

**UNIVERSIDAD NACIONAL DE SAN AGUSTÍN DE  
AREQUIPA**

**FACULTAD DE DERECHO**



**El Régimen de la Responsabilidad Civil en las Economías  
Colaborativas: a Propósito del Fenómeno Uber**

**Tesis presentada por los bachilleres:**

**Fernandez Soncco, Eder Edu**

**Turpo Huanca, Milagros Sadyth**

**Para optar el Título Profesional de:**

**Abogados**

**Asesor:**

**Jorge Fausto Sumari Buendia**

**AREQUIPA – PERÚ**

**2021**



“La única vez que el éxito viene antes que el trabajo, es en el Diccionario”

**Harvey Specter - Suits**

## **DEDICATORIA**

Como de seguro estaba previsto, ni más ni menos, dedicamos este humilde trabajo a quienes nos otorgaron la vida, forjadores de nuestros senderos, pilares inquebrantables y verdaderos maestros de la vida. Si, a ustedes, Ángel, Eufemia, Modesto y Sady que con mucha paciencia nos cuidaron en este inesperado año difícil y nos enseñaron a ser solidarios con la familia, amigos, etc. Con esas fuerzas iniciamos este camino y hoy, estamos frente a uno de nuestros objetivos.

## **AGRADECIMIENTO**

Primeramente, por, sobre todo, agradecemos a Dios nuestro señor por habernos permitido que mediante la presente logremos el, en un inicio, inalcanzable objetivo. A nuestros ya mencionados padres, ya que sin su motivación y expectativa, aun nos encontraríamos buscando el rumbo. A Yaime, Saúl y Cristhian, por ser tan fieles creyentes de nuestras capacidades casi inexistentes en una época donde todo lo que conocemos se tornó turbio. A nuestro querido docente y asesor Jorge Fausto Sumari Buendía, quien nos ha guiado en el desarrollo de la presente investigación y nos ha compartido sus sabios conocimientos. Del mismo modo, agradecemos a nuestros estimados docentes de la Facultad de Derecho de la Universidad Nacional de San Agustín de Arequipa, grandes esculpadores de profesionales, figuras referenciales primarias para todo aquel que busca desarrollarse en esta vida llena de competitividades, gracias por habernos inculcado aquellos valores, principios y conocimientos que nos ayudaron a concretar este objetivo. Y finalmente, a nuestra querida Universidad de San Agustín de Arequipa, que con mucho honor hoy procuramos representar mediante esta Tesis, porque si, el ser agustino implicó concluir este gran sueño que comenzó hace ya más de seis largos años. Gracias.

## RESUMEN

Uber es una empresa multinacional con sede en San Francisco que opera en diversos países del mundo bajo las reglas de la economía colaborativa lo cual le permite autocalificarse como una empresa tecnológica de intermediación que se ocupa de conectar a un usuario-pasajero con un usuario conductor previo al registro y aceptación de los términos y condiciones diseñados para eximir de cualquier tipo de responsabilidad a esta empresa. Uber se amparaba en los principios de libertad empresarial y autorregulación del mercado para operar bajo la nomenclatura de “empresa de intermediación tecnológica”, sin embargo, conforme se demuestra en la presente investigación, este modelo de negocio pretende desconocer la legislación nacional principalmente en lo referido al régimen de responsabilidad en accidentes de tránsito que conforme al artículo 29 de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre es solidaria entre el conductor, el propietario del vehículo y la empresa prestadora de servicios. Es por ello que, urge la necesidad de considerar legislativa o jurisprudencialmente a Uber como una empresa prestadora de servicios de transporte de taxi – esto ya ocurrió en Colombia, Argentina, España, Alemania, Brasil, etc – a fin de poder aplicar el supuesto de responsabilidad objetiva por riesgo conforme a los términos del artículo 1970° del Código Civil peruano y obtener así, el efectivo resarcimiento de los daños irrogados a los usuarios de transporte de taxi por aplicativo.

***Palabras clave:*** Economía colaborativa, Responsabilidad civil, Uber

## ABSTRACT

Uber is a multinational company based in San Francisco that operates in several countries around the world under the rules of the collaborative economy, which allows it to classify itself as a technological intermediation company that connects a user-passenger with a user-driver upon registration and acceptance of the terms and conditions designed to exempt this company from any type of liability. Uber used the principles of entrepreneurial freedom and market self-regulation to operate under the nomenclature of "technological intermediation company", however, as demonstrated in this research, this business model pretends to ignore the national legislation mainly in reference to the liability regime in traffic accidents that according to Article 29 of the General Law of Transportation and Land Transit is joint and several between the driver, the owner of the vehicle and the service provider company. Therefore, there is an urgent need to consider Uber as a company providing cab transportation services - this has already occurred in Colombia, Argentina, Spain, Germany, Brazil, etc. - in order to apply the assumption of strict liability for risk under the terms of Article 1970° of the Peruvian Civil Code and thus obtain effective compensation for damages caused to users of cab transportation by application.

**Keywords:** Collaborative economy, Liability, Uber.

## IINDICE

DEDICATORIA.....	iv
AGRADECIMIENTO.....	v
RESUMEN.....	vi
ABSTRACT.....	vii
IINDICE.....	1
CAPÍTULO I.....	3
ESQUEMA DEL PROYECTO000.....	3
1.1. El tema.....	3
1.2. Planteamiento del problema.....	3
1.2.1. Diagnóstico situacional.....	3
1.2.2. Preguntas de investigación.....	5
1.3. Objetivos.....	5
1.4. Hipótesis.....	6
1.5. Categorías y subcategorías apriorísticas.....	6
1.5. Justificación.....	7
1.6. Limitaciones.....	7
CAPÍTULO II.....	8
MARCO TEÓRICO.....	8
2.1. Antecedentes.....	8
2.2. Bases teóricas.....	10
2.2.1. Las economías colaborativas: el fenómeno Uber.....	10
2.2.1.1. Aspectos generales de la economía colaborativa.....	10
2.2.1.2. Naturaleza del fenómeno Uber.....	14
2.2.1.3. Normativa nacional sobre la prestación del servicio especial, en su modalidad de taxi, que no se aplica a Uber.....	17
2.2.2. Posiciones jurisprudenciales sobre el servicio prestado por Uber.....	18
2.2.2.1. Pronunciamientos de INDECOPI.....	18
2.2.2.2. Uber en la jurisprudencia comparada.....	20
2.2.3. El contrato por adhesión que impone Uber a sus usuarios.....	26
2.2.3.1. Generalidades del contrato de Uber.....	26
2.2.3.2. Términos y condiciones.....	26
2.2.4. Sobre la Responsabilidad civil en el Perú.....	29
2.2.4.1. Fundamentos de la Responsabilidad civil.....	29
2.2.4.2. Tratamiento normativo y sistemas de Responsabilidad civil.....	30



2.2.4.3. Elementos constitutivos de la Responsabilidad Civil.....	32
2.2.4.4. Contenido indemnizatorio de la Responsabilidad civil .....	34
2.2.5. Régimen de Responsabilidad civil aplicable a Uber .....	35
2.3. Definición conceptual.....	43
CAPITULO III .....	44
METODOLOGÍA.....	44
3.1. Tipo de investigación .....	44
3.2. Nivel de investigación .....	44
3.3. Técnicas e instrumentos de recolección de datos .....	45
3.4. Unidades de análisis .....	45
3.6. Escenario de estudio .....	46
3.7. Procedimientos de análisis de la información .....	47
3.8. Métodos aplicables .....	47
CAPITULO IV .....	48
ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS .....	48
4.1. Presentación de resultados.....	48
CAPÍTULO V .....	59
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES .....	59
4.1 Conclusiones.....	59
4.2. Recomendaciones .....	61
BIBLIOGRAFÍA:.....	62
ANEXOS .....	67
IINDICE .....	98

# CAPÍTULO I

## ESQUEMA DEL PROYECTO000

### 1.1. El tema

El régimen de responsabilidad civil en las economías colaborativas: a propósito del fenómeno Uber

### 1.2. Planteamiento del problema

#### 1.2.1. Diagnóstico situacional

Las economías colaborativas han surgido aproximadamente a partir del año 2010 gracias al impulso de la internet y las nuevas tecnologías de interconexión digital. Se trata de un conjunto de procesos novedosos llevados a cabo a través de plataformas digitales que facilitan el intercambio de bienes y el consumo de servicios entre particulares. Los propulsores de este fenómeno sostienen que las economías colaborativas impulsan la economía y la transformación social en la medida que el consumidor aprovecha de los recursos tecnológicos para hacerse de ofertas de menor costo.

Sin embargo, pese a que las economías colaborativas generan grandes flujos de empleo, reducen los costos del servicio y facilitan el dinamismo económico, cada día son más las críticas que dan cuenta del malestar que este fenómeno tecnológico empresarial está generando a la población, pues como es de verse, el Derecho no está – y nunca estuvo – al ritmo de los avances de la tecnología y siempre quedan zonas grises, vacíos legales que sumados a la falta de idoneidad y seguridad de los aplicativos, terminan poniendo a la población en situación de indefensión ante gigantes tecnológicos que actúan en el mercado del *Sharing economic*.

Los efectos más perjudiciales de las economías colaborativas se han visto en los servicios de taxi basados en la contratación por aplicativo Uber. Incluso a la fecha de hoy, desde el Ministerio de Transportes y Comunicaciones se vienen gestionando proyectos de ley que buscan regular el régimen de responsabilidad civil en caso de afectaciones a los derechos de los consumidores de este tipo de servicios (Proyecto de Ley N°7567/2020-CR; N°2218/2017-CR; N° 2687/2017-CR; N°1505/2016-CR).

Solo para dar cuenta de la importancia del problema descrito, se tiene la Resolución N°1203/2016/SPC-INDECOPI del 2016 donde la Sala Especializada de Protección al Consumidor (SPC) declara que entre Uber y el consumidor final existe una “relación de consumo” pese a que Uber ofrezca el servicio de transporte por medio de un aplicativo móvil o plataforma virtual – sostiene la Sala – lo que existe en trasfondo es la prestación de un servicio de taxi.

De esta forma, desde una lectura del derecho del consumidor, al existir una relación de consumo entre Uber y los pasajeros que adquieren el servicio de taxis, este tendría que hacerse responsable por los daños que podrían producirse durante la prestación del servicio. Sin embargo, en la doctrina y en la propia jurisprudencia del INDECOPI aún existe discusión en torno a la naturaleza de Uber, pues no se define si este debe asumir la calidad de empresa prestadora de servicio de transporte y por ende, cumplir con todos los deberes y obligaciones que ello implica, o si, se trata de un mero intermediario de economía colaborativa.

Sobre este punto, el 24° Juzgado Contencioso Administrativo Especializado en temas de Mercado, en el expediente N°08596-2018-33 declaró que Uber no es responsable por los servicios ofrecidos en el aplicativo, que este solo funciona como un “intermediario” entre el transportista y el consumidor final y que, por tanto, no se le puede exigir que se acoja a las normas de transporte, otorgamientos de licencias y entrega de libro de reclamaciones a los usuarios. No obstante ello, en las Resoluciones N°1251-2018/CC2 y 1202-2016/SPC-INDECOPI se ha reiterado que la naturaleza jurídica de Uber es la una empresa prestadora de servicios de transporte por lo que debe asumir todos los deberes jurídicos que ellos implica.

La discusión detallada en los párrafos *supra* no es inofensiva, pues de ello dependerá si Uber debe ser responsable ante posibles y/o eventuales daños que los usuarios pudieran sufrir durante el servicio de transporte. Considerar que Uber es quien plasma los “términos y condiciones del servicio”, asigna el 20% del valor del servicio para el transportista y coordina un sistema de incentivos y sanciones para el conductor parecen argumentos suficientes para sostener que Uber no es un simple intermediario, sino una verdadera empresa de transportes que debe responder civilmente ante posibles y eventuales daños como cualquier otra empresa del sector transporte.

## **1.2.2. Preguntas de investigación**

### **Pregunta general:**

1. ¿Cuál es el régimen de responsabilidad civil que podría aplicarse a Uber como empresa prestadora de servicios de transporte?

### **Preguntas específicas:**

1. ¿De qué manera se le puede considerar a Uber como una empresa prestadora de servicios de transporte?
2. ¿Cuál es el régimen de responsabilidad civil aplicado a Uber en el derecho comparado?
3. ¿Cuál es el régimen de responsabilidad civil que podría aplicarse a Uber en supuestos de accidente de tránsito conforme al ordenamiento jurídico peruano y la doctrina especializada?

## **1.3. Objetivos**

### **Objetivo general:**

1. Determinar el régimen de responsabilidad civil que podría aplicarse a Uber como empresa prestadora de servicios de transporte en el derecho peruano.

### **Objetivos específicos:**

1. Determinar si Uber puede ser considerada como una empresa prestadora de servicios de transporte conforme a la experiencia nacional y comparada.
2. Identificar el régimen de responsabilidad civil aplicado a Uber en el derecho comparado.
3. Determinar el régimen de responsabilidad civil de Uber en supuestos de accidente de tránsito conforme al ordenamiento jurídico peruano y la doctrina especializada.

#### 1.4. Hipótesis

En la medida que Uber no solo sirve como un tercero intermediario, sino que en realidad existe una relación de consumo entre este y el usuario, pues lo que se ofrece a través del aplicativo es el servicio de taxi, el régimen de responsabilidad civil aplicable ante supuestos de accidentes de tránsito donde participe un vehículo de Uber es el de la responsabilidad por riesgo creado a cuyo tenor, Uber, la aseguradora, el conductor, y el propietario del bien son responsable solidarios de los daos y perjuicios que se pudieran generar.

#### 1.5. Categorías y subcategorías apriorísticas

<b>CATEGORIAS</b>	<b>SUBCATEGORIAS</b>
<b>El régimen de responsabilidad civil</b>	Responsabilidad extracontractual
	Responsabilidad contractual
<b>Uber como economía colaborativa</b>	Criterios del INDECOPI
	Tratamiento en el Derecho comparado
	Naturaleza jurídica de actividad

## **1.5. Justificación**

El presente trabajo se justifica en tanto que las economías colaborativas y en especial Uber, es una empresa mundial que muestra cada vez mayor presencia nacional y pese a sus notables beneficios, su incursión en el sector de transporte también ha producido daños a los usuarios que no saben cómo proceder ante este tipo de empresas que tienen domicilios en diversas partes del mundo, que niegan su responsabilidad alegando que no son dueños de las plataformas/o aplicativos, que ellos no son quienes cobran por los servicios y que solo sirven de intermediarios, etc.

En ese sentido, el desarrollo de la presente investigación podría contribuir a determinar el régimen de responsabilidad civil a la que debería acogerse Uber como empresa prestadora de servicios de transporte para una correcta protección y defensa de los intereses de los consumidores de este tipo de servicios.

Aunado a ello, considerando que no existen suficientes estudios que se avoquen al fenómeno de las economías colaborativas en el ámbito nacional, los resultados de la presente investigación, además de contribuir al desarrollo de la teoría del derecho del consumidor, podrían servir de base a futuras investigaciones avocadas al tema.

## **1.6. Limitaciones**

No se encontraron limitaciones que impidan y/o dificulten el estudio.

## CAPÍTULO II

### MARCO TEÓRICO

#### 2.1. Antecedentes

El presente estudio cuenta con antecedentes nacionales e internacionales. A continuación, se detallan las investigaciones más afines al objeto de estudio abordado:

- Setién Núñez Héctor (2020) en su investigación titulada “Responsabilidad civil en transporte terrestre de pasajeros: responsabilidad de Uber” presentada en la Universidad de Cantabria, España. La investigación tuvo por objeto detallar los mecanismos jurídicos que habilitan a una persona que haya sufrido daños donde participó un vehículo de Uber a solicitar una indemnización por los daños sufridos. El tesista efectuó un análisis normativo y jurisprudencial de los últimos casos ocurridos en España. Entre sus conclusiones resaltan i) la responsabilidad civil en casos de accidente de tránsito recae – lamentablemente – en el conductor y no en Uber, es decir, en la póliza de seguro; ii) las compañías aseguradoras evaden la responsabilidad civil debido a omisión de la información aportada en relación a la utilidad del vehículo al momento de contratar la póliza del seguro, por ello, ante la insolvencia económica del conductor, la víctima queda en indefensión y sin ser reparada por los daños inculcados; iii) para responsabilizar a Uber por los daños ocasionados en accidentes de tránsito, es preciso encajar a Uber como una empresa de transporte a fin de que cumpla con todos los deberes que ello implica.
- Barbero Fernanda María (2017) en su investigación titulada “Uber: responsabilidad civil en caso de accidente de tránsito frente al pasajero” presentada ante la Universidad Siglo 21, Argentina. El objetivo de la investigación fue determinar si se le puede responsabilizar civilmente a Uber por los daños producidos en un accidente de tránsito donde participa como intermediario, pese a no ser propietario del vehículo. La investigación es de tipo documental en tanto que el autor efectúa un análisis doctrinario, normativo y jurisprudencial del fenómeno. Entre sus conclusiones resaltan: i) debido a la relación de causalidad entre la responsabilidad, el hecho y la conducta que la genera, por mérito de la responsabilidad civil objetiva, deberían ser responsables solidarios tanto el chofer como la empresa a la cual este representa; ii) la regulación sobre consumo de servicios de tránsito, contrato de

pasajeros y responsabilidad civil en casos de accidentes de tránsito en Argentina, no pueden ser eludidas por complejidad estructural de Uber, máxime si se considera que según la relación de consumo electrónico, el proveedor debe informar al consumidor que debe asumir los riesgos; iii) el derecho del consumidor ofrece un valioso aporte para que Uber no invoque cláusulas abusivas a los derechos de los consumidores, máxime si se considera que por mandato expreso del CC la responsabilidad del dependiente se extiende al principal.

- Torres John, Quiroz Jorge y Quintero Kelly (2020) en su investigación titulada “Cobertura de las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual para vehículos vinculados a plataformas tecnológicas de transporte de pasajeros en Colombia”. La tesis tuvo por objetivo determinar el régimen de responsabilidad civil aplicable a los vehículos que emplean plataformas digitales para la captación de pasajeros en Colombia. El autor acogió el método deductivo de tipo descriptivo en el marco de una investigación cualitativa. Para la recolección de datos se utilizó el método bibliográfico que recayó sobre jurisprudencias, artículos y leyes colombianas. Entre sus conclusiones destacan i) en Colombia las pólizas de seguros para vehículos vinculados a plataformas tecnológicas de transporte solo tienen cobertura ante daños a terceros, ocupantes del vehículo y el socio conductor, pero siempre que el servicio de encuentro activo ii) las pólizas atienden a las situaciones vinculadas al conductor como costos médicos, fiebre, gastos operativos o muerte accidental, pero dichas pólizas no cubren situaciones de accidentes de tránsito iii) en la práctica los propios adquieren pólizas de seguros que ellos mismos tienen que pagar pero que son muy limitadas y no cubren a situaciones de accidentes.
- Bustamante Torres Kristhel (2019) en su investigación titulada “Análisis de la configuración estructural de la relación jurídica en los servicios prestados a través de plataformas virtuales: entre la liberalidad y el régimen civil” presentada ante la Universidad Católica Santo Toribio de Mogrovejo. La autora tuvo por objetivo analizar si existe una relación laboral entre la empresa creadora de una plataforma virtual y quien presta de forma efectiva los servicios, centrando su análisis en Uber y Globo. La investigación es de tipo básico, acogida en el método documental. Para la recolección de datos se empleó el análisis documentario y las fichas de registro. Entre sus principales conclusiones destacan i) las economías colaborativas actúan



como un punto de encuentro entre ofertantes y demandantes, entre las plataformas con mayor acogida en la población peruana se encuentran: Uber, Easytaxi, Cabify, Airbnb, Deliveroo y Glovo dedicadas al sector transporte, reparto de alimentos y alojamiento; ii) en los servicios que prestan estas empresas existe una relación laboral puesto que se cumplen los presupuestos establecidos en el artículo 4° de la LPCL; iii) las personas que colaboran con estas empresas lo hacen de forma personal, remunerada y subordinada a las empresas de economías colaborativas.

## **2.2. Bases teóricas**

### **2.2.1. Las economías colaborativas: el fenómeno Uber**

#### **2.2.1.1. Aspectos generales de la economía colaborativa**

La economía colaborativa fue también conocida como *collaborative consumption* en alusión a la idea de consumo colaborativo y como *economía entre pares* (González, 2018). Sin embargo, estos términos no prosperaron porque no abarcaban todo lo que representaba la “*economía colaborativa*”, “*economía de uso compartido*” o “*economía del compartir*”.

Conforme lo expresa Alfonso la economía colaborativa representa:

Los nuevos sistemas de producción y consumo de bienes y servicios surgidos a principios de este siglo gracias a las posibilidades ofrecidas por los avances de la tecnología de la información para intercambiar y compartir dichos bienes y/o servicios, que permiten reducir las asimetrías informativas y los costes de transacción que afectan a dichas actividades, a la vez que permiten incrementar la escala en que se llevan a cabo y realizarlas de forma diferente a la tradicional (2016, p. 235).

De esta manera, la economía colaborativa representa la máxima expresión del capitalismo de consumo a través del cual se pueden compartir, producir, distribuir y comercializar bienes y servicios de consumo entre distintas personas y organizaciones y estas entre sí, principalmente a cambio de pago económico. Se trata de una fórmula de organizar la actividad económica que viene suplantado al modelo tradicional

corporativista y que emplea a las plataformas digitales como medio de intercambio.

Según se percibe de la doctrina especializada, las principales características de la economía colaborativa son las siguientes: i) el imprescindible uso de *internet*; ii) la interconexión digital de personas y activos; iii) la facilidad de acceder a activos tangibles e intangibles desaprovechados, iv) la facilidad de acceso global, abierto e inclusivo (Alfonso, 2016). Así, Doménech (2015) indica que para la economía colaborativa lo que importa no es la propiedad de las cosas sino la distribución de su uso por quienes las necesitan a cambio de un pago en alquiler de cualquier bien o servicio, de manera que produzca una cultura de reutilización o intercambio de las cosas.

La economía colaborativa debe su crecimiento a las nuevas generaciones “*generaciones milenial*” también llamadas “generaciones digitales” por su afinidad con la tecnología. De hecho, el consumo colaborativo que propicia la economía compartida se desarrolla en el campo de los aplicativos y las plataformas virtuales. Según la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC):

En los últimos años, de una forma acelerada, la innovación de las tecnologías de la información, la expansión de Internet, la generalización de dispositivos móviles con geolocalización e intercambio de datos de banda ancha, y la aparición de ecosistemas digitales, propietarios o abiertos, con nuevas plataformas y aplicaciones, está facilitando el desarrollo de estos nuevos modelos de acceso a bienes y prestación de servicios basados en compartir, reciclar y reutilizar (CNMC, p. 11).

Entiéndase entonces que, “en la actual sociedad de consumidores, la economía colaborativa facilita el intercambio entre particulares de bienes y servicios a cambio de una compensación previamente pactada entre ellos” (Gestión, 2019). Esto ocurre gracias a la creación de plataformas virtuales colaborativas a través de las cuales el consumo no se circunscribe a un solo espacio geográfico, sino que contacta miles de personas entre sí unidas por un mismo objetivo: el intercambio de bienes y servicios de manera inmediata y sin los límites de espacio-tiempo.

Van Audenhove (2020) indica que América del sur es un mercado prometedor para empresas como Uber debido principalmente a su crecimiento demográfico, baja penetración de vehículos personales y alta tasa de propietarios de teléfonos inteligentes, además de la eficiente disponibilidad de pago. La región de América del Sur – indica el citado autor –, es un mercado fragmentado con algunos pocos competidores locales pero que la recogida de pasajeros a través de aplicativos móviles está a cargo de gigantes como Uber, Didi y Cabify.

Torres y Quintero (2020) sostiene que las plataformas tecnológicas de prestación de servicios de transporte son relativamente novedosas debido a que cuentan con menos de diez años de haberse formado. En la siguiente ilustración se muestra la presencia de estos aplicativos en diversas partes del mundo:

**Figura 1**

*Aplicativos tecnológicos en diversas partes del mundo*



*Nota:* tomada de Van Audenhove (2020).

Es importante precisar que los precios de estos aplicativos son bastantes competitivos por ello que se ofrecen bonos de descuento e incluso incentivos para atraer nuevos clientes. Sin embargo, el mayor desafío es mantenerse en armonía con las regulaciones de cada ciudad en la que operan. En la vieja Europa, por ejemplo, donde existen grandes ciudades la tendencia es a regular el tema, mientras que en América del Sur aún se espera regular el tema.

## Figura 2

### *Reglamentación de aplicaciones digitales en el mundo*



*Nota:* adaptado de Van Audenhove (2020).

En la figura 2 los puntos verdes representan aquellas ciudades en las que ya se cuenta con regulación para este fenómeno; los puntos color amarillos indican aquellos lugares en donde se está intentando regular el tema y los puntos rojos indican que en esos lugares ese tipo de transporte se ha declarado ilegal.

### **2.2.1.2. Naturaleza del fenómeno Uber**

Uber opera mediante un aplicativo tecnológico que conecta a un usuario con un transportista quien se inscribe y efectúa un pago mensual para poder ser parte del conjunto de “socios disponibles” que han de prestar los servicios de transporte.

En Uber se destaca el hecho de que el servicio de traslado de pasajeros se produce con un vehículo que no es de su propiedad y que el primer contacto entre el conductor y el pasajero es a través de la aplicación digital. Como se puede advertir, ninguna de estas circunstancias cuenta con normatividad expresa a donde se pueda acudir en casos, por ejemplo, de accidentes de tránsito o afectación a los derechos del consumidor.

Pese a que en el Perú como en muchos países de la región el fenómeno tecnológico Uber no tenga aun una norma específica que rijan las condiciones mínimas de sus servicios en lo referido a accidentes de tránsito, tributación, relación laboral entre Uber y el conductor, robos, violaciones y/o afectaciones al consumidor, en la literatura se han encontrado algunas premisas avocadas a explicar la naturaleza de Uber.

- **Uber como empresa transportista**

La principal defensa de Uber cuando se le imputa responsabilidad en caso de que uno de sus transportistas se haya visto involucrado en robos, violaciones, secuestros, asesinatos y/o afectaciones al derecho del consumidor, es que ellos no ofrecen propiamente un servicio de transporte, sino que solo se limitan a intermediar una operación donde el transportista entra en contacto con el pasajero a efectos de trasladarlo de un punto a otro. Es decir, Uber alega no ser una empresa de transporte sino un intermediario digital entre el conductor a quien denomina socio-conductor y el usuario final-pasajero.

No obstante, para un sector de la doctrina y la jurisprudencia Uber sí presta servicios de transporte de taxi debido a que se cumplen con todos los presupuestos que la ley exige para ello. Así pues, se tiene que se trata de un contrato consensual, bilateral, oneroso conmutativo y de prestaciones recíprocas donde el transportista se obliga a trasladar al pasajero a cambio de una

contraprestación monetaria de la cual Uber participa en un porcentaje determinado (Montero, 2017).

Sobre este punto el artículo 2° de la Ley N°27181 “Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre” prescribe que el servicio de transporte de personas es aquel que satisface necesidades de desplazamiento de los usuarios de transporte bajo ciertas condiciones de calidad y seguridad.

Sin embargo, es preciso advertir que, pese a que la actividad de Uber se encuadre en la definición prescrita en el citado artículo, los socios-conductores, o socios-transportistas como los denomina esta compañía digital estadounidense no necesitan sacar los permisos de licencia, autorizaciones o títulos para prestar el servicio de taxi, tampoco se acogen a cargos fiscales, tributarios, laborales o de protección al consumidor pues el Ministerio de Transportes y Comunicaciones aún no ha regulado la actividad de Uber pese a que ya desde el 2016 existieron tres intentos legislativos<sup>1</sup>.

Desde otro sector de la doctrina mayoritaria se ha indicado que el servicio prestado por Uber no es de naturaleza colaborativa, sino de transportes de taxi. Baboc (2017) postula que entre los fundamentos más sólidos para sostener que Uber no es una empresa de economía colaborativa, sino una autentica empresa de transporte se encuentra el hecho de que la empresa ejerce un alto grado de control basado en incentivos y sanciones a sus conductores lo cual, sobrepasa las labores de intermediación.

Asimismo, según Jarne (2016) los conductores juegan un papel instrumental en el proceso de contratación pues para que se llegue a concretar el servicio se requiere de un alta inversión y manejo sofisticado de algoritmos geolocalizadores de conexión telemática que solo puede ser costeados por Uber. En esa línea, Ginès y Gálvez (2016) son de este parecer cuando indican que Uber debe asumir los riesgos de la actividad productiva por ser la empresa dueña de la plataforma virtual y los responsables de los gastos de

---

<sup>1</sup> Proyecto de Ley N°7567/2020-CR; N°2218/2017-CR; N° 2687/2017-CR; N°1505/2016-CR.

mantenimientos, así como de contratar la póliza de seguro contra accidentes de tránsito para sus conductores y usuarios.

Por lo demás, resta decir que pese a que Uber se esfuerce por calificar a sus conductores como “socio-conductor” o “usuario-transportista” en su relación existe poder de dirección, retribución económica y dependencia lo cual los convierte en trabajadores instrumentalizados para el servicio de taxi Uber (Narváez *et al.*, 2018).

- **Uber como aplicativo tecnológico**

Según el propio portal de Uber<sup>2</sup>, su actividad no califica como una empresa prestadora de servicios de transporte, tampoco como un aplicativo de taxi, ni mucho menos como un empleador de conductores, sino como intermediario tecnológico que busca “socios conductores” y los conecta con los usuarios-pasajeros a través de geolocalizadores de su propiedad.

De tal forma que, según se presenta la empresa tecnológica Uber, se trataría de un intermediario tecnológico que necesita del registro de los usuarios-pasajeros y los usuarios-conductores para que mediante el uso de geolocalizadores los pueda conectar y hacer que lleven a cabo la contratación de un servicio de taxi en la cual Uber no participaría, sino que solo actuaría como simple facilitador.

Según Montero (2017) entre las razones por las que Uber no debería ser considerado como una empresa prestadora de servicios de taxi se encuentran: i) Uber solo realiza intermediación entre dos usuarios que se registran en su plataforma (transportista-pasajero) y se someten a los términos y condiciones de exclusión de responsabilidad, ii) Uber no fija el coste del servicio ni factura por el mismo, iii) son los “socios conductores” quienes deben reunir todos los requisitos para prestar el servicio en la hora, tiempo y lugar que ellos lo deseen, iv) Uber puede motivar a sus socios conductores a realizar servicios seguros y de calidad, pero ello no quita su carácter intermediario, v) los vehículos en los que se dirige a los pasajeros no son propiedad de Uber sino de los socios conductores.

---

<sup>2</sup> El lector puede dirigirse al siguiente enlace: <https://www.uber.com/es-CL/blog/que-es-uber/>

Para Doménech (2015) la legislación que se le debe aplicar a Uber es la de comercio electrónico y no la de transporte de taxis pues según las leyes de la Unión Europea, las empresas digitales pueden operar sin necesidad de autorización previa debido a que su actividad se limita a interconectar a diversos actores económicos quienes necesitan de la digitalización para la satisfacer sus necesidades.

### **2.2.1.3. Normativa nacional sobre la prestación del servicio especial, en su modalidad de taxi, que no se aplica a Uber**

Tal como se ha venido señalando a lo largo del presente trabajo de investigación, pese a que en el Perú como en muchos países de la región el fenómeno tecnológico Uber no ostenta aun una norma específica que rija las condiciones mínimas de sus servicios; empero, en la regulación nacional existente encontramos diversa normativa que establece criterios en lo referido a la prestación del servicio de transporte especial, en su modalidad de taxi. Dentro de las que se encuentra en un primer orden la Ley 27181, que en su artículo 30° regula el seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito; asimismo, en segundo orden tenemos al Decreto Supremo 017-2009-MTC que en su punto 33.2. delimita los requisitos indispensables para que un transportista obtenga autorización para prestar el servicio de transporte público regular de personas y la mantenga vigente y; finalmente, recurriendo a normativa local tenemos que, la Ordenanza de la Municipalidad Provincial de Arequipa N° 1106 en su artículo 6° regula los requisitos, así como el procedimiento para acceder a la prestación del Servicio de Transporte Especial, en la Modalidad de Taxi.

De esta forma, se aprecia que, si bien existe normativa que regula el servicio que viene prestando UBER en la actualidad (servicio de transportes especial en la modalidad de taxi), aun existen razones que no permiten que esta regulación pueda aplicarse a dicha empresa tecnológica, pues, como tal, aun no ha sido reconocida en la normativa vigente.



## 2.2.2. Posiciones jurisprudenciales sobre el servicio prestado por Uber

### 2.2.2.1. Pronunciamientos de INDECOPI

De las más de 10 aplicaciones móviles a las que se puede ingresar para contratar el servicio de Taxi Uber e InDrive son las que mejor se han posicionado en el mercado, especialmente Uber en la ciudad de Lima y las principales provincias. Sin embargo, a la fecha no se ha determinado en que consiste el servicio que ofrecen estos aplicativos, ¿son acaso, aplicativos de empresas de taxi? INDECOPI, la autoridad encargada de velar por la protección y defensa de los consumidores no ha sabido dar una respuesta uniforme a esta cuestión.

#### Resoluciones que defienden la intermediación de Uber:

- Resolución N°0084-2020/SDC-INDECOPI

En el año 2020 el INDECOPI en el “Caso Consumidores Indignados Vs. Uber-Perú” ha establecido que *Uber* no es una empresa de transportes sino una empresa tecnológica que dedicada a la intermediación de pasajeros con movilidades privadas, lo cual no puede ser calificado como un servicio de taxi. En base a ello, la Sala Especializada en Defensa de la Competencia (SDC) declaró que no se puede sostener que *Uber* practique competencia desleal en contra de los servicios de transporte público de taxis pues:

La actividad económica realizada mediante la plataforma digital Uber –consiste en un servicio de intermediación a través del cual se canaliza la solicitud de una persona que requiere un servicio de movilidad, contactándola con potenciales conductores – no califica como servicio de taxi (Resolución N°0084-2020/SDC-INDECOPI)

Según detalla el Órgano de Protección y Defensa del Consumidor Uber no puede ser considerada como una empresa de taxi debido a que el servicio que presta no cumple con los presupuestos establecidos en la Ordenanza N°1684 que regula el servicio de taxi en Lima Metropolitana, máxime si se considera que la actividad de Uber aún no se encuentra regulada en el Perú (Resolución N°0084-2020/SDC-INDECOPI, p. 7). La SDC citó unos pronunciamientos del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) donde textualmente se indica que los servicios prestados por las plataformas tecnológicas de intermediación de transportes de taxi no se encuentran bajo

el canon regulatorio de esta actividad, sino que son considerados como “servicios complementarios” según se detalla en los informes N° 542-2017-MTC/15.01 y 3017-MTC/08. Según expone la SDC los que prestan el servicio de taxis son los *socios conductores* y el hecho de que Uber establezca los términos y condiciones no la convierten en una empresa transportista (Resolución N°0084-2020/SDC-INDECOPI, p. 45).

- Resolución N° 085-2017/CC3-INDECOPI

En esta oportunidad la Comisión consideró que Uber no desarrolla un servicio de taxi, sino una actividad tecnológica que conecta a usuarios con las unidades de transportes registradas en su aplicativo. INDECOPI mediante esta resolución limita el servicio de las aplicaciones tecnológicas entendiendo que estas solo sirven de intermediarias al poner al usuario-pasajero en contacto con el conductor (oferta y demanda) y cobrar una comisión por ello que será calculado sobre la base de la tarifa final.

Resoluciones que defienden la tesis de Uber como una empresa prestadora de servicios de taxi:

- Resolución Final N°1050-2016/CC2-INDECOPI

La Comisión de Protección al Consumidor en el 2015 logró determinar que “Easy Taxi” una plataforma similar a Uber, era responsable por la seguridad de sus pasajeros que tomaban el servicio de taxi por medio de su aplicativo virtual. La Comisión fundó su decisión en el hecho de que Easy Taxy ofrecía publicidad en su página web de una experiencia segura y agradable. A criterio de la Sala el uso de este tipo de publicidad extiende la responsabilidad de la empresa hasta los deberes que comprenden a una verdadera empresa de taxi, pues de la lectura de su portal web se produce “la percepción de que la empresa denunciada garantiza la seguridad del servicio de taxi contratado a través de su aplicativo” (Resolución N°1050-2016/CC2).

- Resolución N°1202-2016-SPC y N°1203-2016-SPC

En esta Resolución la Sala Especializada en Protección al Consumidor (SPC) ha manifestado que es Uber quien a través de su plataforma virtual ofrece el servicio de taxi y no los conductores. Sostiene la SPC que i) si bien el servicio es tomado mediante una plataforma digital ello no impide que el servicio convenido por el consumidor final deje de ser uno de “transporte terrestre”, el cual es dirigido y administrado por Uber, ii) las nuevas formas de comercio virtual no deben desnaturalizar la finalidad de la contratación, cuando los órganos resolutores revisen este tipo de controversias no deben desconocer la naturaleza del servicio propiamente dicho, fuera de que este sea tomado mediante *call centers*, internet, aplicativos y/o páginas web. Es importante indicar que este pronunciamiento también ha sido recogido en las Resoluciones Finales N°1251-2015/CC2; 224-2018/PS.

#### **2.2.2.2. Uber en la jurisprudencia comparada**

##### **En la legislación española**

En España el Juzgado Mercantil N° 3 de la ciudad de Barcelona planteó cuatro cuestiones prejudiciales ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE), dos de estas solicitando que el Tribunal aclare la calificación jurídica de la actividad que venía prestado Uber en toda Europa. Se estaba discutiendo si la actividad que desempeña Uber es de naturaleza colaborativa debido a que solo sería una empresa que presta servicios de intermediación o si debían de aplicársele las normas relativas a las empresas prestadoras de servicios de transporte de taxi como eran las directivas N°2000/31 y 2006/123.

Uber se amparaba en los principios de libertad empresarial y autorregulación del mercado para seguir operando bajo la nomenclatura de “empresa de intermediación tecnológica”. En Barcelona Uber no se acogía a las reglas de transporte de servicio de taxi y además de realizar prácticas del sector sin ser considerada como tal, como empezar a ocupar espacios públicos señalizados exclusivamente prestar el transporte de taxi (Setién, 2020).

Así, tras la demanda por competencia desleal planteada por el sector de taxi, el TJUE mediante la sentencia N°C-434/15, del 20 de diciembre del 2017 pudo constatar que Uber realmente cumplía con los requisitos que le constituían como una empresa de transporte conforme al artículo 58° apartado 1 del TFUE<sup>3</sup>. De esta manera fue que la actividad de Uber fue excluida del ámbito de aplicación de la Directiva N°2006/123 relativa a los servicios de mercadeo interno y del comercio electrónico pues Uber logró crear oferta y demanda y además la controla.

Finalmente, a la fecha de hoy Uber decidió retirarse de tres ciudades españolas, Barcelona, Cataluña y Valencia debido a que las normas del gobierno protegieron los intereses de las empresas de taxis tradicionales que venían organizando manifestaciones intensas para presionar al gobierno (Guadagno, 2021).

### **En la legislación argentina**

En Argentina, el Sindicato de Peones de Taxis, la Cámara Empresarial de taxi, la Asociación Civil de Taxi, la Sociedad de Propietarios de taxis y la Unión de Propietarios de Taxis iniciaron acciones legales en contra de Uber por considerar que la empresa evadía las disposiciones relativas a la concesión de licencias y permisos requeridos para la actividad de transporte.

Así, el Juzgado Contencioso Administrativo y Tributario N° 15 con fecha 13 de abril del 2016, ordenó suspender la actividad de Uber en la provincia de Buenos Aires en cuanto se emitiera sentencia definitiva del pedido del sector de taxi que se habría visto afectado. Conforme indica Barbero (2017) la decisión dispone remitir oficios a fin de analizar si Uber i) ha presentado algún pedido de habilitación para realizar el servicio de transporte público de pasajeros, ii) está registrada como contribuyente y cuál sería su domicilio fiscal, iii) realizó alguna presentación para actuar en el rubro de transporte.

---

<sup>3</sup> «Procedimiento prejudicial — Artículo 56 TFUE — Artículo 58 TFUE, apartado 1 — Servicios en el ámbito de los transportes — Directiva 2006/123/CE — Servicios en el mercado interior — Directiva 2000/31/CE — Directiva 98/34/CE — Servicios de la sociedad de la información — Servicio de intermediación que permite, mediante una aplicación para teléfonos inteligentes, conectar a cambio de una remuneración a conductores no profesionales que utilizan su propio vehículo con personas que desean realizar desplazamientos urbanos — Exigencia de una autorización».

Estos pedidos se hicieron a las autoridades pertinentes de Argentina para que en el plazo excepcional de cinco (5) días informen al juzgado y este pueda tener una visión generalizada de la actividad que libremente venía desempeñando Uber. Sin duda este fallo fue un avance para la sociedad argentina debido a que en él se discutieron temas que involucraban intereses de diversos actores civiles, conforme se detalla a continuación:

La seguridad urbana, la defensa de los usuarios y consumidores, el derecho a trabajar y de ejercer industria lícita, aspectos tributarios, conflictos derivados del uso de las nuevas tecnologías y su impacto en el sistema jurídico, la seguridad y coordinación del transporte urbano, la igualdad ante las cargas públicas, la actuación de sociedades o empresas extranjeras en el ámbito local, los alcances del poder de policía (Barbero, 2017, p, 63).

Y aunque en dicha resolución no se haya hecho alusión de manera directa al régimen de responsabilidad civil aplicable en supuestos de daños por accidentes de tránsito, si se aclara que Uber deberá adecuarse a los controles estatales a fin de garantizar la salud y seguridad de los pasajeros, aun pese a no ser propietarios de los vehículos y/o empleadores de los conductores.

En paralelo, el Juzgado Contencioso Administrativo de La Plata, en el caso Uber Technologies y Otros dictaminó que la actividad que realiza Uber sin contar con la licencia respectiva para el servicio de transporte de taxi resulta de competencia desleal en perjuicio del Sindicato de Conductores de Taxímetros, pues al no contar con las garantías y pólizas de seguros para los pasajeros podría colisionar con lo dispuesto en el artículo 6.1.743 de la sección 6, Capítulo I de la Ley N°451 “Régimen de faltas”.

La mala racha que atravesaba el gigantesco tecnológico Uber no tuvo fin allí, pues debido a las constantes críticas generadas a partir de las resoluciones comentadas, la Cámara Penal, contravencional y de faltas en el año 2016 ordenó la “clausura/bloqueo preventivo” de la página [www.uber.com/argentina](http://www.uber.com/argentina) y de todas los demás aplicativos donde se pueda contratar el servicio de taxi hasta que estas empresas se ajusten a la normatividad vigente. La Cámara manifestó que los usuarios estarían “contratado un servicio de pasajeros totalmente exento de los controles del estado con las eventuales consecuencias desvaliosas que ello puede acarrear”.

Perciba el atento lector que el fallo argentino es importante a los fines del presente trabajo pues, textualmente se indica que la empresa Uber habría trasgredido las normativas vigentes que rigen el servicio de transporte público de pasajeros, lo cual deja en indefensión a aquellos pasajeros que pudiesen sufrir accidentes de tránsito al no existir vinculo legal alguno entre la empresa Uber las disposiciones de protección al usuario que establece el Estado.

### **En la legislación colombiana**

En diciembre del 2019, la Superintendencia de Industria y Comercio (SIC) determinó que Uber incurrió en la causal de competencia desleal por prestar el servicio de taxi de forma irregular. Esta decisión marca un precedente para el derecho del consumidor y de la competencia en el país colombiano pues apunta que varias firmas de Uber prestan el servicio de traslado de pasajeros incurriendo en supuestos de desviación de clientela y vulneración de normas contenidas en los artículos 8° y 18 de la Ley 256 de 1996 (Cruz, 2019).

La prestación de servicios de taxis en Colombia se encuentra regida por el Decreto Legislativo N°172 del 2001 cuyos requerimientos indican lo siguiente: i) es una empresa de transporte la que responde por el traslado de pasajeros, ii) debe estar legalmente constituida bajo esta modalidad y de forma individual, iii) no se encuentra supeditada a una ruta y/o horario, lo cual implica que el usuario fija el destino y negocia el costo del servicio.

Considerando estas exigencias en marzo del 2021 en la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes se debatió un proyecto de ley que intenta regular el funcionamiento de las plataformas tecnológicas en Colombia. El objeto de la propuesta presentada por el congresista Mauricio Toro, es evitar que Uber, Beat y Didi perjudique al sector tradicional de taxis que si se somete a las exigencias para ese servicio.

El eje central de la propuesta es crear y regular la categoría de servicio colaborativo de vehículos particulares que trabajan con plataformas digitales, mediante la creación de tarifas dinámicas aplicables a los vehículos privados. Entre las exigencias e innovaciones de esta propuesta se encuentra: i) se deberá mostrar el valor del servicio antes de que el usuario lo tome, ii) los vehículos no deben tener más de

diez años de antigüedad, iii) la licencia de conducir exigida es la misma categoría que para los conductores de taxi tradicionales, iv) se deberá contar con la revisión técnica en la oportunidad que lo indica la ley, v) se creará un impuesto equivalente al 10% para ser usado en la modernidad y mantenimiento de las vías de transporte y, finalmente, vi) solo se permitiría que los vehículos circulen dentro del municipio en el que están registrados.

De manera que mientras sea debatido el proyecto de ley comentado, en Colombia sigue suspendido temporalmente las actividades de Uber por competencia desleal en perjuicio del sector público de taxis. Un punto que merece destacar es que la gigantesca tecnológica amenazó al gobierno colombiano con interponer acciones legales en su contra debido a que habrían vulnerado el tratado de libre comercio referido a la protección de las inversiones que en la actualidad aún se encuentra vigente para Colombia y los EE. UU (Cruz, 2019).

Finalmente, es preciso indicar lo sustentado por Giraldo y Posada cuando refiere que en Colombia la falta de regulación al sistema de contratación de taxi por aplicativo ha repercutido de forma negativa en el efectivo resarcimiento de los daños, pues si nos enfocamos en el régimen contractual lo único que se tiene es el contrato por adhesión impuesto por Uber cuyas cláusulas resultas insuficientes y abusivas, motivo por el cual, el régimen de responsabilidad extracontractual puede resultar importante para imputar responsabilidad objetiva pues, aun cuando no sea la plataforma quien tenga el control de dicha actividad puede responder por el control y dirección que tiene sobre los conductores y para ello se deberán observar criterios jurisprudenciales (2018, pp. 130-134).

### **En la legislación brasilera**

En el 2018 la Cámara de Diputados tras dos años de discusiones aprobó la ley N°13.640 que regula las aplicaciones de transporte de Uber y Cabify. La base normativa para exigir ciertas condiciones a los conductores que prestan servicio de transporte mediante aplicativos está contemplada en el Código Nacional de Tránsito. Conforme la ley aprobada, son los municipios quienes tienen la competencia exclusiva para

reglamentar y fiscalizar los servicios de transporte de taxi solicitados mediante aplicativos tecnológicos.

Entre las innovaciones y/o exigencias contempladas en la ley se encuentra: i) que el vehículo este dentro del máximo de antigüedad permitido, ii) que la licencia de conducir indique que ejerce una labor remunerada, iii) que los conductores paguen sus impuestos requeridos y, iv) que se contraten pólizas de seguros especiales para prever la reparación de los daños que puedan sufrir los pasajeros (The New York Times, 2017).

Es importante indicar que antes de esta regulación que legaliza el trabajo de los millares de conductores que trabajan prestando el servicio de transporte mediante aplicativo, en el año 2014 en Brasil aún existía la prohibición de la actividad de Uber, lo cual significó una importante pérdida de mercado para la compañía debido a la gran densidad de población en el gigante de América del Sur. Así, con la decisión adoptada por el Supremo Tribunal Federal se dejaron atrás las anteriores exigencias demasiado onerosas y burocráticas como las inspecciones vehiculares, la reducción del mínimo de conductores por ciudad y la obtención de placas específicas.

### **En la legislación alemana**

Uber está prohibido de aplicar su modelo de negocios en Berlín debido a que un Tribunal de primera instancia haya condenado a Uber por ofrecer el servicio de transporte con choferes de alquiler sin licencias. Conforme indica la sentencia la actividad de Uber es anticompetitiva, ilegal y falta de control.

Uber tenía posición en siete ciudades alemanas entre ellas Fráncfort, Berlín y Múnich. En Alemania Uber trabajaba directamente con empresas que alquilaban vehículos con choferes debidamente registrados y para el Tribunal este modelo de negocios no impide que la empresa sea considerada como una de prestación de servicios de transporte pues al final era Uber quien determinaba los precios, seleccionaba los conductores y administraba el aplicativo por donde se concretaba el servicio (Guadagno, 2021).

La sentencia se dio luego de que la empresa alemana de taxis Deutschland acudiera ante el tribunal para demandar a Uber por considerar que su modelo de



negocio produce ventajas competitivas desleales en el mercado de transporte de pasajeros, lo cual afecta directamente su economía y los intereses fiscales de la nación alemana. Según la sentencia, si Uber incumple con suspender sus actividades podría ser sujeta a una multa de 250 euros por trayecto y 250.000 en caso de reincidencia. De esta forma se restringió la actividad de Uber en Múnich, una de las ciudades centrales.

### **2.2.3. El contrato por adhesión que impone Uber a sus usuarios**

#### **2.2.3.1. Generalidades del contrato de Uber**

Como se anticipó en los párrafos precedentes Uber posee un contrato con cláusulas predisuestas que los usuarios no pueden modificar, alterar o cuestionar. Sea que los usuarios se registren como transportistas o pasajeros estos deben someterse a las condiciones contractuales impuestas por la plataforma. La particularidad de los contratos por adhesión es que las cláusulas son impuestas de forma unilateral, generalmente por la parte más fuerte de la relación contractual. Uber aprovecha la particularidad de estos contratos para autodenominarse empresa de economía compartida que presta servicios de intermediación entre sus usuarios (pasajeros y transportistas) a fin de que estos satisfagan sus necesidades a bajo costo y en condiciones céleres. Además, Uber mediante sus cláusulas se sustrae de ser una empresa de taxis y por lo tanto se exime de todo tipo de responsabilidad, evento, incidente o suceso que pueda ocurrir tanto al conductor como al cliente.

#### **2.2.3.2. Términos y condiciones**

En el acápite “SERVICIOS” numeral 2) Uber prescribe de forma expresa y en mayúsculas:

USTED RECONOCE QUE UBER NO PRESTA SERVICIOS DE TRANSPORTE O DE LOGÍSTICA O FUNCIONA COMO UNA EMPRESA DE TRANSPORTES Y QUE DICHOS SERVICIOS DE TRANSPORTE O LOGÍSTICA SE PRESTAN POR TERCEROS CONTRATISTAS INDEPENDIENTES, QUE NO ESTÁN EMPLEADOS POR UBER NI POR NINGUNA DE SUS AFILIADAS.

Con esta cláusula contractual Uber conmina a los usuarios pasajeros y trasportistas a aceptar que no es una empresa de transporte de taxis, así como tampoco existe vínculo contractual entre Uber sus filiales y el prestador trasportista.

En el mismo acápite, numeral N° 5) que se refiere a la renuncia, limitaciones de responsabilidad e indemnidad, Uber prescribe que:

UBER NO GARANTIZA LA CALIDAD, IDONEIDAD, SEGURIDAD O HABILIDAD DE LOS TERCEROS PROVEEDORES. USTED ACUERDA QUE TODO RIESGO DERIVADO DE SU USO DE LOS SERVICIOS Y CUALQUIER SERVICIO O BIEN SOLICITADO EN RELACIÓN CON AQUELLOS SERÁ ÚNICAMENTE SUYO, EN LA MÁXIMA MEDIDA PERMITIDA POR LA LEY APLICABLE.

Percíbese que mediante esta cláusula de exclusión de responsabilidad Uber traslada todo tipo de riesgo a los terceros proveedores (socios-conductores). Asimismo, en cuanto a la limitación de responsabilidades Uber invita a sus usuarios a aceptar que “NO TIENE RESPONSABILIDAD ALGUNA HACIA USTED [los usuarios] EN RELACIÓN CON CUALQUIER SERVICIO DE TRANSPORTE”. También presenta una indemnización tarifada mediante la cual pretende cubrir cualquier concepto indemnizatorio: “EN NINGÚN CASO LA RESPONSABILIDAD TOTAL DE UBER HACIA USTED EN RELACIÓN CON LOS SERVICIOS POR TODOS LOS DAÑOS, LAS PÉRDIDAS Y LOS JUICIOS PODRÁ EXCEDER DE QUINIENTOS EUROS (€500)”.

Como puede advertir el atento lector, Uber toma el contrato por adhesión para ajustar los acuerdos a sus amplias facultades y limitaciones de responsabilidades de forma que desconoce los derechos y deberes jurídicos de cada territorio donde aplica su modelo de negocio. Así en el mismo numeral 5) que comprende las renunciaciones y limitaciones de responsabilidad Uber establece que:

NO SERÁ RESPONSABLE DE DAÑOS INDIRECTOS, INCIDENTALES, ESPECIALES, EJEMPLARES, PUNITIVOS O EMERGENTES, INCLUIDOS EL LUCRO CESANTE, LA PÉRDIDA DE DATOS, LA LESIÓN PERSONAL O EL DAÑO A LA PROPIEDAD, NI DE PERJUICIOS RELATIVOS, O EN RELACIÓN CON, O DE OTRO MODO DERIVADOS DE CUALQUIER USO

DE LOS SERVICIOS, INCLUSO AUNQUE UBER HAYA SIDO ADVERTIDO DE LA POSIBILIDAD DE DICHOS DAÑOS. UBER NO SERÁ RESPONSABLE DE CUALQUIER DAÑO, RESPONSABILIDAD O PÉRDIDA QUE DERIVEN DE: (I) SU USOO DEPENDENCIA DE LOS SERVICIOS O SU INCAPACIDAD PARA ACCEDER O UTILIZAR LOS SERVICIOS; O (ii) CUALQUIER TRANSACCIÓN O RELACIÓN ENTRE USTED Y CUALQUIER TERCERO PROVEEDOR, AUNQUE UBER HUBIERA SIDO ADVERTIDO DE LA POSIBILIDAD DE DICHOS DAÑOS<sup>4</sup>.

Sobre este punto Arma (2018) recuerda que de acuerdo al artículo 1398° que rige los contratos por adhesión en el Perú, las clausulas o estipulaciones que pretendan favorecer, excluir o limitar de responsabilidad a la parte que las haya redactado no son jurídicamente válidas. Además, Robledo recuerda que conforme al principio de primacía de la realidad Uber no es un simple intermediario financiero sino una empresa de trasportes privada que viola la ley que dice que los taxis son un servicio público (2019).

Como es de verse, con estas cláusulas unilaterales Uber evade los valores constitucionales aludiendo que su servicio facilita el comercio digital y la favorización de los recursos cuando lo que en realidad lo único que buscan es la generación de riqueza a corto plazo sin deparar en que la libertad de empresa y libertad contractual reposan en el bien común y el respeto por la dignidad de las personas.

Respecto a estas cláusulas eximentes de responsabilidad, indemnidad y evasión de cualquier afectación, daño, seguridad y garantía del servicio que dejan claro que Uber no se haría responsable por los daños producidos a los conductores, pasajeros o terceros ajenos al servicio, la doctrina mayoritaria discute la validez jurídica de estas cláusulas adhesivas por considerar que colisionan con el respeto por la vida y la integridad del ser humano (Arruba, 2012).

El hecho de que a una persona se encuentre obligada a reparar los perjuicios que le causa a otra, reposa en que la Constitución prevé el derecho a la integridad física, la salud y la vida como pilares del ordenamiento (artículo 2), partiendo de ello, toda persona tiene un derecho constitucionalmente reconocido a no sufrir daños personales

---

<sup>4</sup> El lector puede remitirse al siguiente enlace:  
<https://www.uber.com/legal/es/document/?country=argentina&lang=es&name=general-terms-of-use>

o patrimoniales los cuales no pueden quedar limitados a cláusulas contractuales impositivas que no se ajustan ni mucho menos observan la normativa nacional en la cual esperan operar.

## **2.2.4. Sobre la Responsabilidad civil en el Perú**

### **2.2.4.1. Fundamentos de la Responsabilidad civil**

La responsabilidad civil es un instituto del derecho privado que se avoca a indemnizar los daños y perjuicios producidos sobre determinada persona o su patrimonio. En la Responsabilidad civil el daño es elemento determinante para que se configure el deber de reparar. Siguiendo a Espinoza (2016) los elementos constitutivos de la responsabilidad civil, los cuales deben estar presentes para que se configure el deber de reparar determinado daño son el daño, el factor de atribución, el nexo de causalidad y la antijuricidad de la conducta.

La Responsabilidad civil tiene como principal objeto al daño y no a quien lo produjo, pues sus esfuerzos se avocan especialmente a su reparación ya sea por dolo, culpa, imprudencia o negligencia. Desde la doctrina – Osterling y Castillo (2016) – se ha indicado que quien quebrante el deber de no causar daño a otro está obligado a indemnizarlo (*alterum non laedere*). Por ello, la reacción del ordenamiento civil es imponer el deber jurídico de reparar los perjuicios y menoscabos patrimoniales y extrapatrimoniales que una persona le genera a otra.

Fernández (2019) explica que para la doctrina italiana la responsabilidad civil solo tiene lugar cuando se acredita una afectación patrimonial (daño) devenida de un incumplimiento de un deber o de una obligación, mientras que para el derecho continental la responsabilidad civil no prescinde de la existencia de una afectación patrimonial o daño, sino que opera como una garantía patrimonial del cumplimiento del compromiso pactado.

Ahora bien, el deber de reparar un daño producido puede fundarse en un hecho propio o en un hecho ajeno. Vidal (2001) indica que para que se produzca la responsabilidad civil por hecho propio es preciso que en una sola persona se recaigan las cualidades de autor y responsable de la conducta dañosa, mientras que la responsabilidad por hecho ajeno se produce cuando el autor de la conducta dañosa está

bajo el cargo de otro, es decir que se encuentra sujeto a una relación de dependencia sea esta contractual o no. La responsabilidad por hecho ajeno se genera, por ejemplo, en situaciones de personas a cargo o dependencia.

Sea que se trate de una obligación proveniente de un contrato o no, la relevancia de la responsabilidad civil en la sociedad es tal que no sin razón se ha expresado que esta institución es la más importante de todo el sistema de derecho civil (Espinoza, 2016). Las funciones que debe cumplir la responsabilidad civil según los estudios de (Fernández, 2019) son las siguientes:

- **Función de equivalencia:** a través de esta función se presenta a la responsabilidad civil como una parte integrante del derecho civil patrimonial, pues impone un deber económico ante una persona que haya sufrido cierta afectación de parte del obligado. La función satisfactoria permite que el patrimonio del agresor quede sometido a una afectación equivalente al perjuicio provocado en interés del perjudicado.
- **Función satisfactoria:** esta función se orienta a satisfacer el interés de la víctima que ha padecido un daño. según informa el citado autor esta función también es comúnmente conocida como «función resarcitoria» con la cual se permite resarcir una lesión irrogada a la víctima.
- **Función distributiva:** cumple la tarea de traspasar el peso económico del daño a quien lo produjo en merito a que la responsabilidad civil es netamente patrimonial y se avoca al principio de no afectar al prójimo. Por ello, una vez cumplidos determinados criterios de imputación el coste económico que se produzca con la lesión deberá ser soportado por quien la produjo.

#### **2.2.4.2. Tratamiento normativo y sistemas de Responsabilidad civil**

La Responsabilidad Civil en el Perú no tiene un tratamiento integral y unificado, sino disperso en diversos artículos del CC. Cada uno de estos artículos son desarrollados por la doctrina y apuntan a identificar los sistemas de responsabilidad civil recogidos por el ordenamiento.

Así, según explica Taboada (2005) los sistemas de Responsabilidad Civil están compuestos por un conjunto de reglas y principios que determinan la existencia de múltiples tipos de resarcimiento bajo estándares diferenciados según sus componentes integrales.

Bajo esta premisa según postula Vidal (2001) el sistema de indemnización peruano recoge los siguientes sistemas de reparación indemnizatoria:

- **Sistema de responsabilidad precontractual:** se dice que este sistema de responsabilidad protege el *iter negoacial*, es decir que no solo protege el nacimiento y la ejecución de la negociación sino también la etapa previa. Este supuesto se encuentra recogido en el artículo 211° del CC a cuyo tenor se impone el deber de indemnizar al que actuó con mala fe en una negociación que no terminó en los términos pactados por causa de un engaño no determinante.
- **Sistema de responsabilidad derivado del incumplimiento de actos y negocios jurídicos unilaterales:** este supuesto de Responsabilidad Civil se reconoce en el artículo 161° del CC e impone el deber de responsabilizarse de los perjuicios generados por el representante que excede o viola los límites de las facultades que se le hubieren conferido (Fernández, 2019, p. 37).
- **Sistema de responsabilidad post-contractual:** a través de este sistema se otorga protección a los daños que se generan por incumplimiento de obligaciones subsiguientes como pueden ser las de confidencialidad o saneamiento (Fernández, 2019, p. 38). Este supuesto de Responsabilidad Civil lo podemos encontrar por ejemplo en el artículo 1485° del CC el cual impone la obligación del transferente de responder civilmente por la evicción, los vicios ocultos o por sus propios hechos que no hagan posible destinar el bien para el fin por el cual fue adquirido o que disminuyan su valor.
- **Sistema de responsabilidad contractual:** La responsabilidad contractual es la que se genera por el incumplimiento de una obligación contractual. Para que se configure la responsabilidad contractual debe existir previamente un contrato ejecutado y perfeccionado de cuyo contenido emana el incumplimiento parcial, total o tardío (Muñetón, 2020).

- **Sistema de responsabilidad extracontractual:** la Responsabilidad extracontractual no tiene su origen en un deber contractual, sino en el ejercicio de una actividad riesgosa o peligrosa o por el quebrantamiento general de causar daño a otro (Vidal, 2001). Este tipo de responsabilidad la encontramos en los artículos 1969° y 1970° del CC. En el primer caso atiende al supuesto de Responsabilidad Civil subjetiva por dolo o culpa del agente, mientras que el segundo caso contiene la Responsabilidad Civil objetiva por el daño producido por un bien riesgoso o peligroso o mediante el ejercicio de una actividad riesgosa o peligrosa.

De tal forma que en el ordenamiento nacional se pueden identificar hasta cinco tipos de sistemas de responsabilidad civil dispersos en múltiples artículos del CC, no obstante, el sistema de Responsabilidad Civil legislativamente hablando es dual y se concentra en la Responsabilidad Contractual y la Responsabilidad Extracontractual.

Según defiende Díez-Picazo si bien la Responsabilidad es única, esta se clasifica en responsabilidad civil contractual y responsabilidad civil extracontractual (1979, p. 729-730). Entiéndase entonces que, pese a que el CC contemple una serie de artículos que estructuralmente podrían encuadrar en alguno de los sistemas de Responsabilidad Civil antes mencionados, su clasificación general no deja de ser dual pues, estos inevitablemente operan dentro o fuera de los márgenes de un contrato y de allí emana su clasificación.

#### **2.2.4.3. Elementos constitutivos de la Responsabilidad Civil**

En cuanto a los elementos constitutivos de la Responsabilidad civil, los cuales necesitan ser acreditados por la parte que acude al juzgado en busca de una indemnización – sea esta proveniente de una relación contractual o no –, como se anticipó en los párrafos *supra* estos son cuatro, a saber:

- **Antijuricidad.:** se trata de cualquier acción u omisión contraria a derecho que termine produciendo daño a otras personas. No es necesario que sea una acción típica para el derecho penal, sino que puede ser también una falta administrativa, como por ejemplo exceder la velocidad máxima permitida, no

revisar el cumplimiento de las bases en una contratación pública, etc.

- **Daño:** el daño puede ser entendido como aquel menoscabo, perjuicio y/o afectación que sufre la víctima. El daño puede ser sobre la persona o sobre su patrimonio. En el primer caso se tratará de un daño de tipo extrapatrimonial y en el segundo de un daño de contenido patrimonial. El daño en la legislación peruana, según prescribe el artículo 1985° del CC se clasifica como daño emergente (menoscabo patrimonial), lucro cesante (ganancia que la víctima deja de percibir), daño moral (afectación subjetiva en la esfera afectiva de la víctima). Existen también otro tipo de daños que la jurisprudencia ha reconocido pero que no tienen reconocimiento expreso en el Código civil. Se trata del daño al proyecto de vida y la pérdida del chance. El daño al proyecto de vida tiene lugar cuando el hecho o la conducta dañosa “truncaría la realización de la persona humana de acuerdo a su más recóndita e intransferible vocación” (Fernández, 2003 p. 16). La pérdida del chance por su parte indemniza la frustración de la oportunidad de una ganancia o de evitar un perjuicio, se trata no de la indemnización de las ganancias dejadas de percibir, sino de la pérdida de una probabilidad cierta e irrepetible de obtener un beneficio o de evitar un perjuicio (Tapia, 2012). Finalmente, Buendía (2016) postula que para que el daño sea resarcible se necesita que este cumpla con los requisitos de certeza, subsistencia, especialidad e injusticia.
- **Nexo causal:** el nexo causal o nexo de causalidad es aquel vínculo directo entre la conducta del agente y la producción del daño. Este elemento exige que para que produzca el deber de indemnizar determinado daño es preciso que este sea consecuencia directa de la conducta del sujeto llamado a repararlo. El nexo de causalidad es entonces, aquella relación causa-efecto entre el daño y la conducta de quien lo produce (Alpa, 2006).
- **Factor de atribución:** según informa la doctrina especializada, el factor de atribución se clasifica en subjetivo y objetivo. El factor de atribución subjetivo obedece a cuestiones o intereses internos del agente que provocó el daño y pueden ser la culpa y el dolo civil. Los factores de atribución objetivos por su parte, comprenden también el dolo, la culpa, el riesgo creado y el quebrantamiento del deber de no causar daño a otro. Para la legislación y la



doctrina peruana el factor o criterio de imputación objetivo (riesgo creado) es aplicable en supuestos de responsabilidad extracontractual conforme prescribe el artículo 1970° del CC que obliga a reparar los daños provocados por actividades riesgosas o peligrosas.

#### **2.2.4.4. Contenido indemnizatorio de la Responsabilidad civil**

Antes de detallar el contenido indemnizatorio de la Responsabilidad civil, es preciso indicar que, en el terreno patrimonial, la indemnización comprende la reparación no solo de las pérdidas sufridas, sino también de aquella ganancia dejada de percibir, mientras que en el campo de la responsabilidad civil extrapatrimonial, la víctima puede solicitar la indemnización por daño al proyecto de vida, daño moral y/o psicológico.

Lo anterior tiene asidero legal en el artículo 1985° del CC el cual prescribe que la indemnización está compuesta por el lucro cesante, el daño a la persona y el daño moral. El daño a la persona y el daño moral son supuestos de daño extrapatrimonial, mientras que el lucro cesante y el daño emergente lo son del daño patrimonial.

A continuación, se desarrollan algunos de estos conceptos:

- Daño emergente: disminución o menoscabo al patrimonio producto de un incumplimiento contractual o extracontractual. Cuando se habla de daño emergente se refiere a aquella pérdida real, efectiva y acreditada que se produce después de una acción u omisión dentro o fuera de un contrato (Coca,2020).
- Lucro cesante: utilidad monetaria frustrada a causa de un incumplimiento contractual o extracontractual que impide acrecentar el patrimonio de la víctima (Coca, 2020). Por lucro cesante se entiende a aquella ganancia neta que el damnificado habría podido percibir de no haberse producido el evento dañoso.
- Daño a la persona: se entiende por daños a la persona a todos aquellos que no afectan el patrimonio, sino los derechos, integridad física y

proyecto de vida de una persona. El daño a la persona es un tipo de daño extrapatrimonial que comprende el daño moral, psicológico y el daño al proyecto de vida (Fernández, 2003).

### **2.2.5. Régimen de Responsabilidad civil aplicable a Uber**

En este apartado se intentará teórica, normativa y jurisprudencialmente determinar el régimen de Responsabilidad civil al que debería responder Uber en supuestos de accidentes de tránsito. Comenzaremos el análisis a partir de los estudios de Setién (2020) quien defiende que la responsabilidad extracontractual es el terreno que comúnmente debe ser explorado cuando los daños son causados en ejercicio de la peligrosidad de la conducción. El autor sostiene que, en estos casos, el criterio de imputación se fundamenta en el riesgo creado el cual se genera por el hecho de la circulación de un bien riesgoso o peligroso conforme a los términos del artículo 1970° del CC.

Sin embargo, si no se tratase de un daño producido por la conducción se debería analizar el sistema de Responsabilidad civil contractual en virtud de que por medio de la plataforma de Uber existe un acuerdo previo que generó la prestación de servicios de transporte y la concreción del mismo entre el pasajero y el transportista.

Setién (2020) presenta un ejemplo que permite explicar cómo se podría generar un supuesto de Responsabilidad contractual: se trata de un usuario que utiliza por primera vez el servicio de Uber y para ello descarga el aplicativo, se registra con su número telefónico y correo electrónico, identifica al conductor, acuerda el monto del servicio y el lugar de recogida al que denominaremos “X” y el de llegada que nombraremos “Z”. Resulta que en el trayecto de “X” a “Z” el conductor se desvía alejando que verificará la presión de aire de los neumáticos, pero de pronto saca una navaja y asalta al pasajero despojándole de sus pertenencias. En este caso – refiere el citado autor – se podría pensar que el único perjuicio producido es el robo, sin embargo, lo que realmente existe es el incumplimiento de transportar al pasajero del punto “X” al punto “Z” tal como fue acordado.

En este caso, se evidencia una voluntad intencionada de incumplir el acuerdo pactado por lo que los hechos dañosos guardan estricta relación con el surgimiento del contrato que los vinculó y que fue aprovechado por el taxista para ejecutar su voluntad criminal, razones por las que el régimen de responsabilidad aplicable será de naturaleza contractual independientemente de la represión penal por su conducta.

Ahora bien, se debe reconocer que existe un rasgo inherente a la conducta de todo ser humano que consiste en hacer todo lo posible por prevenir el daño a otra, sobre todo cuando se trata de personas que realizan actividades riesgosas como conducir un vehículo de transporte público. Es por ello que un sector de la doctrina considera que en este tipo de casos-accidentes se deben aplicar los criterios de la responsabilidad civil extracontractual, pues los derechos como la vida e integridad de una persona no pueden ser negociados mediante un contrato (Reglero, 2014).

De manera que la responsabilidad civil en supuestos de accidentes de tránsito provocados por la conducción es de tipo extracontractual pese a que haya de por medio un contrato<sup>5</sup>. En este punto entramos a lo que se conoce como responsabilidad por el riesgo creado, riesgo del cual Uber también participa como actor generador del contrato riesgoso. Este riesgo puede recaer en usuarios vinculados por medio del contrato con Uber o en terceros ajenos acompañantes de estos.

Sea que el perjuicio lo padezca los usuarios de Uber o terceros ajenos al servicio, se trata de un perjuicio producido por la circulación cuya actividad está calificada por la doctrina como de alto riesgo para la sociedad<sup>6</sup>, por ello, es inminente que quien genera rentas con este tipo de actividades riesgosas debe hacerse responsable por los daños que produce, es decir debe reparar los perjuicios propios de su actividad riesgosa-lucrativa (Diez, 1999).

---

<sup>5</sup> Es preciso recordar que la responsabilidad extracontractual por riesgo solo tiene lugar cuando los perjuicios se generan por motivo de la conducción, pues de no ser así, debería aplicarse la responsabilidad por incumplimiento de obligaciones contractuales o extracontractuales con culpa como por ejemplo en casos de un daño material al vehículo por parte de un tercero, un daño corporal doloso por parte del conductor contra el usuario.

<sup>6</sup> Salvo en EE. UU para la tradición jurídica latinoamericana, el hecho de incursionar a la sociedad un vehículo motor cuyo funcionamiento requiere de la circulación, constituye una actividad riesgosa y el peso de ella debe recaer sobre quien inserta dicho riesgo y obtiene regalías con su funcionamiento.

Uber entonces, puede incurrir en un tipo de responsabilidad extracontractual por la actividad riesgosa que integra (Setién, 2020) prestar servicios de transporte – ello, aunque la empresa se empeñe en argumentar que no es una empresa de transporte sino un simple intermediario. Vale mencionar que la responsabilidad extracontractual se funda en la culpa del agente, es decir, se trata de un tipo de responsabilidad subjetiva que reposa en la culpa de quien provocó el evento dañoso. Este sistema es el que ha venido acogiendo nuestro ordenamiento mediante el 1969° del CC “Aquel que por dolo o culpa causa un daño a otro está obligado a indemnizarlo”.

De manera que, pese a que *prima facie* en los casos que se verificase la existencia de culpa-responsabilidad del conductor el régimen a aplicarse sea el de responsabilidad contractual, para mayor garantía de la víctima y considerando según el apartado 2.2.1.2 (Uber como empresa de transporte) en supuestos de daños provocados por la conducción de un vehículo se debe aplicar un régimen de responsabilidad especial – (Diez, 1999) –, atendiendo a la peligrosidad de la actividad de transporte que no hubiese sido posible sin la participación de Uber.

En casos de incumplimientos de las obligaciones estipuladas en el contrato adhesivo impuesto por Uber, la responsabilidad será de tipo contractual<sup>7</sup>, mientras que, en casos de daños producidos por la peligrosidad de la conducción, la actividad realizada por Uber debe someterse a las reglas de la responsabilidad objetiva, cuyo último fin es conseguir el verdadero resarcimiento de los daños provocados aun al margen del análisis de la culpabilidad del sujeto agente. Esta tendencia novedosa se desarrolló en el auge de la sociedad del riesgo, donde los procesos complejos y tecnificados ameritaban un mayor grado de garantía y seguridad para las personas expuestas a mayor peligrosidad de padecer daños personales (Perán, 1998, pp. 21-23).

La responsabilidad por riesgo y peligro de ciertas actividades sofisticadas, tecnológicas y modernas surgió debido a que la culpa era insuficiente para cubrir la avalancha de daños que el modelo económico-social trajo consigo, así, habiéndose hecho insuficiente el factor de culpabilidad como único sustento de la responsabilidad civil surgió la necesidad de diseñar un sistema global que permita el reparto de

---

<sup>7</sup> Es importante considerar que el contrato de Uber puede considerarse abusivo debido a sus cláusulas leoninas de exclusión de responsabilidad, por ende, debe ser analizado el caso en concreto según la doctrina especializada y la jurisprudencia en torno al sistema de responsabilidad civil.

responsabilidades dejando de lado el viejo principio “*no existe responsabilidad sin culpa*” que rigió desde la *lex aquilia* (Diez, 1999).

Setién explica que así fue cómo surgió la responsabilidad objetiva por riesgo, la cual permitió que agentes gigantes del mercado puedan responder por los daños que produce su actividad riesgosa, independientemente de que quien esté al frente de dicha actividad haya obrado por culpa o no, pues lo que busca esta tendencia es reparar el daño acaecido sobre la víctima y no precisamente encontrar el culpable del hecho (2020, pp.25-27).

La importancia de saber determinar el régimen de responsabilidad aplicable a un supuesto de accidente automovilístico donde participe Uber no es una tarea inoficiosa o netamente dogmática, pues su importancia radica en el siguiente asunto:

- Si al daño provocado por un conductor de Uber le aplicásemos el sistema de Responsabilidad subjetivo, para que dicho conductor pueda hacerse responsable por los perjuicios ocasionados la víctima tendría que probar que el daño que ha sufrido ha sido causa de una acción consiente y deliberada del conductor conforme a los términos de los artículos 1321° y 1969° del CC.
- En cambio, si al daño provocado por un conductor de Uber le aplicásemos el sistema de responsabilidad objetivo considerando el carácter riesgo de su actividad a la víctima le basta acreditar que el daño se produjo por una actividad riesgosa sin tener que probar si el autor actuó con culpa, mientras que el sujeto solo podrá quedar libre de reparar el perjuicio si llegase a acreditar que el daño fue consecuencias de fuerza mayor, de hecho determinante de tercero o de imprudencia de la víctima conforme al artículo 1970° del CC.

Arruba (2012) indica que distinguir entre la responsabilidad contractual y extracontractual es importante a la hora de determinar responsabilidad o no, debido a que de ello dependerán cuestiones como prueba de la culpa que en la responsabilidad contractual se presume, mientras que en la responsabilidad extracontractual debe ser probada.

Según expone (Narváez *et al.*, 2018). debido a que la relación negocial entre el pasajero, el conductor y Uber emana de un contrato bajo los parámetros del principio de la autonomía privada de la voluntad y el *Pacta sunt servanda*, la responsabilidad que se produce en casos de daños, incidentes o cualquier tipo de eventos sería de naturaleza contractual. Sin embargo, conforme detallamos en los párrafos *supra* el artículo 1970° del CC peruano permite imputar el factor de atribución objetivo que regula la responsabilidad extracontractual por riesgo:

#### **Artículo 1970.- Responsabilidad por riesgo**

Aquel que, mediante un bien riesgoso o peligroso, o por el ejercicio de una actividad riesgosa o peligrosa, causa un daño a otro, está obligado a repararlo.

La responsabilidad objetiva por riesgo es solidaria conforme lo dispuesto en el artículo 29° de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre N° 27181 que establece:

#### **Artículo 29.- De la Responsabilidad Civil**

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

Conforme puede percibir el atento lector, la normatividad peruana faculta a la víctima de un accidente de tránsito a acudir al juzgado solicitándole al propietario del vehículo, el conductor y la empresa de transporte el efectivo resarcimiento por los daños sufridos. De ahí que, para que Uber pueda ser solidariamente responsable por el daño a los usuarios-pasajeros, es preciso primero, que exista una normatividad nacional que obligue a Uber a inscribirse como empresa de transporte de taxis, pues solo así le pueden ser aplicado el artículo citado.

Considerando esta laguna normativa que hasta la fecha impide la adecuada protección a los usuarios de taxis por aplicativos, en el año 2017 la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República, mediante los proyectos de ley N° 1505/2016-cr y 2218/2017-CR ha intentado regular a las empresas administradoras de plataformas tecnológicas de intermediación mediante la creación de un registro nacional de taxis que garantice la seguridad y los derechos indemnizatorios de los

clientes. Esta era la propuesta contenida en aquel proyecto que no pudo ser transformado en ley:

**Artículo 4. Creación del registro nacional de empresas administrativas de plataformas tecnológicas de intermediación del servicio de transporte especial- Taxi por aplicativo**

4.1. Créase el registro nacional de empresas administrativas de plataformas tecnológicas de intermediación del servicio de transporte especial – Taxi por aplicativo a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

El proyecto que obtuvo 61 votos a favor, 03 en contra y 18 abstenciones, fue remitido al presidente quien efectuó algunas observaciones que a continuación pasamos a detallar brevemente:

1. No se cuenta con presupuesto para la creación de un registro nacional de empresas tecnológicas de taxi por aplicativo.
2. La regulación es excesiva si se considera la naturaleza de las economías colaborativas pues no permite la adecuación e innovación en beneficios de los usuarios.
3. Se perjudica al usuario final pues mayores fiscalizaciones y supervisiones aumentarían los costos y tarifas del servicio.

Por estas consideraciones el proyecto no fue transformado en ley y la fecha no existe amparo legal que permita sostener con seguridad de que Uber puede ser civilmente responsable por accidentes de tránsito de sus usuarios. Ahora bien, para atender a este problema podría pensarse en contratar una póliza de seguro que garantice el resarcimiento de los daños irrogados a la víctima, pero esta opción no es del todo segura debido a que los usuarios-conductores de Uber no son taxistas registrados que cuentan con pólizas de seguro para taxis, sino personas particulares dueños de vehículos que contratan seguros privados cuya cobertura no cubre supuestos de accidentes de tránsito.

De esta forma, si una persona labora haciendo taxi por aplicativo con un auto que cuenta con un seguro privado, las compañías de seguros rechazarán la cobertura quedando la víctima en indefensión ante la insolvencia económica del conductor. Este problema puede ser superado si los agentes económicos mundiales como Uber respetasen

la humanidad de los consumidores y reconociesen que cuando los excesos del capitalismo, la tecnología y la modernidad se sobreponen a los valores humanos la sociedad camina hacia un poso sin retorno tal como narra Paul Klee:

Hay un cuadro de Klee que se titula *Angelus Novus*. Se ve en él un ángel al parecer en el momento de alejarse de algo sobre lo cual clava la mirada. Tiene los ojos desencajados, la boca abierta y las alas tendidas. El ángel de la historia debe tener ese aspecto. Su cara está vuelta hacia el pasado. En lo que para nosotros aparece como una cadena de acontecimientos, él ve una catástrofe única, que acumula sin cesar ruina sobre ruina y se las arroja a sus pies. El ángel quisiera detenerse, despertar a los muertos y recomponer lo despedazado. Pero una tormenta desciende del Paraíso y se arremolina en sus alas y es tan fuerte que el ángel no puede plegarlas. Esta tempestad lo arrastra irresistiblemente hacia el futuro, al cual vuelve las espaldas, mientras el cúmulo de ruinas sube ante él hacia el cielo. Tal tempestad es lo que llamamos progreso (Benjamin, 1987, p. 226).

Responsabilizar a Uber y otros aplicativos tecnológicos de contratación de transporte público o privado de taxis, no es utopía si se analiza la experiencia comparada donde se puede advertir, por ejemplo, que el Tribunal de Luxemburgo considera que el negocio restado por Uber clasifica dentro de los servicios de transporte de taxis, lo que torna cercana la posibilidad de que en nuestro país pueda darse la misma regulación.

La existencia de una jurisprudencia o norma específica que reconozca en Uber la condición de una empresa de transporte – existen las resoluciones de INDECOPI, pero no son uniformes y versan básicamente sobre asuntos de idoneidad de publicidad y/o calidad del servicio, pero no sobre accidentes de tránsito – habilitaría a que el usuario-pasajero víctima de un accidente de tránsito pueda actuar contra esta empresa de manera individual o solidaria.

Finalmente, el deber de respetar la integridad, la salud, la seguridad y la vida de las personas reposa no solo en los artículos 1° y 2° de la constitución, sino también en el artículo 65° de la misma cuyo artículo reconoce que el Estado debe defender el interés de los consumidores y velar por su salud y seguridad. En la misma línea el Código de Protección y Defensa del Consumidor contiene el principio pro consumidor a cuyo tenor



los contratos deben ser interpretados en beneficio de los consumidores. De la misma manera, el artículo 5° del mismo cuerpo legal inciso 1.1 reconoce el derecho de los consumidores de bienes o servicios a obtener una reparación e indemnización por los daños y perjuicios irrogados en su contra.

## **2.3. Definición conceptual**

### **Responsabilidad civil**

“La responsabilidad civil es aquella obligación de reparar los daños generados a otra persona como consecuencia de una conducta ilícita o negligente” (Mendoza, 2014, p. 4). Fernández define la responsabilidad civil como un “conjunto de consecuencias jurídico-patrimoniales a las que queda expuesto un sujeto en cuanto es titular de una situación jurídica subjetiva de desventaja” (2019, p. 19).

### **Economías colaborativas**

Siguiendo los postulados de Doménech (2015, p. 65) la economía colaborativa:

Es la expresión usualmente utilizada en castellano para designar lo que en inglés se conoce como sharing economy, peer-to-peer economy, mesh, collaborative economy o collaborative consumption, expresiones más o menos equivalentes, al margen de los particulares matices de significado que cada una de las cuales encierra. Con ellas se alude a los nuevos sistemas de producción y consumo de bienes y servicios que surgen a principios del siglo XXI y que aprovechan las posibilidades abiertas por los recientes avances de las tecnologías informáticas para intercambiar y compartir dichos bienes y servicios.

### **Uber**

Uber es uno de los modelos de economía colaborativas más exitosos, cuyo mérito no recae en haber creado un producto, servicio o industria sino en reemplazar al intermediario por una plataforma digital volviendo el servicio de transporte más eficiente. Uber puede verse como una firma de taxis que no tiene la propiedad de ellos, pero que conecta al conductor prestador de servicios de transporte con el consumidor final a través de un aplicativo móvil donde el usuario final establece una tarifa por el servicio del cual Uber gana un porcentaje que es deducido al conductor (Gestión, 2019).

## CAPITULO III

### METODOLOGÍA

#### 3.1. Tipo de investigación

**Documental:** este tipo de investigación tiene una particularidad pues además de ser aplicable generalmente a ciencias salicales como lo es el Derecho, se diferencia porque suele usar como fuente primaria de datos, más no la única y exclusiva, al documento sea este en versión impresa, electrónica o audiovisual. Morales (2003) indica que las fuentes impresas de la investigación de tipo documental incluyen a libros, monografías, revistas, periódicos, leyes, decretos, archivos, diccionarios, tesis y otros documentos, mientras que las fuentes electrónicas se componen por bases de datos, correos, revistas electrónicas, videos, grabaciones podcast, etc.

Con el empleo del método documental el investigador busca especialmente apoyarse en los resultados de otras investigaciones, de sus reflexiones teóricas que envuelven el objeto de estudio para a partir de la lectura, el contraste, la reflexión y la interpretación ir construyendo nuevo conocimiento.

#### 3.2. Nivel de investigación

**Básico:** a diferencia de lo que ocurre con la investigación aplicada, la investigación básica se lleva a cabo sin la intención de desarrollar una propuesta práctica inmediata, es decir no presenta una herramienta de solución concreta a un problema social, sino que profundiza en determinados conocimientos de la realidad que han de ser considerados en una posterior investigación aplicada. De manera que la investigación básica aporta los conocimientos teóricos y generales para la investigación aplicada y ambas permiten evolucionar los procesos de conocimiento humano.

### 3.3. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

- **Técnicas.** - las técnicas de recolección de datos son aquellos medios a través de los cuales el investigador se propone a recabar la información necesaria para alcanzar los objetivos que se propuso en la fase inicial de su investigación (Hernández et al., 2014). Para el desarrollo de la presente investigación se empleará como técnica de recolección de datos el **análisis de contenido**. El análisis de contenido es una técnica clásica en la investigación científica y sirve para generarse una idea amplia y pormenorizada de determinado asunto en particular. La función del análisis documental en la investigación científica es fundar las ideas, conceptos y premisas que han de servir para la construcción del marco teórico (Pulido, 2015).
- **Instrumentos.** - los instrumentos son herramientas que se corresponden con cada técnica empleada y sirven para que el investigador mida variables, extraiga propiedades o registre características de determinado fenómeno social (Hernández et al., 2014). Como instrumento a aplicarse de la técnica de análisis documental se tiene a la **ficha de análisis de contenido**, con la cual se podrá registrar los datos, citas y apuntes jurisprudenciales, normativos y doctrinarios de la documentación analizada. El análisis documental permitirá tener una amplia idea del tema seleccionado, puesto que a través de la revisión de los textos teóricos, jurisprudenciales y normativos el investigador podrá tener extraer conocimientos sólidos sobre cada una sus variables.

### 3.4. Unidades de análisis

**Unidades de Estudio:** como unidades de análisis serán tomadas sentencias jurisprudenciales emitidas tanto por la Corte como por INDECOPI, las cuales versan sobre el régimen de responsabilidad aplicable a la Uber como fenómeno colaborativo de las relaciones de consumo:

- Resolución N°1203/2016/SPC-INDECOPI; N°1251-2018/CC2 y 1202-2016/SPC-INDECOPI donde la Sala Especializada de Protección al Consumidor (SPC) declara que entre Uber y el consumidor final existe una “relación de consumo”

- Resolución Final N°1050-2016/CC2 donde se demanda a Easy Taxi por falta de idoneidad en uso publicitario al ofrecer un servicio seguro y agradable que no se cumplió.
- Resolución N°08596-2018-33 del 24° Juzgado Contencioso Administrativo Especializado en temas de Mercado que declaró que Uber no es responsable por los servicios ofrecidos en el aplicativo, que este solo funciona como un “intermediario” entre el trasportista y el consumidor final y que, por tanto, no se le puede exigir que se acoja a las normas de transporte, otorgamientos de licencias y entrega de libro de reclamaciones a los usuarios.
- Proyectos de Ley N°2218/2017-CR; N° 2687/2017-CR; N°1505/2016-CR donde se intenta regular el régimen de responsabilidad civil en casos de afectaciones a los derechos de los consumidores que adquieren bienes o servicios a través de plataformas virtuales.
- Proyectos de Ley N°1505/2016-cr y 2218/2017-CR presentados por la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República, mediante los cuales se ha intentado regular a las empresas administradoras de plataformas tecnológicas de intermediación a través de un registro nacional de taxis.
- Términos y condiciones del contrato de Uber en Perú.

### **3.6. Escenario de estudio**

Considerando la naturaleza de la investigación y sus fuentes de datos básicamente documentales, el desarrollo de la presente investigación no recae en institución empresa o población determinada. En ese sentido, de forma general la investigación será desarrollada desde la ciudad de Arequipa.

### **3.7. Procedimientos de análisis de la información**

Para el estudio del régimen de responsabilidad aplicable a la actividad de Uber, se procedió primero a identificar la documentación permitiente para una amplia comprensión del fenómeno. Se indagó en la jurisprudencia, la normatividad y la doctrina nacional y comparada. Con el acervo documentario recabado, la información fue organizada, sistematizada y filtrada en carpeta digitales de forma que se pudo acudir a ella durante la construcción de las bases teóricas. Posteriormente se contrastó la teoría, la normativa y la doctrina tanto a nivel nacional como internacional de forma que se pudo extraer conclusiones objetivas que respondan a cada uno de los objetivos propuestos.

### **3.8. Métodos aplicables**

- **Método exegético:** el método exegético es un método de interpretación jurídica que no permite trapazar el sentido literal de la norma ni profundizar en la intención del legislador al momento de su emisión. Se trata de un método que se ciñe descripción típica de la ley pues lo que dijo el legislador dicho esta y lo omitió omitido esta. A través de este método, se analizarán las bases de la responsabilidad civil en torno a la actividad de Uber.
- **Método hermenéutico:** la hermenéutica jurídica es otro método de interpretación del derecho que se encuentra dentro de la filosofía del derecho y que permite un análisis más profundo del discurso lingüístico de la norma. El estudio hermenéutico permite interpretar y explicar el sentido del derecho en su conjunto, de esta forma, con el empleo de este método los investigadores lograron delimitar los alcances de la actividad de Uber en torno a los deberes que impone el sistema de responsabilidad civil contractual y extracontractual.
- **Método del derecho comparado:** el método del derecho comparado fue necesario a fin de conocer la realidad en otras latitudes, el tratamiento concedido a la actividad de Uber, la jurisprudencia relevante y las normas que regulan su modelo de negocio.

## CAPITULO IV

### ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS

#### 4.1. Presentación de resultados

Antes de detallar los resultados obtenidos en la presente investigación es preciso indicar que estos fueron trabajados según cada uno de los objetivos específicos propuestos. La información recabada del análisis del derecho comparado, la normatividad y la jurisprudencia nacional y comparada, fue organizada en tablas comparativas para su mejor identificación. Se trabajó una tabla por cada objetivo específico, cuyo contenido desarrolla los resultados encontrados tras la aplicación de las fichas de análisis documentario aplicadas a la normatividad, la jurisprudencia y la teoría analizada.

**Resultados en base al objetivo específico N°1 relativo a determinar si Uber puede ser considerada como una empresa prestadora de servicios de transporte conforme a la experiencia nacional y comparada.**

#### Tabla 1

*Regulación de Uber como empresa prestadora de servicios de transporte de taxi*

Proyectos de Ley N° 2218/2017-CR; N°  
2687/2017-CR; N°1505/2016-CR

Pronunciamientos de INDECOPI

Experiencia en el derecho comparado

La Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República, mediante los proyectos de ley N°1505/2016-cr y 2218/2017-CR ha intentado regular a las empresas administradoras de plataformas tecnológicas de intermediación mediante la creación de un registro nacional de taxis que garantice la seguridad y los derechos indemnizatorios de los clientes, así, mediante el artículo 4° se dispuso la creación del registro nacional de empresas administrativas de plataformas tecnológicas de intermediación del servicio de transporte especial – Taxi por aplicativo a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, sin embargo la propuesta no fue aprobada por considerar, entre otros aspectos, que se trataba de una regulación excesiva, burocrática y desconocedora de los contratos de economía colaborativa. Lo cual

INDECOPI no ha mantenido una posición uniforme respecto de la naturaleza de la actividad de Uber, pues del 2016 al 2020 sus decisiones han sido contradictorias dejando entre ver – al menos por ahora – que el Perú, Uber no puede ser considerada como una empresa de taxi pese a que experiencia comparada mayoritaria haya estimado lo contrario.

En las siguientes resoluciones el INDECOPI defiende la tesis de Uber como una empresa de transporte de taxis: (i) **Resolución N°1202-2016-SPC y N°1203-2016-SPC:** sostiene la Sala Especializada en Protección al Consumidor que i) si bien el servicio es tomado mediante una plataforma digital ello no impide que el servicio convenido por el consumidor final deje de ser uno de “transporte terrestre”, el cual es dirigido y

### **En España**

El sector de transporte de taxis presentó una demanda por competencia desleal ante el Tribunal de justicia europeo a fin de que este aclare si Uber es una empresa de transporte de pasajeros. El TJUE mediante la sentencia N°C-434/15 resolvió que Uber es una empresa de transporte conforme a los términos del artículo 58° apartado 1 del TFUE. Tras esta decisión Uber tuvo que retirarse de tres ciudades principales de España, a saber, Valencia, Cataluña y Barcelona.

### **En Argentina:**

El Juzgado Contencioso Administrativo de La Plata, en el caso Uber Technologies y Otros dictaminó que la actividad que realiza Uber sin contar con la licencia respectiva para el servicio de transporte de taxi resulta de



significó que Uber y otras plataformas tecnológicas de contratación de servicios de taxi no sean consideradas como empresas de taxi, sino como intermediarios de este servicio.

administrado por Uber; ii) es Uber quien a través de su plataforma virtual ofrece el servicio de taxi y no los conductores; iii) las nuevas formas de comercio virtual no deben desnaturalizar la finalidad de la contratación;

**Resolución final N°1050-2016/CC2-INDECOPI:** la Comisión de Protección al Consumidor determinó que “Easy Taxi” una plataforma similar a Uber, era responsable por la seguridad de sus pasajeros que tomaban el servicio de taxi por medio de su aplicativo virtual. La Comisión fundó su decisión en el hecho de que Easy Taxy ofrecía publicidad en su página web de una experiencia segura y agradable. A criterio de la Sala el uso de este tipo de publicidad extiende la responsabilidad de la empresa hasta los deberes que comprenden a una verdadera empresa de taxi.

competencia desleal en perjuicio del Sindicato de Conductores de Taxímetros, pues al no contar con las garantías y pólizas de seguros para los pasajeros podría colisionar con lo dispuesto en el artículo 6.1.743 de la Ley N°451 “Régimen de faltas”.

#### **En Colombia**

La Superintendencia de Industria y Comercio (SIC) determinó que Uber incurrió en la causal de competencia desleal por prestar el servicio de taxi de forma irregular. La SIC sostuvo que UBER habría incurrido en supuestos de desviación de clientela y vulneración de normas contenidas en los artículos 8° y 18 de la Ley 256 de 1996.

#### **En Brasil**

Desde el 2018 Brasil ha regulado los servicios prestados por Uber mediante la Ley N°13.640

Entre las resoluciones de INDECOPI que contradicen a la SPC se encuentran: Resolución N°0084-2020/SDC y N°085-2017/CC3 mediante las cuales se dispone que la actividad de Uber solo se limita a conectar al usuario-transportista con el usuario-pasajero, mediante un servicio de intermediación por el cual cobra una comisión, cuyo hecho no la convierte en una empresa transportista.

que es concordante con la Código Nacional de Transporte. Entre las innovaciones de la Ley se encuentran: i) que el vehículo este dentro del máximo de antigüedad permitido, ii) que la licencia de conducir indique que ejerce una labor remunerada, iii) que los conductores paguen sus impuestos requeridos y, iv) que se contraten pólizas de seguros especiales para prever la reparación de los daños que puedan sufrir los pasajeros.

### **En Alemania**

El Tribunal Federal de primera instancia condenó el modelo de negocios de Uber calificándolo de ilegal, anticompetitivo y sin control. Uber debió abandonar la ciudad de Múnich, Fráncfort y Berlín.

**Interpretación:** de la tabla se puede apreciar que, i) en el Perú, durante los años 2016 al 2018 la Comisión de Transportes y Comunicaciones intentó reglamentar los servicios prestados por los aplicativos tecnológicos de transporte de pasajeros, pero no se ha tenido éxito quedando estos proyectos en simples intentos legislativos a la espera de poder ser abordados nuevamente; ii) el INDECOPI, no ha mantenido una posición uniforme durante los últimos dos años en su jurisprudencia, pues en el 2016 la SPC emitió dos resoluciones en las que considera a la actividad de Uber dentro de las que realiza una empresa de taxi, mientras que del 2017 al 2020 la SDC emitió dos resoluciones contradiciendo a la Sala de Protección del Consumidor al indicar que Uber no desarrolla un servicio de taxi, sino de intermediación financiera; iii) para la experiencia comparada es claro que la actividad de Uber se ampara en los principios de libertad de empresa y autorregulación del mercado para evadir las exigencias relativas a licencias, impuestos y responsabilidad en caso de daños personales o patrimoniales a los pasajeros y/o terceros involucrados.

**Resultados en base al objetivo específico N°2 relativo a identificar el régimen de responsabilidad civil aplicado a Uber en el derecho comparado.**

**Tabla 2**

*Régimen de Responsabilidad civil de Uber en el derecho comparado*

En España

En Argentina

Pese a que en España se hayan dictado normas referidas a la incompatibilidad de Uber frente al servicio de transporte de pasajeros y Para determinar la responsabilidad ante algún daño producido por accidentes de tránsito es preciso que se verifique la existencia de los

se haya retirado a esta empresa de las principales ciudades del país por operar sin los permisos, tributos y licencias requeridas, aún es necesario encuadrar a Uber como una empresa prestadora de servicio de transporte para imponerle la responsabilidad solidaria objetiva en supuestos de accidente de tránsito. Es importante considerar que en Europa el Tribunal de Justicia Europeo ha emitido un pronunciamiento en el que reconoce que Uber es una empresa de transporte y se le pueden aplicar las exigencias requeridas como tal. Sin embargo, luego de las denuncias del sector de taxis Uber continúa operando mediante un servicio de gestión indirecta que consiste en contratar taxis con empresas dueñas de vehículos con chofer incluido, lo cual hace aún más difícil que sea responsable de daños patrimoniales venideros.

#### En Colombia

Según los estudios de Torres y Quintero (2020) el régimen de responsabilidad aplicado entre la plataforma Uber y el usuario que previamente aceptó los “Términos y condiciones” para acceder al registro y uso del aplicativo, es de naturaleza contractual en tanto se establecen una serie de obligaciones que estos deben cumplir. Para los citados autores el hecho de que Uber participe en la celebración del

atributos de la responsabilidad civil, a saber: antijuricidad, daño, causalidad y factor de atribución. El Código Civil argentino no exime de responsabilidad por daños al transportista salvo que se verifique causa ajena objetiva, además el usuario está protegido por las normas del derecho del consumidor en tanto existe – para el derecho argentino – una relación de consumo entre el pasajero y Uber. Además el CC contempla la responsabilidad objetiva y solidaria entre el transportista y la empresa a la que representa este, así como también la responsabilidad concurrente y la extensión de la responsabilidad del dependiente al principal por ocasionar daños como producto de la prestación del servicio de traslado de pasajeros.

#### Chile

Según el reciente pronunciamiento de la Corte de Apelaciones de La Serena el negocio que Uber B.V desarrolla en Chile no consiste en prestar servicios de transporte de pasajeros debido a que la plataforma digital no ostenta la titularidad de los vehículos y no tiene vinculo de subordinación o dependencia con los conductores tal como lo exige el artículo 166° inciso final del Código de Comercio. Esta controvertida

contrato de transporte como comisionista no la exime de responder por el incumplimiento de los deberes establecidos en el contrato de transporte. Por otro lado, si se tratase de un tercero ajeno a la relación obligacional entre Uber, el transportista y el pasajero estaríamos ante un supuesto de responsabilidad extracontractual bajo los cánones de la responsabilidad por dependencia y/o la responsabilidad por riesgo según sea el caso en concreto.

#### En Brasil

Gracias a que mediante la Ley N°13.640 las plataformas digitales que permiten contratar un servicio de taxi mediante Smartphone ya están reguladas, existe el deber de contratar una póliza de seguro que atienda a los daños producidos durante el transporte de pasajeros. La base del sistema de Responsabilidad civil se encuentra regulada en los artículos 186, 187 y 927 del CC brasileño. Estas normas imponen la obligación de indemnizar el perjuicio por acción u omisión, así como en los casos de enriquecimiento a causa de otro. Además, el consumidor de servicios de transporte por aplicativo se encuentra protegido por el Código de Defensa del Consumidor conforme a los términos del

sentencia que impide considerar a Uber como una empresa prestadora de servicios de transporte limita que se le pueda exigir los deberes de protección al consumidor contenidos en la Ley N°19.496. Bajo estas regulaciones la responsabilidad civil queda directamente restringida al análisis particular de cada caso en concreto donde sea que se produzca el régimen de responsabilidad contractual o extracontractual Uber no podría responder debido a su reconocimiento jurisprudencial de empresa de intermediación financiera (Tosso, 2017, pp. 255-257).

#### Francia

Uber comenzó a operar en Francia en el año 2014 en medio de un mercado medianamente regulado debido a la limitación de su parque y al régimen laboral de 35 horas. Gracias a incentivos a conductores y pasajeros, la aplicación tuvo rápida aceptación, pero debido al empleo de conductores sin su respectivo registro y el transporte de pasajeros sin las licencias pertinentes las autoridades locales empezaron a cuestionar la legalidad del aplicativo. En medio la turbulencia, a final de ese año, el gobierno francés aprobó la Ley Thévenoud que declaró ilícitas las actividades de UberPor filial de Uber en EE. UU y exigió que cumpla con las exigencias impuestas para el servicio de taxi tradicional, así

artículo 3°. Asimismo, conforme al artículo 402 y 403 del CC brasileiro, el proveedor de servicios de transporte debe sufrir las pérdidas y daños por inexecución contractual y/o ausencia de buena fe objetiva. De manera que en Brasil Uber es responsablemente objetivo bajo los fundamentos de la teoría del riesgo-provecho la cual prescinde del dolo o culpa leve conforme a los términos del Recurso promovido N°1107024 DF-STJ.

como cuantiosas multas en caso de incumplimiento. Ante ley rigurosa, Uber tuvo que salir del mercado francés en julio del 2015 para volver bajo la modalidad de contratación de vehículos con conductores licenciados para el servicio de taxi. Posteriormente, en el 2020 un fallo de la Corte francesa dictaminó que los conductores de Uber son empleados de Uber en tanto que el aplicativo elige los clientes, las rutas, las tarifas e impone sanciones a los conductores. Sobre este fallo jurisprudencial se puede aplicar el régimen de responsabilidad por el hecho ajeno o del dependiente (el conductor sería dependiente de Uber por ser considerado un empleado de la plataforma).

**Interpretación:** se percibe que no existe un régimen único de responsabilidad aplicado a Uber, debido a que el tema aún no ha merecido mayor análisis en los tribunales, pues la mayor discusión se avoca a determinar primero si Uber es o no una empresa prestadora de servicios de taxi para una vez definido ello, poderle exigir el cumplimiento de los deberes que tal condición implica como es el de la responsabilidad del dependiente y la responsabilidad solidaria objetiva. Por lo demás se percibe que Uber puede ser responsable contractual como extracontractualmente y ello dependerá de los alcances del contrato adhesivo que su sistema impone, del tipo de incumplimiento o daño que se produzca, así como de la persona que lo haya padecido o provocado. En términos generales puede sostenerse que en casos de accidentes de tránsito donde el daño o perjuicio haya sido producto de la circulación, Uber respondería bajo los cánones de la responsabilidad extracontractual por riesgo, mientras que si se trata de un supuesto de incumplimiento de las cláusulas celebradas entre UBER, el transportista y el usuario, el régimen aplicable sería de naturaleza contractual y de no ser suficiente por sus cláusulas abusivas deberá observarse la jurisprudencia nacional.

**Resultados en base al objetivo específico N°3 relativo a determinar el régimen de responsabilidad civil de Uber en supuestos de accidente de tránsito conforme al ordenamiento jurídico peruano y la doctrina especializada**

**Tabla 3**

*Responsabilidad en accidentes de tránsito según el ordenamiento nacional y la doctrina especializada*

**Según el ordenamiento nacional**

Sí en el Perú se respeta los fallos jurisprudenciales del INDECOPI que reconocen la condición de Uber como una empresa de transporte (**Resolución N°1202-2016-SPC, N°1203-2016-SPC y Resolución Final N°1050-2016/CC2-INDECOPI**), en casos de accidentes de tránsito, la plataforma digital podría ser solidariamente responsable bajo el régimen de responsabilidad objetiva por riesgo conforme a los términos del artículo 29° de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre N° 27181 que establece:

**Artículo 29.- De la Responsabilidad Civil**

**La responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito causados por vehículos automotores es objetiva, de conformidad**

**Según la doctrina especializada**

Para Reglero (2014) en casos de casos-accidentes se deben aplicar los criterios de la responsabilidad civil extracontractual, pues los derechos como la vida e integridad de una persona no pueden ser negociados mediante un contrato, es decir, no se pueden aplicar los supuestos de la responsabilidad civil extracontractual. Según Díez (1999) quien introduce un bien riesgoso a la sociedad y con ello, una latente posibilidad de dañar a alguien, debe hacerse responsable ante cualquier evento que pudiera producir, es decir, deberá resarcir los daños productos de su actividad lucrativa. Setién (2020) postula que Uber puede incurrir en un tipo de responsabilidad extracontractual porque participa, propicia y dirige una actividad riesgosa como lo es el transporte de pasajeros. Arruba (2012) apunta que diferenciar entre la

**con lo establecido en el Código Civil. El conductor, el propietario del vehículo y, de ser el caso, el prestador del servicio de transporte terrestre, son solidariamente responsables por los daños y perjuicios causados.**

Ahora bien, considerando que los recientes fallos del INDECOPI (Resolución N° 085-2017/CC3-INDECOPI y Resolución N°0084-2020/SDC-INDECOPI) rechazan que Uber pueda ser una empresa de transporte y defienden su aparente actividad de intermediación, al no tener la condición de empresa transportista Uber no podría quedar obligada a los términos del artículo 29° de la LGTTT. Pese a estas consideraciones, el artículo 1970 del CC prescribe lo siguiente:

**Artículo 1970.- Responsabilidad por riesgo**

**Aquel que, mediante un bien riesgoso o peligroso, o por el ejercicio de una actividad riesgosa o peligrosa, causa un daño a otro, está obligado a repararlo.**

Este artículo es importante para los fines de la presente investigación pues, conforme se aprecia de los resultados de la experiencia comprada, parece existir consenso en que, en accidentes de tránsito producidos por los conductores de Uber, el régimen aplicable sería de naturaleza

responsabilidad contractual y extracontractual es importante en tanto que de ello dependerá la carga de la prueba pues mientras que en la responsabilidad contractual la culpa se presume, en la responsabilidad extracontractual esta debe ser probada. Para (Narváez et al., 2018) los principios de autonomía privada de la voluntad y *Pacta sunt servanda* componen un régimen de naturaleza contractual entre la plataforma de Uber y los usuarios transportistas y pasajeros registrados. Para Giraldo y Posada (2018, pp. 130-134) la responsabilidad de Uber no se circunscribe al ámbito contractual pues el contrato que impone Uber es incompatible con la legislación de múltiples ordenamientos, por ello se deberá observar los alcances de la responsabilidad extracontractual según los criterios jurisprudenciales.



extracontractual por el riesgo que integra la actividad de la Uber participa de forma indirecta, sea que se trate por el hecho de tratarse de una actividad riesgosa o de una responsabilidad por hecho ajeno sobre la base de la relación de dependiente que existiría entre el conductor y la plataforma tecnológica que controla, dirige, cobra y sanciona las conductas del transportista.

**Interpretación:** de la lectura de la tabla se pueden advertir dos puntos importantes, el primero dice respecto del régimen aplicable a Uber en supuestos de accidentes de tránsito, el cual según la normatividad contenida en el artículo 1970° del CC que regula la responsabilidad por riesgo, sería de naturaleza extracontractual sobre la base de la actividad riesgosa o peligrosa de la cual Uber ineludiblemente forma parte al crear el aplicativo y facilitar todas las condiciones para que usuarios-pasajeros y usuarios-transportistas puedan concretar las prestaciones contractuales a las que se obligan; el segundo refiere al tratamiento comparado que ha merecido los supuestos de responsabilidad por accidentes de tránsito donde se vea involucrado un conductor de Uber. Sobre este punto, parece que la doctrina mayoritaria considera que el régimen aplicable es de naturaleza extracontractual a cuyo tenor el criterio de imputación es objetivo y se define por el riesgo de la conducción.

## CAPÍTULO V

### CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

#### 4.1 Conclusiones

1. En cuanto a determinar si Uber puede ser considerada como una empresa de transporte de taxi, se ha podido verificar que en la jurisprudencia del INDECOPI no existe consenso al respecto, pues para la Sala de Protección y Defensa del Consumidor (SPC) Uber sobrepasa la labor de intermediario y 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. En la experiencia comparada en cambio, específicamente en España, Argentina, Colombia, Brasil, Alemania y Francia Uber ha tenido que ajustar su modelo de negocio e implementar pólizas de seguros, contratar choferes con licencias para taxis e incluso ajustarse al sistema de tributos, mientras que en Chile al igual que en Perú, Uber aun no puede ser considerada como una empresa prestadora de servicios de transporte.
2. Se percibe que no existe un régimen único de responsabilidad aplicado a Uber, debido a que el tema aún no ha merecido mayor análisis en los tribunales, pues la mayor discusión se avoca a determinar primero si Uber es o no una empresa prestadora de servicios de taxi para una vez definido ello, poderle exigir el cumplimiento de los deberes que tal condición implica como es el de la responsabilidad del dependiente y la responsabilidad solidaria objetiva. Por lo demás se percibe que Uber puede ser responsable contractual como extracontractualmente y ello dependerá de los alcances del contrato adhesivo que su sistema impone, del tipo de incumplimiento o daño que se produzca, así como de la persona que lo haya padecido o provocado. En términos generales puede sostenerse que en casos de accidentes de tránsito donde el daño o perjuicio haya sido producto de la circulación, Uber respondería bajo los cánones de la responsabilidad extracontractual por riesgo, mientras que si se trata de un supuesto de incumplimiento de las cláusulas celebradas entre UBER, el transportista y el usuario, el régimen aplicable sería de naturaleza contractual y de no ser suficiente por sus cláusulas abusivas deberá observarse la jurisprudencia nacional.

3. En supuestos de accidentes de tránsito conforme al ordenamiento jurídico nacional debería aplicarse el régimen de responsabilidad extracontractual cuyo factor de atribución es objetivo basado en el “riesgo creado”. Este régimen se encuentra recogido en el artículo 1970° del CC y es solidario concordante con el artículo 29° de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre. Para que Uber resulte responsable solidario bajo los cánones de la responsabilidad objetiva, es necesario que se considere su modelo de negocio no como de naturaleza colaborativa, sino como un auténtico servicio de transporte para así poderle exigir el resarcimiento solidario por imputación objetiva o por responsabilidad del dependiente que en este caso vendría a ser el conductor.

## 4.2. Recomendaciones

1. Es importante considerar que la experiencia comparada ha determinado desde hace más de diez años que la actividad de Uber no es de una simple intermediación, sino que trasciende hacia la de una empresa prestadora de servicios de transporte. En ese sentido, sería viable reconsiderar la naturaleza del modelo de negocio de Uber y regularla a fin de evitar la desprotección de los consumidores, la competencia desleal de su actividad en relación al sector de taxis tradicional y la evasión de impuestos.
2. Al considerar a Uber como una empresa prestadora de servicio de transporte y no como un simple intermediario del mercado de taxis, se le debería exigir la contratación de una póliza de seguros de transporte a sus conductores que generalmente tienen pólizas privadas que no cubren daños en actividades ajenas a su cobertura, asimismo, se les debe exigir la categoría del brevete indicada y las licencias para el servicio de taxis a fin de garantizar la seguridad y bienestar de los usuarios.
3. En supuestos de accidentes de tránsito debe aplicarse el artículo 1970° del CC en concordancia con el artículo 29° de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, pero para ello es preciso primero una regulación que comprenda a las plataformas de servicios de taxis por aplicativo en un registro único de empresas de transporte privado de pasajeros.

## BIBLIOGRAFÍA:

- Alfonso Sánchez, R. (2016). Economía colaborativa: un nuevo mercado para la economía social. *CIRIEC-España, revista de economía pública, social y cooperativa*, (88), 230-258.
- Alpa Guido. (2006). *Nuevo tratado de la Responsabilidad Civil*. Jurista Editores.
- Armas Morales, C. (2018). El consumo digno y los negocios de app de taxi (caso Uber). *Pensamiento crítico*, 23(1), 97-120.
- Arruba Paucar, J. (2012). *Contratos mercantiles, Teoría General del Negocio Mercantil*. Editorial Legis.
- Baboc Silvia. (2017). Uber: ¿Transportista o intermediaria en el transporte? El caso español. *Revista de Estudios Europeos* (70), 7-26.
- Barbero Fernanda, M. (2017). *Uber: Responsabilidad civil en caso de accidente de tránsito frente al pasajero*. [Trabajo de fin de grado, Universidad de Cantabria]. <https://repositorio.uesiglo21.edu.ar/handle/ues21/14292>
- Benjamin, Walter. *Obras escolhidas*. (1987). Trad. Sérgio Paulo Rouanet. São Paulo: Brasiliense.
- Buendía De los Santos, E. (2016). ¿Cómo resolver un caso de responsabilidad civil? [https://ius360.com/como-resolver-un-caso-de-responsabilidad-civil/#\\_ftn29](https://ius360.com/como-resolver-un-caso-de-responsabilidad-civil/#_ftn29)
- CNMC. (2016). *Conclusiones preliminares sobre los nuevos modelos de prestación de servicios de la economía colaborativa*. [http://ka-au.net/wp-content/uploads/2017/01/05.CNMC\\_GOVERNMENT\\_PRO\\_SP.pdf](http://ka-au.net/wp-content/uploads/2017/01/05.CNMC_GOVERNMENT_PRO_SP.pdf)
- Coca Guzmán, S. (2020). *Indemnización por responsabilidad extracontractual: daño emergente, lucro cesante, daño a la persona y daño moral*. <https://lpderecho.pe/indemnizacion-responsabilidad-extracontractual-derecho-civil/>
- Congreso de la República. (2017). Comisión de Tránsito y Comunicaciones. Ley que regula a las empresas administrativas de plataformas tecnológicas de intermediación del servicio de transporte especial – Taxi por aplicativo y crea el

Registro Nacional. [https://static.legis.pe/wp-content/uploads/2018/11/Ley-que-regula-a-las-empresas-de-plataformas-de-intermediaci%C3%B3n-de-taxi-por-aplicativo-Legis.pe\\_.pdf](https://static.legis.pe/wp-content/uploads/2018/11/Ley-que-regula-a-las-empresas-de-plataformas-de-intermediaci%C3%B3n-de-taxi-por-aplicativo-Legis.pe_.pdf)

Cruz Mantilla, Santiago. (2019). La batalla legal de Uber por operar en Colombia. *Actualidad Jurídica Uría Menéndez*, (53), 161-165.

Decreto Legislativo N°295. (1984). Código Civil peruano.

Diez Picazo, L. (1999). *Derecho de daños*. Civitas.

Doménech Pascual, G. (2015). La regulación de la economía colaborativa. El caso Uber contra el taxi. Ceflegal. *Revista práctica de Derecho*. (175-176), p. 61-104.

Espinoza Espinoza, Juan (2016). *Derecho de la Responsabilidad Civil*. Lima: Pacífico Editores.

Fernández Cruz, G. (2019). *Introducción a la responsabilidad civil: lecciones universitarias*. Pontificia Universidad Católica del Perú. Fondo Editorial.

Fernández Sessarego, C. (2003). *Deslinde Conceptual entre " Daño a la Persona", " Daño al Provento de Vida" y " Daño Moral"*. Foro Jurídico, (02), 15-51.

Gestión. (2019). *Economía Colaborativa: Uber, Airbnb, y otros modelos exitosos*. <https://gestion.pe/blog/te-lo-cuento-facil/2019/04/economia-colaborativa-uber-airbnb-y-otros-modelos-exitosos.html/?ref=gesr>

Ginès Fabrellas, A. y Gálvez Duran, S., Sharing economy vs. uber economy y las fronteras del Derecho del Trabajo: la (des)protección de los trabajadores en el nuevo entorno digital. *Indret: Revista para el Análisis del Derecho*, N°1, 2016, p. 27.

Giraldo Moreno, M y Posada Patiño, D. (2018). *Aplicación y adaptación del régimen de la responsabilidad civil en el modelo de las economías colaborativas en Colombia*. [Trabajo de grado, Universidad Eafit]. <https://repository.eafit.edu.co/xmlui/handle/10784/12925?locale-attribute=es>

González Cabrera, I. (2018). La economía colaborativa del intercambio entre pares a una nueva economía de mercado. *Revista de derecho mercantil* (Madrid). <https://accedacris.ulpgc.es/handle/10553/55840?mode=full>

- Guadagno Facundo. (2021). Uber y la economía colaborativa: un caso de regulación cautiva. *Libertas: segunda época* (6), 1, 1-11.
- Hernández, R., Fernández, C., & Baptista. (2014). *Metodología de la investigación*. INTERAMERICANA EDITORES.
- INDECOPI (2017). Comisión de Protección y Defensa del Consumidor. Resolución N°085-2017/CC3. <https://www.indecopi.gob.pe/en/web/dpc/-/indecopi-sanciona-a-uber-peru-por-omitir-informacion-a-sus-clientes-sobre-formas-de-cobro>
- INDECOPI. (2016). Comisión de Protección al Consumidor N°2. Resolución N°1050-2016/CC2. [https://historial.pe/pdf/EASY\\_TAXI\\_ACOSO.pdf](https://historial.pe/pdf/EASY_TAXI_ACOSO.pdf)
- INDECOPI. (2020). Sala Especializada en Protección y Defensa del Consumidor. Resolución N°0084-2020/SDC. <https://www.gacetajuridica.com.pe/docs/Resoluci%C3%B3n-0084-2020-SDC-INDECOPI%20UBER.pdf>
- Jarme Muñoz, P. (2016). Nuevas tendencias en el transporte terrestre de pasajeros. El fenómeno de transporte colaborativo. *Editora Foco* (32), 56-73.
- Mendoza, M. (2014). *La acción civil del daño moral*. Universidad Autónoma de México. <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/8/3636/6.pdf>
- Montero Pascual, J. J. (2017). *La regulación de la economía colaborativa: Airbnb, BlaBlaCar, Uber y otras plataformas. La regulación de la economía colaborativa*, 1-382. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/libro?codigo=704472>
- Morales, O. (2003). *Fundamentos de la investigación documental y la monografía*. Manual para la elaboración y presentación de la monografía. <http://www.webdelprofesor.ula.ve/odontologia/oscarula/publicaciones/articulo18.pdf>
- Muñetón Ríos, J. (2020). *Responsabilidad civil de las plataformas digitales de economía colaborativa*. [http://repository.ces.edu.co/bitstream/10946/4493/1/1152469390\\_2020.pdfk](http://repository.ces.edu.co/bitstream/10946/4493/1/1152469390_2020.pdfk),

- Narvárez Mercado, B., Arrieta Ruiz, Y., y Flores Gómez, B. (2018). El caso del aplicativo móvil Uber frente al régimen de protección a la competencia en la legislación colombiana. *Justicia*, (33), 37-50.
- Osterling Parodi, Felipe y Castillo Freyre, Mario (2009). *Compendio de derecho de obligaciones*. Palestra Editores.
- Perán ortega, J. (1998). *Tratado de responsabilidad civil*. Editorial Civitas
- Púlido, P. M. (2015). Ceremonial y protocolo: métodos y técnicas de investigación científica. *Opción* (31) 1, 1137-1156.
- Reglero Campos, L. (2014). *Tratado de responsabilidad civil*. Tomo II, 5ta edición, Cizur Menor.
- Robledo, J. [@JERobledo]. (26 de diciembre de 2019). Twitter. <https://twitter.com/JERobledo/status/1210210628318744577>
- Setién Núñez, H. (2020). *Responsabilidad civil en transporte terrestre de pasajeros: responsabilidad civil de Uber*. [Tesis de fin de grado, Universidad de Cantabria]. <https://repositorio.unican.es/xmlui/handle/10902/20206>
- Taboada Córdova, Lizardo (2005). *Elementos de la Responsabilidad Civil*. Editora Jurídica Grijley.
- Tapia Rodríguez, M. (2012). Pérdida de una chance. Su indemnización en la jurisprudencia chilena. *Revista de Derecho*, (2), 251-264.
- The New York Times. (2017). *La batalla regulatoria de Uber en Brasil*. <https://www.nytimes.com/es/2017/11/08/espanol/america-latina/uber-brasil-regulaciones-senado.html>
- Torres John, Quiroz Jorge y Quintero Kelly. (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 fin de grado, Institución Universitaria Politécnico Grancolombiano]. <https://alejandria.poligran.edu.co/handle/10823/2024>



Tosso Milos, Ángela. (2017). La irrupción de Uber en el mercado del transporte de pasajeros: naturaleza jurídica de su actividad y alternativas de regulación en Chile. *Sentencias destacadas 2017*. 227-261.

Van Audenhove, F. (2020). *Rethinking on-demand mobility. Turning roadblocks into opportunities*. <https://www.adlittle.us/en/rethinking-demand-mobility>

Vidal Ramírez, F. (2001). La responsabilidad civil. *Derecho PUCP*, 54, 389.

# **ANEXOS**

## Anexo 1

### Instrumentos de recolección de datos

<b>Ficha de parafraseo</b>	
<b>Tema o asunto:</b>	
<b>Autor:</b>	
<b>Libro, artículo, ley, caso judicial, etc.</b>	
<b>Dato (pág.)</b>	
<b>Fecha:</b>	

<b>Ficha de lectura</b>	
<b>Tema o asunto:</b>	
<b>Autor:</b>	
<b>Libro, artículo, ley, caso judicial, etc.:</b>	
<b>registro (pág.):</b>	
<b>Fecha:</b>	

## **Anexo 2**

### **Términos y condiciones de Uber**

Última modificación: 31/12/2019

**UBER B.V.**

**Términos y Condiciones**

**Última actualización: 13 de diciembre 2017**

#### **1. Relación contractual**

Las presentes Condiciones de uso (“Condiciones”) regulan el acceso o uso que usted haga, como persona, desde cualquier país del mundo (excluidos los Estados Unidos y sus territorios y posesiones) de aplicaciones, páginas web, contenido, productos y servicios (los “Servicios”) puestos a disposición por Uber B.V., una sociedad de responsabilidad limitada constituida en los Países Bajos, con domicilio social en Mr. Treublaan 7, 1097 DP, Ámsterdam, Países Bajos, inscrita en la Cámara de Comercio de Ámsterdam con el número 56317441 (“Uber”).

**LEA ESTAS CONDICIONES DETENIDAMENTE ANTES DE ACCEDER O USAR LOS SERVICIOS.**

Mediante su acceso y uso de los Servicios usted acuerda vincularse jurídicamente por estas Condiciones, que establecen una relación contractual entre usted y Uber. Si usted no acepta estas Condiciones, no podrá acceder o usar los Servicios. Estas Condiciones sustituyen expresamente los acuerdos o compromisos previos con usted. Uber podrá poner fin de inmediato a estas Condiciones o cualquiera de los Servicios respecto de usted o, en general, dejar de ofrecer o denegar el acceso a los Servicios o cualquier parte de ellos, en cualquier momento y por cualquier motivo.

Se podrán aplicar condiciones suplementarias a determinados Servicios, como políticas para un evento, una actividad o una promoción particular, y dichas condiciones suplementarias se le comunicarán en relación con los Servicios aplicables. Las condiciones suplementarias se establecen además de las Condiciones, y se considerarán una parte de estas, para los fines de los Servicios aplicables. Las condiciones

suplementarias prevalecerán sobre las Condiciones en el caso de conflicto con respecto a los Servicios aplicables.

Uber podrá modificar las Condiciones relativas a los Servicios cuando lo considere oportuno. Las modificaciones serán efectivas después de la publicación por parte de Uber de dichas Condiciones actualizadas en esta ubicación o las políticas modificadas o condiciones suplementarias sobre el Servicio aplicable. Su acceso o uso continuado de los Servicios después de dicha publicación constituye su consentimiento a vincularse por las Condiciones y sus modificaciones.

La recopilación y el uso que hacemos de la información personal en relación con los Servicios es conforme se dispone en la Política de privacidad de Uber, disponible en <https://www.uber.com/privacy/notice>. Uber podrá facilitar a un procesador de reclamaciones o a una aseguradora cualquier información necesaria (incluida su información de contacto) si hubiera quejas, disputas o conflictos, que pudieran incluir un accidente, implicándole a usted y a un tercero (incluido el conductor de la compañía de transporte) y dicha información o dichos datos fueran necesarios para resolver la queja, la disputa o el conflicto.

## **2. Los Servicios**

Los Servicios constituyen una plataforma de tecnología que permite a los usuarios de aplicaciones móviles de Uber o páginas web proporcionadas como parte de los Servicios (cada una, una “Aplicación”) organizar y planear el transporte y/o servicios de logística con terceros proveedores independientes de dichos servicios, incluidos terceros transportistas independientes y terceros proveedores logísticos independientes, conforme a un acuerdo con Uber o algunos afiliados de Uber (“Terceros proveedores”). A no ser que Uber lo acepte mediante un contrato separado por escrito con usted, los Servicios se ponen a disposición sólo para su uso personal, no comercial. USTED RECONOCE QUE UBER NO PRESTA SERVICIOS DE TRANSPORTE O DE LOGÍSTICA O FUNCIONA COMO UNA EMPRESA DE TRANSPORTES Y QUE DICHOS SERVICIOS DE TRANSPORTE O LOGÍSTICA SE PRESTAN POR TERCEROS CONTRATISTAS INDEPENDIENTES, QUE NO ESTÁN EMPLEADOS POR UBER NI POR NINGUNA DE SUS AFILIADAS.

Licencia.

Sujeto al cumplimiento de estas Condiciones, Uber le otorga una licencia limitada, no exclusiva, no sublicenciable, revocable, no transferible para: (i) el acceso y uso de las Aplicaciones en su dispositivo personal sólo en relación con su uso de los Servicios; y (ii) el acceso y uso de cualquier contenido, información y material relacionado que pueda ponerse a disposición a través de los Servicios, en cada caso sólo para su uso personal, no comercial. Uber y sus licenciantes se reservan cualquier derecho que no haya sido expresamente otorgado por el presente.

#### Restricciones.

Usted no podrá: (i) retirar cualquier nota de derechos de autor, marca registrada u otra nota de propiedad de cualquier parte de los Servicios; (ii) reproducir, modificar, preparar obras derivadas sobre los Servicios, distribuir, licenciar, arrendar, revender, transferir, exhibir públicamente, presentar públicamente, transmitir, retransmitir o explotar de otra forma los Servicios, excepto como se permita expresamente por Uber; (iii) descompilar, realizar ingeniería inversa o desmontar los Servicios, excepto como se permita por la ley aplicable; (iv) enlazar, reflejar o enmarcar cualquier parte de los Servicios; (v) causar o lanzar cualquier programa o script con el objeto de extraer, indexar, analizar o de otro modo realizar prospección de datos de cualquier parte de los Servicios o sobrecargar o bloquear indebidamente la operación y/o funcionalidad de cualquier aspecto de los Servicios; o (vi) intentar obtener un acceso no autorizado o dañar cualquier aspecto de los Servicios o sus sistemas o redes relacionados.

#### Prestación de los Servicios.

Usted reconoce que partes de los Servicios podrán ponerse a disposición bajo varias marcas u opciones de pedidos de Uber asociadas con el transporte o los servicios logísticos, incluidas las marcas de pedidos de transporte actualmente denominadas “Uber”, “uberPOP”, “uberX”, “uberXL”, “UberBLACK”, “UberSUV”, “UberBERLINE”, “UberVAN”, “UberEXEC” y “UberLUX” y las marcas de pedidos de servicios logísticos actualmente denominadas “UberRUSH”, “UberFRESH” y “UberEATS”. Asimismo, usted reconoce que los Servicios podrán ponerse a disposición bajo dichas marcas u opciones de pedidos por o en relación con: (i) ciertas subsidiarias o afiliados de Uber; o (ii) Terceros proveedores independientes, incluidos conductores de empresas de red de transportes, titulares del permiso de carta de transporte o titulares de permisos, autorizaciones o licencias de transporte similares.

#### Servicios y contenido de Terceros.

Los Servicios podrán ponerse a disposición o ser accesibles en relación con servicios y contenido de terceros (incluida la publicidad) que Uber no controle. Usted reconoce que podrán ser de aplicación diferentes condiciones y políticas de privacidad al uso que haga de dichos servicios y contenido de terceros. Uber no respalda dichos servicios y contenido de terceros y Uber en ningún caso será responsable de cualquier producto o servicio de dichos terceros proveedores. Adicionalmente, Apple Inc., Google, Inc., Microsoft Corporation o BlackBerry Limited y/o sus correspondientes subsidiarias o afiliados internacionales serán terceros beneficiarios en este contrato si usted accede a los Servicios utilizando Aplicaciones desarrolladas para dispositivos móviles con sistema iOS, Android, Microsoft Windows, respectivamente. Estos terceros beneficiarios no son parte de este contrato y no son responsables de la prestación o apoyo de los Servicios de ninguna manera. Su acceso a los Servicios utilizando estos dispositivos se sujeta a las condiciones establecidas en las condiciones de servicio de terceros beneficiarios aplicables.

Titularidad.

Los Servicios y todos los derechos relativos a estos son y permanecerán de la propiedad de Uber o de sus licenciantes. Ninguna de estas Condiciones ni su uso de los Servicios le transfiere u otorgan ningún derecho: (i) sobre o en relación con los Servicios, excepto en cuanto a la licencia limitada otorgada anteriormente; o bien (ii) a utilizar o mencionar en cualquier modo a los nombres de empresa, logotipos, nombres de producto y servicio, marcas comerciales o marcas de servicio de Uber o de sus licenciantes.

### **3. Su uso de los Servicios**

Cuentas de usuario.

Con el fin de usar la mayor parte de los aspectos de los Servicios, usted debe registrarse y mantener activa una cuenta personal de usuario de los Servicios (“Cuenta”). Para obtener una Cuenta debe tener como mínimo 18 años, o tener la mayoría de edad legal en su jurisdicción (si es distinta a los 18 años). El registro de la cuenta le requiere que comunique a Uber determinada información personal, como su nombre, dirección, número de teléfono móvil, así como por lo menos un método de pago válido (bien una tarjeta de crédito, débito, prepago, cuenta con un procesador de pagos efectivo en las ciudades en que este método esté disponible). Usted se compromete a mantener la información en su Cuenta de forma exacta, completa y actualizada. Si no mantiene la

información de Cuenta de forma exacta, completa y actualizada, incluso el tener un método de pago inválido o que haya vencido, podrá resultar en su imposibilidad para acceder y utilizar los Servicios o en la resolución por parte de Uber de este Condiciones celebrado con usted. Usted es responsable de toda la actividad que ocurre en su Cuenta y se compromete a mantener en todo momento de forma segura y secreta el nombre de usuario y la contraseña de su Cuenta. A menos que Uber permita otra cosa por escrito, usted solo puede poseer una Cuenta.

#### Requisitos y conducta del usuario.

El Servicio no está disponible para el uso de personas menores de 18 años. Usted no podrá autorizar a terceros a utilizar su Cuenta, asimismo no podrá permitir a personas menores de 18 años que reciban servicios de transporte o logísticos de Terceros proveedores, a menos que aquellos sean acompañados por usted. No podrá ceder o transferir de otro modo su Cuenta a cualquier otra persona o entidad. Usted acuerda cumplir con todas las leyes aplicables al utilizar los Servicios y solo podrá utilizar los Servicios con fines legítimos (p. ej., no para el transporte de materiales ilegales o peligrosos). En el uso de los Servicios, no causará estorbos, molestias, incomodidades o daños a la propiedad, tanto al Tercero proveedor como a cualquier otra parte. En algunos casos, se le podrá requerir que facilite un documento de identidad u otro elemento de verificación de identidad para el acceso o uso de los Servicios, y usted acepta que se le podrá denegar el acceso o uso de los Servicios si se niega a facilitar el documento de identidad o el elemento de verificación de identidad.

#### Mensajes de texto.

Al crear una Cuenta, usted acepta que los Servicios le puedan enviar mensajes de texto informativos (SMS) como parte de la actividad comercial normal de su uso de los Servicios. Usted podrá solicitar la eliminación de su suscripción de mensajes de texto informativos (SMS) de Uber en cualquier momento. Para más información por favor siga las instrucciones que están en esta página: <https://www.uber.com/es-PE/unsubscribe/>. Usted reconoce que solicitar la no recepción de mensajes de texto informativos (SMS) podrá afectar al uso que usted haga de los Servicios.

#### Códigos promocionales.

Uber podrá, a su sola discreción, crear códigos promocionales que podrán ser canjeados por crédito de Cuenta u otros elementos o beneficios relacionados con los Servicios y/o los servicios de un Tercero proveedor, con sujeción a cualquier condición adicional que Uber establezca sobre la base de cada código promocional (“Códigos promocionales”).



Usted acuerda que los Códigos promocionales: (i) deben usarse para la audiencia y el propósito deseado, y de manera lícita; (ii) no podrán duplicarse, venderse o transferirse de ninguna manera, o ponerse a disposición del público general (tanto si se publican en un foro público como de otra forma), a menos que sea con el permiso de Uber; (iii) podrán ser invalidados por Uber en cualquier momento por cualquier motivo sin responsabilidad para Uber; (iv) podrán usarse solo conforme a las condiciones específicas que Uber establezca para dicho Código promocional; (v) no son válidos como efectivo; y (vi) podrán caducar antes de que usted los utilice. Uber se reserva el derecho de retener o deducir el crédito u otros elementos o beneficios obtenidos a través de la utilización de los Códigos promocionales por usted o cualquier otro usuario en el caso de que Uber determine o crea que el uso o el canje de los Códigos promocionales fue de modo erróneo, fraudulento, ilegal o infringiendo las condiciones del Código promocional o las presentes Condiciones.

Contenido proporcionado por el Usuario.

Uber podrá, a su sola discreción, permitirle cuando considere oportuno, que envíe, cargue, publique o de otro modo ponga a disposición de Uber a través de los Servicios contenido e información de texto, audio y/o visual, incluidos comentarios y opiniones relativos a los Servicios, iniciación de peticiones de apoyo, así como presentación de admisiones para competiciones y promociones (“Contenido de usuario”). Todo Contenido de usuario facilitado por usted seguirá siendo de su propiedad. No obstante, al proporcionar Contenido de usuario a Uber, usted otorga una licencia mundial, perpetua, irrevocable, transferible, libre de regalías, con derecho a sublicenciar, usar, copiar, modificar, crear obras derivadas, distribuir, exhibir públicamente, presentar públicamente o de otro modo explotar de cualquier manera dicho Contenido de usuario en todos los formatos y canales de distribución, conocidos ahora o ideados en un futuro (incluidos en relación con los Servicios y el negocio de Uber y en sitios y servicios de terceros), sin más aviso o consentimiento de usted y sin requerirse el pago a usted o a cualquier otra persona o entidad.

Usted declara y garantiza que: (i) es el único y exclusivo propietario de todo el Contenido de usuario o que tiene todos los derechos, licencias, consentimientos y permisos necesarios para otorgar a Uber la licencia al Contenido de usuario como establecido anteriormente; y (ii) ni el Contenido de usuario ni su presentación, carga, publicación o puesta a disposición de otro modo de dicho Contenido de usuario, ni el uso por parte de Uber del Contenido de usuario como está aquí permitido, infringirán, malversarán o

violarán la propiedad intelectual o los derechos de propiedad de un tercero o los derechos de publicidad o privacidad o resultarán en la violación de cualquier ley o reglamento aplicable.

Usted acuerda no proporcionar Contenido de usuario que sea difamatorio, calumnioso, odioso, violento, obsceno, pornográfico, ilícito o de otro modo ofensivo, como determine Uber, a su sola discreción, tanto si dicho material pueda estar protegido o no por la ley. Uber podrá, a su sola discreción y en cualquier momento y por cualquier motivo, sin avisarle previamente, revisar, controlar o eliminar Contenido de usuario, pero sin estar obligada a ello.

Acceso a la red y dispositivos.

Usted es responsable de obtener el acceso a la red de datos necesario para utilizar los Servicios. Podrán aplicarse las tarifas y tasas de datos y mensajes de su red móvil si usted accede o utiliza los Servicios desde un dispositivo inalámbrico y usted será responsable de dichas tarifas y tasas. Usted es responsable de adquirir y actualizar el hardware compatible o los dispositivos necesarios para acceder y utilizar los Servicios y Aplicaciones y cualquier actualización de estos. Uber no garantiza que los Servicios, o cualquier parte de estos, funcionen en cualquier hardware o dispositivo particular. Además, los Servicios podrán ser objeto de disfunciones o retrasos inherentes al uso de Internet y de las comunicaciones electrónicas.

## **4. Pago**

Usted entiende que el uso de los Servicios puede derivar en cargos por los servicios o bienes que reciba de un Tercer proveedor incluyendo cargos por alta demanda, peajes, recargos, estacionamientos o similares (“Cargos”). Después de que haya recibido los servicios u obtenido los bienes mediante el uso de los Servicios, Uber facilitará su pago de los Cargos aplicables en nombre del Tercero proveedor como agente de cobro limitado del Tercero proveedor. Uber está establecido en los Países Bajos, por lo que es posible que los bancos del país donde utilizas el servicio puedan aplicar tarifas de conversión de monedas y de uso internacional que no se reflejarán en la Aplicación o el correo electrónico enviado por Uber. El pago de los Cargos de dicha manera se considerará como el pago efectuado directamente por usted al Tercero proveedor. Los Cargos incluirán los impuestos aplicables cuando se requiera por ley. Los Cargos pagados por usted son definitivos y no reembolsables, a menos que Uber determine lo contrario. Usted conserva

el derecho de solicitar Cargos más bajos de un Tercero proveedor para los servicios o bienes recibidos por usted de dicho Tercero proveedor en el momento en que reciba dichos servicios o bienes. Uber responderá en consecuencia a cualquier solicitud de un Tercero proveedor para modificar los Cargos por un servicio o bien en particular. Los cargos pueden incluir otras cuotas, peajes y/o recargos aplicables, incluyendo cuotas por solicitud, cuotas o cargos municipales, estatales o nacionales/federales, cargos por demoras, recargos aeroportuarios o tarifas de procesamiento por pagos fraccionados, entre otros que sean aplicables. Visite [www.uber.com/cities](http://www.uber.com/cities) para obtener más información sobre su ubicación en particular.

Todos los Cargos son pagaderos inmediatamente y el pago se facilitará por Uber utilizando al método de pago preferido indicado en su Cuenta, y después de ello Uber le enviará un recibo por correo electrónico. Si se determina que el método de pago de su Cuenta principal ha caducado, es inválido o de otro modo no sirve para cobrarle, usted acepta que Uber, como agente de cobro limitado del Tercero proveedor, utilice un método de pago secundario en su Cuenta, si estuviera disponible.

Uber, en cualquier momento y a su sola discreción, se reserva el derecho de establecer, eliminar y/o revisar los Cargos para alguno o todos los servicios o bienes obtenidos a través del uso de los Servicios. Además, usted reconoce y acepta que los Cargos aplicables en determinadas zonas geográficas podrán incrementar sustancialmente durante los periodos de alta demanda. Uber usará los esfuerzos razonables para informarle de los Cargos que podrán aplicarse, siempre y cuando usted sea responsable de los Cargos incurridos en su Cuenta, independientemente de que usted conozca dichos Cargos o los importes de estos. Uber podrá, cuando lo considere oportuno, proporcionar a determinados usuarios ofertas promocionales y descuentos que pueden resultar en el cobro de diferentes importes por estos o similares servicios o bienes obtenidos a través del uso de los Servicios, y usted acepta que dichas ofertas promocionales y descuentos, a menos que también se pongan a su disposición, no se tendrán en cuenta en el uso por su parte de los Servicios o los Cargos aplicados a usted. Usted podrá optar por cancelar su solicitud para los servicios o bienes de un Tercero proveedor en cualquier momento antes de la llegada de ese Tercero proveedor, en cuyo caso se le podrá cobrar una tasa de cancelación.

Esta estructura de pago está destinada para compensar plenamente al Tercero proveedor por los servicios o bienes proporcionados. Excepto con respecto a los servicios de transporte en taxi solicitados mediante la Aplicación, Uber no designa ninguna parte de

su pago como propina o gratificación al Tercero proveedor. Cualquier manifestación por parte de Uber (en la página web de Uber o en los materiales de marketing de Uber) en el sentido de que dar una propina es “voluntario”, “no requerido”, y/o “incluido” en los pagos que realiza para los servicios o bienes proporcionados no pretende sugerir que Uber proporciona importes adicionales, aparte de los descritos anteriormente, al Tercero proveedor. Usted entiende y acepta que, mientras es libre de proporcionar un pago adicional como gratificación a cualquier Tercero proveedor que le proporcione servicios o bienes obtenidos mediante el Servicios, no tiene obligación de ello. Las gratificaciones son voluntarias. Después de que haya recibido los bienes o servicios obtenidos a través del Servicio, tendrá la oportunidad de calificar su experiencia y dejar comentarios adicionales sobre el Tercero proveedor.

Tarifa de reparación, limpieza o cargos por objetos olvidados.

Usted será responsable del coste de la reparación por daños o de la limpieza necesaria de los vehículos y las propiedades del Tercero proveedor, que se ocasionen por el uso de los Servicios en su Cuenta que sobrepasen los daños considerados normales por “el desgaste” y la limpieza necesaria (“Reparación o Limpieza”). En el caso de que un Tercero proveedor informe de la necesidad de reparación o limpieza, y dicha reparación o limpieza se verifique por Uber a su razonable discreción, Uber se reserva el derecho de facilitar el pago por el coste razonable de dicha reparación o limpieza en nombre del Tercero proveedor utilizando su método de pago indicado en su Cuenta. Dichos importes, así como aquellos cargos por la devolución de objetos olvidados, se transferirán por Uber al correspondiente Tercero proveedor y no son reembolsables.

Los valores correspondientes a los cargos que se realicen a Usted, por limpieza o devolución de objetos olvidados, los podrá encontrar en <https://www.uber.com/es-PE/blog/peru-terminos-y-condiciones/> y podrán ser actualizados en todo momento a discreción de Uber.

## **5. Renuncias; Limitación de responsabilidad; Indemnidad.**

### **RENUNCIA.**

LOS SERVICIOS SE PROPORCIONAN “TAL CUAL” Y “COMO DISPONIBLES”. UBER RENUNCIA A TODA DECLARACIÓN Y GARANTÍA, EXPRESA, IMPLÍCITA O ESTATUTARIA, NO EXPRESAMENTE ESTABLECIDA EN ESTAS CONDICIONES, INCLUIDAS LAS GARANTÍAS IMPLÍCITAS DE

COMERCIABILIDAD, IDONEIDAD PARA UN FIN PARTICULAR Y NO VIOLACIÓN. ADEMÁS, UBER NO HACE DECLARACIÓN NI PRESTA GARANTÍA ALGUNA RELATIVA A LA FIABILIDAD, PUNTUALIDAD, CALIDAD, IDONEIDAD O DISPONIBILIDAD DE LOS SERVICIOS O CUALQUIERA DE LOS SERVICIOS O BIENES SOLICITADOS A TRAVÉS DEL USO DE LOS SERVICIOS, O QUE LOS SERVICIOS NO SERÁN INTERRUMPIDOS O ESTARÁN LIBRES DE ERRORES. UBER NO GARANTIZA LA CALIDAD, IDONEIDAD, SEGURIDAD O HABILIDAD DE LOS TERCEROS PROVEEDORES. USTED ACUERDA QUE TODO RIESGO DERIVADO DE SU USO DE LOS SERVICIOS Y CUALQUIER SERVICIO O BIEN SOLICITADO EN RELACIÓN CON AQUELLOS SERÁ ÚNICAMENTE SUYO, EN LA MÁXIMA MEDIDA PERMITIDA POR LA LEY APLICABLE.

**LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD.**

UBER NO SERÁ RESPONSABLE DE DAÑOS INDIRECTOS, INCIDENTALS, ESPECIALES, EJEMPLARES, PUNITIVOS O EMERGENTES, INCLUIDOS EL LUCRO CESANTE, LA PÉRDIDA DE DATOS, LA LESIÓN PERSONAL O EL DAÑO A LA PROPIEDAD, NI DE PERJUICIOS RELATIVOS, O EN RELACIÓN CON, O DE OTRO MODO DERIVADOS DE CUALQUIER USO DE LOS SERVICIOS, INCLUSO AUNQUE UBER HAYA SIDO ADVERTIDO DE LA POSIBILIDAD DE DICHOS DAÑOS. UBER NO SERÁ RESPONSABLE DE CUALQUIER DAÑO, RESPONSABILIDAD O PÉRDIDA QUE DERIVEN DE: (i) SU USO O DEPENDENCIA DE LOS SERVICIOS O SU INCAPACIDAD PARA ACCEDER O UTILIZAR LOS SERVICIOS; O (ii) CUALQUIER TRANSACCIÓN O RELACIÓN ENTRE USTED Y CUALQUIER TERCERO PROVEEDOR, AUNQUE UBER HUBIERA SIDO ADVERTIDO DE LA POSIBILIDAD DE DICHOS DAÑOS. UBER NO SERÁ RESPONSABLE DEL RETRASO O DE LA FALTA DE EJECUCIÓN RESULTANTE DE CAUSAS QUE VAYAN MÁS ALLÁ DEL CONTROL RAZONABLE DE UBER. USTED RECONOCE QUE LOS TERCEROS PROVEEDORES DE TRANSPORTE QUE PRESTEN SERVICIOS DE TRANSPORTE SOLICITADOS A TRAVÉS DE ALGUNAS MARCAS DE PEDIDOS PODRÁN OFRECER SERVICIOS DE COCHE COMPARTIDO O ENTRE PARES (PEER-TO-PEER) Y PUEDE QUE NO DISPONGAN DE LA LICENCIA O DEL PERMISO PROFESIONAL. EN NINGÚN CASO LA RESPONSABILIDAD TOTAL DE UBER HACIA USTED EN RELACIÓN CON LOS SERVICIOS POR TODOS LOS

DAÑOS, LAS PÉRDIDAS Y LOS JUICIOS PODRÁ EXCEDER DE QUINIENTOS EUROS (€500).

USTED PODRÁ UTILIZAR LOS SERVICIOS DE UBER PARA SOLICITAR Y PLANIFICAR SERVICIOS DE TRANSPORTE, BIENES O LOGÍSTICOS CON TERCEROS PROVEEDORES, PERO ACEPTA QUE UBER NO TIENE RESPONSABILIDAD ALGUNA HACIA USTED EN RELACIÓN CON CUALQUIER SERVICIO DE TRANSPORTE, BIENES O LOGÍSTICO PRESTADO A USTED POR TERCEROS PROVEEDORES QUE NO SEA COMO SE HA ESTABLECIDO EXPRESAMENTE EN ESTAS CONDICIONES.

LAS LIMITACIONES Y LA RENUNCIA EN ESTE APARTADO 5 NO PRETENDEN LIMITAR LA RESPONSABILIDAD O ALTERAR SUS DERECHOS COMO CONSUMIDOR QUE NO PUEDAN EXCLUIRSE SEGÚN LA LEY APLICABLE.

#### **Indemnidad.**

Usted acuerda mantener indemnes y responder frente a Uber y sus consejeros, directores, empleados y agentes por cualquier reclamación, demanda, pérdida, responsabilidad y gasto (incluidos los honorarios de abogados) que deriven de: (i) su uso de los Servicios o servicios o bienes obtenidos a través de su uso de los Servicios; (ii) su incumplimiento o violación de cualquiera de estas Condiciones; (iii) el uso por parte de Uber de su Contenido de usuario; o (iv) su infracción de los derechos de cualquier tercero, incluidos Terceros proveedores.

## **6. Legislación aplicable; Arbitraje.**

Salvo que aquí se especifique lo contrario, las presentes Condiciones se regirán e interpretarán exclusivamente en virtud de la legislación de los Países Bajos, con exclusión de sus normas sobre conflicto de leyes. La Convención de Viena sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías de 1980 (CISG) no se aplicará. Cualquier disputa, conflicto, reclamación o controversia, del tipo que sea, que resulte de las presentes Condiciones o que se relacione en gran parte con ellas, incluyendo las relativas a su validez, interpretación y exigibilidad (cualquier “Disputa”), deberán someterse forzosamente a procedimientos de mediación en virtud del Reglamento de Mediación de la Cámara de Comercio Internacional (“Reglamento de Mediación de la CCI”). Si dicha disputa no fuese solucionada en un plazo de sesenta (60) días desde la fecha en la que se formalice la solicitud de mediación en virtud del Reglamento de Mediación de la CCI, se

hará referencia a dicha disputa y se solucionará exclusiva y definitivamente mediante arbitraje en virtud del Reglamento de Arbitraje de la Cámara de Comercio Internacional (“Reglamento de Arbitraje de la CCI”). Las disposiciones sobre Proceso Expedito y del Árbitro de Emergencia del Reglamento de la CCI no se aplicarán. La disputa será resuelta por un (1) árbitro nombrado a tal fin en virtud del Reglamento de la CCI. El lugar tanto para la mediación como para el arbitraje será Ámsterdam, Países Bajos, sin perjuicio de cualquier derecho que usted pudiera tener según el artículo 18 del Reglamento Brussels I bis (OJ EU 2012 L351/1) y/o el artículo 6:236n del Código Civil holandés. El idioma de mediación y/o arbitraje será el inglés, a no ser que usted no hable inglés, en cuyo caso la mediación y/o el arbitraje se llevarán a cabo en inglés y en su idioma materno. La existencia y el contenido de los procedimientos de mediación y arbitraje, incluidos los documentos e informes presentados por las partes, la correspondencia de la CCI, la correspondencia del mediador y la correspondencia, los pedidos y los laudos emitidos por el único árbitro deberán permanecer en estricta confidencialidad y no deberán ser revelados a ningún tercero sin el consentimiento expreso por escrito de la otra parte, a menos que: (i) la revelación al tercero sea razonablemente necesaria para llevar a cabo el procedimiento de mediación o arbitraje; y (ii) el tercero acepte incondicionalmente por escrito estar sujeto a la obligación de confidencialidad estipulada en el presente documento.

## **7. Otras disposiciones**

Reclamaciones por infracción de derechos de autor.

Las reclamaciones por infracción de derechos de autor deberán enviarse al agente designado de Uber. Visite la página web de Uber en <https://www.uber.com/legal> para obtener las direcciones designadas e información adicional.

Notificaciones.

Uber podrá notificar por medio de una notificación general en los Servicios, mediante un correo electrónico enviado a su dirección electrónica en su Cuenta o por comunicación escrita enviada a su dirección, según lo dispuesto en su Cuenta. Usted podrá notificar a Uber por comunicación escrita a la dirección de Uber en Mr. Treublaan 7, 1097 DP, Ámsterdam, Países Bajos.

Disposiciones generales.

No podrá ceder ni transferir estas Condiciones, en todo o en parte, sin el consentimiento previo por escrito de Uber. Usted da su aprobación a Uber para ceder o transferir estas Condiciones, en todo o en parte, incluido a: (i) una subsidiaria o un afiliado; (ii) un adquirente del capital, del negocio o de los activos de Uber; o (iii) un sucesor por fusión. No existe entre usted, Uber o cualquier Tercer proveedor una empresa conjunta o relación de socios, empleo o agencia como resultado del contrato entre usted y Uber o del uso de los Servicios.

Si cualquier disposición de estas Condiciones se considerara ilegal, nula o inexigible, ya sea en su totalidad o en parte, de conformidad con cualquier legislación, dicha disposición o parte de esta se considerará que no forma parte de estas Condiciones, aunque la legalidad, validez y exigibilidad del resto de las disposiciones de estas Condiciones no se verá afectada. En ese caso, las partes deberán reemplazar dicha disposición ilegal, nula o inexigible, en todo o en parte por una disposición legal, válida y exigible que tenga, en la medida de lo posible, un efecto similar al que tenía la disposición ilegal, nula o inexigible, dados los contenidos y el propósito de estas Condiciones. Estas Condiciones constituyen el contrato íntegro y el entendimiento entre las partes en relación con el objeto y sustituye y reemplaza a todos los contratos o acuerdos anteriores o contemporáneos en relación con dicho objeto. En estas Condiciones, las palabras “incluido/a/os/as” e “incluye/n” significan “incluido, de forma meramente enunciativa”.



**Anexo 3**

**Proyecto de investigación**

**UNIVERSIDAD NACIONAL DE SAN AGUSTÍN DE  
AREQUIPA**

**ESCUELA DE PREGRADO**

**UNIDAD DE PREGRADO DE LA FACULTAD DE  
DERECHO**



**UNSA**

UNIVERSIDAD NACIONAL DE SAN AGUSTÍN

**EL RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD CIVIL EN LAS  
ECONOMÍAS COLABORATIVAS: A PROPÓSITO DEL  
FENÓMENO UBER**

**AREQUIPA – PERÚ  
2021**

# PROYECTO DE TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE ABOGADO

## I. PREÁMBULO:

Las economías colaborativas han surgido aproximadamente a partir del año 2010 gracias al impulso de la internet y las nuevas tecnologías de interconexión digital. Se trata de un conjunto de procesos novedosos llevados a cabo a través de plataformas digitales que facilitan el intercambio de bienes y el consumo de servicios entre particulares. Los propulsores de este fenómeno sostienen que las economías colaborativas impulsan la economía y la transformación social en la medida que el consumidor aprovecha de los recursos tecnológicos para hacerse de ofertas de menor costo.

Sin embargo, pese a que las economías colaborativas generan grandes flujos de empleo, reducen los costos del servicio y facilitan el dinamismo económico, cada día son más las críticas que dan cuenta del malestar que este fenómeno tecnológico empresarial está generando a la población, pues como es de verse, el Derecho no está – y nunca estuvo – al ritmo de los avances de la tecnología y siempre quedan zonas grises, vacíos legales que sumados a la falta de idoneidad y seguridad de los aplicativos, terminan poniendo a la población en situación de indefensión ante gigantes tecnológicos que actúan en el mercado del *Sharing economic*.

Los efectos más perjudiciales de las economías colaborativas se han visto en los servicios de taxi basados en la contratación por aplicativo Uber. Incluso a la fecha de hoy, desde el Ministerio de Transportes y Comunicaciones se vienen gestionando proyectos de ley que buscan regular el régimen de responsabilidad civil en caso de afectaciones a los derechos de los consumidores de este tipo de servicios (Proyecto de Ley N°7567/2020-CR; N°2218/2017-CR; N° 2687/2017-CR; N°1505/2016-CR).

Solo para dar cuenta de la importancia del problema descrito, se tiene la Resolución N°1203/2016/SPC-INDECOPI del 2016 donde la Sala Especializada de Protección al Consumidor (SPC) declara que entre Uber y el consumidor final existe una “relación de consumo” pese a que Uber ofrezca el servicio de transporte por medio de un aplicativo móvil o plataforma virtual – sostiene la Sala – lo que existe en trasfondo es la prestación de un servicio de taxi.

De esta forma, desde una lectura del derecho del consumidor, al existir una relación de consumo entre Uber y los pasajeros que adquieren el servicio de taxis, este tendría que hacerse responsable por los daños que podrían producirse durante la prestación del servicio. Sin embargo, en la doctrina y en la propia jurisprudencia del INDECOPI aún existe discusión en torno a la naturaleza de Uber, pues no se define si este debe asumir la calidad de empresa prestadora de servicio de transporte y por ende, cumplir con todos los deberes y obligaciones que ello implica, o si, se trata de un mero intermediario de economía colaborativa.

Sobre este punto, el 24° Juzgado Contencioso Administrativo Especializado en temas de Mercado, en el expediente N°08596-2018-33 declaró que Uber no es responsable por los servicios ofrecidos en el aplicativo, que este solo funciona como un “intermediario” entre el transportista y el consumidor final y que, por tanto, no se le puede exigir que se acoja a las normas de transporte, otorgamientos de licencias y entrega de libro de reclamaciones a los usuarios. No obstante ello, en las Resoluciones N°1251-2018/CC2 y 1202-2016/SPC-INDECOPI se ha reiterado que la naturaleza jurídica de Uber es la una empresa prestadora de servicios de transporte por lo que debe asumir todos los deberes jurídicos que ellos implica.

La discusión detallada en los párrafos *supra* no es inoficiosa, pues de ello dependerá si Uber debe ser responsable ante posibles y/o eventuales daños que los usuarios pudieran sufrir durante el servicio de transporte. Considerar que Uber es quien plasmas los “términos y condiciones del servicio”, asigna el 20% del valor del servicio para el transportista y coordina un sistema de incentivos y sanciones para el conductor parecen argumentos suficientes para sostener que Uber no es un simple intermediario, sino una verdadera empresa de transportes que debe responder civilmente ante posibles y eventuales daños como cualquier otra empresa del sector transporte.

## II. PLANTEAMIENTO TEÓRICO:

### 1. PROBLEMA:

#### 1.1. Enunciado del problema:

“El régimen de responsabilidad civil en las economías colaborativas: a propósito del fenómeno Uber”.

#### 1.2. Descripción del problema:

##### 1.2.1. Campo, área y línea de acción:

- a) **Campo:** Ciencias Jurídicas.
- b) **Área de conocimiento:** Derecho Civil.
- c) **Línea:** “xxxxxxx”

##### 1.2.2. Tipo de investigación:

- a) **Tipo:** Documental.
- b) **Nivel:** Básica.

##### 1.2.3. Categorías y subcategorías apriorísticas

CATEGORIAS	SUBCATEGORIAS
El régimen de responsabilidad civil	Responsabilidad extracontractual
	Responsabilidad contractual
Uber como economía colaborativa	Criterios del INDECOPI
	Tratamiento en el Derecho comparado
	Naturaleza jurídica de actividad

### **1.3. Interrogantes del problema:**

#### **a) Interrogante general:**

1. ¿Cuál es el régimen de responsabilidad civil que podría aplicarse a Uber como empresa prestadora de servicios de transporte?

#### **b) Interrogantes específicas:**

4. ¿De qué manera se le puede considerar a Uber como una empresa prestadora de servicios de transporte?
5. ¿Cuál es el régimen de responsabilidad civil aplicado a Uber en el derecho comparado?
6. ¿Cuál es el régimen de responsabilidad civil que podría aplicarse a Uber en supuestos de accidente de tránsito conforme al ordenamiento jurídico peruano y la doctrina especializada?

### **1.4. Justificación del problema:**

El presente trabajo se justifica en tanto que las economías colaborativas y en especial Uber, es una empresa mundial que muestra cada vez mayor presencia nacional y pese a sus notables beneficios, su incursión en el sector de transporte también ha producido daños a los usuarios que no saben cómo proceder ante este tipo de empresas que tienen domicilios en diversas partes del mundo, que niegan su responsabilidad alegando que no son dueños de las plataformas/o aplicativos, que ellos no son quienes cobran por los servicios y que solo sirven de intermediarios, etc.

En ese sentido, el desarrollo de la presente investigación podría contribuir a determinar el régimen de responsabilidad civil a la que debería acogerse Uber como empresa prestadora de servicios de transporte para una correcta protección y defensa de los intereses de los consumidores de este tipo de servicios.

Aunado a ello, considerando que no existen suficientes estudios que se avoquen al fenómeno de las economías colaborativas en el ámbito nacional, los resultados de la presente investigación, además de contribuir al desarrollo de la teoría del derecho del consumidor, podrían servir de base a futuras investigaciones avocadas al tema.

## 2. MARCO TEÓRICO Y CONCEPTUAL:

### 2.1.1. Marco teórico

#### Sobre la responsabilidad civil

La responsabilidad civil es un instituto del derecho privado que se avoca a indemnizar los daños y perjuicios producidos sobre determinada persona o su patrimonio. De este modo, el daño es elemento determinante para que se configure la responsabilidad civil. los elementos constitutivos de la responsabilidad civil, los cuales deben estar presentes para que se configure el deber de reparar determinado daño son el daño, el factor de atribución, el nexo de causalidad y la antijuricidad de la conducta.

Ahora bien, es preciso indicar que, si bien la Responsabilidad es única, esta se clasifica en responsabilidad civil contractual y responsabilidad civil extracontractual Diez-Picazo (1979, p. 729-730). La responsabilidad contractual es la que se genera por el incumplimiento de una obligación contractual; mientras que la Responsabilidad extracontractual, no tiene su origen en un deber contractual, sino en el ejercicio de una actividad riesgosa o peligrosa o por el quebrantamiento general de causar daño a otro (Vidal, 2001).

De tal forma que, el deber de reparar un daño producido puede fundarse en un hecho propio o en un hecho ajeno. Vidal (2001) indica que para que se produzca la responsabilidad civil por hecho propio es preciso que en una sola persona se recaigan las cualidades de autor y responsable de la conducta dañosa, mientras que la responsabilidad por hecho ajeno se produce cuando el autor de la conducta dañosa está bajo el cargo de otro, es decir que se encuentra sujeto a una relación de dependencia sea esta contractual o no.

En cuanto a los elementos constitutivos de la Responsabilidad civil, los cuales necesitan ser acreditados por la parte que acuda al juzgado en busca de una indemnización – sea esta proveniente de una relación contractual o no –, como se anticipó en los párrafos *supra* estos son cuatro, a saber:

- **Antijuricidad.** – se trata de cualquier acción u omisión contraria a derecho que termine produciendo daño a otras personas. No es necesario que sea una acción típica para el derecho penal, sino que puede ser también una falta administrativa, como por ejemplo exceder la velocidad máxima permitida, no revisar el cumplimiento de las bases en una contratación pública, etc.
- **Daño.** – el daño puede ser entendido como aquel menoscabo, perjuicio y/o afectación que sufre la víctima. El daño puede ser sobre la persona o sobre su patrimonio. En el primer caso se tratará de un daño de tipo extrapatrimonial y en el segundo de un daño de contenido patrimonial. El daño en la legislación peruana, de forma general se clasifica como daño emergente (menoscabo patrimonial),

lucro cesante (ganancia que la víctima deja de percibir), daño moral (afectación subjetiva en la esfera afectiva de la víctima). Existen también otro tipo de daños que la jurisprudencia ha reconocido pero que no tienen reconocimiento expreso en el Código civil. Se trata del daño al proyecto de vida y la pérdida del chance. El daño al proyecto de vida tiene lugar cuando el hecho o la conducta dañosa “truncaría la realización de la persona humana de acuerdo a su más recóndita e intransferible vocación” (Fernández, 2003 p. 16). La pérdida del chance por su parte indemniza la frustración de la oportunidad de una ganancia o de evitar un perjuicio, se trata no de la indemnización de las ganancias dejadas de percibir, sino de la pérdida de una probabilidad cierta e irrepetible de obtener un beneficio o de evitar un perjuicio (Tapia, 2012).

- **Nexo causal.** – el nexo causal o nexo de causalidad es aquel vínculo directo entre la conducta del agente y la producción del daño. Este elemento exige que para que produzca el deber de indemnizar determinado daño es preciso que este sea consecuencia directa de la conducta del sujeto llamado a repararlo. El nexo de causalidad es entonces, aquella relación causa-efecto entre el daño y la conducta de quien lo produce.
- **Factor de atribución.** – según informa la doctrina especializada, el factor de atribución se clasifica en subjetivo y objetivo. El factor de atribución subjetivo obedece a cuestiones o intereses internos del agente que provocó el daño y pueden ser la culpa y el dolo civil. Los factores de atribución objetivos por su parte, comprenden también el dolo, la culpa, el riesgo creado y el quebrantamiento del deber de no causar daño a otro.

### **Sobre las economías colaborativas**

Conforme lo expresa Alfonso la economía colaborativa representa:

Los nuevos sistemas de producción y consumo de bienes y servicios surgidos a principios de este siglo gracias a las posibilidades ofrecidas por los avances de la tecnología de la información para intercambiar y compartir dichos bienes y/o servicios, que permiten reducir las asimetrías informativas y los costes de transacción que afectan a dichas actividades, a la vez que permiten incrementar la escala en que se llevan a cabo y realizarlas de forma diferente a la tradicional (2016, p. 235).

La economía colaborativa fue también conocida como *collaborative consumption* haciendo alusión a la idea de consumo colaborativo y como *economía entre pares* (Gonzales, 2018). Sin embargo, estos términos no prosperan porque no abarcaban todo lo que representaba la “economía colaborativa”, “economía de uso compartido” o “economía del compartir”.

De esta manera, la economía colaborativa representa la máxima expresión del capitalismo de consumo a través del cual se pueden compartir, producir, distribuir y comercializar bienes y servicios de consumo entre distintas personas y organizaciones y estas entre sí, principalmente a cambio de pago económico. Se trata de una fórmula de organizar la actividad económica que viene suplantado al modelo tradicional corporativista y que emplea a las plataformas digitales como medio de intercambio.

Según se percibe de la doctrina especializada, las principales características de la economía colaborativa son las siguientes: i) el imprescindible uso de *internet*; ii) la interconexión digital de personas y activos; iii) la facilidad de acceder a activos tangibles e intangibles desaprovechados, iv) la facilidad de acceso global, abierto e inclusivo (Alfonso, 2016). Así, Doménech (2015) indica que para la economía colaborativa lo que importa no es la propiedad de las cosas sino la distribución de su uso por quienes las necesitan a cambio de un pago en alquiler de cualquier bien o servicio, de manera que produzca una cultura de reutilización o intercambio de las cosas.

La economía colaborativa debe su crecimiento a las nuevas generaciones “*generaciones milenial*” también llamadas “generaciones digitales” por su afinidad con la tecnología. De hecho, el consumo colaborativo que propicia a economía compartida se desarrolla en el campo de los aplicativos y las plataformas virtuales. Según la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia:

En los últimos años, de una forma acelerada, la innovación de las tecnologías de la información, la expansión de Internet, la generalización de dispositivos móviles con geolocalización e intercambio de datos de banda ancha, y la aparición de ecosistemas digitales, propietarios o abiertos, con nuevas plataformas y aplicaciones, está facilitando el desarrollo de estos nuevos modelos de acceso a bienes y prestación de servicios basados en compartir, reciclar y reutilizar (CNMC, p. 11).

Entiéndase entonces que, “en la actual sociedad de consumidores, la economía colaborativa facilita el intercambio entre particulares de bienes y servicios a cambio de una compensación previamente pactada entre ellos” (Gestión, 2019). Esto ocurre gracias a la creación de plataformas virtuales colaborativas a través de las cuales el consumo no se circunscribe a un solo espacio geográfico, sino que contacta miles de personas entre sí unidas por un mismo objetivo: el intercambio de bienes y servicios.

### **2.1.2. Marco conceptual**

#### **Responsabilidad civil**

“La responsabilidad civil es aquella obligación de reparar los daños generados a otra persona como consecuencia de una conducta ilícita o negligente” (Mendoza, 2014, p. 4). Fernández define a “la responsabilidad civil como el conjunto de consecuencias



jurídico-patrimoniales a las que queda expuesto un sujeto en cuanto es titular de una situación jurídica subjetiva de desventaja” (2019, p.19).

### **Economías colaborativas**

Siguiendo los postulados de Doménech (2015, p. 65) la economía colaborativa:

Es la expresión usualmente utilizada en castellano para designar lo que en inglés se conoce como sharing economy, peer-to-peer economy, mesh, collaborative economy o collaborative consumption, expresiones más o menos equivalentes, al margen de los particulares matices de significado que cada una de las cuales encierra. Con ellas se alude a los nuevos sistemas de producción y consumo de bienes y servicios que surgen a principios del siglo XXI y que aprovechan las posibilidades abiertas por los recientes avances de las tecnologías informáticas para intercambiar y compartir dichos bienes y servicios.

### **Uber**

Uber es uno de los modelos de economía colaborativas más exitosos, cuyo mérito no recae en haber creado un producto, servicio o industria sino en reemplazar al intermediario por una plataforma digital volviendo el servicio de transporte más eficiente. Uber puede verse como una firma de taxis que no tiene la propiedad de ellos, pero que conecta al conductor prestador de servicios de transporte con el consumidor final a través de un aplicativo móvil donde el usuario final establece una tarifa por el servicio del cual Uber gana un porcentaje que es deducido al conductor (Gestión, 2019).

### 3. ANÁLISIS DE ANTECEDENTES INVESTIGATIVOS:

EL presente estudio cuenta con antecedentes internacionales e internacionales. A continuación, se detallan las investigaciones más afines al objeto de estudio abordado:

- Setien Núñez Héctor (2020) en su investigación titulada “Responsabilidad civil en transporte terrestre de pasajeros: responsabilidad de Uber” presentada en la Universidad de Cantabria, España. La investigación tuvo por objeto detallar los mecanismos jurídicos que habilitan a una persona que haya sufrido daños donde participó un vehículo de Uber a solicitar una indemnización por los daños sufridos. El tesista efectuó un análisis normativo y jurisprudencial de los últimos casos ocurridos en España. Entre sus conclusiones resaltan i) la responsabilidad civil en casos de accidente de tránsito recae – lamentablemente – en el conductor y no en Uber, es decir, en la póliza de seguro; ii) las compañías aseguradoras evaden la responsabilidad civil debido a omisión de la información aportada en relación a la utilidad del vehículo al momento de contratar la póliza del seguro, por ello, ante la insolvencia económica del conductor, la víctima queda en indefensión y sin ser reparada por los daños inculcados; iii) para responsabilizar a Uber por los daños ocasionados en accidentes de tránsito, es preciso encajar a Uber como una empresa de transporte a fin de que cumpla con todos los deberes que ello implica.
- Barbero Fernanda María (2017) en su investigación titulada “Uber: responsabilidad civil en caso de accidente de tránsito frente al pasajero” presentada ante la Universidad Siglo 21, Argentina. El objetivo de la investigación fue determinar si se le puede responsabilizar civilmente a Uber por los daños producidos en un accidente de tránsito donde participa como intermediario, pese a no ser propietario del vehículo. La investigación es de tipo documental en tanto que el autor efectúa un análisis doctrinario, normativo y jurisprudencial del fenómeno. Entre sus conclusiones resaltan: i) debido a la relación de causalidad entre la responsabilidad, el hecho y la conducta que la genera, por mérito de la responsabilidad civil objetiva, deberían ser responsables solidarios tanto el chofer como la empresa a la cual este representa; ii) la regulación sobre consumo de servicios de tránsito, contrato de pasajeros y responsabilidad civil en casos de accidentes de tránsito en Argentina, no pueden ser eludidas por complejidad estructural de Uber, máxime si se considera que según la relación de consumo electrónico, el proveedor debe informar al consumidor que debe asumir los riesgos; iii) el derecho del consumidor ofrece un valioso aporte para que Uber no invoque cláusulas abusivas a los derechos de los consumidores, máxime si se considera que por mandato expreso del CC la responsabilidad del dependiente se extiende al principal.
- Torres John, Quiroz Jorge y Quintero Kelly (2020) en su investigación titulada “Cobertura de las pólizas de responsabilidad civil contractual y

extracontractual para vehículos vinculados a plataformas tecnológicas de transporte de pasajeros en Colombia”. La tesis tuvo por objetivo determinar el régimen de responsabilidad civil aplicable a los vehículos que emplean plataformas digitales para la captación de pasajeros en Colombia. El autor acogió el método deductivo de tipo descriptivo en el marco de una investigación cualitativa. Para la recolección de datos se utilizó el método bibliográfico que recayó sobre jurisprudencias, artículos y leyes colombianas. Entre sus conclusiones destacan i) en Colombia las pólizas de seguros para vehículos vinculados a plataformas tecnológicas de transporte solo tienen cobertura ante daños a terceros, ocupantes del vehículo y el socio conductor, pero siempre que el servicio de encuentro activo ii) las pólizas atienden a las situaciones vinculadas al conductor como costos médicos, fiebre, gastos operativos o muerte accidental, pero dichas pólizas no cubren situaciones de accidentes de tránsito iii) en la práctica los propios adquieren pólizas de seguros que ellos mismos tienen que pagar pero que son muy limitadas y no cubren a situaciones de accidentes.

- Bustamante Torres Kristhel (2019) en su investigación titulada “Análisis de la configuración estructural de la relación jurídica en los servicios prestados a través de plataformas virtuales: entre la liberalidad y el régimen civil” presentada ante la Universidad Católica Santo Toribio de Mogrovejo. La autora tuvo por objetivo analizar si existe una relación laboral entre la empresa creadora de una plataforma virtual y quien presta de forma efectiva los servicios, centrando su análisis en Uber y Glovo. La investigación es de tipo básico, acogida en el método documental. Para la recolección de datos se empleó el análisis documental y las fichas de registro. Entre sus principales conclusiones destacan i) las economías colaborativas actúan como un punto de encuentro entre ofertantes y demandantes, entre las plataformas con mayor acogida en la población peruana se encuentran: Uber, Easytaxi, Cabify, Airbnb, Deliveroo y Glovo dedicadas al sector transporte, reparto de alimentos y alojamiento; ii) en los servicios que prestan estas empresas existe una relación laboral puesto que se cumplen los presupuestos establecidos en el artículo 4° de la LPCL; iii) las personas que colaboran con estas empresas lo hacen de forma personal, remunerada y subordinada a las empresas de economías colaborativas.

#### **4. OBJETIVOS:**

##### **4.1. Objetivo General:**

2. Determinar el régimen de responsabilidad civil que podría aplicarse a Uber como empresa prestadora de servicios de transporte en el derecho peruano.

## **4.2. Objetivos Específicos:**

4. Determinar si Uber puede ser considerada como una empresa prestadora de servicios de transporte conforme a la experiencia nacional y comparada.
5. Identificar el régimen de responsabilidad civil aplicado a Uber en el derecho comparado.
6. Determinar el régimen de responsabilidad civil de Uber en supuestos de accidente de tránsito conforme al ordenamiento jurídico peruano y la doctrina especializada.

## **5. HIPÓTESIS:**

En la medida que Uber no solo sirve como un tercero intermediario, sino que en realidad existe una relación de consumo entre este y el usuario, pues lo que se ofrece a través del aplicativo es el servicio de taxi, el régimen de responsabilidad civil aplicable ante supuestos de accidentes de tránsito donde participe un vehículo de Uber es el de la responsabilidad por riesgo creado a cuyo tenor, Uber, la aseguradora, el conductor, y el propietario del bien son responsable solidarios de los daos y perjuicios que se pudieran generar.

## **III. PLANTEAMIENTO OPERACIONAL:**

### **1. TÉCNICAS, INSTRUMENTOS Y MATERIALES DE VERIFICACIÓN:**

#### **1.1. TÉCNICAS E INSTRUMENTOS:**

**1.1.1. Técnicas.** - las técnicas de recolección de datos son aquellos medios a través de los cuales el investigador se propone a recabar la información necesaria para alcanzar los objetivos que se propuso en la fase inicial de su investigación (Hernández et al., 2014). Para el desarrollo de la presente investigación se empleará como técnica de recolección de datos el **análisis de contenido**. El análisis de contenido es una técnica clásica en la investigación científica y sirve para generarse una idea amplia y pormenorizada de determinado asunto en particular. La función del análisis documental en la investigación científica es fundar las ideas, conceptos y premisas que han de servir para la construcción del marco teórico (Pulido, 2015).

**1.1.2. Instrumentos.** - los instrumentos son herramientas que se corresponden con cada técnica empleada y sirven para que el investigador mida variables, extraiga propiedades o registre características de determinado fenómeno social (Hernández et al., 2014). Como

instrumento a aplicarse de la técnica de análisis documentario se tiene a la **ficha de análisis de contenido**, con la cual se podrá registrar los datos, citas y apuntes jurisprudenciales, normativos y doctrinarios de la documentación analizada. El análisis documentario permitirá tener una amplia idea del tema seleccionado, puesto que a través de la revisión de los textos teóricos, jurisprudenciales y normativos el investigador podrá tener extraer conocimientos solidos sobre cada una sus variables.

### 1.3. CUADRO DE UTILIZACIÓN DE TÉCNICAS E INSTRUMENTOS:

<b>Categoría</b>	<b>Indicadores.</b>	<b>Sub indicadores.</b>	<b>Técnica.</b>	<b>Instrumentos.</b>
El régimen de responsabilidad civil	Responsabilidad extracontractual	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Jurisprudencia .</li> <li>▪ Exégesis.</li> </ul>	Análisis de contenido	Ficha de análisis de contenido
	Responsabilidad contractual.	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Jurisprudencia</li> <li>▪ Exégesis.</li> </ul>	Análisis de contenido	Ficha de análisis de contenido
	Responsabilidad solidaria	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Jurisprudencia</li> <li>▪ Exégesis</li> </ul>	Análisis de contenido	Ficha de análisis de contenido

<b>Categoría</b>	<b>Indicadores.</b>	<b>Sub indicadores.</b>	<b>Técnica.</b>	<b>Instrumentos.</b>
Economías colaborativas, Uber.	Normatividad aplicable.	Intermediario digital	Análisis de contenido	Ficha de análisis de contenido
	Naturaleza de Uber	Empresa de transporte	Análisis de contenido	Ficha de análisis de contenido
	Derecho comparado	Jurisprudencia internacional	Análisis de contenido.	Ficha de análisis de contenido.

### 1.4. PROTOTIPO DE INSTRUMENTOS

#### 1.4.1. Ficha de análisis de contenido:

<b>Ficha de parafraseo</b>	
<b>Tema o asunto:</b>	
<b>Autor:</b>	
<b>Libro, artículo, ley, caso judicial, etc.</b>	
<b>Dato (pág.)</b>	
<b>Fecha:</b>	

<b>Ficha de lectura</b>	
<b>Tema o asunto:</b>	
<b>Autor:</b>	
<b>Libro, artículo, ley, caso judicial, etc.:</b>	
<b>registro (pág.):</b>	
<b>Fecha:</b>	

## **2. CAMPO DE VERIFICACIÓN:**

- a) **Ubicación Temporal:** Año 2021.
- b) **Ubicación Espacial:** Perú.
- c) **Unidades de Estudio:** como unidades de análisis serán tomadas sentencias jurisprudenciales emitidas tanto por la Corte Superior como por INDECOPI, las cuales versan sobre el régimen de responsabilidad aplicable a la Uber como fenómeno colaborativo de las relaciones de consumo:
  - Resolución N°1203/2016/SPC-INDECOPI; N°1251-2018/CC2 y 1202-2016/SPC-INDECOPI donde la Sala Especializada de Protección al Consumidor (SPC) declara que entre Uber y el consumidor final existe una “relación de consumo”
  - Resolución N°08596-2018-33 del 24° Juzgado Contencioso Administrativo Especializado en temas de Mercado que declaró que Uber no es responsable por los servicios ofrecidos en el aplicativo, que este solo funciona como un “intermediario” entre el trasportista y el consumidor final y que, por tanto, no se le puede exigir que se acoja a las normas de transporte, otorgamientos de licencias y entrega de libro de reclamaciones a los usuarios.

- Proyectos de Ley N°7567/2020-CR; N°2218/2017-CR; N° 2687/2017-CR; N°1505/2016-CR donde se intenta regular el régimen de responsabilidad civil en casos de afectaciones a los derechos de los consumidores que adquieren bienes o servicios a través de plataformas virtuales.
- Proyectos de Ley N°1505/2016-cr y 2218/2017-CR presentados por la Comisión de Trasportes y Comunicaciones del Congreso de la República, mediante los cuales se ha intentado regular a las empresas administradoras de plataformas tecnológicas de intermediación a través de un registro nacional de taxis.
- Términos y condiciones del contrato de Uber en Perú.

### 3. MEDIOS:

#### 3.1. Recursos Humanos:

Denominación.	Nro.	Costo Diario.	Días.	Costo Total.
- Asesoramiento especializado en la materia de investigación.	1	S/ 30.00	30	S/. 900.00
- Apoyo de redacción y corrección de escritos.	1	S/ 10.00	30	S/. 300
<b>Total:</b>	2	S/. 40.00	60	<b>S/. 1 200.00</b>

#### 3.2. Recursos materiales de bienes:

Denominación.	Cantidad.	Costo total.
Material de escritorio.	---	S/. 100.00
Material de impresión.	10	S/. 100.00
Fotocopiado.	5	S/. 50.00
Material bibliográfico (libros).	8	S/. 800.00
Material bibliográfico (revistas).	2	S/. 30.00
Soporte informatico y de computación.	01	S/. 1000.00
<b>Total:</b>	---	<b>S/. 2 080.00</b>

#### 3.3. Recursos materiales de servicios:

Denominación.	Cantidad.	Costo total.
---------------	-----------	--------------

Movilidad	---	S/. 50.00
Energía eléctrica	---	S/. 50.00
Internet	---	S/. 90.00
Otros	---	S/. 50.00
<b>Total:</b>	---	<b>S/. 240.00</b>

### 3.4. Costo total del proyecto y ejecución de investigación:

Denominación.	Costo Total.
- Recursos Humanos.	S/. 1 200.00
- Recursos materiales de bienes.	S/. 2 080.00
- Recursos materiales de servicios.	S/. 240.00
<b>Costo total general:</b>	<b>S/. 3 520.00</b>

### IV. CRONOGRAMA DE TRABAJO:

CRONOGRAMA DE EJECUCIÓN DE TRABAJO																				
Etapas	2021																			
	julio				agosto				setiembre				octubre				noviembre			
	Semanas				Semanas				Semanas				Semanas				Semanas			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
<b>Elaboración del proyecto</b>	x	x	x	x																
<b>Recolección de datos</b>						x	x	x	x	x	x	x								
<b>Análisis de datos</b>													x	x	x	x				
<b>Elaboración del informe</b>																	x	x	x	x



## V. TABLA DE CONTENIDO DE LA TESIS

### IINDICE

DEDICATORIA.....	¡Error! Marcador no definido.
AGRADECIMIENTO.....	¡Error! Marcador no definido.
RESUMEN.....	¡Error! Marcador no definido.
ABSTRACT.....	¡Error! Marcador no definido.
IINDICE.....	¡Error! Marcador no definido.
CAPÍTULO I.....	¡Error! Marcador no definido.
ESQUEMA DEL PROYECTO000.....	¡Error! Marcador no definido.
1.1. El tema.....	¡Error! Marcador no definido.
1.2. Planteamiento del problema.....	¡Error! Marcador no definido.
1.2.1. Diagnóstico situacional.....	¡Error! Marcador no definido.
1.2.2. Preguntas de investigación.....	¡Error! Marcador no definido.
1.3. Objetivos.....	¡Error! Marcador no definido.
1.4. Hipótesis.....	¡Error! Marcador no definido.
1.5. Categorías y subcategorías apriorísticas.....	¡Error! Marcador no definido.
1.5. Justificación.....	¡Error! Marcador no definido.
1.6. Limitaciones.....	¡Error! Marcador no definido.
CAPÍTULO II.....	¡Error! Marcador no definido.
MARCO TEÓRICO.....	¡Error! Marcador no definido.
2.1. Antecedentes.....	¡Error! Marcador no definido.
2.2. Bases teóricas.....	¡Error! Marcador no definido.
2.2.1. Las economías colaborativas: el fenómeno Uber.....	¡Error! Marcador no definido.
2.2.1.1. Aspectos generales de la economía colaborativa...	¡Error! Marcador no definido.
2.2.1.2. Naturaleza del fenómeno Uber.....	¡Error! Marcador no definido.
2.2.2. Posiciones jurisprudenciales sobre el servicio prestado por Uber.....	¡Error! Marcador no definido.
2.2.2.1. Pronunciamientos de INDECOPI.....	¡Error! Marcador no definido.
2.2.2.2. Uber en la jurisprudencia comparada ....	¡Error! Marcador no definido.
2.2.3. El contrato por adhesión que impone Uber a sus usuarios	¡Error! Marcador no definido.
2.2.3.1. Generalidades del contrato de Uber.....	¡Error! Marcador no definido.

2.2.3.2. Términos y condiciones .....	¡Error! Marcador no definido.
2.2.4. Sobre la Responsabilidad civil en el Perú ...	¡Error! Marcador no definido.
2.2.4.1. Fundamentos de la Responsabilidad civil.....	¡Error! Marcador no definido.
2.2.4.2. Tratamiento normativo y sistemas de Responsabilidad civil .....	¡Error! Marcador no definido.
2.2.4.3. Elementos constitutivos de la Responsabilidad Civil.	¡Error! Marcador no definido.
2.2.4.4. Contenido indemnizatorio de la Responsabilidad civil .....	¡Error! Marcador no definido.
2.2.5. Régimen de Responsabilidad civil aplicable a Uber ....	¡Error! Marcador no definido.
2.3. Definición conceptual.....	¡Error! Marcador no definido.
CAPITULO III .....	¡Error! Marcador no definido.
METODOLOGÍA.....	¡Error! Marcador no definido.
3.1. Tipo de investigación .....	¡Error! Marcador no definido.
3.2. Nivel de investigación .....	¡Error! Marcador no definido.
3.3. Técnicas e instrumentos de recolección de datos	¡Error! Marcador no definido.
3.4. Unidades de análisis .....	¡Error! Marcador no definido.
3.6. Escenario de estudio .....	¡Error! Marcador no definido.
3.7. Procedimientos de análisis de la información .....	¡Error! Marcador no definido.
3.8. Métodos aplicables .....	¡Error! Marcador no definido.
CAPITULO IV .....	¡Error! Marcador no definido.
ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS .....	¡Error! Marcador no definido.
4.1. Presentación de resultados.....	¡Error! Marcador no definido.
CAPÍTULO V .....	¡Error! Marcador no definido.
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES .....	¡Error! Marcador no definido.
4.1 Conclusiones.....	¡Error! Marcador no definido.
4.2. Recomendaciones .....	¡Error! Marcador no definido.
BIBLIOGRAFÍA:.....	¡Error! Marcador no definido.
ANEXOS .....	¡Error! Marcador no definido.

## VI. BIBLIOGRAFÍA:

- Alfonso Sánchez, R. (2016). Economía colaborativa: un nuevo mercado para la economía social. *CIRIEC-España, revista de economía pública, social y cooperativa*, (88), 230-258.
- Barbero Fernanda, M. (2017). *Uber: "Responsabilidad civil en caso de accidente de tránsito frente al pasajero"*. [Tesis de fin de grado, Universidad Siglo 21]. <https://repositorio.uesiglo21.edu.ar/handle/ues21/14292>
- CNMC. (2016). *Conclusiones preliminares sobre los nuevos modelos de prestación de servicios de la economía colaborativa*. [http://ka-au.net/wp-content/uploads/2017/01/05.CNMC\\_GOVERNMENT\\_PRO\\_SP.pdf](http://ka-au.net/wp-content/uploads/2017/01/05.CNMC_GOVERNMENT_PRO_SP.pdf)
- Doménech Pascual, G. (2015). La regulación de la economía colaborativa. El caso Uber contra el taxi. *Ceflegal. Revista práctica de Derecho*. (175-176), p. 61-104.
- Fernández Cruz, G. (2019). *Introducción a la responsabilidad civil: lecciones universitarias*. Pontificia Universidad Católica del Perú. Fondo Editorial.
- Fernández Sessarego, C. (2003). Deslinde Conceptual entre " Daño a la Persona", " Daño al Provento de Vida" y " Daño Moral". *Foro Jurídico*, (02), 15-51.
- Gestión. (2019). *Economía Colaborativa: Uber, Airbnb, y otros modelos exitosos*. <https://gestion.pe/blog/te-lo-cuento-facil/2019/04/economia-colaborativa-uber-airbnb-y-otros-modelos-exitosos.html/?ref=gesr>
- González Cabrera, I. (2018). La economía colaborativa del intercambio entre pares a una nueva economía de mercado. *Revista de derecho mercantil (Madrid)*. <https://accedacris.ulpgc.es/handle/10553/55840?mode=full>
- Hernández, R., Fernández, C., & Baptista. (2014). *Metodología de la investigación*. Santa Fe, Colombia: INTERAMERICANA EDITORES
- Mendoza, M.L. (2014). *La acción civil del daño moral*. Ciudad de México, Universidad Autónoma de México. <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/8/3636/6.pdf>
- Púlido, P. M. (2015). Ceremonial y protocolo: métodos y técnicas de investigación científica. *Opción* (31) 1, 1137-1156.
- Seteín Núñez, H. (2020). *Responsabilidad civil en transporte terrestre de pasajeros: responsabilidad civil de Uber*. [Tesis de fin de grado, Universidad de Cantabria]. <https://repositorio.unican.es/xmlui/handle/10902/20206>

- Tapia Rodríguez, M. (2012). Pérdida de una chance. Su indemnización en la jurisprudencia chilena. *Revista de Derecho. Escuela de Postgrado*, (2), 251-264.
- Torres John, Quiroz Jorge y Quintero Kelly. (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 fin de grado, Institución Universitaria Politécnico Grancolombiano]. <https://alejandria.poligran.edu.co/handle/10823/2024>
- Vidal Ramírez, F. (2001). La responsabilidad civil. *Derecho PUCP*, 54, 389.