

**RESPONSABILIDAD CIVIL DERIVADA DE ACCIDENTES VIALES
PRODUCIDOS POR PLATAFORMAS DIGITALES EN COLOMBIA DESDE EL
AÑO 2015 HASTA LA ACTUALIDAD.**

INDIRA MARGARITA BARRERA CORREA
ADRIANA MILENA PALACIOS CÓRDOBA

UNIVERSIDAD PONTIFICIA BOLIVARIANA
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS
PROGRAMA DE DERECHO
MEDELLÍN-ANTIOQUIA

2022

**RESPONSABILIDAD CIVIL DERIVADA DE ACCIDENTES VIALES
PRODUCIDOS POR PLATAFORMAS DIGITALES EN COLOMBIA DESDE EL
AÑO 2015 HASTA LA ACTUALIDAD.**

INDIRA MARGARITA BARRERA CORREA
ADRIANA MILENA PALACIOS CÓRDOBA

Trabajo de grado para optar al título de abogado

Asesor

CARLOS ANDRÉS GÓMEZ GARCÍA

Docente Interno e investigador Escuela de Derecho y Ciencias Políticas

UNIVERSIDAD PONTIFICIA BOLIVARIANA
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS
PROGRAMA DE DERECHO
MEDELLÍN-ANTIOQUIA

2022

19/05/2022

Las estudiantes del pregrado del Derecho Indira Margarita Barrera Correa y Adriana Milena Palacios Córdoba declaramos que este trabajo de grado no ha sido presentado con anterioridad para optar a un título, ya sea en igual forma o con variaciones, en esta o en cualquiera otra universidad, siguiendo lo dispuesto por el parágrafo del artículo 92, del Régimen Estudiantil de Formación Avanzada

FIRMA:

Indira Barrera Correa

Indira Margarita Barrera Correa.

Adriana Palacios.

Adriana Milena Palacios Córdoba.

DEDICATORIA

Este proyecto está dedicado a:

“Nuestros padres quienes con su amor y gran esfuerzo nos permitieron consolidar un sueño más; gracias porque han inculcado en nosotras el gran ejemplo de tenacidad, de no temer y de saber sobrellevar las adversidades, a nuestros hermanos por el cariño y apoyo que siempre nos han brindado, a toda nuestra familia pues teniéndonos en sus oraciones, dándonos palabras optimistas y tips lograron dejar huellas para ser mejores personas; finalmente a nuestras amigas, amigos y compañeros de carrera por estar ahí para nosotras cuando las requerimos y por apoyarnos siempre en los momentos difíciles.”

AGRADECIMIENTOS

“Nuestro más profundo agradecimiento a Dios por darnos la fuerza, las energías, la fe, la confianza y el convencimiento de que con dedicación y constancia es posible alcanzar lo que nos proponemos; agradecer a todo el personal que hacen parte de la Universidad Pontificia Bolivariana, por permitirnos llevar a cabo este proyecto, de igual forma, nuestros agradecimientos, a la facultad de derecho y ciencias políticas, a nuestros profesores quienes nos compartieron todos estos años su valioso conocimiento e incentivaron a ser buenas profesionales; Finalmente queremos expresar nuestros más grandes, sinceros y especiales agradecimientos al Dr. Carlos Andrés Gómez García principal asesor y colaborador durante la creación de este proyecto, quien con su conocimiento, orientación y cooperación asintió el desarrollo oportuno de este proyecto.”

TABLA DE CONTENIDO

RESUMEN	7
INTRODUCCIÓN	8
1. CAPÍTULO 1: ESTRATEGIAS PROPUESTAS POR EL DERECHO COLOMBIANO FRENTE A LOS ÍNDICES DE ACCIDENTALIDAD DONDE SE INVOLUCRAN PLATAFORMAS DIGITALES	9
1.1. ÍNDICES DE ACCIDENTALIDAD ENTRE 2015-2021.....	9
1.2. REGULACIÓN DE PLATAFORMAS DIGITALES EN COLOMBIA	10
1.3. SISTEMA DE RESPONSABILIDAD CIVIL	13
1.4. ALGUNA NORMATIVA EN MATERIA VIAL	14
2. CAPITULO 2: RESPONSABILIDAD DE LAS PARTES DEL CONTRATO EN EL USO DE PLATAFORMAS DIGITALES.	16
2.1. CONTRATO QUE SE DERIVA ENTRE EL USUARIO Y LA PLATAFORMA	16
2.2. RESPONSABILIDAD CIVIL DE LA PLATAFORMA	18
2.3. POSIBLES CLÁUSULAS DE EXONERACIÓN DE LAS PLATAFORMAS DIGITALES	19
3. CAPITULO 3: PROCESOS CIVILES INICIADOS PRODUCTO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO OCASIONADOS POR PLATAFORMAS DIGITALES EN LOS ÚLTIMOS 6 AÑOS.	20
3.1. RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL DERIVADA DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO	20
3.2. TIPOS DE DAÑO QUE SE OCASIONAN	22
3.3. COMO ACTÚAN LAS PÓLIZAS DE SEGUROS FRENTE ESTOS EVENTOS.....	23
CONCLUSIONES	26
RECOMENDACIONES	26
BIBLIOGRAFÍA	27
ANEXOS	27

RESUMEN

Los accidentes de tránsito representan un serio problema económico, social, cultural y jurídico en Colombia; estos han contribuido al aumento de los índices de mortalidad y lesiones en el territorio colombiano desde los últimos 6 años; la imprudencia, la ebriedad, la irresponsabilidad al conducir, el mal estado de las vías constituyen las primordiales razones por las cuales se presentan este tipo de accidentes, lo que reclama un análisis de una serie de situaciones, ya que, el gobierno como garante principal de los derechos fundamentales de los individuos, especialmente la vida, se vale de la legislación para utilizar tácticas que ayuden a mitigar este fenómeno.

Por otro lado, el fenómeno de las plataformas digitales ha entrado en auge debido a su gran utilización dentro del territorio, lo cual ha llevado a indagar sobre cómo se encuentran contempladas estas dentro de la legislación nacional y que tipo de mecanismos se ofrecen para mitigar los daños que puedan ocasionarse producto de la actividad de los bienes y servicios que estas ofrecen, especialmente cuando se ven involucradas en accidentes de tránsito y al no existir ningún tipo de contrato establecido por parte de estas y los usuarios que acceden a la prestación del servicio.

PALABRAS CLAVE: Responsabilidad civil, actualidad, plataformas digitales, accidentes, tránsito, contrato, daño, legislación.

INTRODUCCIÓN

Los accidentes de tránsito conforman un serio problema económico, social y jurídico, de acuerdo con lo que se registra en estudios realizados por expertos, en notas periodísticas y otras estadísticas, últimamente en el territorio colombiano los jóvenes han sido en su mayoría protagonistas de estos eventos, no solo eso sino que se han visto involucradas en estos accidentes aquellas plataformas digitales que se dedican a el servicio de transporte, esto es un nuevo modelo de negocio, estas cuentan con aplicaciones en las que los usuarios se ponen en contacto con el transportador que prestará el servicio o encuentran la variedad de productos y servicios que estas plataformas tienen para ofrecer con el fin de satisfacer la necesidad del usuario; por lo cual resulta interesante saber cuáles son las obligaciones que el derecho impone como consecuencias de la ocurrencia de estos eventos, ya que, hay que analizar diversos factores para asignar dichas cargas, especialmente porque estas se derivan de un infortunio en el que se ven involucradas partes que normalmente no tienen ningún grado de conexión a nivel contractual.

La figura de la responsabilidad civil ha sido propuesta y desarrollada por el derecho con la intención de regular el fenómeno expuesto con anterioridad; es un tema novedoso porque dentro de los accidentes viales pueden enmarcarse distintos tipos de responsabilidad civil extracontractual o contractual reconocidos en la legislación, por ejemplo: responsabilidad por daños causados a consecuencia de la ebriedad- responsabilidad de las empresas de transporte, por daños ocasionados en accidentes de tránsito- responsabilidad de los padres de familia, por los daños causados por menores de edad, hijos incapacitados y los que estén a su cargo. Todo ello atendiendo a la situación particular que se quiera observar, en este caso se persigue comprender cuál es la forma correcta desde la vía legal para reparar daños y perjuicios que se le puedan llegar a producir a las personas involucradas en accidentes de tránsito por medio de plataformas digitales, también se pretende determinar la responsabilidad que emana de quienes sean considerados garantes dentro de un respectivo proceso; teniendo en cuenta que los accidentes de tránsito son una problemática que aqueja ha nuestro territorio diariamente, cada vez con mayor frecuencia.

1. **CAPÍTULO 1: ESTRATEGIAS PROPUESTAS POR EL DERECHO COLOMBIANO FRENTE A LOS ÍNDICES DE ACCIDENTALIDAD DONDE SE INVOLUCRAN PLATAFORMAS DIGITALES.**

1.1. **ÍNDICES DE ACCIDENTALIDAD ENTRE 2015-2021.**

Los accidentes de tránsito representan un serio problema económico, social, cultural y jurídico en Colombia. La imprudencia, la ebriedad, la irresponsabilidad al conducir, y el mal estado de las vías constituyen las primordiales razones por las cuales se presentan este tipo de accidentes, lo cual incide directamente en la forma como el gobierno debe plantearse estrategias para mitigar este fenómeno; *“la dificultad de formular políticas públicas de prevención o mitigación en seguridad vial reside precisamente en la gran cantidad de variables que inciden en la problemática y en las relaciones complejas que existen entre dichas variables (actores y factores)”* (Fuscaldó & Cure, 2018). El como garante principal de los derechos fundamentales de los individuos, especialmente la vida, se vale de la legislación para utilizar tácticas que ayuden a mitigar este fenómeno, de acuerdo con algunos estudios realizados por el Ministerio del Transporte, el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, y demás autoridades competentes, desde el año 2015 hasta la actualidad se han reflejado distintas variables en lo concerniente a accidentabilidad en las vías de nuestro territorio, ya que entre los años 2015-2017 disminuyeron las cifras de accidentes viales, sin embargo desde 2018 a 2020 se presentó un aumento. *“Desde la entrada en vigencia de la agencia nacional de seguridad vial y la puesta en marcha de los planes de seguridad vial nacionales, se ha notado una disminución en la mortalidad por accidentes viales en las vías y carreteras del país, lo cual lleva a inferir que si ha sido efectiva la medida tomada por el Gobierno Nacional en el tema, que no es una medida definitiva y que se debe seguir trabajando en el tema para llegar a niveles mínimos de mortalidad, incrementando quizás las medidas legales o enrudeciendo más las penas a los infractores”*. (Fuscaldó & Cure, 2018).

El derecho desde sus múltiples posibilidades debe buscar la forma de garantizar la seguridad de los ciudadanos, para ello debe aproximarse en la medida de lo posible a la realidad de lo que ocurre en el contexto social, es decir, hacer uso de mecanismos que le permitan analizar lo siguiente: ¿Por qué se presentan tantos accidentes viales al año? O ¿Qué está fallando en el diseño de políticas públicas orientadas a la prevención de estos?, entonces se dice que: *“recolectar información precisa sobre los factores involucrados en los accidentes viales permitiría diseñar políticas de prevención realistas y contribuir a evaluar las responsabilidades penales, civiles y de seguros a las que hubiere lugar en cada caso.”* (Ruíz & Herrera, 2016). De acuerdo con algunas cifras arrojadas por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial en el año 2021 se dio un aumento en los porcentajes de muertes producidas por accidentes viales en territorio colombiano, esto lo atribuyen a la reactivación económica y la necesidad de las personas salir a las calles después de atravesar una pandemia y cierre total, es importante aclarar que como accidente de tránsito se catalogan los choques,

colisiones, atropellos, incendios, caídas entre otros incidentes donde se vean involucrados ya sea vehículos o peatones, y que se desarrollen sobre las vías nacionales; de acuerdo con un estudio realizado por el periódico EL TIEMPO “del total de 7.270 fallecidos, 4.312 eran motociclistas (59 por ciento). Y de ellos, el 22 por ciento (970) chocaron con un objeto fijo, lo que puede atribuirse, entre otras variables, al momento de maniobrar este tipo de vehículo. Otro 21 por ciento (1.566) de los fallecidos eran peatones y 615 de ellos murió por una causa asociada a un motociclista. El resto de las personas que perdieron la vida eran usuarios de vehículos y de bicicletas.” (Economía y negocios , 2022, pág. 1)

A propósito de la pandemia es pertinente hablar sobre otro tema importante para la realización de este trabajo, el cual es el uso de las plataformas digitales y como se encuentran reguladas estas, teniendo en cuenta que tomaron gran relevancia especialmente en las principales ciudades de nuestro país en donde se encuentran disponibles ofreciendo servicios como transporte, domicilios, carga, entre otros;

1.2. REGULACIÓN DE PLATAFORMAS DIGITALES EN COLOMBIA

Dada la situación de precariedad laboral y altas tasas desempleo en Colombia, una gran alternativa, por la que han optado muchas personas, es vincularse a la prestación de servicios de transporte de personal o artículos, bajo los parámetros de plataformas virtuales como Uber, Rappi, Cabify, Indriver, y otros; a su vez aceptan el desempeño de estas funciones, sin las debidas prestaciones sociales y laborales establecidas en el Código Sustantivo del Trabajo para quienes se encuentren bajo una relación de subordinación remunerada.

Las plataformas digitales han tenido un gran auge en nuestro territorio, principalmente en aquellas que se prestan servicios de transporte o de domicilios, destacándose estas sobre las demás; sin embargo, no podemos encontrar dentro de la legislación nacional una norma que se encargue de regular lo concerniente a estas, y debido a su gran utilización el uso de ellas puede derivar en asuntos que le interesan al derecho, ya que, muchas veces se vulneran derechos fundamentales o bienes jurídicamente protegidos. En ocasión a esto encontramos que se afirma lo siguiente: “En la actualidad en Colombia no existe una regulación o reglamentación jurídica que hable del servicio (trabajo) desarrollado por las personas que prestan sus servicios para una plataforma digital, es por ello por lo que mediante jurisprudencia o simples fallos de órganos judiciales o legales se han construido algunos parámetros que dan cuenta de una relación contractual entre el socio y la plataforma digital.” (Franco Martín & Vieira Mejía, 2021).

Los servicios y bienes que se derivan de estas plataformas electrónicas permean en ramas del derecho como laboral (al configurarse relaciones de trabajo), penal (cuando se presentan conductas que constituyen delitos), o derecho civil, el cual nos importa de forma particular en este caso especialmente cuando ocurren accidentes de tránsito en los que se está usando o prestando un servicio, de lo cual se deriva una responsabilidad civil para los involucrados

que puede ir desde una indemnización hasta otro tipo de sanción. De acuerdo con un trabajo investigativo realizado en Cali:

“En los últimos años se evidencia el auge de plataformas tecnológicas en las que se disfraza la prestación del servicio de transporte individual de pasajeros a precios más económicos dado que los vehículos particulares en los que se presta este servicio no tienen que cumplir con la regulación, lo que va en detrimento del principio de la seguridad vial que es el eje central de toda nuestra legislación en materia de tránsito y transporte. Si bien es cierto que estos avances tecnológicos llegaron para quedarse, y los usuarios ven en estas herramientas tecnológicas más comodidad y mejor sensación de seguridad a un precio económico menor; En este escenario la falta de una respuesta oportuna del Estado es evidente, la competencia desleal que ofrecen estas plataformas frente a las empresas legalmente constituidas y que cumplen con todas las exigencias que trae la ley es evidente; esto ha llevado a que se presenten conflictos entre los diferentes actores.” (Ramírez, 2020)

Es importante recordar que por parte de la rama laboral del derecho se ha venido ejerciendo presión para que se regule el uso de plataformas digitales como Rappi, Uber, Ifood, Beat, Cabify, Picap, entre otras, esto es así porque son muchas las personas que figuran como usuarios y como trabajadores de estas, entonces es oportuno plasmar dentro de la legislación nacional una serie de normas que contemplen las distintas situaciones que pueden darse en la prestación de estos servicios, especialmente cuando se configuran contratos laborales, mercantiles; se deriva en acciones penales y/o civiles, entre otras posibilidades. Así las cosas, tenemos que:

“Las plataformas digitales han pasado a constituir una parte importante y creciente del diario vivir. A tal punto que difícilmente se pueden concebir actividades como desplazarse, alimentarse, hacer compras y cumplir con obligaciones familiares y burocráticas sin la existencia de estas. Así mismo, las plataformas digitales constituyen una fuente alternativa de generación de ingresos adicionales en un entorno de flexibilidad y autodeterminación, y proveen un colchón importante de ingresos ante eventualidades como pérdidas de empleo, crisis económicas o migraciones forzosas.” (Fernández & Benavides, 2020)

Aquí es importante cuestionarse como se enfrentan los problemas que surgen a partir de este fenómeno en Colombia, por ejemplo, se habla sobre una posible competencia desleal generada por la falta de regulación de estas plataformas frente a otros medios de transportes que si se encuentran acreditados como prestadores de servicios de transporte oficial, empresas transportadoras de mercancías o quienes realizan envíos o domicilios como actividad comercial registrada; se analiza así porque precisamente estos vacíos legales de los cuales se ha hablado anteriormente no solo representan desventajas, también pueden ayudar a que quienes se dedican a laborar mediante plataformas digitales puedan acceder a más

beneficios o tengan menos limitaciones que otros en virtud de aquellos vacíos legales que les permiten un margen de actuación más amplio. Se evidencia de la siguiente forma:

“Como se sabe, desde la aparición de Uber, Didi y Cabify se ha originado una controversia acerca de la necesidad de este servicio y si en realidad pueden prestarlo. Es evidente que los consumidores consideran que el servicio prestado por las TNC es esencial para su transporte, incluso sin importar la tarifa dinámica que se maneja, la cual muchas veces supera el valor de una tarifa de un taxi. Por otro lado, al consumidor no le interesan los debates sobre legitimidad que circundan al servicio, sino su seguridad y comodidad al momento de tomarlo. Por ende, es claro que la demanda por parte de los consumidores es real y debe ser escuchada.”(Arroyo & Mejía, 2020).

El derecho civil es una de las ramas del ordenamiento jurídico que se encarga de proponer respuestas normativas a los conflictos que puedan presentarse en marco a las situaciones que se derivan frente a accidentes viales ocasionados por el uso de plataformas digitales, para ello se cuenta con un sistema de responsabilidad civil. De acuerdo con la Corte Constitucional en la sentencia C-1008/10: “en el orden jurídico colombiano es clara la existencia de una concepción dualista de la responsabilidad civil, por lo que no se puede confundir el tratamiento de una y otra responsabilidad, las cuales están reguladas de manera autónoma e independiente en capítulos distintos del Código Civil, se originan en causas o fuentes diversas y sus prescripciones en materia de reparación no son coincidentes.”; entonces para abordar esto podemos tomarlo desde la responsabilidad civil contractual o extracontractual después de determinar en cada caso concreto las circunstancias que se presenten, o de analizar que tipo de contrato puede derivarse en estos casos.

“El Gobierno Colombiano a través de la ley 1341 de 2009 reguló el sector de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones y determinó...libre adopción de tecnologías, teniendo en cuenta recomendaciones, conceptos y normativas de los organismos internacionales competentes e idóneos en la materia, que permitan fomentar la eficiente prestación de servicios, contenidos y aplicaciones que usen Tecnologías de la Información y las Comunicaciones y garantizar la libre y leal competencia, y que su adopción sea armónica con el desarrollo ambiental sostenible.” (Artículo 2, núm. 6 de la ley 1341 de 2009). Asimismo, la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales el día 19 de Octubre de 2018 expidió la resolución 51 en donde estableció que para el caso de las plataformas digitales que se encuentren operando en Colombia particularmente: Uber-Netflix-Spotify-Rappi...empezarán a pagar impuestos para dar cumplimiento a lo que se había establecido mediante la reforma tributaria del año de 2016, entonces se dice que estas van a dar sus respectivas declaraciones de IVA y adicionalmente se solicita que operen con RUT.

1.3. SISTEMA DE RESPONSABILIDAD CIVIL

La diferencia que se presenta entre responsabilidad civil contractual y extracontractual es que la primera se presenta cuando una persona decide incumplir sus prestaciones u obligaciones estipuladas dentro de un contrato que celebra; mientras tanto la segunda se da cuando se ocasiona un daño o perjuicio entre unas personas que no se encuentran relacionadas mediante ningún vínculo jurídico pero que cometen conductas que los obligan entre ellos o frente a terceros de cara al derecho.

Los tipos de responsabilidad civil a su vez admiten distintas clasificaciones, por ejemplo, dentro de la categoría extracontractual está: de los padres por los daños ocasionados por sus hijos menores; por los daños causados por los trabajadores; por el hecho ajeno; por actividades peligrosas; entre otras opciones. Entonces es interesante discutir en que casos puede encajar alguna de estas clases de responsabilidad civil, por ejemplo: ¿Cuál podría ser la responsabilidad de un usuario de una plataforma en caso de que este llegase a ocasionar un perjuicio a un tercero?, Al respecto se ha dicho lo siguiente:

“De acuerdo con la institución de la responsabilidad civil de las personas jurídicas, el fenómeno que ocurre en estos casos tiene una particularidad que consiste en que se entiende que el que causó el daño fue la persona jurídica directamente, debido a que el domiciliario, al estar subordinado y en ejercicio de sus funciones como tal, representa a la misma persona jurídica y no será entonces él quien sea llamado a responder. Si bien esta situación parece beneficiar a la víctima, al ser el patrimonio de la plataforma digital el que va a responder por la obligación indemnizatoria, el problema se presenta en determinar si existe la subordinación que se exige, entre la plataforma digital y los domiciliarios, para que este régimen sea aplicado a este tipo de casos.” (Jose Manuel Galvis Ospina, 2020)

Sin embargo, también se presentan dudas sobre si otra de las opciones sería la más adecuada para responder a esta pregunta, porque es necesario aclarar que no se tiene absoluta certeza sobre cuál es la relación que existe entre la persona y la plataforma digital mediante la cual se hace uso del bien o servicio, entonces no puede catalogarse, por ejemplo en el caso de un domiciliario si este es un empleado, un mandatario, si actúa de forma individual o a título de que debería responder este en caso de probarse su responsabilidad. También se ha mencionado algo acerca de ello que dice más o menos lo siguiente:

“El régimen de Responsabilidad Civil de las Personas Jurídicas, si bien es una institución que puede llegar a prosperar en una pretensión indemnizatoria, no es la vía más adecuada debido a la difusa relación que existe entre el domiciliario causante del daño y la plataforma digital, y sin una determinación adecuada de esta relación no se es aplicable dicho régimen. El régimen de Responsabilidad Civil por Actividades Peligrosas, por otro lado, resulta ser la vía más adecuada cuando se busca la indemnización de un daño causado por un domiciliario vinculado a una

plataforma digital dedicada a este tipo de servicios. Esto porque las actividades peligrosas que se despliegan ya están aceptadas por la jurisprudencia como tales, y la construcción de la guarda en cabeza de la plataforma digital no requiere un ejercicio complejo. Además del hecho de que no hay que construir una relación sólida entre el domiciliario y la plataforma digital.” (Jose Manuel Galvis Ospina, 2020)

Una de las empresas de transporte que se encuentra presente en otros países y que llegó a Colombia como representante del auge de las plataformas digitales es Uber, esta causó tanta controversia porque era notoria la preferencia que tenían los ciudadanos por los beneficios que esta ofrecía, frente a otro tipo de transporte que ya se encontraba funcionando en nuestro país, la polémica fue tal que se contempló la posibilidad de la salida de esta del territorio colombiano; gracias a ello esta se ha desarrollado, a tal punto de contemplar una especie de seguro de cubrimiento para los usuarios que hagan uso de sus servicios, así las cosas se explica de la siguiente forma: “...lo anterior con el fin proteger a los socios conductores, usuarios y terceros en todas las ciudades de Colombia en donde la App de Uber se encuentra disponible, el cual es ofrecido por la compañía Allianz Seguros. La cobertura de la póliza comienza desde el momento en que el usuario se sube al vehículo y termina cuando se baja del mismo. Esta póliza tiene cobertura en materia de daños a terceros, para ocupantes del vehículo y para el socio conductor, pero a su vez tiene en cuenta otro tipo de contingencias derivadas de incapacidades, gastos funerarios, fallecimiento y asistencias médicas.” (John A. Torres, 2020).

1.4. ALGUNA NORMATIVA EN MATERIA VIAL

DECRETOS Y LEYES	ARTÍCULOS RELEVANTES:
1. Decreto 1344 de 1970. “Por el cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre.”	- Artículo 1, inciso 2: “El tránsito terrestre de personas, animales y vehículos por las vías de uso público es libre, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades, para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes.”
2. Ley 105 de 1993: “Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la	“La Ley 105 de 1993 establece claramente en su artículo 3 que el transporte público debe ser una industria que asegure la movilización de los ciudadanos por medios

<p>Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones.”</p>	<p>adecuados y se rija por principios como la libertad de acceso, calidad y seguridad para el usuario, teniendo en cuenta la economía.” (Mejía, 2020.)</p>
<p>3. Decreto 170 de 2001: “Por el cual se reglamenta el servicio público de transporte terrestre automotor colectivo metropolitano, distrital y municipal de pasajeros”</p>	<p>- Artículo 19: “De conformidad con los artículos 994 y 1003 del Código de Comercio las empresas de transporte público colectivo terrestre automotor de pasajeros del radio de acción metropolitano, distrital y/o municipal de transporte público deberán tomar con una compañía de seguros autorizada para operar en Colombia, las pólizas de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual que las ampare de los riesgos inherentes a la actividad transportadora.”</p>
<p>4. Ley 769 de 2002: “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.”</p>	<p>- Artículo 26: “Todos los vehículos que circulen por el territorio nacional deben someterse a las normas que sobre tránsito terrestre determine este Código. Estos deben cumplir con los requisitos generales y las condiciones mecánicas y técnicas que propendan a la seguridad, la higiene y comodidad dentro de los reglamentos correspondientes sobre peso y dimensiones.”</p>
<p>5. Decreto 2085 de 2008: Por el cual se reglamenta el ingreso de vehículos al servicio particular y público de transporte terrestre automotor de carga.</p>	<p>- Artículo 2: El registro inicial de vehículos de transporte terrestre automotor de carga de servicio público y particular se hará por reposición ante cualquier organismo de tránsito, previa demostración de que (i) el(los) vehículo(s) objeto de reposición fueron sometidos al proceso de desintegración física total y (ii) la licencia de tránsito fue cancelada.</p>
<p>6. Decreto 2297 de 2015: “Por el cual se modifica y adiciona el Capítulo 3,</p>	<p>“Colombia ha dado algunos pasos reglamentando el uso de plataformas</p>

<p>Título 1, Parte 2, Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, en relación con la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en los niveles básico y de lujo”.</p>	<p>tecnológicas para el servicio de transporte público en nivel básico y de lujo con fundamento en el decreto 2297 de 2015 y la resolución 2163 de 2016, a cargo de personas naturales o jurídicas que para comercializarlo se deben habilitar como prestadores de este servicio ante el Ministerio de Transporte, en lo cual profundizaremos más adelante desde la perspectiva que nos permite abordar la Responsabilidad Civil.” (Restrepo, 2018)</p>
--	---

2. **CAPITULO 2: RESPONSABILIDAD DE LAS PARTES DEL CONTRATO EN EL USO DE PLATAFORMAS DIGITALES.**

2.1. **CONTRATO QUE SE DERIVA ENTRE EL USUARIO Y LA PLATAFORMA.**

Antes de iniciar a desarrollar el tipo de contrato que puede derivarse entre un usuario y la plataforma de transporte, es importante aclarar, que aquellas personas que se encuentran vinculados como conductores, domiciliarios, no se encuentran vinculados a esta mediante un contrato de trabajo sino mediante la prestación de servicios, ya que, estas no realizan convocatorias, no realizan filtros de seguridad ni hacen entrevistas de trabajo donde se permitan conocer a los individuos, entonces puede decirse que casi que cualquiera puede aplicar siempre y cuando cumpla con algunos requisitos mínimos, entre los cuales se destaca aportar su propio vehículo, tener los papeles al día, aportar datos básicos de identificación como número de documento, nombre dirección de residencia, entre otros; e inmediatamente quedan incorporados y autorizados para recibir los pedidos o demandas dependiendo del tipo de plataforma a la cual se vinculen.

En cuanto al tipo de contrato que se deriva encontramos que este puede adoptar la figura propia de un contrato de transporte , el cual esta contemplado en nuestra legislación civil (artículo 2070 del Código civil), y Mercantil (artículo 981 del Código de Comercio), sin embargo surge la duda sobre si realmente puede configurarse este tipo de contrato, ya que, dentro de ambas definiciones se especifica que para que exista contrato de transporte una parte se obliga con la otra mediante determinado precio para transporta a una persona o cosa de un lugar otro, y a partir de ello surgen obligaciones; pero puede ponerse entre dicho la

parte del consentimiento que se emite por las partes porque este está mediado por una plataforma mediante la cual solicitan un servicio sin saber quién está al otro lado de la petición realizada, es decir, no se conocen las partes del contrato hasta que efectivamente se está ejecutando este. Al respecto se ha dicho lo siguiente:

“Por otro lado “dado que la plataforma intermediaria opera como un mercado multilateral no siendo prestador del servicio subyacente, cualquiera que sean los servicios que oferten los usuarios entre sí, la naturaleza del contrato celebrado entre la plataforma y éstos será la misma. Como se ha señalado repetidamente, las plataformas ponen en contacto a dos grupos de usuarios: clientes y proveedores de bienes y servicios, proporcionando una infraestructura tecnológica que permite la contratación. La plataforma puede adoptar un papel pasivo, o un papel más activo prestando otros servicios complementarios (gestión de pagos, herramientas avanzadas de búsqueda y selección de contenidos), dirigidos a impulsar la perfección del contrato, pero sin actuar por encargo concreto ni en representación de los usuarios.” (Casas, 2020)”

Podemos decir que el servicio prestado por la plataforma realiza la misma función que un contrato de mediación, ya que, siempre que facilite la interacción del usuario sin interferir en el contrato tiene derecho a cobrar una comisión al finalizar el contrato entre ellos, pero “según la Organización Internacional del Trabajo “la mayor parte del trabajo en plataformas digitales no está sujeta a ninguna normativa laboral, de modo que los trabajadores tienen poco control sobre cuándo tendrán trabajo o sobre las condiciones de este” (2019, p. 1). Actualmente, hay aplicaciones colaborativas con más de una década de funcionamiento y sólo hasta hace pocos años surgió la preocupación generalizada por la formalización del trabajo en la era digital.” Entonces entendemos que ninguna plataforma digital especifica realmente que tipo de contrato se establece entre el usuario y esta, o entre quienes trabajan a su nombre y ella; sino que tímidamente algunas de estas se han aventurado por establecer algunos parámetros que ayudan a incorporar un poco de la legislación nacional dentro de estas como posibles soluciones a problemas futuros que puedan presentarse dentro del desarrollo de las actividades.

En las plataformas virtuales de UBER, CABIFY, INDRIVER... no se define el tipo de contrato, a pesar de que el servicio prestado configura un aparente contrato de transporte de personas mediante un tercero; y en los casos de RAPPI, DIDI, IFOOD... a pesar de la existencia de un contrato fiduciario de prestación de servicios o artículo a un tercero, o la aparente configuración de un contrato de mandato. En la legislación colombiana Uber dice más o menos lo siguiente: “no se especifica qué tipo de contrato se está firmando en los términos y condiciones, de esta plataforma por parte de los conductores colombianos y se expresa que: “Mediante su acceso y uso de los Servicios que la entidad de manera unilateral (adhesión) acuerda su vinculación jurídicamente con estas Condiciones, que establecen una relación contractual entre usted y Uber.” El conductor tiene toda la libertad de retirarse de la plataforma virtual, esa es la consensualidad contractual, que le concede Uber, con la

aprobación del gobierno colombiano de esta época, y gracias a las decisiones de algunos funcionarios que están desde el año 2016, cumpliendo con lo solicitado por la OCDE, defendiendo la innovación tecnológica, sin tener en cuenta el mandato constitucional de un Estado Social de Derecho” (Aranda., 2019)

2.2. RESPONSABILIDAD CIVIL DE LA PLATAFORMA.

Uber es la única plataforma digital un contrato de responsabilidad civil e indemnización, este tiene como finalidad proteger a los conductores, usuarios y terceros en todas las ciudades de Colombia donde se encuentra la aplicación, la cual es brindada por Allianz Seguros. La cobertura de la póliza comienza cuando el usuario sube al auto y termina cuando sale, pero se especifica que este nos e hará responsable por ningún tipo de daño o incidente que se ocasione en la prestación del servicio si no se siguen los parámetros establecidos dentro de los términos y condiciones al aceptar si vinculación con la aplicación, es decir, estos se excluyen de responder por los percances ocasionados por terceros o por el hecho de ignorar o contrariar a propósito las condiciones que se establecen por estos, al respecto se ha dicho lo siguiente:

“Uber no será responsable del retraso o de la falta de ejecución resultante de causas que vayan más allá del control razonable de Uber...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.” (aranda., 2019)

Es por eso qué, en la regulación de Uber Colombia en su página, vemos el siguiente anuncio “Cada vez que tomas un viaje a través de la aplicación de Uber estas asegurado. Uber contrata una póliza de seguros para ayudarte en caso de un accidente durante tu viaje”

Siguiendo con lo establecido anteriormente, no es posible identificar sin ambigüedades un producto en particular proporcionado por una compañía de seguros con el fin de prevenir circunstancias inusuales derivadas de la prestación de servicios a los pasajeros y puede estar sujeto a la discreción del propietario de los vehículos de adquisición, por lo que en la mayoría de los casos estos vehículos cuentan con pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual para vehículos de pasajeros, tema que es objeto de debate y litigio entre representantes del gremio de taxistas, quienes cuentan con pólizas específicas para el desarrollo de sus actividades como taxistas, y operadores de plataformas digitales, quienes pueden hacer uso de pólizas erróneas proporcionadas por el mercado asegurador, de manera que en el improbable caso la aseguradora no pueda responder reclamando el incumplimiento de los términos establecidos en la póliza respecto al uso peligroso del vehículo asegurado.

Es importante también recalcar que la condición de consumidor establecida por la Ley 1480 de 2011 brinda una gama de alternativas para proteger los intereses de los usuarios de la plataforma de transporte de pasajeros cuando se presentan las circunstancias y las compañías de seguros buscan excluirlo de responsabilidad; Este instrumento normativo brinda herramientas versátiles destinadas muchas veces a proteger los intereses de los asegurados, beneficiarios y terceros, pues es una máxima incluso consagrada en la doctrina y particularmente se ha creado una línea jurisprudencial al respecto desde la Corte Suprema de Justicia. Asimismo:

“En el Congreso se han radicado varios proyectos de ley que buscan regular el servicio de transporte particular a través de plataformas tecnológicas. Ninguno de estos ha pretendido su prohibición si no, al contrario, la promoción y regulación de un servicio de calidad, eficiente, a favor de los consumidores y que apoye la iniciativa privada. Establecen requisitos de licencias y habilitación, registros obligatorios, límites de tarifas, autoridades competentes de inspección, vigilancia y control, entre otras exigencias. Sin embargo, la mayoría de estos proyectos han sido archivados por tránsito de legislatura. Hoy hay solo dos que siguen en trámite en el Congreso: el Proyecto de Ley No. 22 de 2016, por medio del cual se incluye la economía colaborativa digital (ECD) en Colombia, que se encuentra en segundo debate; y el Proyecto de Ley No. 198 de 2016, por medio de la cual se crea el servicio privado de transporte y su intermediación a través de plataformas tecnológicas, que únicamente ha sido radicado y publicado (Congreso Visible, 2018). (Patiño, 2018)

2.3. POSIBLES CLÁUSULAS DE EXONERACIÓN DE LAS PLATAFORMAS DIGITALES

Es válido pensar que existan, así como en todos los ámbitos del derecho, especialmente en los contratos, algunas cláusulas que sirvan para exonerar de toda responsabilidad a las plataformas digitales cuando ocurren accidentes de tránsito en el desarrollo de sus actividades, especialmente si de acuerdo a lo que se ha manifestado estas hacen las veces de terceros que facilitan la conexión entre los conductores y/o domiciliarios y los usuarios, pero para ello es necesario determinar entonces frente a que tipo de figura jurídica nos encontramos y si efectivamente puede predicarse alguna relación contractual de estas situaciones, anteriormente se han pronunciado al respecto diciendo lo siguiente: “...no podrán hacerse ajenas al vínculo contractual con su usuario, al decir que son solo un punto de contacto entre otros y que por lo cual son ajenos a la relación contractual que nace entre estos. Ya que de fondo puede haber una relación de consumo, debido a que son con quienes el usuario se comunica y son la cara visible de las operaciones que se llevan a cabo y además terminan siendo partícipes de la operación de consumo y por esto reciben una remuneración.” (Pabón)”

Algunas personas se han aventurado por afirmar que no pueden contemplarse cláusulas de exoneración de responsabilidad o en cualquiera caso estas serían inválidas por la naturaleza del contrato que se desarrolla: “estas empresas usan contratos de adhesión para vincular a los usuarios a la plataforma y que estos puedan usar sus servicios, lo cual implica automáticamente que no puedan incluir cláusulas de exoneración de responsabilidad según lo establecido en el numeral 1 del artículo 43 de la ley 1480 del 2011, pues estas se consideran inválidas, es decir que si se incluyen en los contratos estas no podrán tener ningún efecto y si lo han tenido debido a que no se ha declarado su nulidad, sus efectos se deberán retrotraer. (Pabón)”. Entonces a pesar de que no se ha establecido a nivel general o en la legislación que tipo de contrato se configure realmente lo cierto es que no puede hablarse de ninguna cláusula de exclusión de responsabilidad para las plataformas digitales, además si hablamos de que se puede interpretar como un mandato el domiciliario o conductor actuaría como mandatario y los efectos de sus actos están radicados a cuenta y riesgo de quien funcionaría como mandante (plataforma).

3. CAPITULO 3: PROCESOS CIVILES INICIADOS PRODUCTO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO OCASIONADOS POR PLATAFORMAS DIGITALES EN LOS ÚLTIMOS 6 AÑOS.

3.1. RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL DERIVADA DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO.

La responsabilidad civil extracontractual fue diseñada para resarcir aquellos perjuicios y/o daños que se producen en otro debido a la ejecución de una conducta o acción culpable, pero se caracteriza porque entre las partes no existía ninguna relación jurídica previa que las vinculara, como un contrato. En Colombia esta acción está clasificada en varios eventos, pero para que ella opere es necesario que se cumplan ciertos requisitos, es decir, no actúa automáticamente con la ocurrencia de un accidente, y también se ha demostrado que puede eximirse de ella si se logra demostrar la existencia de una fuerza mayor o caso fortuito.

De acuerdo con la sentencia SC4750/2018 y la Corte Constitucional, cuando hablamos de responsabilidad civil extracontractual en accidentes de tránsito se aplicará lo dispuesto en el artículo 2356 del Código Civil que nos habla sobre la responsabilidad por malicia o negligencia, en la misma se establece como sujeto pasivo de la obligación o encargado de la correspondiente indemnización de perjuicios a quién al momento de la ocurrencia de los hechos “posea la guarda material y/o ideológica del vehículo causante del daño” (Corte Constitucional, 2018). Al margen de esta sentencia encontramos que quien se considera víctima corre con la carga de la prueba y entra en ella el deber de comprobar que

efectivamente ocurrió un daño y que hay una relación de causalidad entre este y el hecho que lo ocasionó:

“El artículo 2341 del Código Civil consagra la responsabilidad civil extracontractual en la que le corresponde a la víctima probar los tres elementos que la configuran como son la culpa, el daño y el nexo causal entre ésta y aquél. A su vez, el 2356 ibídem reglamenta las actividades peligrosas dentro de las cuales se encuentra la producción, transferencia y almacenamiento de energía eléctrica, en las que el reclamante está relevado de probar la culpa porque ella se presume, teniendo únicamente que acreditar el perjuicio y la relación de causalidad. Naturalmente que en ambos casos el demandado puede exonerarse de la condena probando la existencia de una causa extraña, la “culpa” exclusiva de la víctima o de un tercero.”
(ÚSUGA, 2020)

Por otro lado, la Sala de Casación Civil en el año 1999 se refirió sobre este tema y dijo lo siguiente, para referirse sobre quién tiene la carga de la prueba dentro de un proceso iniciado por esta causa: basta determinar, entonces, cuál fue la causa determinante del daño para deducir quién corre con la carga de indemnizar los perjuicios, e inútil será, si ella pesa contra la demandada, como guardián de la actividad peligrosa por cuyo ejercicio realmente se causó el daño, que éstos intenten establecer que observaron la diligencia debida; se da así entrada legal a un singular mecanismo de atribución de dicha deuda de reparación, el cual en último término y para los fines que aquí importa tener presentes, consiste en imputarle el resultado dañoso, en virtud del principio de control del peligro y atendidas las características de los riesgos específicos inherentes a determinado tipo de empresa o explotación, al patrimonio de quien, tenía la potestad de dominar de ejercer tales controles y de impedir aquél resultado; de donde se sigue, por obvia inferencia, que su defensa no puede plantearse con éxito en el terreno de la culpabilidad sino en el de la causalidad, rindiendo la prueba de lo que se ha convenido en denominar “la causa externa exoneratoria”, originada en el caso fortuito o fuerza mayor, en el hecho de la víctima o en el hecho de un tercero.(ÚSUGA,2020)”

En materia de plataformas digitales, se dice que estas cuentan en su mayoría con un seguro de responsabilidad civil extracontractual, esto es así porque prevén la existencia de hechos como accidentes de tránsito, cabe destacar que como en muchas de ellas no se presenta un contrato en sí, si aplica de forma precisa la figura de la extracontractualidad, especialmente si puede demostrarse la existencia de un hecho, un daño, y un nexo de causalidad entre estos que motive a la plataforma a responder de forma civil por los perjuicios ocasionados; “Sin embargo, debe tenerse en cuenta que las compañías aseguradoras objetan el reconocimiento y pago del valor asegurado por un siniestro cuando éste se presentó mientras el conductor prestaba el servicio a través de estas plataformas. Lo anterior, debido a que el servicio no fue por el cual se contrató el seguro, en tanto el servicio que se prestó lo fue de transporte individual oneroso. En consecuencia, quien en definitiva debería asumir la indemnización por los daños generados a consecuencia del siniestro sería el conductor del vehículo, su

propietario o empresa afiladora, si se tratare de servicio público individual de pasajeros.”
(Restrepo, 2018)

3.2. TIPOS DE DAÑO QUE SE OCASIONAN.

En el tema de responsabilidad civil es importante que se ocasione un daño o un perjuicio, de hecho, cuando se habla de responsabilidad civil extracontractual, como se mencionó anteriormente el daño constituye uno de los elementos primordiales para su constitución; aquí el daño se puede distinguir entre patrimonial y extrapatrimonial; el primero incluye el daño a los bienes que la persona considerada como víctima poseía al momento del hecho y el valor que estos bienes podrían haber tenido si el hecho no se hubiera realizado, y el segundo es cuando una persona percibe un daño a bienes sin valor económico, que a veces se equipara con "daño mental o moral".

Los daños patrimoniales se encuentran categorizados en el artículo 1614 del Código Civil y se denominan daño emergente y lucro cesante, algunos lo definen de la siguiente forma: “Es el quebranto, deterioro o pérdida que puede recaer sobre un objeto, un bien o sobre la integridad física del sujeto pasivo de un hecho, es susceptible de valoración económica ya sea mediante facturas, informes de peritos, informes médicos o relaciones de gastos, en el caso de que represente una disminución del patrimonio y se pueda reparar con dinero o bienes se tratará de daño emergente; cuando se trate de ganancias que se dejen de percibir producto del daño se hablará de lucro cesante”.

Por su parte el daño extrapatrimonial obedece a todos esos menoscabos tanto psicológicos, como físicos, morales, sociales, e intelectuales que pueda tener una persona con ocasión del perjuicio sufrido, este ha obedecido sobre todo a una construcción doctrinal y jurisprudencial; la Corte Suprema de Justicia en el año de 2008 expidió una sentencia que hacía referencia a esto diciendo lo siguiente: “...disminución o deterioro de la calidad de vida de la víctima, en la pérdida o dificultad de establecer contacto o relacionarse con las personas y cosas, en orden a disfrutar de una existencia corriente, como también en la privación que padece el afectado para desplegar las más elementales conductas que en forma cotidiana o habitual marcan su realidad”. Y el Consejo de Estado en el año 2015 en la Sala de lo Contencioso Administrativo sentenció a la indemnización a favor de un demandante que alegaba daño extrapatrimonial: “...tiene que ver con los perjuicios morales, es de todos conocido que dicho concepto se corresponde con el dolor, la aflicción y en general los sentimientos de desesperación, congoja, desasosiego, temor, zozobra, etc., que invaden a la víctima directa o indirecta de un daño antijurídico, individual o colectivo; tratándose de la reparación del daño moral en caso de lesiones sufridas por la víctima en su integridad física, este rubro del daño busca compensar el dolor o padecimiento que se causa a la víctima directa, así como a sus familiares y demás personas allegadas.”

Aterrizando esto al tema en cuestión sobre las plataformas digitales y los accidentes de tránsito, es evidente que aquí pueden darse tanto daños cuantificables en dinero como aquellos que no recaen directamente sobre un patrimonio, pero aquí vuelve a surgir el mismo interrogante que se ha presentado en ocasiones anteriores y es quién ocuparía el papel de víctima y quien sería el responsable por el pago de estos perjuicios, teniendo en cuenta que no puede hablarse de las obligaciones de cada uno de los intervinientes como si se hace cuando se tiene claridad sobre el tipo de contrato sobre el cual está versando el hecho ocurrido.

“Este concepto aplicado al estudio de la responsabilidad civil, puede darse en casos como: El menoscabo patrimonial de un usuario de Rappi SAS al pagar por un bien o servicio y no recibir el mismo con la calidad, cantidad u oportunidad contratada, según sea el caso; tratándose de un daño patrimonial. • Las lesiones, perturbaciones funcionales de un órgano o la pérdida anatómica de un miembro del cuerpo de un usuario de Uber en un accidente automovilístico de un vehículo vinculado a su plataforma mientras prestaba su servicio.” (Ríos, 2020)

3.3. COMO ACTÚAN LAS PÓLIZAS DE SEGUROS FRENTE ESTOS EVENTOS.

Es de gran importancia que en cualquier movimiento vial de personas en Colombia, trate de que todos los usuarios tengan asegurada una protección adecuada contra todos los riesgos derivados de dicha actividad, ya sea operado por una entidad financiera, taxistas o particulares a través de plataformas digitales, es por eso que ambas alianzas deben cumplir con el Decreto 1079 de 2005; a las plataformas también exigen la compra de 60 pólizas de responsabilidad civil, contractual y extracontractual, cuyas coberturas cumplan con los requisitos mínimos.

En Colombia contamos con un seguro obligatorio que se utiliza con mucha frecuencia en escenarios de accidentalidad vial para ayudar a la compensación económica de los perjuicios ocasionados, este es conocido como SOAT; también tenemos el Sistema General de Seguridad Social que hoy es llamado ADRES, y la Subcuenta del Seguro de Riesgos Catastróficos y Accidentes del Tránsito del Fondo de Solidaridad y Garantía conocida como FOSYGA; sin embargo ninguna de estas es una figura propia de la responsabilidad civil lo cual se explica, a continuación:

“No estamos entonces frente a un seguro de responsabilidad civil, siendo esta la primera confusión que se presenta en el medio, no propiamente en la doctrina, sino en el común de las personas, en tanto, no tiene miramiento alguno frente al análisis de la responsabilidad con culpa o sin ella, en que pudo haber incurrido el conductor del vehículo asegurado, sino exclusivamente a los daños corporales derivados de la

actividad automovilística, sin que sus coberturas y reconocimiento deriven del análisis de la culpa del agente, del riesgo creado, o en general de los factores de atribución de responsabilidad civil (Álvarez Pérez, 2017)”

Este y otros factores han llevado a que se presenten problemas en cuanto a la indemnización pertinente o adecuada de las víctimas, por lo tanto, diferentes estudios realizados con anticipación propuestos en su mayoría como investigaciones o trabajos de grado que han sido referenciados entre los referentes bibliográficos y doctrinales para este proyecto investigativo proponen la implementación de otras opciones como un fondo o sistema de compensación (por ejemplo como los adoptados en Nueva Zelanda o Corea del Sur) con miras no solo a resarcir el daño sino a buscar la prevención del aumento de los índices de accidentabilidad en Colombia:

“Los fondos de compensación tienen elementos que pueden mejorar el sistema de resarcimiento a las víctimas de accidentes de tránsito de forma segura, oportuna y rápida, pues independientemente de que el agente del daño tenga o no patrimonio, la víctima se verá reparada, de igual forma no tendrá que esperar a un proceso judicial que puede tardar años, sin tener certeza de que habrá sentencia favorable y el valor de la condena, y de igual forma no tendrá que entrar a probar el nexo de causalidad y el daño, y finalmente esto también contribuirá en parte a descongestionar los juzgados. (Laverde, 2021)”

De igual forma se plantea la posibilidad de que el legislador colombiano en su rol imponga la obligatoriedad de asumir un seguro de responsabilidad civil extracontractual vehicular que puede ser analizado tanto desde el derecho civil como desde el derecho penal con el objetivo de suplir esos vacíos que se presentan especialmente con el carácter voluntario que aún conservan los seguros actuales que se mencionaron con anterioridad, lo cual es muchas ocasiones propicia un entorpecimiento de los procesos que se traduce en una remuneración no proporcional a la magnitud del daño ocasionado

“El seguro de responsabilidad civil no se dirige a la evitación de la siniestralidad por accidentes de tránsito, sino a la contención de los efectos que el mismo genera frente a la/s víctima/s...El seguro de responsabilidad civil extracontractual vehicular y el SOAT pueden concurrir en tanto el interés asegurable de uno y otro no son incompatibles, sino que refuerzan la protección del tomador-asegurado y el beneficiario del mismo: la eventual víctima. (Areiza & Hernández Ramírez, 2015)”

En la industria aseguradora colombiana no existe un producto diseñado para revestir situaciones que requieran responsabilidad civil contractual o extracontractual de los vehículos involucrados en relación con las plataformas digitales de transporte; “ciertamente el autor Sebastián Cerda en su artículo sobre Uber y la incertidumbre en materia de seguros, lo calificó de la siguiente forma: Al contratar el Seguro de un vehículo, es necesario informar

el USO del rodante (particular y/o comercial) y ámbito de radicación del mismo, entre otros muchos requisitos. Pero estos dos últimos reseñados son utilizados por las aseguradoras para evaluar la agravación del riesgo. Es decir, no es lo mismo utilizar el rodante para viajar, por ejemplo de casa al trabajo; a utilizar continuamente el vehículo en la calle circulando, recogiendo y trasladando pasajeros. Los rodantes utilizados como taxis disponen de una cobertura particular por su uso específico, la cual dada la mayor exposición del riesgo del vehículo posee un costo (prima) mayor de contratación. (Cerde, 2016)” (Restrepo, 2018)

CONCLUSIONES

Del siguiente análisis proyectado se concluye las siguientes afirmaciones; en Colombia el sector de transporte a medida que pasa el tiempo ha venido en un constante cambio; sin embargo, aunque esas transformaciones han sido notables aún falta mucho por mejorar en cuanto al tema de regulación de las plataformas digitales porque queda claro que aquellas están prestando un servicio tácitamente prohibido ya que son limitadas y lo que se ha visto sobre estos son pequeños avances de leyes porque no existe una normativa expresa que avale al 100% estas prácticas, esto lleva a que sean los mismos particulares quienes busquen soluciones a ese problema y es por esto que se han presenciado múltiples enfrentamientos con el sistema tradicional que conocemos hasta ahora.

En nuestro país cada vez más tenemos presencia de nuevas plataformas digitales que se dedican a el transporte y al pasar de los años tendremos que ir adaptándonos a este nuevo fenómeno debido al principio de neutralidad de la red y libertad de empresa; es de suma importancia que se empiece a estudiar la posibilidad de mejores y nuevas normativas en cuanto a estas plataformas porque al estar estas con una restricción, se ocasiona un índice mayor de riesgos para los usuarios (o hasta para terceros) cuando se presenten eventos como los accidentes de tránsito, que es una figura de la cual tenemos noticias todos los días y no solo eso sino que con muy pocas las plataformas que cuentan con pólizas contra accidentes o daños.

La conducción es una actividad peligrosa, asunto extensamente aceptado en la ideología y jurisprudencia de Colombia por tal fundamento los propietarios, dueños o proveedores de estas aplicaciones o plataformas de transporte son individuos a los cuales se les aplica una responsabilidad civil extracontractual por ocupaciones peligrosas, además son beneficiarios de estas aplicaciones, las comercializan, son quienes las controlan, responderían solidariamente junto con los dueños o propietarios de los vehículos que resulte implicado en dichos accidentes de tránsito.

BIBLIOGRAFÍA

1. Fuscaldo, F. & Cure, O. E. (2018). Influencia de la implementación del Plan Nacional de Seguridad Vial en la muerte de los diferentes actores viales en Colombia 2015-2017. Recuperado de: <http://hdl.handle.net/20.500.12010/4704>
2. Ruíz, J., & Herrera, A. (2016). Accidentes de tránsito con heridos en Colombia según fuentes de información: caracterización general y tipologías de accidentes. *Revista CES Psicología*, 9(1), 32-46.}
3. Economía y negocios. (enero de 2022). En el 2021 aumentó la siniestralidad en las vías del país. *El tiempo*.
4. Franco Martín, D., & Vieira Mejía, S. (2021). Plataformas digitales generadoras de empleo y subordinación: la falta de regulación laboral en los contratos de las plataformas digitales. *Repositorio Upb*, 35.
5. Ramírez, J. C. (2020). *Las Plataformas de Transporte y las Cámaras de Foto Detección*. Cali: Universidad Santiago de Cali.
6. Fernández, C. & Benavides, J. (2020). *Las plataformas digitales, la productividad y el empleo en Colombia*. Bogotá: Fedesarrollo, 66 p.
7. Demanda de inconstitucionalidad en contra del inciso primero del artículo 1616 del Código Civil., expediente D-8146 (Sala Plena de la Corte Constitucional 9 de diciembre de 2010).

8. Arroyo, L. M., & Mejía, R. Z. (2020). La competencia desleal en el transporte de pasajeros en Colombia: análisis de la situación legal de las plataformas virtuales de transporte de pasajeros en Colombia. Medellín: Universidad Eafit.
9. John A. Torres, J. M. (2020). Cobertura de las Pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual de vehículos vinculados a plataformas tecnológicas de transporte de pasajeros en Colombia. Sistema Nacional de bibliotecas SISNAB, 91.
10. Jose Manuel Galvis Ospina, J. D. (2020). Responsabilidad civil extracontractual por actividades peligrosas de las plataformas digitales dedicadas a los servicios de domicilio. Repositorio Institucional UPB, 35.
11. Aranda., H. M. (2019). La responsabilidad en las buenas prácticas de transporte en conducción y circulación de las plataformas virtuales de Uber B.V y Rappi. Universidad Santiago de Cali, 30.
12. Casas, M. C. (2020). La contratación a través de plataformas intermediarias en línea. Universidad Complutense, 66.
13. Patiño, M. I. (2018). APLICACIÓN Y ADAPTACIÓN DEL RÉGIMEN DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL EN EL MODELO DE LAS ECONOMÍAS COLABORATIVAS EN COLOMBIA. Universidad Eafit, 147.
14. Ramírez, M. A. (2020). Formalización del trabajo en plataformas digitales de domicilio: estudio caso Rappi. UNIVERSIDAD PONTIFICIA BOLIVARIANA, 37.
15. Ríos, J. S. (s.f.). Responsabilidad civil de las plataformas digitales de economía colaborativa. Universidad CES, 27.

16. ÚSUGA, J. M. (2020). Responsabilidad civil extracontractual por actividades peligrosas de las plataformas digitales dedicadas a los servicios de domicilio. Biblioteca Universidad Pontificia Bolivariana., 35
17. I90'Pabón, S. S. (s.f.). CLÁUSULAS DE EXONERACIÓN RESPONSABILIDAD EN PLATAFORMAS DIGITALES. IURA LEGAL, pág. 1.
18. Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil.1999. Bogotá. SC-104. 1999.Exp: 5220. MP: Silvio Fernando Trejos Bueno
19. Corte Suprema de Justicia. Sala Civil.2008. Bogotá. SC-052-2008. Magistrado Ponente: Ruth Marina Díaz Rueda.
20. Urresta Laverde, M. (2021.). Responsabilidad civil en los accidente de tránsito: un análisis del sistema resarcitorio a las víctimas de accidentes de tránsito en Colombia y la posible implementación de los fondos de compensación. Universidad Externado de Colombia.
21. Duque-Riveros, F. G. (2021). La ineficacia del seguro de responsabilidad civil extracontractual en Colombia. Trabajo de Grado. Universidad Católica de Colombia. Facultad de Derecho. Bogotá, Colombia.
22. Hernández, J. S. & Hurtado, K. L. (2015). El seguro de responsabilidad civil extracontractual como garantía de reparación a las víctimas en delitos culposos derivados de accidentes de tránsito.

