo formula directamente ante Uber y no al chofer o conductor, como sucedería en caso de un trabajador autónomo. Nótese que la coaccionada Uber Costa Rica SRL, precisamente, se dedica a dar atención y soporte a los usuarios, ubicados fuera de Costa Rica. La condición de ajenidad también se aprecia en la organización de la empresa, sin que el trabajador deba aportar infraestructura o elementos. Si bien, en el caso bajo estudio, el actor debió cubrir parte de los instrumentos o de los insumos de trabajo (como vehículo, gasolina, teléfono celular), el principal recurso para llevar a cabo la tarea, indudablemente, lo es la aplicación Uber, administrada y operada exclusivamente por Uber BV, quien es su propietaria. En todo caso se observa que cuando el actor tuvo contratiempos con el uso de su vehículo personal, Uber le proporcionó colaboración. Por ejemplo, con el pago de una multa de tránsito, de cuyo monto, un 80% fue reconocido por Uber, así como el apoyo legal que recibió para poder recuperar su vehículo cuando fue confiscado por las autoridades nacionales, lo que denota indicios de ajenidad en relación con los instrumentos para prestar el servicio encomendado. Con fundamento en lo expuesto, queda evidenciado el cumplimiento de los requisitos esenciales para determinar que nos encontramos ante una contratación laboral, pues el actor prestó un servicio de carácter personal, a cambio de una remuneración, sujeto a un fuerte régimen de supervisión, con clara evidencia de ajenidad. La parte demandada ha pretendido desvirtuar la naturaleza laboral de la relación que mantuvo con el demandante, denominándolo de muy diversas formas, como: socio, conductor, afiliado, usuario, fidecomisario, beneficiario, nada de lo cual elimina su condición de trabajador, como lo dispone nuestra normativa laboral, pues en criterio de esta juzgadora, no resulta factible que, una persona que no cuenta más que con su propia fuerza laboral, la que pone a total disposición de un conglomerado económico, sea considerado un socio, un emprendedor o un trabajador autónomo. Recordemos que en materia laboral existe un principio rector, según el cual debe prevalecer la realidad, sobre las formas o las apariencias de la relación o de las partes que en ella intervienen.

Si bien el sistema de economía colaborativa, o mejor dicho de plataformas digitales, supone un cambio en la forma en que se brinda o se accede a un servicio, esta transformación y las muchas otras que a futuro se presenten, dados los avances tecnológicos, no puede ser en menoscabo de las personas trabajadoras y de los derechos inherentes a ellas. Teniendo claro lo anterior y arribando al firme convencimiento de que la relación que mantuvo el demandante fue de naturaleza laboral, se procederá a resolver las pretensiones concretas que este plantea en su demanda: Sobre las extremos solicitados: 6000 horas extras: Si bien no cabe duda de que la relación que unió a las partes en conflicto fue de naturaleza laboral, no resulta procedente el cobro de horas extras. En primer lugar, como se dijo en líneas anteriores el horario y la jornada laborada no fue impuesta por el empleador, sino que fue una decisión del propio trabajador. Entiende quien suscribe que ello lo fue producto del sistema de pago a destajo, el cual provoca que el trabajador busque realizar la máxima cantidad de tareas posibles (lo que conlleva un aumento de las horas de trabajo), con el objetivo de ver incrementados sus ingresos. En todo caso, no quedó claro el horario en que el actor prestó servicios, pues en el hecho octavo manifestó haber laborado 4 horas por encima de la jornada de 8 horas, lo que significa que laboró 12 horas por día. Sin embargo, en la declaración que rindió ante quien suscribe, sobre este punto en particular, manifestó haber laborado de 6 am a 10 pm, lo que implica una jornada de 16 horas que difiere a la indicada en la demanda. A esto debemos agregar, que la pretensión concreta es el reconocimiento de 4 horas extras por día, para un total de 6000 extras. Si esta pretensión se correlaciona con el hecho octavo, se desprende que el actor reclama haber laborado 12 horas por día, no obstante al ser un trabajador que no cumple su objetivo en el centro de labores, dada la naturaleza del servicio contratado, sea la conducción y transporte de personas, labor que se ejerce en diferentes partes del país, en diferentes carreteras y comunidades, el actor sería un trabajador no sujeto a los límites de la jornada, sometido a una máxima de 12 horas por día. Vacaciones: Siendo que se ha determinado la naturaleza laboral de la relación, el actor, como todo trabajador, es acreedor al pago de vacaciones, derecho indiscutible y de orden irrenunciable. Se entiende que el reclamo va dirigido al pago de vacaciones de toda la relación laboral, la cual tuvo una duración total de 5 años y 11 meses (de febrero de 2017 a diciembre de 2022), lo que significa que el actor tiene derecho al pago total de 71 días de vacaciones, toda vez que el artículo 153 del Código de Trabajo establece derecho a 2 semanas de vacaciones por cada 50 laboradas, entonces tiene derecho a 12 días, por los 5 períodos completos de labores (60 días), más 11 días adicionales, por cada mes laborado en el último período, en que no logró completar las 50 semanas, para un total de 71 días de vacaciones. Surge la interrogante con cuál salario estimar este rubro, pues en la demanda, en el hecho décimo el actor aseguró que devengó un aproximado de 650.000,00 colones por mes, sin embargo no aclara si ello fue durante toda la relación laboral, si fue al principio o al final. En la declaración que el actor rindió ante quien suscribe, manifestó que la remuneración fue variada, toda vez que en un inicio los viajes eran mejor retribuidos, sin embargo la empresa, a través del tiempo, fue rebajando el monto pagado por cada servicio, de ahí que no se

tenga un conocimiento exacto del monto devengado por el trabajador a lo largo del vínculo laboral. Así las cosas, considera quien suscribe que lo más equitativo es recurrir al salario mínimo de ley, que el respectivo decreto establece para un chofer de vehículo liviano (trabajador semicalificado TSC), para cada período que se reclama. A continuación se muestra la respectiva cuantificación: (...) De la tabla anterior se desprende que por vacaciones de toda la relación laboral, tomando como base el salario mínimo legal para un chofer de vehículo liviano (TSC) corresponde la suma de ochocientos dos mil trescientos cuatro colones con dos céntimos (802.304,02). Aguinaldo: En cuanto al aguinaldo, el mismo encuentra regulación en la ley 2412, denominada Ley de Aguinaldo a Servidores de la Empresa Privada, la cual establece que todo patrono particular está obligado a conceder a sus trabajadores, de cualquier clase y cualquiera que sea la forma en que desempeñe sus labores, un beneficio económico anual equivalente a un mes de salario, beneficio que será pagado dentro de los primeros veinte días del mes de diciembre de cada año. Este beneficio se calcula con base en el salario devengado durante los doce meses anteriores al 1 de diciembre del respectivo año (sea de diciembre del año anterior a noviembre del respectivo año). En el caso concreto, al declararse que la relación entre las partes fue de naturaleza laboral, el actor tiene derecho al pago de este rubro por todo el tiempo que duró la relación, que como ya se dijo fue por espacio de 5 años y 11 meses, lo que representa un total de 71 doceavos de aguinaldo. También se utilizará el salario mínimo para un chofer de vehículo liviano (TSC). La cuantificación se muestra a continuación: (...) Según la tabla anterior por concepto de aguinaldo de toda la relación laboral se adeuda la suma de un millón setecientos cuarenta y tres mil seiscientos cinco colones con veinte céntimos (1.743.605,20). Días de descanso semanal: El actor reclama el pago de los días de descanso semanal. El artículo 152 del Código de Trabajo dispone que todo trabajador tiene derecho a disfrutar de un día de descanso absoluto, después de cada semana de labores. El patrono que no otorgue este beneficio está en obligación de satisfacer a sus trabajadores, por esta jornada el doble del salario que ordinariamente les paga. Si bien en el caso bajo estudio se ha determinado la naturaleza de la relación laboral, este extremo no resulta procedente. En tal sentido el actor en su demanda aseguró que laboró todos los días de la semana, de lunes a domingo sin día de descanso, sin embargo en la declaración que rindió ante la suscrita, manifestó que laboró durante 6 días por semana y no 7, razón por la cual no procede el pago de días libres. Ahora bien, siendo que el pago del actor fue por tarea o a destajo, resulta evidente que el día que tomaba libre no le fue retribuido. Sin embargo, el numeral 152 citado dispone que el día libre será con goce de salario, únicamente, cuando se prestan servicios en un establecimiento comercial, que no fue el caso del actor. Agrega el numeral que también será pagado cuando así se hubiere estipulado, supuesto que surge cuando así se establece en el contrato de trabajo, o cuando el pago salarial se realiza de forma quincenal o mensual, pues se entiende que se pagan todos los días del período, incluido el día de descanso, sin embargo el actor no encaja en ninguno de estos supuestos, pues no consta que hubiere pactado el pago en cuestión, además que su retribución lo era con corte semanal. Días feriados: El actor reclama este extremo, pero no

precisa cuáles son los días feriados que reclama, podría pensarse que son todos los comprendidos en el tiempo que duró la relación laboral (de febrero 2017 a diciembre 2022), sin embargo, recordemos que en el punto anterior se estableció que el actor no laboró todos los días de la semana, pues él manifestó que prestaba servicios 6 días por semana, lo que imposibilita establecer cuáles feriados laboró y cuáles no. En todo caso, considera quien suscribe que si bien el numeral 478 del Código de Trabajo dispone que corresponde a la parte empleadora la demostración del pago o disfrute de los días feriados, para que el mismo pueda otorgarse, el trabajador debe precisar con exactitud cuáles días feriados son los que reclama, cosa que aquí no se realizó, lo que impide el otorgamiento y por ende la cuantificación de este extremo. Solicita el actor que se condene al pago del Fondo de Capitalización Laboral (FCL), Régimen Obligatorio de Pensión Complementaria (ROPC), así como el Régimen de IVM, Riesgos del Trabajo, y cualquier otro extremo derivado del Régimen de Seguridad Social de nuestro país, reclamo que resulta totalmente procedente, dada la naturaleza laboral del vínculo entre las partes. En tal sentido el artículo 73 de la Constitución Política establece la creación de los seguros sociales en beneficio de los trabajadores manuales e intelectuales, regulados por el sistema de contribución forzosa tripartita. Dicha norma debe correlacionarse con los numerales 2 y 3 de la Ley Constitutiva de la Caja Costarricense de Seguro Social, en cuanto al seguro de IVM, 193 del Código de Trabajo, en relación con el seguro contra Riesgos del Trabajo, así como 1, 3, 9 y siguientes de la Ley de Protección al Trabajador, ley 7983, respecto al FCL y ROPC. Consecuentemente, deberán las demandadas pagar lo correspondiente a cada uno de los regímenes de seguridad social, a los que se acaba de hacer referencia, por el período que duró la relación laboral, sea de febrero de 2017 a diciembre de 2022, razón por la cual una vez firme esta sentencia se remitirá una copia certificada a la CCSS para que ella proceda con el cobro respectivo, no solo en relación con el Régimen de IVM, cuya administración le ha sido encomendada, sino también respecto a los regímenes creados por la Ley de Protección al Trabajador, administrados de forma privada, pero cuya recaudación realiza por medio del SICERE. También se remitirá copia al INS como administrador del Régimen de Riesgos del Trabajo, para lo que estime pertinente. Se aclara que el actor desistió del extremo relacionado con el pago de la póliza por Riesgos del Trabajo a futuro, dado que la relación entre las partes ya concluyó. Daño moral: Finalmente, se solicita el pago de daño moral, que estima en tres millones de colones (3.000.000,00). Se debe indicar que este tipo de daño se refiere a la afectación que una persona sufre en sus sentimientos, decoro, honor, reputación, vida privada, o bien en la consideración que de sí misma, tienen los demás. Reiterada jurisprudencia sobre la materia, ha dicho que compete al perjudicado y, únicamente a este, suministrar la prueba que permita su acreditación, así como el nexo causal entre la conducta o actuación (en este caso patronal) y la afectación sufrida, lo que significa que el daño moral, en material laboral, debe demostrarse, a través de pruebas fehacientes que justifiquen su otorgamiento y su cuantía. En el caso concreto, el actor basa su solicitud en la situación de precariedad que mantuvo con Uber, así como en el hecho de no recibir el pago de sus derechos laborales. Si bien la suscrita

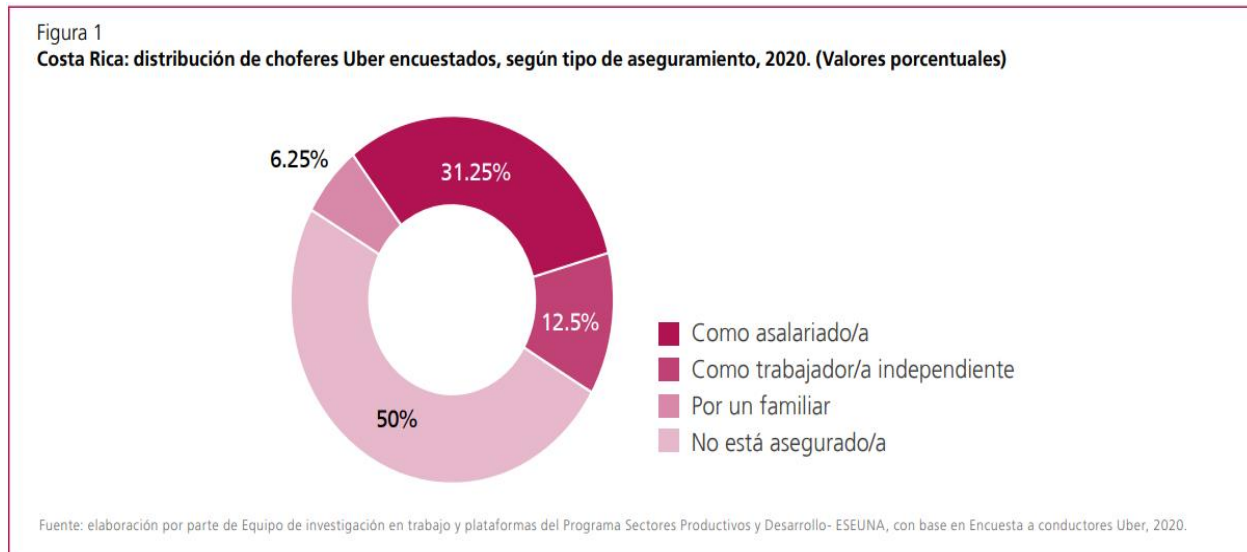
juzgadora comparte la posición del demandante, en el sentido de que el trabajo prestado lo fue de forma precaria, sea al margen de los derechos que toda entidad patronal debe garantizar a favor de la persona trabajadora, el actor no acreditó que esta reprochable situación hubiese provocado un daño más allá del económico, que aquí se ha otorgado, llegando a afectar su esfera moral, pues sobre este punto en particular no trajo prueba alguna al proceso. El demandante reclama que este año se otorga “in re ipsa” (presunción de que los hechos o cosas, con su mera existencia, demuestran lo argumentado), posición que no se comparte, pues tal y como se señaló en líneas precedentes corresponde su demostración fehaciente, a quien lo reclama. Consecuentemente, se rechaza el reclamo por daño moral. Intereses: Sobre la suma otorgada deberá la parte demandada reconocer intereses, los que corren desde la exigibilidad del adeudo y hasta el pago efectivo, de conformidad con el artículo 565 del Código de Trabajo. Indexación: También la suma principal establecida en esta sentencia deberá pagarse actualizada a valor presente (indexación), según lo dispone el artículo 565 del citado código. Se declara parcialmente con lugar la demanda interpuesta. Se rechazan, en los extremos otorgados y se acogen en los denegados, las defensas de falta de derecho y falta de legitimación. VII.- COSTAS: De conformidad con el artículo 562 del Código de Trabajo, se condena a las empresas codemandadas al pago solidario de ambas costas, estimándose las personales en un veinte por ciento (20%) del monto total concedido en esta sentencia.

POR TANTO

De conformidad con lo expuesto, normas legales, se rechazan, en los extremos otorgados y se acogen en los denegados, las defensas de falta de derecho y falta de legitimación. Se declara PARCIALMENTE CON LUGAR la demanda interpuesta por SMM cédula de identidad ..., contra SRL cédula jurídica ... UBER COSTA RICA ... SRL cédula ... y SA cédula jurídica Se declara que la relación que mantuvo el actor con las tres codemandadas fue de naturaleza laboral. Se condena a las tres empresas codemandadas al pago solidario de: ochocientos dos mil trescientos cuatro colones con dos céntimos (802.304,02), por concepto de vacaciones de toda la relación laboral y un millón setecientos cuarenta y tres mil seiscientos cinco colones con veinte céntimos (1.743.605,20), por concepto de aguinaldos de toda la relación laboral. Adicionalmente, las demandadas deberán pagar lo correspondiente a los regímenes de seguridad social, IVM, FCL, ROPC, Riesgos del Trabajo, durante el tiempo que duró el vínculo laboral, sea de febrero de 2017 a diciembre de 2022, para lo cual una vez firme esta sentencia se remitirá una copia certificada a la CCSS y al INS, para que procedan según corresponda. Se rechazan los extremos de horas extras, días feriados, días libres y daño moral. Sobre la suma concedida, deberán reconocerse intereses, los que corren desde la exigibilidad, hasta la efectiva fecha de pago, de conformidad con el artículo 565 del Código de Trabajo. También la suma principal establecida en esta sentencia deberá pagarse actualizada a valor presente (indexación), según lo dispone el artículo 565 del citado código. De conformidad con el artículo 562 del Código de Trabajo, se condena a las empresas codemandadas al pago solidario de ambas costas, estimándose

las personales en un veinte por ciento (20%) del monto total concedido en esta sentencia. notifíquese.-
LICDA. Carolina Fallas Sánchez. JUEZA.

Anexo 6



Anexo 7

Planteamientos generales propuestos en el proyecto de ley

- Pagar el 13 % correspondiente al IVA.
- Pagar 8,5 % correspondiente a las remesas al exterior.
- Pago de 3 % sobre el servicio para el fondo público para renovación de flotilla vehicular pública.
- Inscribirse ante el Concejo de Transporte Público (CTP).
- Pago de inscripción fijado en 100 salarios base (€44,6 millones) y la mitad (€22,3 millones) por renovar la inscripción cada cuatro años.
- Pago por multa por operar antes de regularse en el país de dieciocho mil seiscientos salarios base (€8 300 millones).
- Financiamiento de un Fondo Nacional de Movilidad, a cargo del Consejo de Transporte Público (CTP).
- Tarifas máximas fijadas por ARESEP.

Nota: Elaboración propia, basado en Proyecto de Ley N.º 21228 “Reforma al sistema de transporte remunerado de personas y regulación de las empresas de plataforma de transporte”.

02 de septiembre de 2023
PGR-OJ-084-2023

Señora
Ericka Ugalde Camacho
Comisiones Legislativas III
Asamblea Legislativa

Estimada señora:

Con aprobación del señor Procurador General de la República, se atiende lo solicitado en su oficio No. AL-CPGOB-0335-2023 de 8 de junio del 2023, por medio del cual se nos comunicó que la Comisión Permanente de Gobierno y Administración requirió nuestro criterio sobre el proyecto de ley que se tramita en el expediente legislativo **No. 23.736**, denominado **“LEY DE TRANSPORTE REMUNERADO NO COLECTIVO DE PERSONAS Y PLATAFORMAS DIGITALES.”**

I. Carácter de este pronunciamiento.

De conformidad con los artículos 1°, 2° y 3° inciso b) de nuestra Ley Orgánica (no. 6815 de 27 de setiembre de 1982) la Procuraduría General de la República es el órgano superior consultivo, técnico jurídico, de la Administración Pública, y, en esa condición, cumple su función rindiendo los criterios legales que le solicite la Administración Pública.

Para esos efectos, la Asamblea Legislativa podrá ser considerada como Administración Pública cuando nos consulte un tema en el ejercicio de la función administrativa, no así cuando requiere nuestro criterio sobre algún tema de interés para el ejercicio de la función legislativa.

Pese a lo anterior y dado que no existe previsión legal al efecto, la Procuraduría ha acostumbrado a atender las consultas que formula la Asamblea Legislativa y sus diputados, con el afán de colaborar con el ejercicio de las importantes funciones que la Constitución Política les atribuye. De ahí que se rinden criterios jurídicos no vinculantes sobre determinados proyectos de ley, cuando son consultados por la Comisión Legislativa encargada de tramitarlos, o en relación con aspectos jurídicos que pueden considerarse cubiertos por la función de control político y que razonablemente puedan estimarse de interés general.

En virtud de ello, los criterios emanados de este órgano asesor en cuanto a los alcances y contenido de un proyecto de ley o de reforma constitucional, no poseen la obligatoriedad propia de aquellos referidos a asuntos surgidos del ejercicio de la función administrativa y, por esa razón, este criterio es vertido por medio de una opinión jurídica no vinculante que pretende ser un insumo en el ejercicio de la importante labor de la Asamblea Legislativa.

Por otra parte, al no encontrarnos en los supuestos establecidos por el artículo 157 del Reglamento de la Asamblea Legislativa, este pronunciamiento no se encuentra sujeto al plazo de ocho días en él establecido.

II. Consideraciones sobre el proyecto de Ley No. 23.736.

En cuanto al análisis del contenido del Proyecto de Ley, resulta importante recordar -como se ha indicado en otras ocasiones-, que la lectura y observaciones que hace esta Procuraduría General en el contexto de la revisión del proyecto es, como mencionamos supra, una colaboración para las importantes funciones que cumple la Asamblea Legislativa.

Esta es una colaboración técnico-jurídica, no de oportunidad ni de conveniencia, porque nuestra posición es estrictamente técnica (en el ámbito jurídico). Por ende, las observaciones no están encaminadas a privilegiar o desfavorecer a ninguno de los sectores involucrados que puedan tener intereses en este tipo de actividades de servicios de transporte de personas.

Dicho lo anterior, únicamente nos permitimos agregar unas breves observaciones puntuales sobre el contenido del proyecto, en la forma que pasaremos a exponer.

Exposición de motivos:

Tal y como se indica en la exposición de motivos, la intención del presente proyecto de ley es establecer un nuevo marco regulatorio que, de manera balanceada, razonable y proporcional, regule “el servicio de transporte remunerado de personas mediante plataformas digitales, de forma que se este se permita, sino también, establecer las condiciones mínimas para que el servicio sea seguro en términos jurídicos, personales, viales y sociales. Adicionalmente, se deben variar la legislación de los otros medios de transporte, particularmente, taxis, en aras de igualar las condiciones regulatorias y que haya un balance adecuado en el mercado de dichos servicios, ante esta nueva realidad, en la cual es claro que confluyen servicios de taxi y servicios de transporte con interconexión mediante plataformas tecnológicas”.

El proyecto afirma que “el fenómeno de las plataformas digitales de interconexión para los servicios de transporte, en sí mismo, ha demostrado que éste no responde a una lógica tradicional de servicio público bajo una figura de monopolio del Estado y con concesiones. Por tal razón, no se trata de un servicio de prestación directa Estatal, sino de una actividad económica ejercida por agentes privados, eso sí, que deber darse con cierta regulación y, de ahí, que se requiera un modelo **no de servicio público**, sino de un servicio económico que, dado su interés general por la protección de temas de interés público como la salud, la seguridad y el orden público debe tener regulación. Así mismo dicha regulación debe alcanzar al reconocimiento de que los prestatarios directos del servicio deben cumplir con una serie de obligaciones y requisitos, al igual que los intermediarios que como se anotó, no prestan servicios de transporte sino de interconexión para éstos dado el relacionamiento que tienen con quienes prestan el servicio como parte de su relación comercial”.

La iniciativa, como se aprecia, abandona la naturaleza de servicio público del transporte remunerado de personas en la modalidad de taxis y migra a una regulación del servicio como una actividad económica de interés general para los prestatarios del servicio directos (conductores), así como aquellos que prestan servicios de intermediación como las plataformas tecnológicas o colaborativas de interconexión.

Establece que los sujetos “deben ser regulados por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, puesto que tanto la Ley de Creación del MOPT, como la Ley 7969 que creó el CTP, le otorgan la competencia exclusiva y excluyente en materia de transporte remunerado de personas en cualquiera de sus modalidades; competencia que deberá mantenerse en una nueva legislación tendente a regular los servicios de transporte remunerado de personas que se presten a través de las plataformas tecnológicas, eso sí, sin desnaturalizar la esencia de este tipo de servicio, en la cual las plataformas, si bien son parte lógica y modelo del servicio, no son el prestatario de éste, sino un intermediario, entre quienes sí prestan directamente el servicio las personas conductoras y las personas usuarios de éstos, por lo cual, su servicio es el de la interconexión y no la de la prestación del servicio de transporte.” Agrega que la regulación para las empresas de interconexión mediante plataformas “debe ser, únicamente, para garantizar que su relación con los prestatarios del transporte se dé en el marco del respeto por los derechos de las personas usuarias y prestatarias del servicio, así como de garantizar el orden público, la seguridad vial y de las personas, la competencia efectiva y la igualdad de trato ante la ley”.

En síntesis, y como se analizará, el elemento primordial del proyecto de ley es que cambia la naturaleza jurídica del transporte remunerado de personas mediante vehículos automotores (conductores de taxis y conductores afiliados a plataformas), hacia un “Servicio Económico de Interés General” (artículo 2). El proyecto, entre otras cosas, pretende la coexistencia de dos tipos de conductos prestadores directos del servicio de transporte (conductor habilitado -taxi- y conductor afiliado a plataforma), establece una regulación de las empresas de interconexión mediante plataforma y propiamente las plataformas tecnológicas.

Observaciones generales al Proyecto de Ley.

Como un primer punto de análisis y sobre el concepto de servicio público, esta Procuraduría ha indicado que una determinada actividad será servicio público si así lo define el legislador. Es decir, es criterio del legislador considerar si una actividad es servicio público o no, dado que esto responde a criterios de oportunidad. Al igual que, entre otros, los proyectos legislativos Nos. 21.228 y 21.250, cierta actividad de transporte es calificada como privado, y no como servicio público, lo cual, es una potestad que tiene el legislador. (ver dictamen C-152-2000, OJ-120-2001 del 3 de setiembre del 2001, C-43-2013 del 20 de marzo del 2013, C-165-2015 del 25 de junio del 2015, OJ-036-2017 del 29 de marzo del 2017, OJ-006-2020, Sala Constitucional 517-98 de las 14:32 horas del 26 de agosto de 1998 y sentencia NO. 2011-04778 de las 14:31 horas del 13 de abril del 2011).

Lo anterior, es de vital importancia dado que el proyecto saca la actividad del Estado y la “devuelve” a los ciudadanos o al sector privado. Esto necesariamente deriva, entre otras cosas, que el marco regulatorio deba responder a esta nueva categorización y que los eventuales incumplimientos y conflictos respondan y resuelvan dentro de un marco jurídico distinto. El proyecto de ley, bajo el denominado “interés general” de la actividad, establece un marco jurídico especial para la actividad, el cual, contiene varias regulaciones administrativas. El traslado de la actividad al sector privado necesariamente implica el abandono de la figura de concesión como forma habilitante del ejercicio de la actividad para moverse a conceptos jurídicos diversos como la “autorización”, “título habilitante”, “acreditación” y “permiso de funcionamiento” (artículos 4 y 11 del proyecto legislativo de estudio).

Esto es de vitales importancias dado que, una vez aprobado el proyecto, la actividad regulada no es propia del Estado, sino que el ejercicio la desarrolla el sector privado bajo la regulación que el Estado imponga en resguardo del interés público. Entonces, la conducta del Estado se enmarca en la competencia otorgada en el nuevo marco jurídico que dispone el proyecto, el cual, se integraría al ordenamiento jurídico. Bajo esta línea de pensamiento, la responsabilidad del Estado únicamente podría derivar de sus actos u omisiones que el ordenamiento jurídico le encomienda y por ende, no podría ser responsable sobre acciones u omisiones de terceros. Cabe recordar que la responsabilidad patrimonial de la Administración Pública se enmarca en un régimen preeminentemente objetivo, que procura esencialmente, la reparación indemnizatoria a quien ha sufrido una lesión atribuible a la organización pública como centro de autoridad. El eje central de la responsabilidad abandona el estudio de la observación analítica del sujeto productor del daño y la calificación de su conducta, y se centra en el presupuesto de que habrá responsabilidad del Estado siempre que la víctima no tenga el deber de soportar el daño, ya sea este de naturaleza patrimonial o extrapatrimonial. El elemento subjetivo pierde interés en tanto exista el daño y el nexo causal base de la responsabilidad objetiva. (Ver artículos 9, 11, 18, 33, 34, 41, 45, 49, 50, 74, 140 inciso 8, 139 inciso 4, 148, 191 de la Constitución Política y 190 siguientes de la Ley General de la Administración Pública). Sobre el particular, se puede consultar, entre otras, la sentencia de la Sala Constitucional 5207-04 de las 14:55 horas del 18 de mayo del 2004 y la sentencia 74-F-2007 de la Sala Primera de la Corte Suprema de Justicia de las 10:15 horas del 2 de febrero del 2007.

El proyecto de ley crea un **“fondo de Movilidad”** administrado por el **MOPT**, el cual, se financia de “los recursos provenientes del pago anual de las autorizaciones para la prestación del servicio de transporte con interconexión mediante plataformas o taxi, así como provenientes de las multas establecidas en la presente ley, serán destinadas a un fondo de movilidad administrado por el MOPT” (artículo 28). Este “Fondo de Movilidad” tiene como finalidad **“financiar proyectos de infraestructura vial, movilidad y modernización del transporte, así como la efectiva fiscalización de los servicios que se regulan mediante esta ley y cualquier pago de derechos u obligaciones con responsabilidad del Estado que se derive de los efectos de la presente ley y de las materias que regula, en favor de las personas usuarias, conductoras o empresas de interconexión mediante plataforma”** (artículo 30. El resaltado es nuestro).

Sobre la finalidad del proyecto de modernización del transporte, reiteramos lo indicado en nuestra opinión jurídica No. OJ-028-2019, reiterada a su vez en la OJ-006-2020. En dichas ocasiones, se indicó que la modernización del transporte no puede estar en manos únicamente de un órgano, por razones de un ámbito competencial. Al realizar el análisis del proyecto de ley 21.250 “Ley Reguladora del Servicio de Transporte Privado Colectivo” donde se plantea la creación de un fondo de movilidad sostenible se recomendó que se constituyera un “fideicomiso de interés público para administrar esos fondos, siendo el fideicomisario el MOPT, y el fiduciario alguno de los bancos del Sistema Bancario Nacional, puesto que bajo esta figura de administración el fiduciario debe velar por la eficiente, apropiada y acertada inversión de los fondos”. Esta observación es totalmente válida para el presente proyecto de ley.

En cuanto a la finalidad del fondo para financiar eventuales responsabilidades del Estado, se considera que la redacción es genérica y puede crear confusión. Apuntamos que la responsabilidad del Estado es amplia y objetiva pero siempre debe ser atribuible o imputable a la organización pública. Cabe destacar que el proyecto establece derechos para la prestación de servicios (artículo 11), para las personas usuarias (artículo 25) y obligaciones para las empresas de

“Transportes de Plataformas” (artículo 18), para los conductores afiliados (artículo 23). En la dinámica de contratación, pago y ejecución de un servicio de transporte de naturaleza privado, es esperable que existan múltiples incumplimientos contractuales que no podrían ser imputables al Estado. P.e. falta de información al usuario, doble pago, servicio de baja calidad, retardo, servicio incompleto u omitido, accidentes, robo, discriminación, etc. Dicho esto, se recomienda precisar la redacción del artículo en cuanto a la responsabilidad del Estado para limitarlo conforme lo establecido en nuestro ordenamiento jurídico supra citado.

· **Nuevo marco regulatorio en el proyecto de Ley.**

El proyecto de Ley No. 23.736 de estudio establece un marco regulatorio para el servicio de transporte automotor remunerado y las plataformas digitales que son intermediarias entre quienes prestan el servicio y las personas usuarias (artículo 1). Como se indicó, el transporte remunerado de personas mediante vehículos automotores, con excepción de aquellos que el proyecto establece como servicio público, es clasificado como “Servicio Económico de Interés General” y las reglas aplicables son las de libre mercado. Justifica la regulación del Estado para “garantizar la seguridad, los derechos de las personas usuarias y la competencia libre, efectiva y en igualdad de condiciones” (artículo 2).

Ahora bien, hay que entender que la ley crea siempre un cuadro dotado de objetividad dentro del cual se mueven los sujetos de derecho. El grado de esa objetividad es el que varía. Es decir, en cualquier situación jurídica se puede reconocer una limitación que enmarca los confines de libertad de su sujeto. Tal libertad, entre tanto, puede ser más o menos amplia, en función de las pautas establecidas en las disposiciones que rigen la especie.

Cualquier regulación normativa es, por definición, la delimitación de una esfera de expresión y, al mismo tiempo, una frontera que no puede trasponerse, so pena de violación del derecho.

El inciso e) del artículo 5 establece que “bajo el principio de libre concurrencia de mercado, se establece que las regulaciones que se implementen no deben limitar la posibilidad de los agentes económicos para competir e implementar diferentes modelos de negocio, así como para que varias modalidades o tipos de prestación de servicios que se regula en esta ley puedan concurrir en los mismos conductores bajo una lógica de oferta y demanda compartidas. Bajo esta lógica, las personas conductoras de taxis pueden a la vez ser conductoras afiliadas a plataformas **y viceversa**, siempre y cuando cumplan con los requisitos respectivos”.

Este principio denominado “libre concurrencia de mercado”, entre otras cosas, establece que un conductor de taxi puede ser afiliado a cualquier plataforma tecnológica y que cualquier conductor de plataforma pueda ser conductor de taxi, siempre y cuando cumplan los requisitos. (Artículo 5 inciso e).

El proyecto establece dos tipos de servicio de transportes de personas en vehículos automotores: a) Servicio de taxi y b) servicio de transporte con interconexión mediante plataformas digitales (artículo 6). Básicamente existen 3 diferencias entre cada tipo:

- i. El conductor en el servicio de taxi lo habilita directamente el MOPT y pueden ofrecer el servicio **“abiertamente al público”**,
- ii. El servicio de transporte con interconexión mediante plataforma digital el conductor se afilia previamente a la plataforma y es la empresa la que gestiona el permiso ante el MOPT y
- iii. En este último tipo **únicamente** puede ofrecer servicio mediante la interconexión de las plataformas tecnológicas.

En esta lógica un conductor puede dar ambos servicios (taxi y mediante plataforma) si cumple con los requisitos de ley. Los requisitos para ser conductor y las condiciones mínimas que deben cumplir los vehículos para ambas modalidades son iguales. El único requisito que los distingue sería el distintivo o mecanismo de identificación del servicio que debe llevar el vehículo. (Artículo 14 y 23). El proyecto deja en manos del MOPT la regulación de este distintivo, el cual, indica que se establecerá vía reglamento. Es importante advertir que la concreción de esta obligación no debería constituir una barrera sustancial al principio establecido en el artículo 5 inciso e) supra citado. Se recomienda que en la ley se plasme esta situación para evitar restricciones que afecten la dinámica del mercado.

· **Autoridad responsable.**

El proyecto de Ley, en su exposición de motivos, deja claro que la autoridad pública que regula la actividad es el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, lo cual, justifica que “tanto la Ley de Creación del MOPT, como la Ley 7969 que creó el CTP, le otorgan la competencia exclusiva y excluyente en materia de transporte remunerado de personas en cualquiera de sus modalidades; competencia que deberá mantenerse en la nueva legislación tendente a regular los servicios de transporte remunerado de personas que se presten a través de las plataformas tecnológicas”.

Las principales funciones del **Ministerio de Obras Públicas y Transportes** son:

- Ø Otorgar la acreditación y el permiso de funcionamiento de las plataformas tecnológicas de transporte de personas, los títulos habilitantes a los conductores para brindar el servicio de transporte económico de intereses general de personas de forma independiente y extender una autorización, “de forma indirecta”, a los conductores afiliados a las plataformas. (artículos 4, 6, 10, 11, 12, 14, 19, 20, 21, 22).
- Ø Debe contar con “una plataforma de información pública en la cual las personas usuarias tengan acceso a consultar la información de los vehículos y conductores habilitados para la prestación de **servicio de taxi**, en la cual, los usuarios podrán calificar a los conductores habilitados (artículo 16 y 25 inciso d). En el caso de las Empresas de Interconexión Mediante Plataformas (EIMP), el MOPT debe fiscalizar que la plataforma tecnológica cuente con mecanismo de evaluación del conductor afiliado (artículo 18).
- Ø Aprobar el curso para el “servicio de transporte con interconexión mediante plataformas” e impartir un curso para el servicio de taxi (artículo 23 inciso b, artículo 14 inciso b).

- Ø Establecer vía reglamento “los distintivos y mecanismos de identificación del servicio” (artículo 24 inciso g).
- Ø Contar con un “canal de atención de servicio al cliente”, donde el usuario pueda plantear “denuncias o quejas” relacionadas con el servicio y para las plataformas tecnológicas (artículo 25 inciso b y 12 inciso h).
- Ø Realizar el cobro del permiso de funcionamiento a las Empresas de interconexión mediante plataformas Tecnológicas y las autorizaciones de las personas conductoras (artículo 4, 26),
- Ø Autorizar la prórroga y cesión de derechos del título habilitante (artículo 11 inciso a).
- Ø Fiscalizar el cumplimiento de las normas establecidas en el proyecto de ley, “respecto a las EIMP, personas conductoras de taxi y de transporte con interconexión mediante plataformas” (artículo 12 inciso e).
- Ø Velar por los derechos de las personas usuarias en cuanto al cumplimiento de las condiciones reguladas en esta iniciativa. (artículo 11 inciso g).

Como se aprecia la labor del MOPT es activa, tanto en el proceso de habilitación, como en la fiscalización de la actividad. También es importante señalar que se le encomienda una labor técnica de creación y administración de bases de datos. El artículo no indica que tiene la potestad de cancelar los títulos habilitantes, autorizaciones o permisos otorgados, según expondrá más adelante cuando se analice el régimen sancionatorio.

· **Regulación de “rentabilidad bruta mínima y ganancia mínima para personas conductoras”.**

En principio, el proyecto de ley indica que tanto el servicio de taxi como el servicio mediante plataforma no están “sujeto a precios fijos, itinerarios, rutas horarias, frecuencias y zonas geográficas específicas” (artículo 6).

Pero el artículo 7 establece que: “siempre y cuando se respete la rentabilidad bruta mínima por kilómetro, el precio por cada viaje sea en taxi o en transporte con interconexión mediante plataformas, será de libre determinación”. La determinación de rentabilidad bruta mínima por kilómetro se realiza en forma conjunta entre el MOPT y el MEIC, los cuales, tomarán los parámetros establecidos en dicho artículo. La formalización de dicha rentabilidad se establece por medio de Decreto Ejecutivo, en los meses de febrero y agosto.

En cuanto esta regulación, es resorte del Parlamento poder generar una regulación especial para esta actividad y establecer una rentabilidad bruta mínima. No obstante, es importante resaltar que la intención del proyecto de ley es cambiar de un servicio público a una actividad privada, en la cual, a todas luces existe un mercado altamente competitivo que beneficia en muchos aspectos al consumidor. También, como cualquier otra actividad económica privada, de realizarse prácticas anticompetitivas nuestro ordenamiento jurídico cuenta con los mecanismos y autoridad para erradicar hasta de oficio estas prácticas. La Ley de Promoción de la Competencia y Defensa Efectiva del Consumidor (Ley 7472) consagra esa observancia como bien lo señala el último párrafo del artículo 7. La regulación y por ende fiscalización de la Administración en una actividad altamente competitiva puede generar mayores distorsiones que beneficios para el consumidor.

Revisión de mercado.

El proyecto ordena al Ministerio de Economía, Industria y Comercio a realizar estudios de “oferta y demanda, así como competencia efectiva, que permitan acreditar condiciones de mercado, que aseguren la no ruinosidad, la no afectación a los diversos modelos de negocio y el principio de libre concurrencia de mercado en la prestación de servicio. El artículo 9 del proyecto agrega, que el Poder Ejecutivo “podrá establecer medidas para eliminar la ruinosidad, que no afecten de manera alguna a los diversos modelos de negocio y el principio de libre concurrencia, en cuanto al número de personas conductoras autorizadas en general para la prestación de servicio de transporte de personas, con respecto a la satisfacción de la demanda”. La redacción del artículo no resulta claro. Se desprende de forma meridiana que el Poder Ejecutivo podría limitar el número de conductores autorizados, es decir, dependiendo de las condiciones de mercado el Estado podría rechazar las gestiones de nuevos conductores por “sobre oferta”, aunque ellos cumplan todos los requisitos de Ley.

Este aspecto merece las siguientes apreciaciones:

- a) Se recomienda que el artículo sea la más preciso posible y no dejarlo vía reglamento una limitación de esta naturaleza que necesariamente debe tener una base legal, es decir, es reserva de ley; y
- b) La limitación propuesta no resulta propia en una actividad privada donde el riesgo comercial lo debe asumir el privado y las fuerzas de mercado encargarse del equilibrio propio de la actividad.
- c) El establecimiento de una limitación debe cumplir los parámetros de razonabilidad y proporcionalidad, principios que son de obligatoria observancia, por tratarse de postulados que derivan directamente de la Constitución Política. El limitar de forma absoluta la habilitación o autorización de nuevos conductores debe necesariamente pasar por tamiz de dichos principios constitucionales. (Sentencias Nos. 3550 de las 16:00 del 24 de noviembre de 1992, No. 6198-95 de las 17:00 del 14 de noviembre de 1995, 2004-10051 de las 14:51 horas del 13 de setiembre del 2004, 2005-00846 de las 11:28 horas del 28 de enero del 2005, emitidas por la Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia).

Es importante resaltar que la regulación del mercado, y más en cuanto a la oferta, resulta siempre compleja, la cual, toma múltiples factores para establecer una limitación de esta naturaleza, entre otras, las zonas geográficas donde se prestará el servicio, horarios, frecuencias y la cantidad proporcional de población demandante, etc. El proyecto -como se indicó-, se aleja totalmente del concepto de servicio público y cataloga como privada esta específica forma de servicio, donde los operadores tienen libertad para ejercer la actividad sin limitación de precios, zonas geográficas, itinerarios, rutas, horarios y frecuencias.

También resulta importante resaltar que la Ley de Promoción de la Competencia y Defensa Efectiva del Consumidor -Ley 7472- y la Ley de Fortalecimiento de las Autoridades de Competencia de Costa Rica -Ley 9736-, creo y dotó de competencias y recursos a la Comisión para Promover la Competencia para que, entre otras cosas, pueda sancionar las prácticas monopolísticas

y otras restricciones al funcionamiento eficiente del mercado con el fin de tutelar la competencia y libre concurrencia al mercado. (Artículo 1, 9, 10, 11, 21 de la Ley 7472 y 2, 3 de la Ley No. 9736).

En adición a lo anterior, es importante señalar que el proyecto establece una barrera de entrada que contrasta con el traslado de la actividad pública a la privada y sobre todo al principio de libre concurrencia y competencia efectiva, barrera impuesta en los incisos b y e artículo 5 del Proyecto, supra citado. El proyecto prohíbe que un mismo propietario registral de vehículo automotor pueda “contar con más de tres vehículos autorizados” para la prestación del servicio tanto para el servicio modalidad taxi y mediante plataforma tecnológica (incisos f de los artículo 15 y 24 del proyecto de Ley). Esta restricción de tipo subjetivo restringe la iniciativa privada y limita la competencia. Por tal razón, a efectos de resguardar la competencia debe asegurarse la no limitación al parque automotor de individuos que cumplan los requisitos técnicos y de otra índole como seguro, derecho de circulación, antigüedad, capacidad, etc.

En este sentido, se recomienda que el proyecto de la ley asegure la igualdad completa entre los propietarios, sean, personas físicas nacionales y extranjeras, así como entre las personas jurídicas, y no limite el parque automotor por su titularidad que tiene un carácter subjetivo y no objetivo sobre el vehículo automotor. Como se indicó el proyecto establece que los conductores no están sujetos a una zona geográfica determinada. Por tal razón, es esperable que, ante una amplia participación en ciertas zonas geográficas, los operadores del servicio de transporte se desplacen a otras zonas que sean más atractivas económicamente, lo cual, beneficiará al consumidor.

Este tipo de regulaciones restrictivas, en mucho de los casos, no cumple su fin, dado que el sector privado -en el tanto sea rentable- va a buscar otras alternativas jurídicas para ingresar al mercado y al final se tiene como resultado que el mercado sea, entre otras cosas, menos transparente.

Por último, es importante destacar que ni en la definición de conductor habilitado o afiliado (artículo 4) o en los requisitos para la prestación de taxi (artículo 14) como en los requisitos afiliados a las plataformas tecnológicas (artículo 23), se establece, como obligación, ser propietario registral del vehículo o presentar autorización del propietario del vehículo automotor. Esta obligación se plasma en los requisitos del vehículo, según lo indicado supra. Es esperable que el conductor tenga la obligación, para su habilitación o afiliación, presentar, en caso de no ser propietario registral de vehículo automotor, autorización u cualquier otra figura jurídica como comodato, alquiler o compraventa con reserva de dominio.

Protección al usuario y/o consumidor. Régimen sancionatorio.

El artículo 25 establece los derechos de las personas usuarias para los “tipos de servicios de transporte” que se regulan en este proyecto de ley. El incumplimiento de estos va aparejado al régimen sancionatorio (artículo 33 y 34, ambos incisos 9 para faltas leves y falta grave cuando sea discriminado, acosado, hostigado, abusado o se genere cualquier forma de violencia -artículo 25 inciso c-).

El artículo 31 establece la calificación de las sanciones para las diversas faltas reguladas en el proyecto de ley. “a) faltas leves: una multa por un monto de uno hasta diez salarios base; b) faltas graves: Suspensión temporal desde 15 días naturales hasta un año del permiso de operación de la

plataforma o de la autorización o título habilitante para la prestación de transporte en modalidad taxi o mediante plataformas tecnológicas y c) faltas gravísimas: Para el caso de las empresas de interconexión mediante plataformas, se sancionará con la inhabilitación total de la empresa para que su plataforma o sus plataformas sean autorizadas por el MOPT por un plazo de 5 años. Para el caso de personas conductoras se sancionará hasta por el mismo plazo para la obtención de un autorización o título habilitante para la prestación del servicio de transporte con interconexión mediante plataformas o en la modalidad taxi.”.

Por su parte el artículo 34 utiliza el concepto de reiteración de 3 o 2 faltas, en caso de ser diferentes o la misma respectivamente, en un lapso de un mismo año para calificarla de grave. El artículo 35 califica como gravísima la falta si se reitera una falta grave en el plazo de un año o se reitera 3 faltas graves en el plazo del permiso o autorización, el cual, incluye el plazo de las renovaciones.

Como se aprecia el proyecto de Ley para las faltas leves y graves establece un rango relativamente amplio donde la Autoridad puede optar para imputar la sanción (1 hasta 10 salarios base en leves, suspensión 15 días naturales hasta un año en graves y para conductores se sancionará hasta por un plazo de 5 años para la “obtención de una autorización o título habilitante para la prestación del servicio de transporte”, para faltas gravísimas).

El Proyecto de Ley no establece criterios de graduación o factores objetivos para graduar la sanción, donde la Autoridad pueda establecer la sanción a imponer esta de forma objetiva y equilibrada. Es decir, no existen parámetros objetivos dados por el legislador para que el operador jurídico pueda imponer la sanción dentro de los márgenes supra citados, aspecto que se recomienda se deje plasmado en la Ley. En tal sentido, se recomienda plasmar los factores a tomar en cuenta para graduar la sanción.

El último párrafo del artículo 36 indica que “las plataformas tecnológicas están facultadas a establecer sus propios mecanismos sancionatorios y sanciones, siempre y cuando no contradigan las regulaciones y disposiciones que se establecen en esta ley y su reglamento”. El párrafo a todas luces deja que las plataformas tecnológicas puedan regular las obligaciones de sus conductores y sancionarlos, pero la redacción podría hacer entender que el régimen sancionatorio interno es excluyente del impuesto en la Ley. Es decir, dejar en manos de las plataformas tecnológicas la aplicación del régimen sancionatorio. Este aspecto debe aclararse dado que la competencia sancionatoria otorgada al Tribunal Administrativo de Transporte no puede ceder ante un régimen interno sancionatorio. Es importante resaltar que la regulación sancionatoria interna de una empresa que maneja una plataforma tecnológica no excluye la competencia otorgada por Ley al Tribunal Administrativo de Transportes, por el contrario, la empresa debe coadyuvar en la ejecución de la posible sanción a un conductor.

Sobre el procedimiento sancionatorio.

El artículo 37 establece que la “aplicación de sanciones a las **plataformas tecnológicas, a los conductores afiliados a éstas o a los conductores habilitados para la prestación del servicio de taxi**, por las **faltas cometidas** a las obligaciones reguladas en esta Ley y su reglamento, por denuncias formuladas por la persona usuario o de oficio por parte de la Administración, se tramitaran mediante el procedimiento administrativo ordinario, previsto en la Ley General de la

Administración Pública” y la instrucción del procedimiento será llevará “por un Órgano Director de procedimiento administrativo designado por el Tribunal Administrativo de Transportes”. Una vez instruido el procedimiento el órgano director “deberá rendir un informe final con recomendación al Pleno del Tribunal, quien emitirá el acto final”.

Por su parte el artículo 38 establece que el “**incumplimiento de las obligaciones** de las **plataformas tecnológicas**, establecidas en la presente ley, su reglamento, y las condiciones en las que fue otorgada el permiso de operación, así como las denuncias y quejas establecidas en su contra, **serán instruidas mediante un procedimiento administrativo ordinario que ordenará el Ministerio de Obras Públicas y Transportes**, cumpliendo previamente con el procedimiento administrativo previsto en la Ley General de la Administración Pública (...) La instrucción del Procedimiento podrá ser realizada por los órganos internos que sean asignados por el órgano decisor, competencia que podrá ser delegada por el Ministro al Viceministerio de Transporte. En contra de lo resuelto procederá recurso de apelación en subsidio ante el Tribunal Administrativo de Transporte”.

Los artículos 37 y 38 generan una confusión sobre la competencia para instruir y resolver las faltas o incumplimiento de las **plataformas tecnológicas**. Como se indicó el artículo 13 y 37 otorgan la competencia, entre otras, de instrucción y resolución al Tribunal Administrativo Transportes, sobre “cualquier incumplimiento en el que incurran las plataformas tecnológicas (...)”. No obstante, el artículo 38 también otorga la competencia **de instrucción** y por ende la resolución al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, por “el incumplimiento de las obligaciones de las plataformas tecnológicas”. Dichos artículos deben ser modificados para no otorgar a dos Órganos una misma competencia. Es importante resaltar que el artículo 12 que regula las funciones del Ministerio de Obras Públicas y Transportes no establece expresamente la facultad de sancionar sino únicamente de fiscalizar (artículo 12 inciso e). También el artículo 13 inciso c) otorga al Tribunal Administrativo de Transporte la competencia para “resolver en sede administrativa las apelaciones planteadas contra las resoluciones de cancelación de los títulos habilitantes, autorizaciones o permisos que decreta el Ministerio de Obras Públicas y Transportes”. Visto esto, se puede colegir de forma meridiana que el proyecto de ley tiene la intención de otorgar la competencia al MOPT para instruir y sancionar en primera instancia cuando el objeto del procedimiento administrativo sea la “cancelación de los títulos habilitantes, autorizaciones o permisos”. No obstante, se insiste la regulación es confusa, por lo cual, se recomienda aclarar este aspecto.

Por último, el artículo 38 agrega que la competencia otorgada al MOPT en cuanto a los posibles incumplimientos de las “obligaciones de las plataformas tecnológicas”, son “sin detrimento de las regulaciones y régimen sancionatorio que se establecen en la Ley de Promoción a la Competencia y Defensa Efectiva del Consumidor, así como las competencias de los órganos competentes, de acuerdo a dicha ley, para imponer sanciones respectivas”. La citada ley creo la Comisión para Promover la Competencia y la Comisión Nacional del Consumidor, ambos órganos con competencias específicas. Queda claro que no podría existir confusión con el ámbito de competencia otorgado a la Comisión para Promover la Competencia, más bien en el proyecto se insta a ser vigilante de la actividad regulada. Aspecto que no sucede con la Comisión Nacional del Consumidor, a la que le fueron otorgadas competencias de tutela y protección de los derechos e intereses económicos de los consumidores. Dentro de la normativa propuesta se establecen múltiples obligaciones a los agentes económicos y por ende derecho a los consumidores que

efectivamente podrían ser vistos y sancionados por la Comisión Nacional del Consumidor. Es entendido que la Asamblea Legislativa puede otorgar y quitar competencia a un órgano, aspecto que queda bajo su discrecionalidad y/o conveniencia legislativa, pero la falta de claridad podría generar confusión al operador jurídico.

Existen varios escenarios de regulación, pero a manera de ejemplo podemos enunciar:

- a) Que la Comisión Nacional del Consumidor atienda y resuelva las quejas o denuncia de los consumidores/usuarios contra los agentes económicos privados, cuando se vulneren sus derechos regulados en este proyecto de ley, la Ley 7472 y en especial el artículo 46 de la Constitución Política. Excluyendo de esta competencia al Tribunal Administrativo de Transportes y al MOPT; y/o
- b) Que el Tribunal Administrativo de Transportes atienda y resuelva las quejas o denuncias de los incumplimientos regulados en este proyecto de ley, salvo cuando el objeto del procedimiento administrativo sea la “cancelación de los títulos habilitantes, autorizaciones o permisos”, que le corresponderá en primera instancia al MOPT.

No obstante, se insiste la determinación del ámbito competencial de un órgano es de resorte exclusivo de esta Asamblea Legislativa.

Sobre el cobro de multas:

El artículo 39 del proyecto de análisis establece que una vez “firme la resolución del Tribunal Administrativo de Transporte, en la que se sanciona a las plataformas tecnológicas o el conductor afiliado, por incumplimiento de sus obligaciones, por la imposición de una multa correspondiente al pago del salario base que se disponga según el caso, el Tribunal Administrativo de Transporte remitirá copia certificada del expediente administrativo al MOPT, para que realice el procedimiento de cobro de la multa impuesta conforme a la Sección Segunda de la Ley General de la Administración Pública.” Agrega el artículo que “en el caso de que, concluido el procedimiento de ejecutoriedad de la multa impuesta a las plataformas tecnológicas o a los conductores afiliados, y estos no honren el adeudo correspondiente, el MOPT deberá acudir a la vía judicial correspondiente”. Sobre este último aspecto, cabe resaltar que el Ministerio de Obras Públicas y Transportes carece de legitimación activa y debe trasladar el expediente a la Procuraduría General de la República para su cobro respectivo en sede judicial, al ser, éste el representante legal del Estado (artículo 1 de la Ley Orgánica de la Procuraduría General de la República. Ley No. 6815).

Se recomienda establecer expresamente que las resoluciones que impongan sanciones de multa serán ejecutables conforme a lo dispuesto en el numeral 149, inciso 1), acápite a) de la Ley 6227, Ley General de la Administración Pública, de 2 de mayo de 1978. Para estos efectos, constituirá título ejecutivo la certificación expedida por el MOPT, que será remitida a la Procuraduría General de la República para su ejecución a nombre del Estado.

No omitimos reiterar la importancia de esta iniciativa dado que es conocido que la actividad que se regula se encuentra en una situación de “demanda insatisfecha”, en tiempo, forma y cantidad de servicio, en detrimento de la población.

III. Conclusiones.

- i. Se reitera que la presente opinión jurídica no constituye un dictamen vinculante, ya que lo consultado se relaciona con la función que le atribuye la Constitución Política a la Asamblea Legislativa, esto es, la competencia exclusiva de dictar las leyes, y no con su función de administración activa.
- ii. En los términos expuestos, dejamos planteado nuestro criterio sobre el proyecto de ley número No. 23.736, denominado “LEY DE TRANSPORTE REMUNERADO NO COLECTIVO DE PERSONAS Y PLATAFORMAS DIGITALES.
- iii. La aprobación o no del proyecto se enmarca en el ámbito de discrecionalidad legislativa, sin embargo, con el respeto acostumbrado, se recomienda a los señores diputadas revisar las observaciones que han quedado explicadas en este criterio.

De usted con toda consideración, suscribe atentamente,

Randall Salazar Solórzano
Procurador
Área de Derecho Público.

Manzano Martos, Francisco Javier. Elementos del seguro. Madrid, MAPFRE, 1980, pág. 223.)

4 de November de 2024

Estimados
Superintendencia General de Seguros

Les agradezco interpongan sus buenos oficios, a fin de que me faciliten lo más pronto posible la razón o motivación jurídica del porque en Costa Rica existen aseguradoras que ofrecen seguro voluntario de automóviles en vehículos que son utilizados en plataformas digitales de transporte y el Instituto Nacional de Seguros no brinda esa cobertura. Esto con fines académicos, ya que me encuentro realizando la tesis para obtener el grado de licenciado en Derecho.

Atentamente,



Luis Guillermo Garita Rivera
Estudiante de Universidad Central

Anexo 10

Consulta

Nelsy PARRALES Cortés <nparralesc@grupoins.com>
Para: Luis Garita <luisgarita1881@gmail.com>

21 de noviembre de 2024, 16:14

Buenas tardes,

En cuanto a los aseguramientos de los vehículos bajo las plataformas digitales, actualmente no hay una normativa de aplicación que sea específica para esta actividad.

Siendo un vehículo de uso particular que también puede usarse para eventuales servicios a terceros, considerados (Privados).

La figura del pasajero que adquiere el servicio mediante la plataforma se puede interpretar que es un contrato privado de transporte, y la aplicación de la responsabilidad bajo la figura

de un pasajero afectado, no está claro legalmente el cómo debe operar en este tipo de responsabilidad.

Siendo muy diferente cuando se hace el uso de un taxi inclusive existiendo una normativa “Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la modalidad de Taxi” como transporte público, que obliga al prestador del servicio a mantener una póliza de responsabilidad civil extracontractual por lesión o muerte de personas, en la cual se interpreta que el pasajero es un tercero, y que no existe una responsabilidad contractual entre las partes.

El Riesgo Subjetivo es muy alto, debido a que cómo aplicar la responsabilidad civil extracontractual en este tipo de casos.

También sería oportuno revisar los montos asegurados que ofrecen las compañías aseguradoras a este tipo de riesgo.

Saludos,



De: Luis Garita <luisgarita1881@gmail.com>

Enviado: jueves, 21 de noviembre de 2024 9:17

Para: secretaria Dirección Jurídica <secretariadj@grupoins.com>

Asunto: Consulta

Buenos días estimados

El presente es para consultar el motivo por el cual el seguro voluntario de automóviles no cubre cuando un vehículo es utilizado en plataformas digitales, es por apetito de riesgo o por alguna norma o criterio legal?

De ser así por favor indicar cual norma o criterio es.

Lo anterior es de mi interés por estar realizando una tesis en derecho.

Muchas gracias, quedo atento.

Anexo 11



*German Rodríguez Aguilar, director
División de Asesoría Jurídica.*

16 de diciembre de 2024

Señor

Luis Guillermo Garita Rivera

Estimado Señor:

Se procede con la atención de su consulta sobre el mercado de seguros, recibida a través del Sistema Sugese en Línea tramitada mediante el expediente **SCS2024-00874** con relación a las razones jurídicas por las cuales, determinadas aseguradoras ofrecen opciones de seguro voluntario de automóviles en vehículos utilizados en plataformas digitales de transportes y otras aseguradoras no brindan opciones de cobertura para dicha modalidad.

Con relación al tema consultado, resulta oportuno indicar que en el ejercicio propio de la actividad aseguradora establecido y regulado en la Ley Reguladora del Mercado de Seguros (LRMS), corresponde a cada una de las entidades aseguradoras autorizadas para operar en el país, realizar el proceso de diseño de los productos que deseen comercializar, así como la suscripción y aceptación de riesgos, para lo cual de conformidad con lo establecido en el artículo 8 de la Ley Reguladora del Contrato de Seguros (LRCS), todo contrato de seguros debe contar con los elementos esenciales del contrato, a saber: i. Consentimiento de las partes, ii. Interés asegurable, iii. Riesgo asegurable, iv. Prima del seguro o el procedimiento para determinarla y v. La obligación del asegurador, siendo que el incumplimiento de alguno de estos elementos implica la nulidad del contrato.

En complemento de lo anterior, se debe tener presente que el diseño de determinados productos de seguros voluntarios que incorporen o no coberturas relacionadas con vehículos utilizados en plataformas digitales de transportes, es un examen que debe realizar cada aseguradora de conformidad con las políticas de diseño de productos, así como de las políticas de suscripción y apetito de riesgo que cada una defina.

Finalmente, resulta oportuno aclarar, que el proceso de registro de productos que desarrolla la Superintendencia no implica formal o materialmente una “aprobación” o “visto bueno” inicial respecto al contenido del producto, toda vez que de conformidad con lo establecido en los artículos 25 inciso k) y 29 inciso d) de la LRMS, las aseguradoras comercializan y publicitan bajo su propia responsabilidad sus productos, una vez que cumplan con los requisitos formales y generales previamente definidos en la normativa vigente de registro de productos, sin que esto implique una validación o autorización previa por parte de la Sugese sobre su contenido o alcance de coberturas previamente definidas por cada entidad aseguradora.

En este sentido, como respuesta puntual a su consulta, se aclara que no existen "razones jurídicas" concretas, para que las aseguradoras decidan o no ofrecer la cobertura señalada, sino que esto corresponde a una decisión comercial independiente de cada una de ellas.

De esta forma dentro de las competencias que la ley le asigna a la Superintendencia General de Seguros, se da por atendida su consulta, no sin antes reiterar nuestra total disposición para aclararle, cualquier duda que haya podido quedarle al respecto.

Cordialmente,



Firmado digitalmente por: GERMAN RODRÍGUEZ AGUILAR . 

Ver panel de firma.

Anexo 12

Exp: 10-004636-1027-CA

Res: 00285-F-S1-2014

SALA PRIMERA DE LA CORTE SUPREMA DE JUSTICIA. San José, a las nueve horas treinta y cinco minutos del seis de marzo de dos mil catorce.

Proceso de puro derecho establecido en el Tribunal Contencioso Administrativo y Civil de Hacienda por CARLOS ALBERTO DURÁN BULGARELLI, soltero, comerciante, cesionario de los derechos patrimoniales de HERNÁN ARAYA MATAMOROS, empresario, vecino de Heredia y ANDRÉS ELIZONDO GUERRERO, soltero, ingeniero en sistemas; contra el INSTITUTO NACIONAL DE SEGUROS, representado por el apoderado general judicial sin límite de suma William Fernández Hernández, soltero. Interviene como coadyuvante activa la señora Maribeth Jiménez Segura, comerciante. Figura como apoderado especial

judicial de la parte actora, el licenciado Danilo Loaiza Bolandi. Las personas físicas son mayores de edad, y con la salvedad hecha, casados, abogados y vecinos de San José.

RESULTANDO

1.- Con base en los hechos que expuso y disposiciones legales que citó, la parte actora estableció proceso de puro derecho, a fin de que en sentencia se declare: "... contrario a derecho y absolutamente nulo lo dispuesto en el oficio INSHR-06011-2008 fechado 2 de diciembre del 2008 suscrito por el señor Marco Sánchez Aguilar, Director Ejecutivo del Instituto Nacional de Seguros, Sede Heredia en donde la

demandada declina el pago de los daños que sufrió el vehículo placa 699998 alegando que: "La indemnización de este reclamo no procede bajo ninguna cobertura. El Contrato póliza 01-16-AUT0081782-00 con el que: "La indemnización de este reclamo no procede bajo ninguna cobertura. El Contrato póliza 01-16-AUT0081782-00 con el que se pretendía cubrir este reclamo queda nulo por tratarse de un documento con una firma falsa. Así las cosas, le informamos que estamos procediendo a desestimar su solicitud de indemnización" anulado dicho oficio y lo en él resuelto se condene al INS a pagarle a la parte actora de este proceso la suma de seis millones ciento ochenta y nueve mil quinientos sesenta y seis colones con setenta céntimos, (¢6.189.566.70) por concepto de pago de repuestos y mano de obra por reparación de placa 699998 marca Mitsubishi estilo Lancer propiedad de Andrés Elizondo Guerrero según el reclamo indemnizatorio número 170408-1405, tramitado en la Agencia que el INS tiene en la Ciudad de Heredia y siendo que ese pago a más tardar se debió realizar el 15 de abril del 2008 a partir de esa fecha y hasta la fecha del efectivo pago por concepto del perjuicio que implica no haber podido disponerse del dinero, desde esa fecha 15 de abril del 2008 y hasta la fecha en que pague el principal se condene al INS a pagar intereses legales sobre seis millones ciento ochenta y nueve mil quinientos sesenta y seis colones con setenta céntimos, (¢6.189.566.70), además se condene al INS a pagar toda suma que en esta sentencia se otorgue de manera indexada al valor que tenga al día en que realice el pago, más ambas costas de esta acción. En este acto y para que sea aprobado en sentencia sobre la suma de seis millones ciento ochenta y nueve mil quinientos sesenta y seis colones con setenta céntimos (¢6.189.566,70), al tipo legal, se liquidan intereses del periodo que va del 15 de abril del 2008 al 15 de diciembre del 2010 en la suma de dos millones novecientos setenta mil novecientos noventa y dos colones, suma que se solicita se aprobada."

2.- La parte demandada contestó negativamente y opuso las defensas previas de prescripción y defectos formales de la demanda, la que fue rechazada mediante resolución no. 766-2012 en audiencia preliminar de las 13 horas 59 minutos del 20 de abril de 2012; además formuló las excepciones de falta de derecho y falta de legitimación activa y pasiva.

3.- Para la audiencia preliminar se señalaron las 13 horas 31 minutos del 20 de abril de 2012, oportunidad en que hicieron uso de la palabra los representantes de ambas partes.

4.- El Tribunal Contencioso Administrativo y Civil de Hacienda, Sección Sexta, integrado por las Juezas Cynthia Abarca, Marianella Álvarez Molina, y el Juez José Roberto Garita Navarro, en sentencia número 0169-2012-VI de las 16 horas 15 minutos del 24 de agosto de 2012, resolvió: "Se rechazan las defensas de prescripción, falta de legitimación activa y pasiva, así como la de falta de derecho. En consecuencia, debe declararse con lugar la presente demanda incoada por Carlos Alberto Durán Bulgarelli, como cesionario de los derechos litigiosos y patrimoniales de los señores Hernán Araya Matamoros y Andrés Elizondo Guerrero contra el Instituto Nacional de Seguros en los siguientes términos, entendiéndose por denegada en lo que no se indique de manera expresa: 1) Se dispone la nulidad de los siguientes actos dictados por el INS: a) oficio INSHR-06011-2008 del 02 de diciembre del 2008 de la Dirección Ejecutiva del Instituto Nacional de Seguros; b) oficio DAUT-00304-2009 del 11 de febrero del 2009, de la Dirección de Automóviles del Instituto Nacional de Seguros, que emite criterio respecto del recurso de revocatoria con apelación en subsidio formulado contra el oficio INSHR-06011-2008; c) el oficio INSHR-0835-09 del 25 de febrero del 2009, la Dirección Ejecutiva de la Sede Heredia del Instituto Nacional de Seguros que rechaza los recursos formulados. 2) Se condena al Instituto Nacional de Seguros a pagar a favor del accionante las siguientes partidas por concepto de la reparación del accidente sufrido por el vehículo placa 699998 en fecha 15 de febrero del 2008, producto de la colisión ocurrida con el automotor placa 690939: a) por concepto de mano de obra: factura No. 219 de fecha 25 de marzo del 2008, la suma de ¢687.947.00 (seiscientos ochenta y siete mil novecientos cuarenta y siete colones); b) por concepto de piezas y repuestos: facturas No. 3559 de fecha 03 de marzo del 2008 por un monto de ¢1.621.595.20 (un millón seiscientos veintidós mil quinientos noventa

cinco colones con veinte céntimos) y la No. 3562 de esa misma data, por un monto de ₡3.880.024.50 (tres millones ochocientos ochenta mil veinticuatro colones con cincuenta céntimos), ambas emitidas por Repuestos Alex S.A., para un total en ese rubro de ₡5.501.619.70 (cinco millones quinientos un mil seiscientos diecinueve colones con setenta céntimos). Ambas sumas referidas arrojan un gran total de ₡6.189.566.70 (seis millones ciento ochenta y nueve mil quinientos sesenta y seis colones con setenta céntimos) 3) Intereses legales: Ahora bien, de conformidad con el numeral 706 del Código Civil, siendo una obligación de naturaleza dineraria, el perjuicio financiero a reconocer, por petición expresa de parte, ha de ser el rédito legal, que en atención a la naturaleza comercial del contrato de seguro bajo examen será el fijado en el ordinal 497 del Código de Comercio, consistente en la tasa básica pasiva (TBP) fijada por el Banco Central de Costa Rica para las operaciones en colones. La cuantificación de tales réditos legales debe realizarse en fase de ejecución del presente fallo según los siguientes parámetros: los intereses legales deberán computarse desde la fecha de rechazo del reclamo indemnizatorio mediante el oficio INSHR-06011-2008, sea, desde el día 02 de diciembre del 2008 y hasta su efectivo pago. El otorgamiento del interés legal referido en el punto previo supone de manera implícita, la actualización del valor monetario de la obligación, para los efectos del ordinal 123 del Código Procesal Contencioso Administrativo. 4) Son ambas costas a cargo del ente accionado vencido.”

5.- El licenciado Fernández Hernández formula recurso de casación indicando las razones en que se apoya para refutar la tesis del Tribunal.

6.- En los procedimientos ante esta Sala se han observado las prescripciones de ley. Interviene en la decisión de este asunto la magistrada suplente Damaris Vargas Vásquez.

Redacta el magistrado Rivas Loáiciga

CONSIDERANDO

I.- El 15 de febrero de 2008, en Heredia, colisionaron los vehículos placas 699998, propiedad de Andrés Elizondo Guerrero, conducido por el señor Hernán Araya Matamoros y el placas 690939, cuya propietaria era la señora Maribeth Jiménez Segura, guiado por Danny Sánchez Jiménez. Dichos automotores, al momento de la colisión, se encontraban cubiertos con seguros voluntarios del Instituto Nacional de Seguros (en lo sucesivo INS o Instituto). El Juzgado de Tránsito de Heredia mediante sentencia firme de 11 horas 11 minutos del 22 de octubre de 2008, declaró a Danny Sánchez Jiménez conductor del vehículo placas 690939, autor responsable de la colisión entre ese automóvil y el placas 699998. En tal condición lo condenó a cancelar los daños y perjuicios causados. En el procedimiento indemnizatorio administrativo no. 170408-1405, correspondiente a la reparación del automóvil placas 699998, el Instituto concedió por concepto de mano de obra ₡687.947,00. Asimismo, en la etapa post-reparación se presentaron las facturas atinentes a refacciones números 3559 del 3 de marzo de 2008 por ₡1.621.595,20 y 3562 de igual data por ₡3.880.024,50, emitidas por Repuestos Alex Sociedad Anónima. En oficio INSHR-2152-08 del 22 de marzo de 2008, el director ejecutivo del INS remitió al Departamento de Investigaciones algunos expedientes administrativos, entre los que se incluyó el no. 170408-1405. Lo expuesto, porque el automotor placa 699998 se había pagado como pérdida total en la sede de Pavas, en el expediente no. 170907-4509, y las inspecciones de los accidentes habían correspondido al mismo Inspector de Accidentes. Mediante acto no. INV-01796-2008 del 14 de noviembre de 2008, se remitió a la sede de Heredia, el informe técnico de investigación no. ITI-0336-2008 de 14 de noviembre de 2008 del Departamento de Investigaciones del INS, donde se concluyó que el resarcimiento de dicho reclamo no resultaba procedente al amparo de ninguna cobertura. Además, que el contrato de póliza no. 0116AUT-81782-00 con el que se pretendía cubrir la solicitud era nulo en virtud de la falsedad de su firma. En oficio no. INSHR-06011-2008 del 2 de diciembre de 2008, la Dirección Ejecutiva del Instituto, sede de Heredia desestimó el pedido de resarcimiento. El señor

Andrés Elizondo Guerrero dueño del vehículo placas 699998 interpuso recurso de revocatoria con apelación en subsidio contra dicho acto, donde alegó en su oportunidad firmó la póliza para asegurar su vehículo. Igualmente, señaló aunque el reclamo lo inició con su póliza, se debe finiquitar con la de la contraparte que resultó vencida en la sede de tránsito y aportó solicitud de la propietaria y asegurada del vehículo 690939 donde autorizaba el uso de la cobertura C (daños a terceros) de su póliza. El 21 de enero de 2009, el director ejecutivo de la sede de Heredia del INS interpuso denuncia en la Fiscalía de Trámite Rápido del Ministerio Público del I Circuito Judicial de San José, en relación con los resultados obtenidos de la investigación que involucraba al vehículo placas 699998. En escrito sin fecha, doña Maribeth Jiménez Segura, en su condición de propietaria del vehículo placas 690939 autorizó para que a cargo de su póliza se reparara el automóvil placas 699998, asumiendo la responsabilidad de la colisión. Mediante oficio DAUT-00304-2009 del 11 de febrero de 2009, se rechazaron los recursos de revocatoria con apelación en subsidio contra el acto no. INSHR-06011-2008, con fundamento en la inexistencia de un interés asegurable. En resolución de las 14 horas 53 minutos del 9 de setiembre de 2010, del Juzgado Penal de Heredia, dictada en la causa no. 09-000454-0369-PE se dictó sobreseimiento definitivo a favor de Hernán Araya Matamoros. El 23 de diciembre de 2010, el señor Carlos Alberto Durán Bulgarelli, en su condición de cesionario de los derechos patrimoniales y litigiosos de don Hernán Araya Matamoros y Andrés Elizondo Guerrero, interpuso demanda contra el INS. Pretende se declare contrario a derecho y absolutamente nulo lo dispuesto en el acto INSHR-06011-2008 del 2 de diciembre de 2008. Se condene al Instituto al pago de ¢6.189.566,70 por concepto de repuestos y mano de obra por la reparación del automóvil placas 699998, marca Mitsubishi, estilo Lancer, propiedad de Andrés Elizondo Guerrero, de conformidad con el reclamo indemnizatorio no. 170408-1405, tramitado en la sede de Heredia del INS; al pago de intereses, por concepto de perjuicios, desde el 15 de abril de 2008 (data cuando se le debió cancelar) y hasta la fecha del efectivo pago del principal; se indexen las sumas al valor del día de la cancelación y de las costas del proceso. El INS contestó negativamente y opuso las defensas de defectos formales de la demanda y prescripción, así como las excepciones de falta de derecho, legitimación activa y pasiva. En escrito del 29 de junio de 2011, doña Maribeth Jiménez Segura, pidió se le tuviera como litis consorte activa necesaria. Mediante resolución no. 1247-2011 de las 16 horas 22 minutos del 9 de agosto de 2011 le fue rechazada. Decisión que se confirmó en fallo no. 555-2011 de 11 horas 32 minutos del 24 de noviembre de 2011 del Tribunal de Apelaciones. Mediante auto de las 13 horas 25 minutos del 13 de febrero de 2012 el juez de trámite tuvo a la señora Jiménez Segura como coadyuvante activa. El Tribunal rechazó las defensas de prescripción, falta de legitimación activa y pasiva, así como la de falta de derecho. Declaró con lugar la demanda, en los siguientes términos, entendiéndose denegada en lo no concedido expresamente: 1) Anuló los actos: a) INSHR-06011-2008 del 02 de diciembre de 2008, de la Dirección Ejecutiva del Instituto Nacional de Seguros; b) DAUT-00304-2009 del 11 de febrero de 2009, de la Dirección de Automóviles del INS; c) INSHR-0835-09 del 25 de febrero de 2009, de la Dirección Ejecutiva de la Sede Heredia del INS. 2) Condenó al Instituto a pagar: a) ¢687.947.00 por concepto de mano de obra, atinente a la factura no. 219 de fecha 25 de marzo de 2008; b) ¢1.621.595.20 correspondientes a piezas y repuestos adquiridos mediante las facturas no. 3559 del 3 de marzo de 2008 (¢1.621.595,20) y la no. 3562 de igual fecha, por un monto de ¢3.880.024.50, emitidas por Repuestos Alex S.A., para un total en ese rubro de ¢5.501.619.70. 3) Intereses legales correspondientes a los establecidos en la tasa básica pasiva, fijada por el Banco Central de Costa Rica para las operaciones en colones, a cuantificar en la vía de ejecución del fallo, desde la fecha del rechazo del reclamo indemnizatorio, sea, el 2 de diciembre de 2008 y hasta su efectivo pago. Además ordenó, los réditos debían indexarse de consuno con lo estipulado en el precepto 123 del CPCA, así como al pago de las costas del proceso. El vencido interpone recurso de casación donde desarrolla reproches adjetivos y de fondo.

II.- De previo al examen de los reproches adjetivos, es menester analizar el primer agravio de fondo, ya que se aduce, operó la prescripción. El impugnante alega violación de los preceptos 42 de la Ley de Seguros de 1922 (LS), 1022 del Código Civil, 977 inciso a) del Código de Comercio (CC) y 22 de las Condiciones

Generales del Seguro Voluntario de Automóviles (CGSVA). Objeta, lo fallado respecto a que el proceso penal 09-000454-0369-PE incidió en la decisión administrativa de declinar el reclamo, por lo que resulta ser el último acto que faculta el ejercicio de la pretensión patrimonial, en actuación del cardinal 977 inciso a) del CC. Dice, comparte gran parte de lo resuelto por el Tribunal, en el sentido de que el canon 42 de la LS en relación con el artículo 22 de las CGSVA permiten establecer que el plazo prescriptivo es de un año, pero disiente en cuanto a que, su cómputo inicia desde la sentencia del proceso penal. Increpa, los jueces establecen una prejudicialidad penal en lo tocante a la declinación del reclamo en vía administrativa, al estimar, se suspendió hasta que se resolviera el proceso en aquella sede, de ahí que reclame indebida interpretación normativa. Apunta, en el hecho probado 14 se acredita que previo a la denuncia penal, mediante oficio no. DAUT-00304-2009 del 11 de febrero de 2009, de la Dirección de Automóviles se declinó el reclamo y se dio por agotada la vía administrativa. Así, argumenta, la decisión en tal sede no estuvo sujeta a la decisión del proceso penal. Adiciona, el rechazo se debió a varias razones y no únicamente al tema que se conoció en el proceso penal. Consecuentemente, manifiesta, lo resuelto estaba firme y adquirió eficacia. Refiere, de consuno con el Código Procesal Penal para que exista prejudicialidad, no es suficiente la denuncia, sino se requiere que el proceso se encuentre en la etapa intermedia. Expresa, el sobreseimiento definitivo no influyó en la decisión administrativa. En consecuencia, arguye, el actor pudo en su momento entablar el proceso civil de hacienda, sería en esa hipótesis, dice, donde quizás se hubiera tenido que suspender por estar pendiente de resolución el proceso penal, aunque quedaba a lo que decidiera el juez de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 202 y 399 del Código Procesal Civil (CPC). Adiciona, el precepto 977 inciso a) del CC se aplicó indebidamente dado que debería actuarse solo en el supuesto de que el accionante ejerciera en tiempo su demanda. En todo caso, recalca, ello aplica cuando el actor formule su acción contra el deudor, sin embargo, en la especie, quien la interpuso fue el INS, por lo que, en su criterio, no es posible interrumpir el plazo de prescripción.

III.- El casacionista combate lo resuelto por los juzgadores en torno a la prescripción, específicamente, en cuanto determinaron que el plazo de prescripción se suspendió durante el tiempo que tardó en fallarse el proceso penal 09-000454-0369-PE. Lo anterior, dado que indica, estimaron fue el último acto que facultó el ejercicio del reclamo patrimonial. Sobre el particular la sentencia impugnada dispuso: “Según se ha constatado por ser un hecho no controvertido, al lugar del accidente se apersonó un inspector del ente asegurador y se procedió a rendir el aviso de accidente número 0509921 G, con el que se inició el reclamo indemnizatorio del vehículo [...] bajo el expediente 170408-1405 en la Sucursal de Heredia del INS. Una vez ello, se dio inicio al procedimiento de rigor para establecer la procedencia o no del citado reclamo. Desde este plano, es evidente que el ejercicio del derecho de reclamo se formuló el mismo día del accidente, ergo, dentro del plazo que para los efectos fija el precepto 22 de las condiciones generales de aseguramiento aplicables a este caso. Cabe indicar, las acciones siguientes del procedimiento tienen la virtud de interrumpir el cómputo de tal plazo prescriptivo. De ahí que las acciones y actos siguientes que se dictaron dentro de ese curso de conocimiento, no permiten hacer correr el plazo para hacer fenecer el derecho que reclama el accionante. El análisis del expediente permite establecer una serie de actuaciones direccionadas a culminar el procedimiento en cuestión. En definitiva, por el acto INSHR-0835-09 del 25 de febrero del 2009, la Dirección Ejecutiva de la Sede Heredia del INS rechaza los recursos formulados contra el oficio INSHR-06011-2008 por las mismas razones dadas en el oficio DAUT-00304-2009 del 11 de febrero del 2009, de la Dirección de Automóviles del INS y se da por agotada la vía administrativa. (Folio 116 del administrativo) El INS señala que es a partir de esta fecha que ha de computarse el plazo de 1 año para acudir a esta sede a establecer el reclamo para que el ente asegurador cubra los daños por la citada colisión. No obstante, esa posición no es compartida por este Tribunal. Lo anterior debido a que según se ha tenido por acreditado, en fecha 21 de enero del 2009, el director ejecutivo de la Sede de Heredia del INS formula denuncia ante la Fiscalía de Trámite Rápido del Ministerio Público del Primer Circuito Judicial de San José, respecto de los resultados obtenidos en cuanto a la investigación realizada por el INS sobre el trámite de indemnización del

accidente ocurrido el 15 de febrero del 2008 que involucraba al vehículo placa [...]. (Folios 83-86 del administrativo) Como derivado de ello se abre la causa penal por el delito de Estafa de Seguro contra el señor H, expediente 09-000454-0369-PE en la Fiscalía Adjunta de Heredia. Es evidente para este cuerpo colegiado la incidencia que para los efectos de lo ventilado en sede administrativa tiene la causa penal señalada, siendo que el motivo de rechazo, en parte, estriba en las irregularidades presentadas respecto de la póliza 0116 AUT 0081782-00 a nombre de A, relacionada con el vehículo [...]. Dentro del proceso penal, en definitiva, mediante resolución de las 14 horas 53 minutos del 09 de septiembre del 2010, del Juzgado Penal de Heredia, dictada en la causa penal expediente 09-000454-0369-PE, se dispuso el sobreseimiento definitivo a favor de Hernán Araya Matamoros, acorde a los artículos 311 inciso a, 312 y 313 del Código Procesal Penal. Como fundamento, el juzgador estimó que no se había configurado el delito de falsedad ideológica, como tampoco el delito de estafa de seguro. (Folios 284-286 del expediente penal). Dada la incidencia que tal precedente tiene para el reclamo indemnizatorio objeto de controversia, es criterio de esta Cámara, es esa sentencia el último acto que posibilita el ejercicio del reclamo de contenido patrimonial al que refiere el artículo 42 de la Ley de Seguros y el 22 de las Condiciones Generales del Seguro Voluntario de Automóviles. Esto ya que es a partir de esta actuación que el accionante se encuentra en posibilidad objetiva de rebatir los argumentos con sustento en los cuales, El INS denegó su petición de cobertura del accidente. Ahora, tomando el plazo de un año aludido, y siendo que la presente demanda fue puesta en conocimiento del INS en fecha 09 de marzo del 2011, según consta en acta de notificación visible a folio 29 del principal, de conformidad con el numeral 977 inciso a del Código de Comercio (aplicable por integración), no había fenecido ese lapso, razón por la cual, sin más, lo debido es disponer el rechazo de la defensa de prescripción formulada”

Obsérvese, el canon 42 de la LS estipula que, el lapso prescriptivo corre a partir del suceso que motiva su ejercicio y aunque fija el plazo en cuatro años, también faculta a las partes que convengan “...en que ese término sea más corto”. Por su parte, la regulación 22 de las CGSVA fija el plazo en un año desde la fecha del accidente. Así, es claro, en lo que concierne a las pólizas de seguros voluntarios de automóviles, su lapso prescriptivo es de un año a partir de la fecha del percance. En el subexamine, el aviso de accidente se verificó el propio día de la colisión, sea, el 15 de febrero de 2008, por lo que el plazo de prescripción se interrumpió. Queda por determinar, si como lo expresó el Tribunal, dicho plazo fue suspendido con la interposición de la denuncia penal e inicio su cómputo al dictarse su sentencia; o si como lo aduce el Instituto empezó a correr el 11 de febrero de 2009, con el agotamiento de la vía administrativa. Al señor Hernán Araya Matamoros se le denegó el reclamo, mediante oficio INSHR-06011-2008 del 2 de diciembre de 2008, pues, el INS concluyó que el contrato de póliza no. 01-16-AUT0081782-00, base de la gestión resarcitoria contenía una firma falsa [Hecho probado 8)], además que se carecía de interés asegurable. El 21 de enero de 2009, el director ejecutivo de la sede de Heredia del INS interpuso denuncia con fundamento en los resultados obtenidos en la investigación interna del trámite de indemnización del accidente ocurrido el 15 de febrero de 2008, que involucró al vehículo placa 699998 [hecho probado 10)]. Los recursos formulados contra el acto que denegó el reclamo se rechazaron en oficio no. DAUT-00304-2009 del 11 de febrero de 2009 de la Dirección de Automóviles del INS [hecho probado 12)]. Consecuentemente, contrario a lo que arguye el INS la gestión indemnizatoria se resolvió con posterioridad a la denuncia penal. Ha de hacerse notar, tal acusación en sede punitiva se originó en virtud de la pesquisa realizada al expediente administrativo 170907004509, donde se pretendía utilizar la cobertura del contrato de seguro voluntario de automóviles no. 01-16-AUT0081782-00, suscrito por don Andrés Elizondo Guerrero, al estimarse que su firma era falsa y no había interés asegurable. Por ende, lo que se resolviera en vía penal, evidentemente, tenía incidencia directa en el reclamo que dio origen a esta controversia, por lo que hasta que no se resolviera en definitiva, suspendió el plazo anual de prescripción [aplicación integradora y por analogía del cardinal 202, inciso 2) del CPC]. De ahí, quedó suspendido desde el 21 de enero de 2009, cuando se interpuso la denuncia, como se expuso, en fecha anterior a la del acto que resolvió los recursos formulados contra la

denegación del resarcimiento en sede administrativa. Por consiguiente, esta Sala avala lo dispuesto por el Tribunal en lo relativo a que el lapso prescriptivo se suspendió en razón del proceso punitivo, dado que lo que se resolviera tenía incidencia directa en el reclamo resarcitorio. Recuérdese que la gestión indemnizatoria se rechazó por la supuesta falsedad de la firma en el contrato de póliza e inexistencia de interés asegurable, y la acusación se proveyó por falsedad ideológica y estafa de seguro. En dicha inteligencia, es claro, el plazo de prescripción empezó a correr al dictarse la sentencia de las 14 del 9 de setiembre de 2010, del Juzgado Penal de Heredia, -donde se dictó sobreseimiento definitivo a favor de Hernán Araya Matamoros- y se interrumpió con la notificación al INS de la demanda contencioso administrativa, de conformidad con lo establecido en la norma 977 del CC. Por ende, si la demanda presentada en sede contencioso administrativa, -tendiente a la anulación de los actos denegatorios dictados en el procedimiento de reclamo administrativo-, se notificó al Instituto el 9 de marzo de 2011, entonces el plazo de un año no había transcurrido, razón por la cual no operó la prescripción alegada. En razón de lo anterior, procede el rechazo del cargo.

Recurso de casación por razones procesales

IV.- Único: acusa vulnerados los incisos a) y b) del artículo 137 del Código Procesal Contencioso Administrativo, en su opinión se produce una deficiente composición de la litis. Transcribe parte de la sentencia impugnada y reprocha el Tribunal declaró con lugar la demanda y ordenó el pago de los daños mediante la póliza de la señora Maribeth Jiménez Segura, pese dice, a no haber sido parte del proceso. Lo anterior, señala, es incongruente con lo resuelto en resolución no. 1247-2011 dictada por el Tribunal de Apelaciones. Indica, acertadamente se rechazó la solicitud tendiente a que se tuviera a doña Maribeth Jiménez Segura como consorte activa y en su lugar se acogió su tesis, pues, se resolvió en el sentido de que la gestión de pago utilizando la cobertura C de la póliza de dicha señora, no era procedente al no ser objeto del proceso, y que de mantenerse dicha pretensión entonces se le debía integrar como litis consorte pasiva, dado que se afectaban sus derechos subjetivos. En consecuencia, afirma, la sentencia es incongruente, ya que se declaró con lugar la demanda para que se cancelara el reclamo utilizando la póliza de doña Maribeth Jiménez Segura. Además, manifiesta se quebranta el principio de conexión al no haberse constituido correctamente la litis, con un evidente exceso de pronunciamiento con lo que se afectó el derecho de defensa y el debido proceso. Reitera, al rechazarse la solicitud de litis consorcio activo, el objeto del proceso se delimitó a verificar si procedía el pago de la indemnización con la póliza del actor. Agrega, debe tenerse claro que, los montos que se pagan con la cobertura de responsabilidad civil son distintos a los que se cubren con las del daño directo (deducibles y objeto de cobertura).

V.- El casacionista en el cargo adjetivo, desarrolla dos inconformidades, deficiente composición de la litis e incongruencia. En lo tocante a la necesidad de integrar a doña Maribeth Jiménez Segura, como litis consorte pasiva, ya que alega, se ordenó el pago de los daños con la póliza de dicha señora. Ha de expresarse que, el casacionista yerra en sus aseveraciones. Nótese, según lo manifiesta el propio recurrente al desarrollar su reparo, ninguna de las pretensiones se dirige contra ella. Es menester referirse a lo señalado por este Órgano decisor, en cuanto al litis consorcio necesario, en el sentido de que: "...implica la existencia de relaciones jurídicas materiales respecto de las cuales no es posible pronunciarse fraccionándolas o calificándolas sólo en relación de algunos de sus sujetos, pues la decisión engloba y obliga a todos. La presencia de todos los sujetos es indispensable para que la relación procesal se complete y sea posible decidir en sentencia sobre el fondo de esta...". No. 824 de las 16 horas con 5 minutos del 1° de noviembre de 2000. También lo dispuesto en cuanto a que: "Cabe recordar que el instituto del litis consorcio necesario procura la correcta formación contradictoria del proceso; esto es, que a él concurren todos los sujetos a quienes corresponda contradecir la pretensión deducida. Si la relación sustancial es indivisible, el contradictorio solo podrá integrarse debidamente si son llamados a estrados todos los que hayan figurado directamente

como partes en aquélla. Se trata, en última instancia, de evitar los inconvenientes que pueden derivarse de la tramitación de un proceso inútil, como sería aquel cuya resolución final no podría ejecutarse, precisamente, por no haber figurado en él como partes, todos los interesados”. No. 482 de las 10 horas con 30 minutos del 7 de julio de 2005. De lo anterior, se desprende, para que la relación procesal esté completa, es indispensable la participación de la totalidad de los sujetos a quienes afectará el fondo del asunto. En esa inteligencia, debe actuarse de modo que se conforme a cabalidad el contradictorio, para que no se malogre lo que se resuelva, en virtud de que no participó en el proceso a quien afecte el fallo. Así, habrá de determinarse, si en la especie la relación procesal está completa, o si como lo aduce el INS, es necesario traer al proceso a doña Maribeth Jiménez Segura. El actor interpuso la acción en lo medular con el fin de que se anulara lo resuelto por el Instituto respecto a la declinación del pago de los daños sufridos por el vehículo placas

699998, propiedad del cesionario Andrés Elizondo Guerrero. También pidió, se le cancelaran los extremos relativos a mano de obra y repuestos, así como réditos e indexación sobre tales sumas desde el 15 de abril de 2008 y hasta su efectivo pago. El accionado contestó negativamente. Adujo, el contrato de póliza del señor Elizondo Guerrero contenía irregularidades, por lo que se realizó una investigación interna que condujo a declinar el reclamo. Igualmente, que no tenía interés asegurable al no ser el propietario del vehículo que sufrió el menoscabo.

VI.- Para esta Sala, es claro, el asunto versa sobre la nulidad de actos administrativos emitidos por el INS, relativos al rechazo del pago de daños y perjuicios que, se pretendía con la póliza no. 01-16-AUT0081782-00, suscrita por don Andrés Elizondo Guerrero. En estas circunstancias, según lo normado en el canon 106 del CPC, no procede la integración de la litis trayendo al proceso a doña Maribeth Jiménez Segura, pues su participación no es indispensable, ya que no forma parte de las relaciones jurídicas sobre las cuales ha de pronunciarse el fallo. Ha de hacerse notar, la señora Jiménez Segura no es a quien se le compele a cumplir con las coberturas de la póliza de accidentes no. 01-16-AUT0081782-00, a fin de que se restituyan los derechos del actor como persona perjudicada con el siniestro.

VII.- En lo concerniente a la incongruencia, acusa ultra petita, ya que apunta, el Tribunal condenó al pago de los daños y perjuicios mediante la póliza de la señora Maribeth Jiménez Segura, pese dice, a que dicho extremo no fue objeto del proceso. Esta Cámara de forma reiterada ha señalado: “...la incongruencia acontece cuando no existe relación entre lo pedido por las partes y el dispositivo del fallo; es decir, cuando no hay conexidad o coincidencia entre lo resuelto en la parte dispositiva de la sentencia, y las pretensiones y excepciones opuestas por las partes, tanto en la demanda y en la contestación, como en las audiencias orales que se efectúen de conformidad con la legislación procesal contencioso administrativa. En concreto, se produce al pronunciarse los juzgadores sobre cuestiones no peticionadas (ultra petita), o en exceso sobre lo pedido (extra petita), asimismo, cuando omiten resolver, cada una de las pretensiones y excepciones establecidas (mínima o infra petita). Conviene precisar, además, que el análisis del fallo respecto a esta incorrección requiere que, tratándose de procesos como éste, regulados por el CPCA, se considere o examine a la luz de los pronunciamientos oficiosos que impone esta legislación. En esos términos, esta Sala ha indicado que para determinar la existencia de este vicio, ha de confrontarse, en primer término, la parte resolutive de la sentencia con las pretensiones aducidas en la demanda y su contestación, y en las demás oportunidades -audiencias indicadas- que la ley contempla, a fin de determinar si en realidad existe entre estos dos extremos, evidente desajuste. En segundo lugar, debe considerarse la potestad oficiosa del juzgador. El inciso 1) del canon 119 del CPCA, establece que resolverá sobre todas las pretensiones y todos los extremos permitidos por el Código. Esto último, entiende la Sala, son aquellos pronunciamientos que “...deberá hacer, según corresponda, entre otros,” cuando declare procedente la pretensión, total o parcialmente, conforme lo establecido en el precepto 122, así como los contenidos en los numerales

siguientes, que dejan en claro los amplios poderes sentenciadores del Tribunal, en protección de los derechos o intereses del justiciable, restableciendo o reconociendo su situación jurídica (resolución n.º 258-F-S1-2010 de las 14 horas del 18 de febrero de 2010)”. Sentencia no. 1379 de las 8 horas 30 minutos del 10 de noviembre de 2011. Según lo reproducido, en los procesos tramitados con el CPCA, al actuarse el principio de congruencia debe ser examinado considerando las posibilidades de modificación de las pretensiones. Recuérdese, en dicho sentido, los cánones 90 y 95 de la norma de cita facultan, sea, a gestión de parte o por impulso de los jueces, aclarar o ajustar lo pedido en las primeras etapas del proceso. También, ha de considerarse que los preceptos 122 y 123 del CPCA, conceden al juzgador la posibilidad de realizar oficiosamente una serie de pronunciamientos. No obstante, esta facultad otorgada a los juzgadores no puede entenderse como una desvinculación con el objeto del proceso ni la causa sobre la que se construye. Así, contrario a lo que puede pensarse, lo que se resuelva de oficio debe tener conexidad con los mencionados elementos. Aunque el principio dispositivo haya sido relativizado, esto no puede conducir a su desaplicación, sino que ese pronunciamiento oficioso en todo momento ha de dirigirse a dar respuesta al reclamo de la parte, que no se identifica únicamente con lo pretendido en la demanda, sino además debe relacionarse con las situaciones fácticas base de la disputa. En virtud de que lo impugnado refiere a una falta de congruencia entre lo pedido y lo otorgado en sentencia, es necesario confrontar lo solicitado con lo resuelto por el Tribunal. La pretensión de la demanda, que se mantuvo sin experimentar cambios en las distintas etapas del proceso, fue: “...se declare contrario a derecho y absolutamente nulo lo dispuesto en el oficio INSHR-06011-2008 fechado 2 de diciembre del 2008 suscrito por el señor Marco Sánchez Aguilar, Director Ejecutivo del Instituto Nacional de Seguros, Sede Heredia en donde la demandada declina el pago de los daños que sufrió el vehículo placa 699998 alegando que: “La indemnización de este reclamo no procede bajo ninguna cobertura. El Contrato póliza 01-16-AUT0081782-00 con el que se pretendía cubrir este reclamo queda nulo por tratarse de una documento con una firma falsa. Así las cosas, le informamos que estamos procediendo a desestimar su solicitud de indemnización” anulado dicho oficio y lo en él resuelto se condene al INS a pagarle a la parte actora de este proceso la suma de seis millones ciento ochenta y nueve mil quinientos sesenta y seis clones con setenta céntimos, (¢6.189.566,70) por concepto de pago de repuestos y mano de obra por reparación del placa 699998 marca Mitsubishi estilo Lancer propiedad de Andrés Elizondo Guerrero según reclamo indemnizatorio número 170408-1405, tramitado en la Agencia que el INS tiene en la Ciudad de Heredia y siendo que ese pago a más tardar se debió realizar el 15 de abril del 2008 a partir de esa fecha y hasta la fecha del efectivo pago por concepto del perjuicio que implica no haber podido disponerse del dinero, desde esa fecha y hasta la fecha del efectivo pago por concepto del perjuicio que implica no haber podido disponerse del dinero desde esa fecha 15 de abril del 2008 y hasta la fecha en que se pague el principal se condene al INS a pagar intereses legales sobre seis millones ciento ochenta y nueve mil quinientos sesenta y seis clones con setenta céntimos (¢6.189.566,70), además... a pagar toda suma que en esta sentencia se otorgue de manera indexada al valor que tenga al día en que realice el pago, más ambas costas de esta acción... se liquidan intereses del periodo que va del 15 de abril de abril del 2008 al 15 de diciembre del 2010 en la suma de dos millones novecientos setenta mil novecientos noventa y dos clones, suma que se solicita sea aprobada”. El Tribunal por su parte, resolvió: “...debe declararse con lugar la presente demanda incoada por C, como cesionario de los derechos litigiosos y patrimoniales de los señores H y A contra el Instituto Nacional de Seguros en los siguientes términos, entendiéndose por denegada en lo que no se indique de manera expresa: 1) Se dispone la nulidad de los siguientes actos dictados por el INS: a) oficio INSHR-06011-2008 del 02 de diciembre del 2008 de la Dirección Ejecutiva del Instituto Nacional de Seguros; b) oficio DAUT-00304-2009 del 11 de febrero del 2009, de la Dirección de Automóviles del Instituto Nacional de Seguros, que emite criterio respecto del recurso de revocatoria con apelación en subsidio formulado contra el oficio INSHR-06011-2008; c) el oficio INSHR-0835-09 del 25 de febrero del 2009, la Dirección Ejecutiva de la Sede Heredia del Instituto Nacional de Seguros que rechaza los recursos formulados. 2) Se condena al Instituto Nacional de Seguros a pagar a

favor del accionante las siguientes partidas por concepto de la reparación del accidente sufrido por el vehículo placa [...] en fecha 15 de febrero del 2008, producto de la colisión ocurrida con el automotor placa 690939: a) por concepto de mano de obra: factura No. 219 de fecha 25 de marzo del 2008, la suma de ¢687.947.00 (seiscientos ochenta y siete mil novecientos cuarenta y siete colones); b) por concepto de piezas y repuestos: facturas No. 3559 de fecha 03 de marzo del 2008 por un monto de ¢1.621.595.20 (un millón seiscientos veintiún mil quinientos noventa cinco colones con veinte céntimos) y la No. 3562 de esa misma data, por un monto de ¢3.880.024.50 (tres millones ochocientos ochenta mil veinticuatro colones con cincuenta céntimos), ambas emitidas por Repuestos Alex S.A., para un total en ese rubro de ¢5.501.619.70 (cinco millones quinientos un mil seiscientos diecinueve colones con setenta céntimos). Total: Ambas sumas referidas arrojan un gran total de ¢6.189.566.70 (seis millones ciento ochenta y nueve mil quinientos sesenta y seis colones con setenta céntimos). 3) Intereses legales: Ahora bien, de conformidad con el numeral 706 del Código Civil, siendo una obligación de naturaleza dineraria, el perjuicio financiero a reconocer, por petición expresa de parte, ha de ser el rédito legal, que en atención a la naturaleza comercial del contrato de seguro bajo examen será el fijado en el ordinal 497 del Código de Comercio, consistente en la tasa básica pasiva (TBP) fijada por el Banco Central de Costa Rica para las operaciones en colones. La cuantificación de tales réditos legales debe realizarse en fase de ejecución del presente fallo según los siguientes parámetros: los intereses legales deberán computarse desde la fecha de rechazo del reclamo indemnizatorio mediante el oficio INSHR-06011-2008, sea, desde el día 02 de diciembre del 2008 y hasta su efectivo pago. El otorgamiento del interés legal referido en el punto previo supone de manera implícita, la actualización del valor monetario de la obligación, para los efectos del ordinal 123 del Código Procesal Contencioso Administrativo. 4) Son ambas costas a cargo del ente accionado vencido”. Según se aprecia al confrontar lo pretendido con lo resuelto, lo dispuesto por el Tribunal no comporta una infracción al principio de congruencia por “ultra petita”. Ha de observarse, no hay desajuste alguno entre lo pretendido en el proceso respecto a lo fallado, todo lo contrario, los juzgadores se ciñeron al pedimento de la parte actora, sin exceder de modo alguno lo pedido. Además, contrario a lo argüido por el impugnante, no se condenó al INS a cancelar la gestión indemnizatoria con la póliza de la señora Maribeth Jiménez Segura, no existe en la resolutive del fallo manifestación en dicho sentido. En razón de lo anterior, procede el rechazo del cargo.

Recurso de casación por razones de fondo

VIII.- Segundo: aduce indebida aplicación del artículo 3 de la LS. Recrimina, se tuvo como hecho no probado que el señor Andrés Elizondo Guerrero carezca de interés asegurable a efectos de formular el reclamo indemnizatorio en el expediente INS 170408-1405. En su criterio, eso resulta erróneo, debido a que en los considerandos VI, VII y VIII de la sentencia impugnada se parte de una premisa errada, para actuar la norma de cita. Asevera, el reclamo se declinó en oficio DAUT-00304-2009 por falta de interés asegurable, debido a que el vehículo asegurado, placas 699998 se vendió a un tercero. Reprocha los juzgadores analizaran el interés asegurable desde la óptica del derecho de los actores para reclamar utilizando la cobertura de responsabilidad civil extracontractual de la póliza de la señora Jiménez Segura. Dicho interés, expone, es primordial al suscribir el contrato de seguros, a efectos de que el asegurado demuestre le interesa la conservación de una determinada cosa o situación jurídica o fáctica. Desde tal perspectiva, lo que debió analizarse es si la señora Jiménez Segura, a raíz de la condena de tránsito, podría sufrir una afectación en su patrimonio; pero nunca, la figura del interés asegurable le resulta aplicable al tercero perjudicado con el accidente, con el fin de que puede acceder a su resarcimiento, sea, en la vía administrativa o civil. Explica, dicha figura es trascendente para las partes contratantes, no así para el tercero que sufrió un menoscabo. Insiste, el Tribunal no analizó los motivos por los que se rechazó el reclamo, y omitió acoger la excepción de falta de legitimación activa del demandante, al pretender el pago de los daños de su automotor mediante la póliza de doña Maribeth Jiménez Segura. De ahí, alega, el interés asegurable debió examinarse respecto a la cobertura de daño directo del actor, para establecer la legalidad o ilegalidad de la declinación de su

reclamo, por falta de interés asegurable. Relata, en el hecho probado 15 se aprecia que don Andrés Elizondo Guerrero, aceptó en la Fiscalía Adjunta de Heredia, que para la fecha del aseguramiento, había vendido el vehículo al señor Hernán Matamoros, y no lo comunicó al asegurador. Finalmente, indica, con posterioridad a la declinación del reclamo, de mala fe, con el propósito de obtener el pago de la indemnización, rescindió la escritura de compraventa.

IX.- Objeta, en los considerandos del VI al VIII, se hizo el examen relativo al interés asegurable desde la perspectiva del derecho de los cesionarios, utilizando la póliza de la señora Jiménez Segura, pese a que se declinó en razón de que el vehículo había sido vendido a un tercero. Según se aprecia en el fallo recurrido, en el considerando VI se desarrollaron las inconformidades del Instituto. De ahí, el Tribunal inició indicando que, alegaba la supuesta falta de legitimación del accionante, dado que en su opinión, su responsabilidad no es solidaria. De seguido hizo un resumen de hechos de interés para el sublite, hasta llegar al acto que rechazó el recurso de revocatoria con apelación en subsidio formulado contra la resolución que rechazó la solicitud indemnizatoria. Finalmente, en ese apartado, señaló: “El análisis de los actos dictados por el INS que desestiman el reclamo, pone en evidencia que tal criterio se ha sustentado en dos aspectos básicos: por un lado, las supuestas inconsistencias en cuanto a la póliza 01-16-AUT0081782-00, dada la existencia de una firma que no había sido suscrita por el señor Andrés Guerrero Elizondo; por otro, la ausencia de un interés asegurable...”. En el considerando VII, los juzgadores estudiaron lo pertinente al expediente penal no. 09-000454-0369-PE, avalaron lo resuelto en aquella sede en cuanto a la inexistencia de las irregularidades en las que el INS se había sustentado para declinar el reclamo. Aunque aludió al pedido de la señora Maribeth Jiménez Segura para que se utilizara su póliza, la conclusión del Tribunal en dicho aparte, fue: “Desde ese plano, la supuesta irregularidad se constituye entonces en un alegato que pretende declinar el reclamo sobre la base de un eventual fraude de seguro por la alegada nulidad de la póliza al no estar firmada por el suscribiente, lo que no resulta de recibo cuando el mismo otorgante afirmó haber otorgado la póliza...”. En el considerando VIII, se dedicó al análisis del interés asegurable. Entre otras cosas, aludió a las normas del ordenamiento jurídico que lo regulan, determinó que su existencia es un requisito de validez, que se materializa en la “...conservación de una determinada cosa o situación o bien... de cubrir los posibles efectos lesivos que pueda producirse por un hecho futuro e incierto, a nivel de afectación en la esfera jurídica de la persona interesada o al menos, evitar esa consecuencia que considera negativa”. Además, que ese interés no se agota en una lista taxativa, sino que debe ponderarse en cada caso. También que su naturaleza contractual supone el pago periódico de primas de aseguramiento y que presupone la buena fe comercial y la equidad. Contrario a lo argüido por el casacionista, hasta ese punto, no examinó de manera concreta el interés asegurable de los señores Andrés Elizondo Guerrero y Hernán Araya Matamoros, menos aún en relación con la póliza de la señora Jiménez. Es hasta en el considerando IX que lo hace, disponiendo: “Precisamente las facturas 3559 y 3562 fueron emitidas a nombre del señor Elizondo, en su condición... de propietario del citado automotor (placas 699998), según se puede observar a folios 34-35 del administrativo, lo mismo que la factura por mano de obra en la reparación del vehículo. Con todo, el trámite en cuestión fue seguido además por el señor Hernán Araya Matamoros, a quien el señor Elizondo Guerrero confirió poder para tramitar en el reclamo administrativo. Ello pone en evidencia la tenencia de un interés asegurable...”. Pese a que luego expresó que se pretendía la cobertura de los daños producidos por el vehículo placas 690939 al automotor matrícula 699998, con la póliza del primero lo cierto es que lo primordial es que el Tribunal finaliza indicando que no encuentra “...motivo para sostener el criterio del ente asegurador, en cuanto a las causas que motivaron el reclamo en cuestión”. Asimismo, que: “...el accidente ocurrido en fecha 15 de febrero del 2008 dio origen a un proceso de tránsito, expediente 08-001341-0497-TR, en el cual, se estableció la responsabilidad del conductor del vehículo placa 690939 producto de lo cual, como se ha señalado, la propietaria de ese automotor accedió y petitionó de manera expresa, la cobertura de los daños producidos al vehículo placa 699998 con su póliza, según se desprende de los folios 105-106 del legajo administrativo. Se insiste, tal aspecto fue evidenciado por el señor Elizondo Guerrero en su recurso de

revocatoria con apelación en subsidio. Empero, no fue un elemento que el INS considerara al momento de resolver la gestión en particular”. Aunque los jueces estiman que el Instituto debió analizar la gestión indemnizatoria considerando tales particularidades, lo cierto es que según lo acepta el propio Tribunal, no lo hizo así. De ahí, si se suma a esto el hecho de que lo pretendido es la nulidad del acto que denegó el reclamo en cuanto a la aplicación de la póliza del vehículo placas 699998, por la existencia de supuestas irregularidades en su suscripción y falta de interés asegurable, entonces no es posible sostener que lo resuelto por los juzgadores sea que, se ha de cancelar con la póliza del automóvil placas 690939, (como se expuso supra, no se falló en tal sentido). De ahí, lo manifestado por el Tribunal solo puede entenderse como una disposición a mayor abundamiento, pues, aunque los juzgadores dispusieron que “...en este caso se ha establecido que las razones dadas por el INS para declinar el pago son improcedentes...” en lo tocante a la “...la cobertura de la póliza del señor Andrés Elizondo Guerrero...”. Asimismo, declararon que era factible la aplicación de la póliza de “...la señora Maribeth Jiménez Segura –propietaria del vehículo placas 690939, declarado responsable (su conductor) del accidente en sede de tránsito-“. Esta última disposición es la que se hizo abundando en razones, pero según se expuso no incidió en la parte resolutive de la sentencia, ya que los juzgadores se limitaron a resolver de conformidad con lo pedido, de forma que anularon los actos emitidos por el Instituto donde se había denegado el reclamo interpuesto por don Hernán Araya Matamoros, en su condición de apoderado especial del señor Andrés Elizondo Guerrero propietario del vehículo placas 699998 y tomador de la póliza constante en el contrato no. 0116AUT-81782-00. De lo anterior, se denota, no lleva razón el impugnante, lo que hicieron los jueces fue analizar el interés asegurable, desde ambas perspectivas, aplicando ya fuera la póliza del vehículo placas 699998 o la del automóvil placas 690939, y concluyeron que cualquiera de las dos podía actuarse. La del primero, dado que dicho automotor permaneció inscrito a nombre del señor Andrés Elizondo Guerrero, quien pese a que ante el Juzgado Penal declaró que el vehículo para la fecha del accidente ya no le pertenecía, luego aclaró que sí, e insistió, él había sucrito tal póliza, cuyas primas habían sido canceladas al INS, quien las recibió sin hacer objeción alguna. La del segundo, en razón de que el conductor de dicho vehículo en sede de Tránsito fue declarado autor responsable de la colisión, y la señora Maribeth Jiménez Segura, como asegurada, había pedido al Instituto se pagara el arreglo del automotor placas 699998, con su póliza. Retomando lo argüido por el casacionista, en lo tocante a que don Andrés Elizondo Guerrero, aceptó ante la Fiscalía Adjunta de Heredia que para la fecha del incidente el vehículo placas 699998, ya no le pertenecía (hecho probado 15), ha de manifestarse lo siguiente. En dicha situación fáctica lo que se tiene por acreditado es que el 25 de junio de 2009, don Andrés Elizondo Guerrero fue entrevistado en tal Fiscalía, y lo que hizo el Tribunal fue reproducir parte de lo expuesto. Además, en el hecho probado 16), los jueces dieron cuenta de que dicho señor en el proceso penal, entre otras cosas, expresó que tomó el seguro del vehículo placas 699998. Por su parte, en el hecho probado 17) se tiene por demostrado que la venta de tal automotor fue rescindida. Los juzgadores, entre sus consideraciones, dispusieron: “Por otro lado, es el propietario registral del automotor (Andrés Elizondo Guerrero) quien ha establecido el reclamo indemnizatorio. Si bien se ha señalado que existe una venta privada, en definitiva no fue inscrita en el Registro Público. Incluso, dentro del trámite administrativo, en el aviso de accidente No. 0509921 G, se indicaron los datos del asegurado, sea, Andrés Elizondo Guerrero, así como del conductor, sea, Hernán Araya Matamoros. Precisamente las facturas 3559 y 3562 fueron emitidas a nombre del señor Elizondo, en su condición de propietario del citado automotor, según se puede observar a folios 34-35 del administrativo, lo mismo que la factura por mano de obra en la reparación del vehículo”. Consecuentemente, el Tribunal, lo cual avala esta Cámara, de conformidad con la prueba constante en autos, estimó que, el señor Elizondo Guerrero, se mantuvo como propietario registral del automóvil placas 699998, fue quien suscribió la póliza, mantuvo las primas del seguro al día y otorgó poder especial a don Hernán Araya Matamoros para que actuara en su nombre ante el INS. Según lo expuesto, evidenció además, la existencia de interés asegurable, lo que en opinión de este Órgano decisor, resulta acertado. Por ende, lo que procede es desestimar el agravio.

X.- Según lo expuesto, se rechazará el recurso formulado, con sus costas a cargo de quien lo interpuso [inciso 3) del artículo 150 del CPCA].

POR TANTO

Se declara sin lugar el recurso interpuesto, con sus costas a cargo del promovente.

Luis Guillermo Rivas Loáiciga

Román Solís Zelaya

Óscar Edo. González Camacho

Carmenmaría Escoto Fernández

Damaris Vargas Vásquez