

LA RESPONSABILIDAD CIVIL EN LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE BRINDADOS POR PLATAFORMAS DIGITALES COLABORATIVAS¹

RESUMEN:

Plataformas colaborativas como Uber, Cabify y Deliveroo se han declarado simples intermediarias, señalando que su único rol se basa en la interconexión del proveedor con el usuario a cambio de una remuneración económica, por lo que nunca serían responsables de los daños surgidos durante la ejecución del contrato colaborativo. Estos alegatos fueron refutados demostrándose que las plataformas responderían de forma única o solidaria.

PALABRAS CLAVES:

Testigo, informativo, prueba, interrogatorio, valor probatorio, perito, libertad de prueba, capacidad, tachas, dispensas, sana crítica, idoneidad, careo, oralidad, audiencia, intermediación, virtualidad, videoconferencia.

CONCEPTUALIZACIÓN Y RÉGIMEN APLICABLE DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL EN LOS SERVICIOS COLABORATIVOS

Antes de cualquier análisis o afirmación resulta de suma importancia identificar ante qué tipo de figura se está presente. Se puede señalar que el servicio proporcionado por medio de plataformas como Uber proviene del fenómeno socioeconómico denominado economía colaborativa (en inglés *sharing economy*), modelo este que se encuentra en discusión a nivel internacional.

La Comisión Europea señala lo que se debe entender por economía colaborativa:

El término «economía colaborativa» se refiere a modelos de negocio en los que se facilitan actividades mediante plataformas colaborativas que crean un mercado abier-

to para el uso temporal de mercancías o servicios ofrecidos a menudo por particulares².

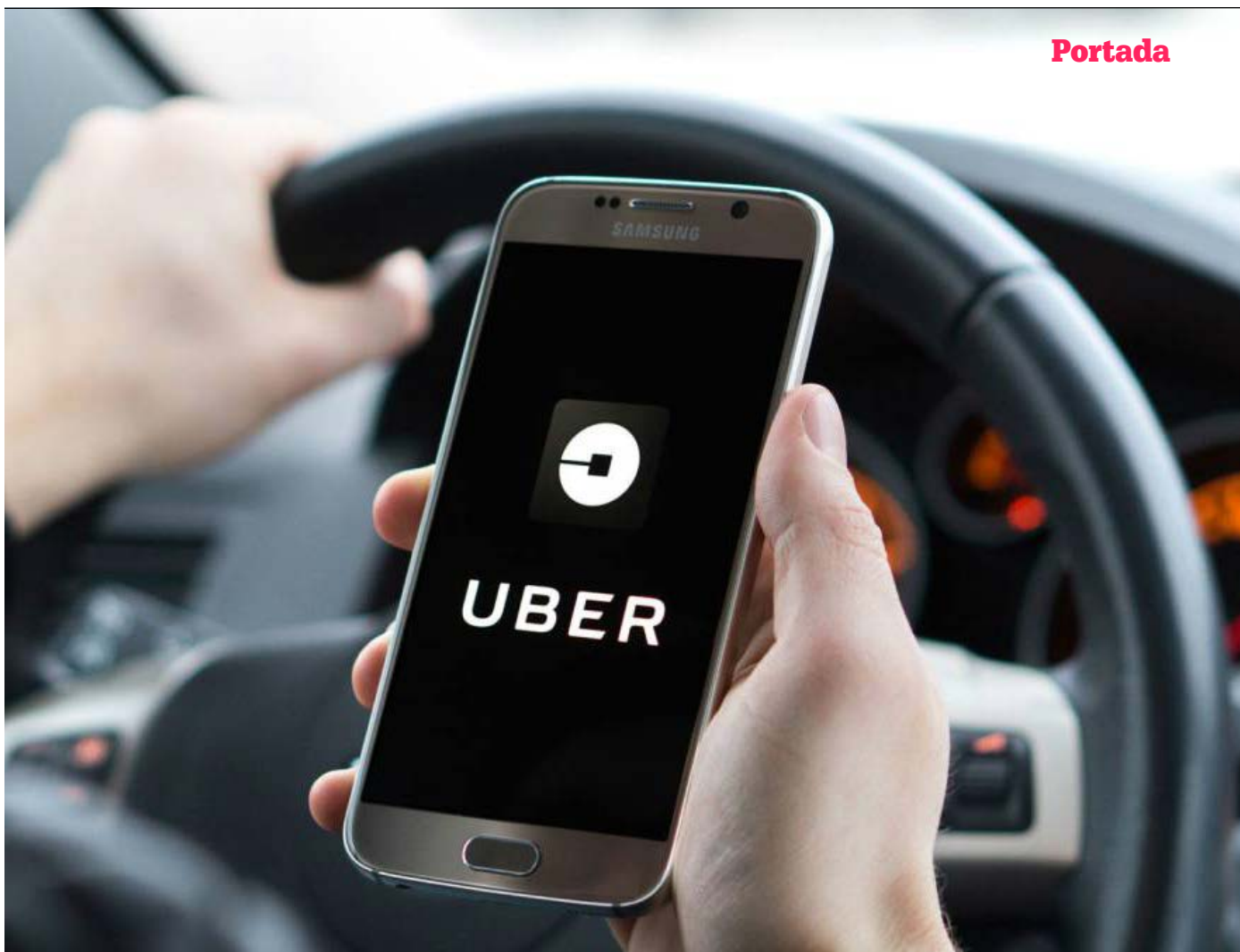
Asimismo, determina quiénes figuran como partes en la materialización de este modelo económico:

La economía colaborativa implica a tres categorías de agentes i) prestadores de servicios que comparten activos, recursos, tiempo y/o competencias —pueden ser particulares que ofrecen servicios de manera ocasional («pares») o prestadores de servicios que actúan a título profesional («prestadores de servicios profesionales»); ii) usuarios de dichos servicios; y iii) intermediarios que —a través de una plataforma en línea— conectan a los prestadores con los usuarios y facilitan las transacciones entre ellos («plataformas colaborativas»³.

1 FRANCO CONCEPCIÓN, Miguel A. "La responsabilidad civil en los servicios de transporte brindados por plataformas digitales colaborativas" (memoria final para optar por el título de licenciado en Derecho), Pontificia Universidad Católica Madre y Maestra, 2019.

2 Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social europeo y al Comité de las Regiones titulada *Una Agenda para la economía colaborativa*: [En línea] Bruselas, 2 de junio de 2016, Pág. 3. Disponible en: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A52016>.

3 Ídem.



Como bien enuncia la Comisión Europea, en la ejecución del contrato colaborativo figuran tres partes. Para poder gozar de los servicios provistos por estas plataformas digitales se deben aceptar los términos y condiciones de uso, los cuales están localizados en el contrato electrónico de adhesión proporcionado por la plataforma tecnológica⁴.

Uber, por ejemplo, sociedad de responsabilidad limitada constituida en Países Bajos y con domicilio social en Ámsterdam, Países Bajos⁵, es una plataforma que posee un sistema operacional que se ha convertido en un referente para la gran mayoría de estas plataformas de economía colaborativa, a tal grado que el término *economía compartida* se ha personificado en esta plataforma, por lo que se ha pasado a denominar *plataformas de uberización*⁶ a todas las plataformas que operan en el ramo con el objeto de colaborar entre sí a cambio de un beneficio unipersonal.

Según la Corte de Apelaciones del estado de California, “Uber proporciona servicios de transporte al público conectando a los consumidores con sus ‘conductores asociados’ mediante el uso de una aplicación de teléfono inteligente con GPS”⁷. Como bien señala esta corte, para acceder a estos servicios es indispensable que tanto la persona que los recibirá como el que los brindará descarguen una aplicación (Uber para los usuarios y, Uber Driver para los proveedores) en sus respectivos teléfonos inteligentes, se cree un usuario con contraseña y se acepten los términos y condiciones de uso.

Una vez se agoten los pasos antedichos, el usuario tendrá habilitado el poder solicitar los viajes, quedando a expensas de la plataforma el vincular por medio de georreferenciación al usuario solicitante con los proveedores directos del servicio a cambio de una remuneración económica.

En cuanto a los términos y condiciones de uso, Uber impone cláusulas, abusivas en su generalidad, en las que

4 FRANCO CONCEPCIÓN, Miguel A. *ob. cit.*, p. 27.

5 Legal UBER B. V. términos y condiciones de uso en la República Dominicana. [En línea] Última actualización: 13 de diciembre de 2017. Disponible en <https://www.uber.com/es-DO/legal/terms/do>.

6 El término “uberización de las plataformas” tiene su fuente de inspiración en la plataforma Uber; esta accedió a que se utilizara el nombre de la sociedad para denominar a las demás plataformas de economía colaborativa. [En línea] disponible en <http://focoeconomico.org>.

7 ESTADOS UNIDOS. 19 Court of Appeal First District, Division 1, California. 5th 1157, 229. Rptr.3d 3. Leonid GONCHAROV et al., Plaintiffs and Appellants, v. UBER TECHNOLOGIES, INC., et al., Defendants and Respondents. 1/29/2018. Disponible en: <https://caselaw.findlaw.com>.

especifica el rol de las partes, selecciona el arbitraje como único método de resolución de controversias, la legislación aplicable y el lugar donde se conocerá. Asimismo, establece cláusulas de exoneración y limitación de responsabilidad, suprimiéndola o limitando el importe de la indemnización a un monto predeterminando unilateralmente por la plataforma, entre otras⁸.

Respecto al rol, la plataforma colaborativa Uber señala que solo se encarga de organizar y planear transportes, que interconecta al conductor “autónomo” con el usuario, por lo que su actividad sería proveer servicios de la sociedad de información,⁹ mas no de transporte. Esto con la finalidad de eludir cualquier responsabilidad y obligación para con el conductor y el usuario, respectivamente¹⁰.

Las cláusulas modificatorias de responsabilidad, así como la imposición del arbitraje en los contratos de adhesión, son cláusulas abusivas por su naturaleza y finalidad. En la República Dominicana, tanto la doctrina y la jurisprudencia como la Ley 385-05, sobre Protección a los Derechos del Consumidor, las desconocen, reputándolas como no escritas¹¹.

Siguiendo con este orden lógico, una vez identificado que ciertas cláusulas impregnadas en los términos y condiciones de la plataforma colaborativa Uber carecen de eficacia, puesto que van en detrimento del consumidor, se hace de vital importancia analizar la aplicabilidad o no de la responsabilidad civil contractual en caso de que la plataforma incumpla alguna de las obligaciones inherentes a su persona.

Como es evidente, el simple hecho de que exista un contrato de servicio de colaboración y que cada parte tenga un rol específico que posibilita la materialización del objeto contractual implica que la parte incumplidora responda por los daños causados por el incumplimiento de sus obligaciones. Como se señaló, la plataforma de economía colaborativa Uber establece que es una simple intermediaria ajena a la contratación, y que su único rol es el de interconectar por medio de la aplicación y la tecnología de geolocalización al conductor con el usuario, buscando con esto mantenerse en todo momento indemne.

Este alegato carece de fundamento, en vista de que resulta lógico que el rol de la plataforma Uber va más allá que el de la interconexión del usuario con el proveedor, por lo que, sobre la base de esta afirmación y los derechos que se les deben garantizar a todo consumidor en territorio dominicano, quedan a cargo de Uber, como proveedora o “facilitadora” de servicios, las siguientes obligaciones de medios y resultados, sin que estas sean limitativas:

- i. obligación de mantenimiento constante de la aplicación para su buen funcionamiento;
- ii. ejecución de los cobros de forma justa y por el precio pactado, tomando en cuenta elementos que pueden variar el monto por cobrar, como la congestión vehicular,
- iii. obligación de protección y uso diligente de los datos provistos por las partes,
- iv. obligación de información,
- v. obligación de seguridad, y
- vi. obligación de monitoreo durante la ejecución del contrato colaborativo y de la calidad del servicio provisto por medio de la plataforma¹².

Sin distinción de lo comprendido en los términos y condiciones, de ser obviadas o incumplidas estas obligaciones y garantías se comprometería la responsabilidad civil contractual de la plataforma en vista de que esta debe no solamente garantizar la protección tanto del conductor como del usuario, sino garantizar un justo y buen funcionamiento de los servicios que ofrece en el mercado.

LA RESPONSABILIDAD CIVIL EN LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO COLABORATIVO A NIVEL NACIONAL E INTERNACIONAL

Una vez identificado que las plataformas colaborativas como Uber responden por los daños ocasionados por sus respectivos incumplimientos contractuales, surge la interrogante de si serían o no aplicables a estas plataformas las distintas vías de responsabilidad civil extracontractual que la normativa actual dominicana reconoce. Asimismo, haciendo uso del derecho comparado, resulta necesario identificar diversos criterios de responsabilidad utilizados a nivel internacional como, de la misma manera, su posible aplicación en el territorio nacional si estas resultaren más eficaces o acertadas.

Desde el surgimiento del fenómeno de la economía colaborativa se ha debatido si la relación existente entre el proveedor y la plataforma es la de un empleado-empendedor. Para la responsabilidad civil poco importa la existencia o no de laboralidad por parte de los proveedores para con las plataformas de economía colaborativa, ya que si estas ejercen control y dirección sobre el accionar de los proveedores “autónomos”, haciendo que estos sean subordinados o dependientes, podrían ser perseguidas civilmente por los daños que causaren los proveedores durante la ejecución del contrato colaborativo, aplicándose de este modo la responsabilidad civil del comitente por los hechos de su preposé.

8 Legal UBER B.V., *loc. cit.*

9 De forma sintetizada, y tomando como referencia el criterio de la Comisión de la Unión Europea, se podría entender como servicio de la sociedad de información aquel “servicio prestado normalmente a cambio de una remuneración, a distancia, por vía electrónica y a petición individual de un prestatario de servicio”.

10 FRANCO CONCEPCIÓN, Miguel A., *loc. cit.*

11 Véase Ley General de Protección de los Derechos del Consumidor o Usuario, Número 358-05, artículo 83, párrafo I, incisos a y d.

12 GIRALDO MORENO, María Isabel y POSADA PATIÑO, Daniel. “Aplicación y adaptación del régimen de la Responsabilidad Civil en el modelo de las economías colaborativas en Colombia” (tesis). [En línea] disponible en <https://repository.eafit.edu.co>, p. 91.



Como es de conocimiento, el elemento fundamental para la aplicación de este tipo de responsabilidad tiene su base en la subordinación de un sujeto a otro, o sea, el control de dirección que pueda ejercer una persona sobre la otra. Asimismo, que el daño producido por el preposé haya sido efectuado durante las funciones encomendadas por el comitente, provocando que este último responda por los daños efectuados por su subordinado. En resumen, para que se tipifique la responsabilidad del comitente por los daños ocasionados por su preposé es necesario que (i) exista una relación comitente-preposé, (ii) que el daño haya sido ocasionado durante sus funciones y (iii) que el preposé haya cometido una falta que le sea imputable.

En el caso *Élite Taxi vs. Uber Systems Spain*, el Juzgado de lo Mercantil No. 3 de Barcelona declaró a Uber como una plataforma internacional, en vista de que sus actividades trascendían al territorio español, remitiendo el conocimiento del caso al Tribunal de Justicia de la Unión Europea. Así, apoderado el Tribunal de Justicia, emitió una sentencia en fecha 20 de diciembre de 2017 en la que determinó el alcance obligacional de la plataforma Uber, su rol y la identificación de la no autonomía por parte de los proveedores o conductores, eliminando de esta manera toda

concepción de terceros proveedores o conductores independientes:

[...] el servicio de intermediación de Uber se basa en la selección de conductores no profesionales que utilizan su propio vehículo, a los que esta sociedad proporciona una aplicación sin la cual, por un lado, estos conductores no estarían en condiciones de prestar servicios de transporte y, por otro, las personas que desean realizar un desplazamiento urbano no podrían recurrir a los servicios de los mencionados conductores. A mayor abundamiento, Uber ejerce una influencia decisiva sobre las condiciones de las prestaciones efectuadas por estos conductores. Sobre este último punto, consta en particular que Uber, mediante la aplicación epónima, establece al menos el precio máximo de la carrera, que recibe este precio del cliente para después abonar una parte al conductor no profesional del vehículo y que ejerce cierto control sobre la calidad de los vehículos, así como sobre la idoneidad y el comportamiento de los conductores, lo que en su caso puede entrañar la exclusión de éstos. Por consiguiente, debe considerarse que este servicio de intermediación forma parte integrante de un servicio global cuyo elemento principal

es un servicio de transporte y, por lo tanto, que no responde a la calificación de «servicio de la sociedad de la información», [...]»¹³.

Como se puede apreciar, el servicio provisto por Uber no es catalogable como servicio de la sociedad de información. Uber, por medio de la plataforma, no solo interconecta la oferta con la demanda, sino que ejerce total control sobre las condiciones del servicio e impone el precio de la carrera, la calidad tanto del vehículo de motor como del servicio prestado por el conductor; de esta manera analiza su comportamiento y demás elementos que caracterizan el servicio prestado por medio de calificaciones o estrellas y puede unilateralmente desactivar sus cuentas¹⁴.

Estos señalamientos presentados por el Tribunal de Justicia de la Unión Europea hacen llegar a la conclusión de que no solamente se está ante una empresa que busca catalogarse como “simple intermediaria” desvinculada de la dirección del servicio de transporte bajo un aparente servicio como sociedad de información, sino que el nombramiento por parte de Uber a los proveedores como independientes o autónomos carece de fundamentos en vista de que, como bien se recoge en la sentencia, si los conductores y los consumidores no estuvieran provistos de una aplicación, nunca podrían entrar en contacto, por lo que la supuesta autonomía no es más que un artilugio sin base utilizado por Uber para eludir o minimizar sus responsabilidades.

Una vez identificado que Uber no presta servicios de la sociedad de información y que los conductores no son autónomos, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea identificó el servicio provisto por Uber como un servicio de transporte:

Ha de considerarse que un servicio de intermediación, como el del litigio principal, que tiene por objeto conectar, mediante una aplicación para teléfonos inteligentes, a cambio de una remuneración, a conductores no profesionales que utilizan su propio vehículo con personas que desean efectuar un desplazamiento urbano, está indisociablemente vinculado a un servicio de transporte y, por lo tanto, ha de calificarse de «servicio en el ámbito de los transportes»¹⁵.

Gracias a lo estatuido se pudo identificar que el rol de Uber va más allá que el de interconectar a las partes, transmutándose de esta manera de un papel pasivo a uno activo, por lo que la incidencia por parte de la plataforma en cuan-

to a cómo se proveerá el servicio, así como la calidad, la fijación del precio y la imposición de estándares conductuales al proveedor directo o conductor, hace que el servicio provisto por Uber sea un servicio en el ámbito de los transportes y no como sociedad de información.

Por otro lado, se estableció que la supuesta autonomía o independencia de los conductores no era más que un mecanismo de evasión de responsabilidades y obligaciones por parte de la plataforma colaborativa Uber, puesto que sin la aplicación y la vinculación de geolocalización realizada por la plataforma estos nunca podrían entrar en contacto. A esto se suma que Uber controla y dirige el accionar de los conductores y crea sobre estos un aura de subordinación, por lo que quedaría habilitada la responsabilidad civil del comitente por los daños producidos por su preposé.

Si analizamos otras modalidades de responsabilidad civil aplicables a estas plataformas de economía colaborativa, ya en el marco internacional, es posible determinar la aplicabilidad de la responsabilidad civil producto de la ejecución de una actividad peligrosa o riesgosa.

Antes de adentrarse en el desarrollo de este tipo de responsabilidad es necesario resaltar que el factor de atribución por el cual se le atribuye el daño al supuesto autor del hecho es el riesgo, lo que significa que la responsabilidad civil producto del ejercicio de una actividad peligrosa es una responsabilidad objetiva causal, por lo que la valoración de la falta del aparente autor del daño carece de relevancia puesto que este asume el riesgo de los daños que ocasione a los terceros la peligrosidad de su actividad¹⁶.

Se podría entender por *actividades peligrosas* aquellas actividades ejecutadas por el ser humano que trascienden su capacidad de control y dominio, tornándose en incontrolables o imprevisibles gracias a los efectos de potencialización de energía y movimiento, que generan mayores probabilidades de daño y destrozo¹⁷.

Dentro de las actividades peligrosas —las cuales, por su imprevisibilidad y capacidad de destrozo, representan un riesgo para los terceros— se puede destacar el ejercicio de la actividad del transporte por medio de un vehículo de motor. Esta es la actividad peligrosa por excelencia, la cual es considerada un riesgo permitido por su utilidad social. Por medio de la actividad transportadora pueden sufrir perjuicios tanto los pasajeros como los peatones, lo que compromete la responsabilidad contractual del transportista frente a los usuarios y su responsabilidad civil aquiliana frente a los transeú-

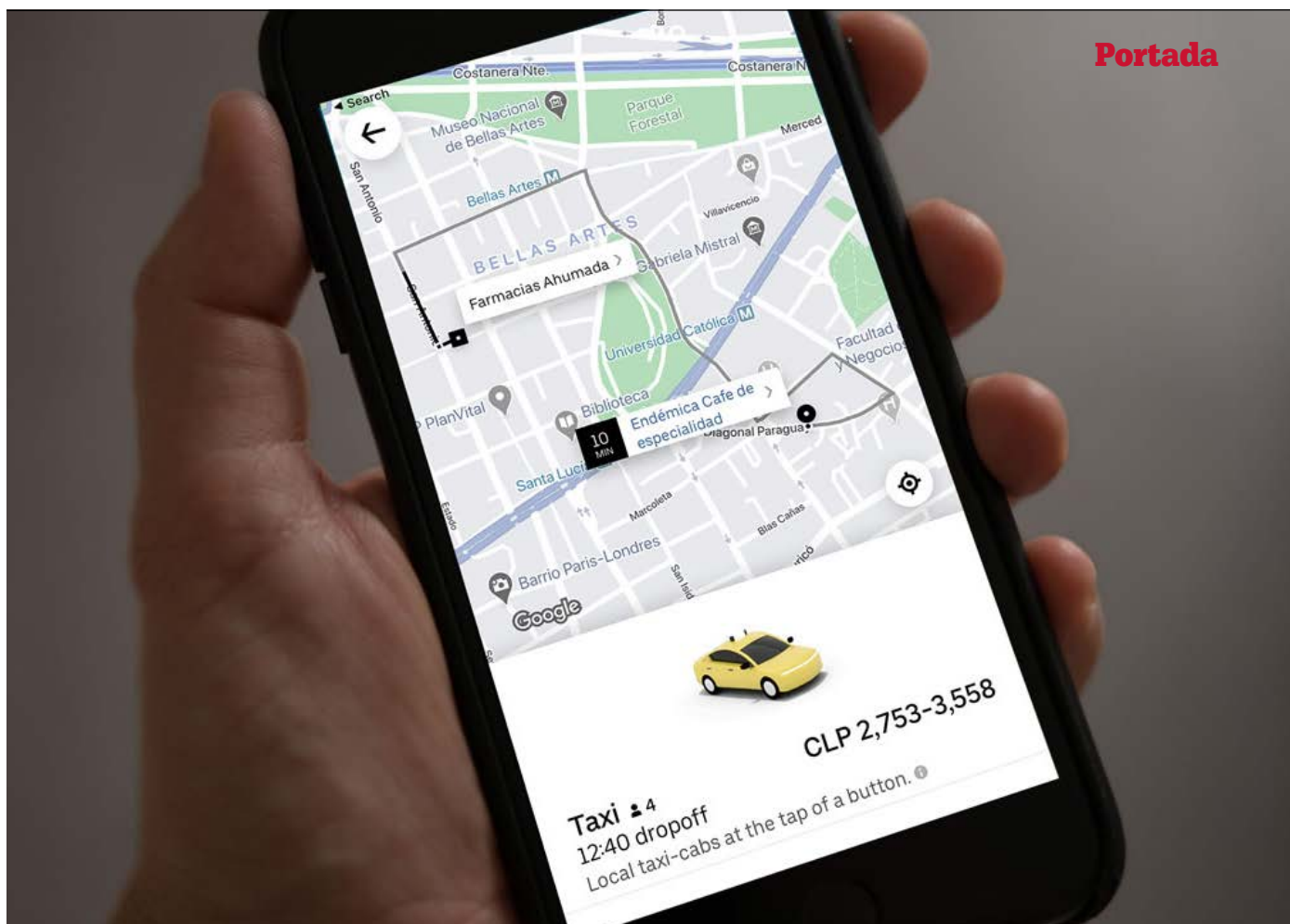
13 Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Gran Sala), asunto No. C-434/15, Asociación Profesional Élite Taxi contra Uber Systems Spain, SL, de fecha 20 de diciembre de 2017. Disponible en: <http://curia.europa.eu>.

14 GRAMO, Elena. “Contribución al debate sobre trabajo y *gig-economy* a la luz del ordenamiento jurídico italiano”. [En línea] *Revista de Derecho Social* núm. 85 (enero 2019), p. 223. Disponible en <https://dialnet.unirioja.es>.

15 Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, *ob. cit.*

16 URIBE GARCÍA, Saúl. “La responsabilidad por riesgo”. [En línea] *Revista Ratio Juris* núm. 1, Medellín, Colombia, Universidad Autónoma Latinoamericana, 2005, p. 29.

17 TAMAYO JARAMILLO, Francisco Javier. *De la responsabilidad civil. Tomo II. De la responsabilidad civil extracontractual*: Santafé de Bogotá, Editorial Temis, 1999. p. 322.



tes, quienes son los únicos capaces de incoar una acción en responsabilidad civil por el ejercicio de actividades peligrosas o riesgosas¹⁸.

La Corte Suprema de Justicia de Bogotá ha señalado lo siguiente:

... confundirse la responsabilidad por el ejercicio de una actividad peligrosa con la derivada de las cosas riesgosas o peligrosas; “cosa” y “actividad” son diferentes, y en el supuesto que se analiza, dimana de “actividades” y no exclusivamente de “cosas riesgosas” o “peligrosas”; la cosa se utiliza en la actividad, puede ser inocua y la causa del daño se conecta no a la cosa sino a su utilización en el ejercicio de una actividad peligrosa¹⁹.

Al analizar la responsabilidad objetiva producto de una actividad peligrosa es necesario entender que el daño reprochable no es el proveniente de la cosa, sino de la peligrosidad de la actividad. Es el uso, el ejercicio, no la cosa, puesto que, si bien es cierto que la cosa se utiliza en la actividad, ella no es la causa del daño, sino su utilización, la cual es considerada una actividad de riesgo.

En la responsabilidad por actividades peligrosas no solo responde quien ejecuta directamente la actividad, sino que igualmente responden aquellos sujetos pasivos que se benefician de la actividad o contribuyen en su creación. Como es evidente, Uber no provee el servicio de transporte de forma directa, pero sí lo controla y se beneficia, por lo que surge la interrogante de si el conductor y la plataforma Uber serían solidariamente responsables de los daños causados en el ejercicio de la actividad peligrosa de la conducción, reputándolos como guardianes de la actividad.

En cuanto a la solidaridad, el doctrinario colombiano Saul Uribe García señala lo siguiente:

Sin empresa no puede operar el transporte, sin propietarios de vehículos la empresa no tendría vehículos afiliados, sin conductores los vehículos permanecerían inmovilizados y las empresas de leasing sin los tres anteriores no operarían en el ramo. [...] Con la aplicación de la responsabilidad por riesgo es fácil aplicar el principio de solidaridad del artículo 2344 del C. C. De esta manera, se abarca a todas las personas que intervienen en la creación del riesgo y han generado las condiciones para que el daño

18 TAMAYO JARAMILLO, Francisco Javier, “La responsabilidad contractual y por actividades peligrosas en el transporte aéreo y terrestre”. [En línea] *Revista Facultad de Derecho y Ciencias Políticas de la Pontificia Universidad Bolivariana*, núm. 59 (1982), p. 21. Disponible en <https://revistas.upb.edu.co>

19 COLOMBIA. Corte Suprema de Justicia Sala de Casación Civil, Bogotá, D. C., de fecha 24 de agosto del año 2009. Disponible en: <http://ectil.org>.

llegue a producirse. [...] Más que nadie, el conductor ejerce la actividad riesgosa y se lucra de ella, el propietario se lucra de esa actividad riesgosa, la empresa afiliadora se lucra de esa actividad riesgosa y la empresa Leasing también se lucra de esa actividad riesgosa, pero no únicamente porque se lucran, sino porque crean el riesgo. Se forma así todo un engranaje, que en conjunto lleva a la creación del riesgo y éste al consecuente daño²⁰.

De lo anterior, analógicamente hablando y aplicándolo a la realidad de los servicios de transporte colaborativos, se puede llegar a la conclusión de que todo tercero que haya sufrido un daño producto de la actividad peligrosa de la conducción puede perseguir tanto al proveedor directo del servicio y al propietario del vehículo (esto, evidentemente, si el conductor no fuere el propietario original del vehículo con el cual provee el servicio colaborativo) como a Uber u otra plataforma de transporte colaborativo; asimismo, a cualquier sujeto pasivo que se beneficie o contribuya a la creación del riesgo.

El damnificado deberá probar que el daño recibido fue producto de una actividad peligrosa ejercida por un conductor de Uber, así como la relación de causalidad, y queda a merced de los presuntos guardianes de la actividad peligrosa probar que el daño provino de una causa externa —o sea, caso fortuito o fuerza mayor—, el hecho de la víctima o de un tercero²¹.

La Constitución de la República Dominicana consagra en su artículo 53 los derechos del consumidor. La protección a los derechos del consumidor se rige por la Ley 358-05, ley perfectamente aplicable a los servicios de transporte brindados por medio de plataformas digitales colaborativas, siempre y cuando operen en territorio nacional, naturalmente.

En cuanto al régimen de responsabilidad civil en materia de protección al consumidor, esta se decanta por ser tanto objetiva como solidaria, por lo que todo consumidor que haya recibido algún daño producto de un servicio defectuoso provisto por medio de Uber o de cualquier plataforma de servicios de transporte, tanto de pasajeros como de mercancías, podría perseguir al proveedor directo, a la plataforma y a todo aquel que se encuentre en la cadena de comercialización. Así lo establece el artículo 102, párrafo primero, de la referida ley:

Todo daño a la persona o a su patrimonio que resulte del vicio, defecto, insuficiencia o instrucciones inadecuadas, insuficientes o incompletas relativas al uso del producto o de la prestación del servicio, cuya responsabilidad objetiva sea atribuible al proveedor, obligará al mismo a una reparación adecuada, suficiente y oportuna. Dicha responsabilidad es solidaria entre todos los miembros de la cadena de comercialización.

De esto se desprende que plataformas como Uber deben garantizar que el servicio provisto por medio de los conductores se encuentre libre de todo vicio o defectuosidad. Esto conlleva un análisis previo de lo que llevó en primer lugar al consumidor a elegir utilizar los servicios que Uber ofrece. Que el usuario decidiera utilizar dichos servicios se debe a muchos factores, dentro de los cuales se encuentra la publicidad, sin dejar de lado las propias opiniones de quienes de forma previa los utilizaron. Uber comprometería su responsabilidad de forma objetiva si la publicidad que difunde resultare engañosa, tanto parcial como en su generalidad.

Asimismo, la plataforma, como poseedora de la información del servicio que ofrece, debe proveer y garantizar la idoneidad de la información al consumidor de modo que este valore si utilizará o no sus servicios. Omitir o parcializar la información comprometería la responsabilidad de la plataforma colaborativa, así como el no garantizar la obligación de seguridad, siendo estas obligaciones de resultado inherentes a toda contratación, máxime en materia de transportes²².

Como bien señala el artículo 102 de la Ley 358-05, respondería de forma objetiva y solidaria no solamente quien presta el servicio, que en este caso es el proveedor directo y la plataforma colaborativa, sino que todo aquel que se beneficie como sujeto pasivo en la cadena de comercialización comprometería su responsabilidad objetiva y solidaria, y tendría que responder por los daños que la defectuosidad del servicio le haya inferido al usuario del servicio.

Una vez identificadas las vías por las cuales los usuarios y los terceros pudieren perseguir a estas plataformas colaborativas, resulta necesario analizar la Ley de Movilidad y Transporte emitida por el estado de Jalisco de los Estados Unidos Mexicanos, lugar donde por primera vez se reguló la actividad transportadora por medio de plataformas digitales.

Dentro de la reforma de la Ley de Movilidad y Transporte para regular el transporte colaborativo se puede destacar lo siguiente:

- I) Se crea el servicio público de transporte de pasajeros bajo demanda, mediante aplicaciones de teléfonos móviles (Uber, City Drive, etc.).
- II) Estas empresas deberán registrarse ante la Secretaría de Movilidad y cumplir diversos requisitos, entre ellos, entregar a la autoridad el 1.5% de sus ingresos, que se destinarán a un “fondo verde”.
- III) El pago del servicio podrá realizarse vía electrónica o en efectivo.
- IV) No existe un límite en el número de autos bajo esta modalidad.
- V) Siempre y cuando sea a través de las aplicaciones de redes sociales, estos vehículos podrán recoger pasaje en cualquier lugar.
- VI) La antigüedad de estos

20 URIBE GARCÍA, Saúl, *ob. cit.*, p. 33 y 50.

21 Corte Suprema de Justicia Sala de Casación Civil, Bogotá, D. C., *ob. cit.*, p. 85.

22 FRANCO CONCEPCIÓN, Miguel A., *ob. cit.*, p. 98.



vehículos será máximo de cinco años y podrá estar en operación hasta ocho años²³.

Como se puede apreciar, la ley obliga a estas plataformas a registrarse ante la Secretaría de Movilidad y a cumplir una serie de requisitos, como la entrega del 1.5 % de los beneficios percibidos durante sus operaciones, los cuales serán destinados a fondos ecológicos para el mejoramiento de las áreas verdes del estado de Jalisco. Otro elemento para tomar en cuenta es que se oficializa el pago en efectivo como método alternativo (En territorio dominicano ya estaba habilitado el pago en efectivo, pero hay que recordar que en la mayoría de los países donde operan estas plataformas, solo se permite el pago con tarjeta de crédito o débito).

La Ley de Movilidad y Transporte, en su artículo 83 *ter*, llama a estas plataformas empresas de redes de transporte, y define a las partes contratantes, sus obligaciones y responsabilidades, señalando que:

En cualquier caso, las empresas de redes de transporte serán consideradas obligados solidarios de los propietarios y conductores de los vehículos afectos al servicio público de transporte, frente al Estado, los usuarios del servicio

y terceros, por la responsabilidad civil, que pudiera surgir con motivo de su operación, la derivada de la prestación del servicio público de transporte, únicamente hasta por un monto igual a las sumas aseguradas en la póliza de seguro del vehículo²⁴.

Así como en materia de responsabilidad por incumplimiento contractual, el hecho de un tercero, actividades peligrosas y lo concerniente a los derechos de los consumidores tienen en común la objetividad de la responsabilidad, así como, en parte de ellos, la solidaridad. La Ley de Movilidad y Transporte del estado de Jalisco no es la excepción, y el legislador jalisciense vio la necesidad de que estas plataformas, los proveedores y todos los involucrados en la materialización del servicio respondan tanto objetiva como solidariamente.

Esta reforma pudiera ser aplicada en territorio dominicano, tomando en consideración la realidad socioeconómica de la nación. De igual manera, pudiera ser mejorada y modificada en cuanto al tema de la responsabilidad, en vista de que esta ley se limita a señalar la responsabilidad de la plataforma de transporte y del conductor hasta el importe de indemnización de la póliza de seguro del vehículo.

23 LXII legislatura Congreso del estado de Jalisco. Congreso del Estado regula servicio de Empresas de Redes de Transporte; Modifican reglas para entrega de concesiones de taxi. Disponible en: <https://www.congreso.jalisco.gob.mx>.

24 ESTADOS UNIDOS MEXICANOS. Ley de movilidad y transporte del estado de Jalisco. Artículo 83 Ter. Disponible en: <https://transparencia.info.jalisco.gob.mx/sites/default/files.pdf>.



CONCLUSIONES

Vistas las informaciones más importantes expuestas en este escrito se puede concluir que Uber no provee servicios como sociedad de información, sino que presta servicios en el ámbito del transporte. En cuanto a los términos y condiciones, muchas de sus cláusulas no son aplicables por ser abusivas. Tomando como punto de partida la responsabilidad civil, la víctima goza de diversas vías de persecución dependiendo el escenario en el cual se encuentre, pudiendo perseguir a la entidad i) por su incumplimiento contractual, ii) por los daños que ocasione su *préposé*, iii) por el ejercicio de actividades peligrosas, y iv) por el no cumplimiento de las garantías u obligaciones para con el consumidor.

BIBLIOGRAFÍA

- COLOMBIA. Corte Suprema de Justicia Sala de Casación Civil, Bogotá, D. C., 24 de agosto del año 2009.
- COMISIÓN EUROPEA, Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social europeo y al Comité de las Regiones titulada "Una Agenda para la economía colaborativa". Bruselas, Bélgica, 2 de junio de 2016.
- ESTADOS UNIDOS. 19 Court of Appeal First District, Division 1, California. 5th 1157, 229, Rptr.3d 3. Leonid GONCHAROV et al., Plaintiffs and Appellants, v. UBER TECHNOLOGIES, INC., et al., Defendants and Respondents. 1/29/2018.
- FRANCO CONCEPCIÓN, Miguel A. "La responsabilidad civil en los servicios de transporte brindados por plataformas digitales colaborativas" (tesis final para optar por la licenciatura en Derecho), Pontificia Universidad Católica Madre y Maestra, 2019, inédita.

GIRALDO MORENO, María Isabel y POSADA PATIÑO, Daniel. "Aplicación y adaptación del régimen de la Responsabilidad Civil en el modelo de las economías colaborativas en Colombia", Colombia (tesis), 2018.

GRAMO, Elena. "Contribución al debate sobre trabajo y Gig-Economy a la luz del ordenamiento jurídico italiano". *Revista de Derecho Social*, núm. 85 (enero 2019).

LXII LEGISLATURA CONGRESO DEL ESTADO DE JALISCO. Sobre modificaciones a la Ley de movilidad y transporte del estado de Jalisco. Disponible en: <https://www.congreso.jalisco.gob.mx> UBER B.V. LEGAL, términos y condiciones, de uso en la República Dominicana. Última actualización: 13 de diciembre de 2017, disponible en: <https://www.uber.com/es-DO/legal/terms/do/>.

MÉXICO. Ley de movilidad y transporte del estado de Jalisco.

REPÚBLICA DOMINICANA. Ley 358-05, Ley General de Protección de los Derechos al Consumidor o Usuario.

SCJ, 1.ª Sala, 28 de marzo de 2018, núm. 562, B. J. 1288.

TAMAYO JARAMILLO, Francisco Javier, "La responsabilidad contractual y por actividades peligrosas en el transporte aéreo y terrestre". *Revista Facultad de Derecho y Ciencias Políticas de la Pontificia Universidad Bolivariana*, núm. 59 (1982).

— De la responsabilidad civil. Tomo II. De la responsabilidad civil extracontractual: Santafé de Bogotá, Editorial Temis, 1999.

UNIÓN EUROPEA. Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Gran Sala) de fecha 20 de diciembre de 2017. Asociación Profesional Élite Taxi contra Uber Systems Spain, SL., Asunto No. C-434/15.

URIBE GARCÍA, Saúl. "La responsabilidad por riesgo". *Revista Ratio Juris*, núm. 1. Medellín, Universidad Autónoma Latinoamericana (2005).