

# APLICACIONES MÓVILES PARA EL TRANSPORTE ¿UN RESPONSABLE MÁS EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO?

*Por: Fabián Alejandro Galvis Restrepo<sup>1</sup>*

## RESUMEN

La Responsabilidad Civil de los transportadores en Colombia podría tener un nuevo sujeto obligado a la reparación de los daños y perjuicios que se ocasionen a terceros en razón de un accidente de tránsito. Son ellos los proveedores de plataformas tecnológicas para el transporte, a través de aplicaciones móviles lanzadas al mercado, que no solo han generado divisiones entre las empresas de transporte público de pasajeros y particulares que prestan el servicio, sino también han creado una nueva modalidad en la cadena de abastecimiento del servicio. El transporte dirigido y administrado por la plataforma tecnológica, participa activamente generando una regla efectiva de control y guarda jurídica sobre los hechos dañosos que se cometan durante el trayecto o desplazamiento, sin que del mismo exista una regulación precisa sobre el sistema de responsabilidad aplicable, en tratándose de conducción de vehículos reconocida esta como una actividad peligrosa.

**Palabras clave:** Plataformas tecnológicas, guardián, economía colaborativa, transporte, Uber.

## ABSTRACT

*The Civil Liability of transporters in Colombia could have a new obligated for the reparation of damages that are caused to third parties due to a traffic accident. They are the suppliers of technology platforms for transportation, through mobile applications launched to the market, which have not only created divisions between taxi drivers and*

---

<sup>1</sup> Abogado Universidad de Medellín, Especialista en Responsabilidad Civil y Seguros de la Universidad Pontificia Bolivariana, Especialista en Derecho Procesal Civil de la Universidad Externado de Colombia, Magister en Derecho con énfasis en Responsabilidad Civil y Seguros de la Universidad Pontificia Bolivariana. Medellín - Colombia. alejo26020@hotmail.com

*individuals that provide the service, but also have created a new modality in the service supply chain. The transport directed and administered by the technological platform, actively participates in the activity generating an effective rule of control and legal guard over the harmful events that are committed during the journey or displacement, without there being a precise regulation on the system of responsibility Applicable, in the case of recognized vehicle driving this is a dangerous activity.*

**Keywords:** *Technology platforms, guardian, collaborative economy, transport, Uber.*

## I. INTRODUCCIÓN

Las reflexiones plasmadas en este discurso, devienen de un análisis dogmático de lege ferenda al que se llega producto de la masificación en internet de aplicaciones móviles para el transporte de personas durante los últimos años, usadas indistintamente por conductores de vehículos de servicio público y particular como una opción de beneficio económico, en virtud de la necesaria regulación de un sistema de transporte a través de plataformas tecnológicas.

Para ello se analizó el funcionamiento de empresas como Uber, se exploraron problemas similares en otros países y se realizó un sondeo sobre legislación, artículos de investigación, jurisprudencia y análisis de casos, sin embargo no ha sido muy discutido su desarrollo en el mercado, sobre todo en lo referente al alcance en materia de responsabilidad civil salvo las noticias sobre demandas civiles por accidentes de tránsito que involucraban a Uber en Estados Unidos.

Sin embargo, esto no constituyó un obstáculo para continuar con esta investigación en aras de explorar si en esta nueva modalidad de transporte existe un posible nuevo agente de la responsabilidad civil por actividades peligrosas derivadas de la conducción de vehículos. Se pretende entonces con este trabajo de investigación dar respuesta al interrogante ¿Los proveedores de plataformas tecnológicas para el transporte público y privado particular son

responsables civiles por los daños causados a terceros como consecuencia de un accidente de tránsito?.

Los instrumentos de recolección de información fluctuaron entre análisis de sentencias, estudio de casos, tesis y publicaciones de contenido dogmático científico y en distintas disciplinas como la sociología y la economía, entrevistas a usuarios de servicios de transporte y líderes del fenómeno Uber, directamente o a través de medios de comunicación, análisis de doctrina, asistencia a foros o conversatorios relacionados con el tema, revisión de pronunciamiento del Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Puertos y transporte de Colombia, sobre proyectos de reglamentación e investigaciones relacionadas con el tema de transporte y plataformas tecnológicas, estudio de normas, leyes y decretos nacionales e internacionales.

Finalmente, este artículo se compone de seis capítulos en los que se discutirá: *1. Plataformas tecnológicas para el transporte. 2. Del concepto de economía colaborativa. 3. Estudio de Caso: Uber en el mundo. 4. Ineficacia de las pólizas de seguro para este servicio. 5. Una mirada al principio de solidaridad y el régimen de responsabilidad civil extracontractual aplicable a las empresas proveedoras de plataformas tecnológicas para el transporte. 6. Un nuevo guardián en el ejercicio de actividades peligrosas derivada de la conducción de vehículos.* Para luego cerrar con unas conclusiones sobre el tema.

## **II. DESARROLLO**

### ***1. Plataformas Tecnológicas para el Transporte***

Con la Globalización, considerada según el autor James H. Mittelman, profesor de relaciones internacionales e investigador en economía política internacional,

“como la fusión de procesos transnacionales y estructuras domésticas que permiten que la economía, la política, la cultura y la ideología de un país penetre en otro. La

globalización es inducida por el mercado, no es un proceso guiado por la política”  
(Morales)

los mercados del mundo se han expandido con nuevas ideas de negocio, a través del uso de internet y los sistemas tecnológicos, transformando los sectores económicos tradicionales en búsqueda de competitividad y solución de necesidades para una comunidad.

En tal sentido describe el autor Charcas Moscoso:

“... los medios tecnológicos permiten optimizar el uso de los recursos requeridos en un proceso industrial que puede ser de vital importancia para la economía de un país, la optimización de procesos se logra mediante la implementación de componentes de software o hardware que permiten medir y controlar procesos de producción” (Charcas Moscoso, 2012)

Este auge de la tecnología que no es ajeno al sector del transporte, más especialmente el terrestre de personas, el cual, valiéndose de los avances de la tecnología celular, viene estudiando los recursos que le son afines en la medida en que permiten ser usados para superar problemas del sector, como la ineficiencia, el tiempo excesivo, contaminación y alta siniestralidad.

Las personas y empresas que pretenden ofrecer en el mercado un método de posicionamiento global para el transporte a través del internet y la telefonía móvil, enfocados a satisfacer las necesidades de movilidad de las personas lo hacen a través de aplicaciones móviles descargables en los almacenes virtuales que ofrece la red de internet, que permite en tiempo real conocer la ubicación de un vehículo de servicio público o particular, en relación con la ubicación del usuario. El mismo sistema permite elegir el equipo más cercano, con la opción de rastrear el trayecto, el destino, la tarifa, entre otras operaciones, admitiendo la interconectividad con el servicio desde mucho antes de

abordarlo, que es precisamente la funcionalidad que ofrecen este tipo de desarrollos controlando el transporte de personas en aras de dar cumplimiento a la siguiente premisa:

“Uno de los principales ejes de la economía que mantiene a un país es la capacidad de movilizar de manera eficiente y a tiempo sus productos y personal a diferentes sitios del territorio nacional o internacional” (Charcas Moscoso, 2012).

Tradicionalmente, el servicio legal de transporte es prestado con un vehículo de dominio privado, propiedad de una persona natural o jurídica, destinado para el servicio público, afiliado a una empresa de transporte habilitada por la autoridad competente, y operado por una persona denominada conductor. Sin embargo, impulsados por la tecnología, la globalización, el auge de los dispositivos móviles y la conexión a través del internet, han resultado empresarios diseñando sistemas de comunicación orientados a “ personas que son propietarias de ... coches a las que facilita una serie de herramientas informáticas – un interfaz – que les permiten conectar con personas que necesitan realizar trayectos urbanos y que acceden al servicio por medio de una aplicación informática también gestionada por la demandada o por entidades vinculadas”, (Alfaro, 2015) que descargan los usuarios en sus aparatos electrónicos, conocidos con el nombre de Uber, Easy Taxy, Tappsi entre otros que cumplen la misma función.

En Colombia, para el año 2016, el Ministerio de Transporte reglamentó, a través de la resolución 2163 del 27 de Mayo, la utilización de plataformas tecnológicas como medios técnicos que sirven de soporte o herramienta para el transporte público individual de pasajeros en el nivel de lujo, modalidad regulada a su vez en el decreto 2297 de 2015.

En sus estipulaciones, el Ministerio de Transporte determinó la posibilidad de integrar al sistema Inteligente Nacional para la Infraestructura, el tránsito y el transporte y fijó unas funcionalidades que garantizan condiciones de operación como, el tipo de vehículo, aceptación o cancelación del servicio, información del conductor, origen y destino del

trayecto, trazabilidad, tiempo, medios de pago, gestión de peticiones, quejas y reclamos entre otros. (Ministerio de Transporte, 2016)

La reglamentación así determinada por el Ministerio de Transporte Colombiano refleja la importancia que estas plataformas en su operación ejercen sobre el transporte de personas. En tanto sus características dejan a disposición del usuario una herramienta tecnológica que permite visualizar en tiempo real la trayectoria del vehículo, los datos del conductor, la vinculación a través de un contrato electrónico, la fijación de tarifas entre otros condicionamientos:

“El carácter exclusivo de la relación entre los conductores y Uber; el hecho de que los contratos de transporte entre estos conductores y los usuarios se celebren a través de Uber; el hecho de que Uber fije (o intervenga al menos en la fijación de) los precios que cobran los conductores y el hecho, sobre todo, de que Uber controle toda la actividad de los conductores (pudiendo expulsarlos de la red por su sola voluntad) y que ha llevado a las autoridades administrativas estadounidenses afirmar el carácter de trabajadores de los conductores de Uber; y, en fin, que los clientes finales, lo sean de Uber (dado el carácter fungible de los transportistas individuales en la decisión de los consumidores de utilizar el servicio o no), que recoge y almacena sus datos a través de la app que utilizan aquellos para recibir el servicio. Son suficientes indicaciones de que Uber no es un simple proveedor de un servicio electrónico a los transportistas” (Alfaro, 2015)

La solución planteada por esas empresas proveedoras de aplicaciones móviles y su intervención en la prestación de servicios de transporte público o privado se constituye en el problema actual de repercusión en Colombia y el resto del mundo debido a la falta de una regulación efectiva de su servicio.

Los principales problemas que se avizoran son: la mitigación de la informalidad y la ilegalidad, los impuestos y controles, la prohibición del uso y comercialización de las

plataformas tecnológicas para el transporte en vehículos particulares por contrariar la ley 336 de 1996, la falta de articulación entre el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones y el Ministerio de Transporte pues la primera afirma que las aplicaciones tecnológicas gozan del principio de legalidad mientras que para el Ministerio de Transporte no tienen el reconocimiento ni la aprobación de funcionamiento por lo tanto son ilegales al momento de prestar el servicio de transporte.

El trabajo moderno, a través de redes virtuales, se configura con una menor subordinación y una mayor libertad para el trabajador a la hora de realizar su trabajo. A pesar de ello, se observa que la plataforma virtual retiene gran parte del control sobre la forma en la que se presta el servicio. En efecto, en las plataformas que se dedican a un negocio concreto, la empresa propietaria de la plataforma, y la marca, tiene interés en que el servicio se preste correctamente, dado que su marca distintiva depende de ello.

Una de las cuestiones clave, es la propia naturaleza de las nuevas empresas. En este sentido, se discute si las empresas propietarias de plataformas tecnológicas, solo recopilan información de los usuarios, para una base de datos o, por el contrario, son empresas dedicadas a la prestación de servicios en el sector en el que actúan para el caso en particular el transporte.

En el primer caso, si se considera que la empresa propietaria de la plataforma virtual se limita a la confección de una base de datos donde los actores – clientes y prestadores de servicios - pueden encontrarse, la propia empresa no podría ser declarada responsable por la mala calidad de la ejecución del servicio, ni por daños causados durante la prestación del servicio. De la misma forma, no tendría obligación de cumplir con la normativa vigente aplicable a las empresas del sector.

Sin embargo en el segundo caso, esto es si son empresas dedicadas a la prestación de servicios en el sector que actúan, su intervención es mayor llegando inclusive a controlar la actividad, en cuyo caso se discute si podría ser declarada responsable por daños causados a

terceros, pues su propósito está directamente ligado al resultado de una solución en movilidad y a los riesgos asociados durante la prestación del servicio de transporte del que obtienen un provecho económico sin restricción alguna.

Como se ha visto, el conflicto jurídico surge porque los propietarios de las plataformas tecnológicas alegan, para su beneficio, en la mayoría de casos, que son simples intermediarios que únicamente proporcionan el contacto la persona que desea un servicio con la persona que lo provee, pretendiendo con ello eximirse de responsabilidad.

### 1.1. Consecuencias de la Tecnología aplicada al transporte

En los últimos años, con el avance de tecnologías como sistemas de posicionamiento global, es posible obtener una gran cantidad de información relacionada con la trayectoria seguida por objetos móviles tales como personas, animales, vehículos entre otros. El concepto de trayectoria está asociado con la posición cambiante de un objeto en un espacio dado durante un intervalo. Este caso permite evidenciar como la información puede conducir al descubrimiento de tendencias y patrones espacio temporales que de otro modo serían muy difíciles de detectar permitiendo el mejoramiento del servicio y la optimización de los recursos. (Moreno Arboleda, Arango Isaza , & Echeverri Arias, 2010)

Precisando el concepto indican los autores:

“Las observaciones pueden incluir información adicional sobre el objeto, por ejemplo se puede tener observaciones de un vehículo cuando: a) está en movimiento e incluir información sobre su velocidad y su nivel de combustible b) se detiene a recoger pasajeros y registrar cuantos pasajeros recogió y c) se detiene a tanquear y registrar cuantos galones de combustible compró. Así se puede tener observaciones de movimiento, observaciones de recogida de pasajeros y observaciones de tanqueo”. (Moreno Arboleda, Arango Isaza , & Echeverri Arias, 2010)



El control logístico de los vehículos de transporte y medición de variables como ubicación, tiempos de desplazamiento, rutas alternas, identificación de riesgos, medición de temperaturas y control de dispositivos electrónicos del vehículo, permite estudiar la manera en que los recursos de transporte son usados, permitiendo al empresario conocer mejor su negocio y generar un mayor grado de control y vigilancia frente a la actividad.

La tecnología aplicada al transporte ha significado un nuevo modelo de producción, pero también una forma de desafiar el sistema tradicional, viéndose afectados los originales prestadores del servicio en la medida en que son excluidos para darle pasos a mejores alternativas que buscan impactar positivamente al usuario.

Lo anterior es reconocido en revistas especializadas como Law Tec para México que trató el tema así:

“Los taxistas reconocen que la época actual se caracteriza por un nuevo modo de producción y organización social, derivado de la evolución de las telecomunicaciones y la mundialización de la economía. Sin embargo afirman que las aplicaciones de este tipo tienden a fomentar una competencia desleal y el intrusismo”. (Law Tec, 2016)

De otro lado los taxistas alegan la competencia desleal (Agredo, 2016) protagonizando distintas marchas alrededor del mundo en contra de plataformas tecnológicas para el transporte privado como Uber, Easy Taxi, entre otras, por ejemplo el diario El País de Uruguay registro el pasado 29 de noviembre de 2016 lo siguiente:

“El descontrol que terminó a golpes de puño y empujones en la plaza que se encuentra frente a la Seccional 10, se produjo luego de que un grupo de taxistas se cruzara con los choferes de Uber que estaban fuera de la dependencia policial”.

Similar situación ocurrió en Francia el pasado 3 de Julio de 2015 cuando el medio de comunicación Caracol, registro como uber se vio obligada a suspender sus servicios en este país luego de disturbios:

La inusual concesión se da luego de que la presión se acumulara durante la semana entre Uber y las autoridades francesas: Dos altos directivos en Europa de la compañía, con sede en San Francisco, fueron detenidos el lunes y deberán enfrentar un juicio ante los cargos de "prácticas comerciales engañosas".

Ello refleja el problema que enfrentan los gobiernos para mantenerse al paso de la velocidad de los avances tecnológicos y cómo gravar operaciones como la de Uber y proteger tanto a trabajadores como a consumidores. Las empresas como Uber alegan que los gobiernos protegen de manera injusta a las compañías establecidas, en lugar de adaptarse a los nuevos tiempos.

En Colombia no es la excepción, mas exactamente en Antioquia, en el mes de Junio de 2017, se presentaron amenazas contra operadores de la plataforma Uber y usuarios del servicio, según relató el diario El Colombiano recientemente:

La semana pasada, a través de Whatsapp, se difundió la imagen de un supuesto panfleto en el que se anunciaba una "limpieza social de Uber, Cabify y el transporte ilegal en el área metropolitana".

El supuesto panfleto fechado en junio de 2017 asegura que "a partir de la fecha y en este año 2017 no vamos a responder por los vehículos que tengamos identificados como Uber y Cabify (...) Coja sus carros y déjelos de particulares o se los destruiremos y no se responderá por ocupantes, usuarios y conductores, afectados en estas acciones".

Dando cuenta de la necesidad actual de una propuesta social, legal y comercial por parte del Gobierno Nacional, desde un ámbito global en procura del uso de estos sistemas fundamentado en el principio de Neutralidad en internet.

Al respecto 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).

Colombia ha dado algunos pasos reglamentando el uso de plataformas 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.

## ***2. Del concepto de economía colaborativa***

Las disputas entre taxistas y propietarios de vehículos que utilizan plataformas tecnológicas, nos ha llevado a reflexionar la verdadera importancia frente al tema. Son muchos los aspectos que deben tenerse en cuenta para determinar la viabilidad o no del servicio: los impuestos, contribuciones, regulación, vigilancia y control, tarifas, entre otros, para determinar si existe un impacto en la calidad del servicio público de transporte. Tiene razón los gremios de taxistas frente al uso de la plataforma tecnológica para promocionar la economía colaborativa, pues gracias a ella se facilita la creación de nuevas

empresas y estrategias de servicios tradicionales<sup>2</sup> Un conflicto que se ha intensificado como lo refiere el siguiente apartado:

“Es posible, sin embargo, que este episodio sea tan solo el inicio de una larga confrontación entre agrupaciones comerciales tradicionalmente protegidas o privilegiadas por el Estado y los innovadores que amenazan su existencia por medio de la tecnología digital y la “economía compartida”, de la cual Uber es un solo ejemplo en el ámbito vehicular”. (Raisbeck, 2015)

Para comprender esta confrontación es preciso definir el concepto de economía colaborativa, de lo cual se ha hablado poco en nuestro país pero que resulta importante conocer la posición de otros sectores, así:

---

<sup>2</sup> “...como el arrendamiento de vivienda en los Estados Unidos, que busca reglamentar el uso de una plataforma con características de economía colaborativa”. (Raisbeck, 2015)

“Desde los años setenta se promovía en Europa la idea de que entre vecinos se arreglaran para ir juntos al trabajo en un solo auto, con el objeto de reducir el consumo de gasolina y mitigar la congestión de tránsito. En ese movimiento puede hallarse el vestigio más antiguo de la actual economía colaborativa. Pero solo hasta la aparición de las plataformas tecnológicas de hoy –internet, GPS y las redes sociales– se hizo posible la masificación y la operación práctica de estos hábitos urbanos, heredados del trueque de los tiempos prehistóricos. (Nueva Economía, 2016)

Airbnb ha realizado una expansión internacional de su actividad, ofreciendo a sus usuarios Alojamiento en más de 34.000 ciudades y 191 países. Hoy en día, ha conseguido posicionarse con mayor éxito que Uber en el mercado, a nivel general, recibiendo la denominación de la empresa hotelera más grande del mundo, en términos de la valoración del capital, superando al mayor grupo hotelero, en apenas 6 años. (Benavidez Vélez, 2016)

“...el término «economía colaborativa» se refiere a modelos de negocio en los que se facilitan actividades mediante plataformas colaborativas que crean un mercado abierto para el uso temporal de mercancías o servicios ofrecidos a menudo por particulares. 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 actúen 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»). Por lo general, las transacciones de la economía colaborativa no implican un cambio de propiedad y pueden realizarse con o sin ánimo de lucro”. (Comisión Europea, 2016)

La economía colaborativa se refiere entonces a modelos de negocio en los que se facilitan actividades mediante plataformas colaborativas que crean un mercado abierto para el uso temporal de mercancías o servicios ofrecidos a menudo por particulares. Su éxito se refleja en datos económicos pues espera según estimaciones, mover 235.000 millones de dólares en el año 2025. Precisamente la plataforma Airbnb para servicios de alojamiento en comparación al sector hotelero, como se observa en el siguiente recuadro, ha obtenido mejores resultados en menos tiempo que el servicio tradicional:

	<i>Airbnb</i>	<i>InterContinental Hotels Group</i>
Habitaciones	650.000	650.000
Años de actividad	6	63
Infraestructuras	No posee	Sí posee
Empleados	1.000	120.000
Capital	\$13.000 millones	\$10.000 millones

(Benavidez Vélez, 2016)

Por lo general, las transacciones de la economía colaborativa no implican un cambio de propiedad y pueden realizarse con o sin ánimo de lucro. Bajo este supuesto, son muchos los riesgos que se identifican desde el punto de vista de la Responsabilidad Civil al considerarse que los proveedores de esas plataformas que utilizan el modelo de la economía colaborativa, son en sí mismos prestadores del servicio que ofrece y no unos simples intermediadores como en el caso del transporte teniendo en cuenta la influencia y control que ejercen sobre la actividad.

En particular, el nivel de control o influencia que la plataforma colaborativa ejerce sobre el prestador de dichos servicios, puede establecerse a la luz de los siguientes criterios claves: la posibilidad de fijar el precio final que debe pagar el usuario, los términos y condiciones del servicio, la propiedad sobre los equipos con que se presta el servicio. Cuando se cumplen estos tres criterios, hay indicios claros de que la plataforma colaborativa ejerce una influencia o control significativos sobre el prestador del servicio.

Para la Comisión Europea,

“...puede haber casos en los que las plataformas colaborativas ofrecen otros servicios además de los servicios de la sociedad de la información, actuando como intermediarios entre los prestadores de los servicios subyacentes y sus usuarios. En particular, en determinadas circunstancias, una plataforma puede ser también un proveedor del servicio subyacente (p. ej., servicio de transporte o de alquiler a corto plazo). En tal caso, las plataformas colaborativas podrían estar sujetas a la normativa sectorial específica, incluidos los requisitos de autorización y concesión de licencias empresariales aplicados por lo general a los prestadores de servicios...”  
(Comisión Europea, 2016)

Y el contexto Colombiano no debería ser la excepción en tanto el régimen de transporte está sometido a una regulación especial, y a una regla de responsabilidad Civil por actividades peligrosas, como es el caso de las empresas afiliadoras de vehículos destinados al servicio público quienes responden civilmente por daños causados a terceros ya sea

directamente o por solidaridad. Circunstancia que deviene necesariamente del alcance ofrecido por la plataforma tecnológica quien no solamente maneja información sino también presta el servicio subyacente como en el caso del transporte de personas.

Observando el control e influencia que la plataforma tecnológica ejerce sobre estos servicios podemos determinar si cabe frente a ellos una obligación de reparar a terceros víctimas en accidentes de tránsito. Para la comisión Europea hay criterios para analizar y son estos: la fijación de precios, la generación de términos y condiciones entre el prestador del servicio y el usuario, si sufraga gastos y asume los riesgos de la actividad, o si existe una relación laboral entre la plataforma y la persona que presta el servicio. Mismos que cabe revisar en el ámbito del Derecho Colombiano, cuando analizamos la responsabilidad de plataformas para el transporte de personas, y que en mayor o menor medida cumplen con los criterios enunciados por la comisión Europea y que se acomodan a la definición de guarda jurídica como elementos estructurales de la misma, según se relatará más adelante.

Estos elementos podrían indicar que la plataforma colaborativa ejerce un gran nivel de control e influencia sobre la prestación del servicio subyacente por que cuanto más gestionan y organizan las plataformas colaborativas la selección de los proveedores de los servicios subyacentes y la manera en que se prestan dichos servicios —por ejemplo, verificando y gestionando directamente la calidad de los servicios—, más evidente resulta que la plataforma colaborativa puede tener que ser considerada también ella misma como proveedora de los servicios. Corroborando las actividades que despliegan plataformas como uber, blablacar, tappsi, entre otras que invitan a los usuarios a calificar su experiencia con el servicio, permitiendo que estos impartan sanciones dependiendo de lo bueno o malo que haya sido. Nada más alejado de la realidad Colombiana, donde el usuario prefiere usar estos servicios de transporte que los tradicionales en taxi, buses o servicios especiales.

Este sistema refiere un criterio de subordinación porque el prestador del servicio de transporte, esto es el conductor o propietario del vehículo y del dispositivo móvil, deben actuar bajo la dirección de la plataforma colaborativa quien determina la elección de la actividad, la remuneración, las condiciones laborales, la gestión y supervisión, resultando

más evidente que la plataforma colaborativa pueda ser considerada también ella misma como proveedora de los servicios de transporte.

De tal suerte, si se analiza la actividad desplegada por los proveedores de plataformas tecnológicas para el transporte, a la luz de estos criterios se desprende como conclusión que la peligrosidad se encuentra en estrecha relación con las circunstancias que rodean su ejecución desde el momento que se descarga la aplicación móvil, y se toma el servicio. (Cespedes Baez & Maria Gutierrez, 2012)

### ***3. Estudio de Caso: Uber en el mundo***

Con una mirada desde el trabajo social, se plantea en el documento cómo los nuevos movimientos sociales, sumado al auge de la tecnología e internet, han abierto el camino para la entrega de soluciones que facilitan el desplazamiento de las personas de un lugar a otro, ofreciendo en el mercado del transporte distintas aplicaciones móviles que acercan al usuario a formas no tradicionales de satisfacer sus necesidades. Sin embargo, se plantea la discusión en torno a si se trata de un consumo colaborativo o un beneficio económico para el desarrollador de la plataforma, generando inclusive un escenario de competencia desleal para los operadores de servicio público tipo taxi, llegando al punto de que en distintas autoridades se ha considerado como ilegal el servicio a través de estas plataformas. (Orden, 2014)

Uber es una plataforma tecnológica creada en el año 2009, en el Estado de California, Estados Unidos cuyos fundadores fueron Garrett Camp y Travis Kalanick, quienes diseñaron la plataforma como una aplicación para teléfonos inteligentes con servicio de datos o conexión de internet, a través de la cual se buscó acercar a los usuarios quienes necesitaban un servicio de transporte, así como a los conductores quienes por su parte necesitaban un medio de trabajo. (Acosta Lopez & Espinosa Salazar, 2015)



El servicio funciona básicamente a través de la descarga gratuita de la aplicación Uber en los celulares de los usuarios quienes a su vez crean una cuenta con su correspondiente contraseña, para lo cual deberán hacer el registro de su información, correo electrónico, teléfono y los datos de su tarjeta de crédito, para así en el caso de requerir el servicio de transporte se pueda enlazar al conductor con el usuario, conductor quien también previamente realizara un registro de su información en la plataforma desarrollada por Uber. (Acosta Lopez & Espinosa Salazar, 2015)

Sin embargo, Uber ha manifestado que el servicio que presta no es de transporte, sino un servicio amparado por la Directiva 98/34 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de junio, por la que se establece un procedimiento de información en materia de las normas y reglamentaciones técnicas y de las reglas relativas a los servicios de la sociedad de la información; así como su desarrollo en España por medio de la Ley 34/2002, de 11 de julio, de servicios de la sociedad de la información y de comercio electrónico (Providencia dando traslado a las partes del planteamiento de una cuestión prejudicial ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea, p. 2). (Jarne Muñoz, 2015)

Con base en lo anterior, el Magistrado Fernández Seijo considera que la calificación de la naturaleza jurídica del servicio en cuestión requiere plantear una cuestión prejudicial ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea, con objeto de determinar si nos encontramos ante un servicio de transporte o si por el contrario la utilización que el sistema implementado, por Uber, lleva a cabo de las herramientas informáticas y de las nuevas tecnologías desvirtúa tal calificación, permitiendo al servicio ofrecido por la compañía entrar en el ámbito de aplicación de la Directiva 2006/123, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006, relativa a los servicios en el mercado interior. El tenor de ambas preguntas era el siguiente:

Si el artículo 2, apartado 2, letra b) de la Directiva 2006/123/CE, de 12 de diciembre, del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a los servicios en el mercado interior, excluye del ámbito de aplicación de dicha Directiva a las

actividades, realizadas con carácter lucrativo, de intermediación entre el titular de un vehículo y la persona que necesita realizar un desplazamiento dentro de una ciudad, facilitando los medios informáticos – interfaz y aplicación de software – que permitan su conexión, por considerar que dicho servicio es un servicio de transporte. (Jarne Muñoz, 2015)

En definitiva, el autor Jarne Muñoz considera que la cuestión prejudicial planteada presenta, al menos, dos consecuencias positivas. En primer lugar, exige al Tribunal de Justicia de la Unión Europea una reflexión encaminada a determinar la calificación más alta que ha de atribuirse al servicio prestado por Uber. Del mismo modo, contribuye a alejar la problemática del transporte colaborativo de la esfera interna, labor sumamente loable puesto que resulta imperativo a su juicio que la Unión Europea se posicione, de modo claro, en relación al papel que las plataformas de transporte colaborativo han de jugar en el presente y en el futuro mercado interno, posicionamiento que la propia Uber ha venido demandando a través de las diversas denuncias presentadas ante la Comisión Europea. (Jarne Muñoz, 2015)

En tanto la competencia desleal ha sido un punto de discusión frente a la plataforma Uber, “puesto que los conductores de Uber carecen de la licencia necesaria para realizar un transporte público discrecional de pasajeros” (Lopez, 2015). Tal situación debe ser intervenida, pues la sociedad mundial requiere una regulación al respecto, que no limite la innovación, pero que permita un equilibrio entre todos sus actores con el fin de que no se restrinja el servicio en aras de legitimarlo.

Esto necesariamente implica sacarlo de ese estado volátil en que se encuentra, abstracto y ambiguo por demás, para transpolarlo a la realidad de lo que se ha convertido, un sistema masivo de comunicación bidireccional que abastece el transporte y hace parte de la cadena del servicio. Interviniendo el control mismo de la actividad que desarrolla dándole así participación y reconocimiento, haciéndolo sujetos de derechos y obligaciones. Finalmente integrándolo a un engranaje social, en el que juega un papel fundamental el riesgo propio

de conducción de vehículos, propiciado por estas plataformas tecnológicas, acercándolas aún más al usuario.

Es así como las plataformas tecnológica para el transporte como Uber han conseguido ampliar el espectro del despacho de taxis en Colombia, de la mano de internet, siendo actualmente uno de los servicios más utilizados por las personas, comercializada a través de una aplicación móvil, que descarga el usuario.

A propósito de su uso, el autor Villegas Carrasquilla en su artículo sobre Uber y los retos de la tecnología aclaró:

“Hoy, de acuerdo con nuestra legislación, las aplicaciones tecnológicas, como Uber, no necesitan ningún tipo de licencia para poder operar, ya que su actividad, al no ser un servicio público, se encuentra desregulada. Estos son meros intermediarios tecnológicos” (Villegas Carrasquilla, 2015).

Ahora bien, se discute si esta actividad debe ser regulada o no, y el autor Villegas Carrasquilla lo describe como un servicio de intermediación en el transporte, en el que prima la libertad en internet, por tanto no es un servicio sujeto de regulación, aunado a que no se considera como empresa de transporte, por lo tanto no requiere licencia o habilitación para su funcionamiento.

Desde este campo crítico, la posición del autor Villegas Carrasquilla es la de favorecer esta plataforma en particular, pues él mismo participó como asesor para el proyecto de ley que cursa en el Congreso de la República. En tanto pretende la reglamentación de plataformas tecnológicas en el transporte particular, estimando que como no es empresa de transporte no requiere una regulación en tal sentido. Lejos de ser verdad vemos como en el mes de noviembre de 2015 y mayo de 2016 se reglamentó el servicio de transporte público individual en nivel de lujo, en el que por primera vez se regula el uso de las plataformas para el lanzamiento de estos servicios, sujeto a una habilitación por parte del Ministerio de

Transporte. Esta forma de reglamentación deja entrever un servicio que por su especial destinación debe rendirle cuentas al estado sobre sus actividades, lo que no podrá desconocerse en caso de que se apruebe el uso de Uber para el transporte particular. (Villegas Carrasquilla, 2015)

En la búsqueda de aprobación de la plataforma Uber en España, país en donde se han presentado algunos pronunciamientos jurisdiccionales para salvaguardar la libertad de competencia, se ha pedido discutir si Uber es una empresa de transportes o digital, a lo cual el Tribunal de Justicia de la Unión Europea deberá determinar su tratamiento. (Tribunal de Justicia de la UE y El País (España), 2015)

Hasta el momento, desde el año 2011, cuando Uber fue lanzado en Europa, ha tenido que afrontar la oposición de los servicios tradicionales de taxis que se quejan de competencia desleal y, además, la empresa se ha visto afectada por acciones judiciales que prohíben su operación en Bélgica, Francia, Alemania, Holanda y España. (Tribunal de Justicia de la UE y El País (España), 2015)

Es evidente que la plataforma tecnológica para servicios de transporte denominada Uber, ha ganado durante los últimos tiempos adeptos que se encuentran satisfechos con el servicio, más que el prestado por los conductores de taxi, lo que ha generado el disgusto de este sector y la persecución por parte de las autoridades quienes buscan prohibir este servicio, atendiendo a su estado de ilegalidad.

Lo que es comprensible basado en las estadísticas de descarga de esas aplicaciones, como lo indica el mismo autor Flórez Villegas:

Uber es, en términos sencillos, una empresa que maneja una aplicación (*app*) que conecta pasajeros con conductores de vehículos registrados, los cuales ofrecen un servicio de transporte. La *app* funciona en 54 países y ha hecho que muchas personas piensen que no vale la pena tener un automóvil propio, pues los que pone a

disposición Uber son de muy buena calidad. La *app* se usa cuando se necesita un vehículo, sin tener que preocuparse en general por nada más. Además, el servicio se puede pagar con tarjeta de crédito. (Florez Villegas, 2014)

En México se observa un avance acelerado de la tecnología, lo que no se equipara con la legislación que se queda corta para regular ciertas actividades, una de ellas es el transporte, que a través de plataformas como Uber han generado conflictos con los prestadores tradicionales del servicio, esto en base a los vacíos normativos sobre la materia. En definitiva encontramos que Uber es catalogado como una empresa de red de transporte (ERT) basada en aplicaciones móviles y también como un servicio de transporte privado que conecta a los usuarios con el conductor, dejando como inquietud entonces que criterio de responsabilidad reciben estas ERT que prestan servicio de transporte privado como es el caso de Uber, teniendo en cuenta que tradicionalmente los transportadores como taxistas responden civil y solidariamente frente a terceros por tratarse la conducción de vehículos una actividad peligrosa. (Law Tec, 2016)

En Colombia el Gobierno cree que Uber llega a fomentar la ilegalidad en la prestación del servicio individual de transporte, ya que toman a los vehículos con destinación para el servicio especial llevándolo a que asuman un papel para el que no están autorizados como es el servicio de transporte individual, por lo que el Gobierno ha tomado como estrategia hacer controles para que no se dé la prestación del servicio individual de transportes a través de la aplicación Uber, aplicando sanciones como multas e inmovilización de los vehículos que presten el servicio para el cual no están autorizados. (Acosta Lopez & Espinosa Salazar, 2015)

En el caso de Brasil, tenemos que ha sido la ciudad de Rio de Janeiro la primera en declarar ilegal el servicio de UBER, esto a través de una ley previamente aprobada por el concejo municipal, señalándose que no se podía seguir prestando el servicio a través de plataformas como lo hacía Uber, puesto que de contrariarse la disposición se aplicarían multas, se

resaltó con ello que solo las personas que cuenten con los permisos necesarios podrán prestar el servicio de transporte. (Acosta Lopez & Espinosa Salazar, 2015)

El caso de México ha sido uno de los que ha marcado precedentes al ser este el primer país que regularizó no solo el caso de Uber sino de otras empresas que ofrecían el servicio de transporte por medio de plataformas tecnológicas, el Distrito Federal llegó a un acuerdo entre el sector taxistas y las empresas que prestaban sus servicios a través de diversas aplicaciones.

Teniendo en cuenta su Ley de movilidad, México implementó la regularización de los sistemas de aplicaciones por medio de las cuales se acerca al usuario con el conductor, facilitando la prestación del servicio tanto para usuarios como para conductores, pensando así en una regularización sostenible y optimizando al máximo la utilización de los recursos. (Acosta Lopez & Espinosa Salazar, 2015)

La plataforma Uber en Colombia se encuentra prohibida, porque no existe regulación que soporte su operación, constituyéndose en una problemática a nivel social, pues a través de esta plataforma se está infringiendo la ley de transporte tradicional en sus distintas modalidades y se está promoviendo la competencia desleal entre los taxistas y los conductores que usan Uber. En consecuencia, se propugna por una regulación especial de este servicio complementario tomando como ejemplo países como México, quienes expidieron en el año 2015 una normatividad que reguló aspectos como: la habilitación del proveedor, la clasificación como servicio de transporte privado y el concepto de empresas de redes de transporte

Con una regulación en Colombia que permita la prestación del servicio de transporte a través de plataformas tecnológicas se podrían aclarar diferentes inquietudes también en el campo de la responsabilidad civil.

#### ***4. Ineficacia de las pólizas de seguro para este servicio***

En la actualidad, los vehículos que prestan el servicio de transporte a través de plataformas tecnológicas cuentan en su mayoría con un seguro de responsabilidad civil extracontractual. 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 afiliadora, si se tratara de servicio público individual de pasajeros. (Acosta Lopez & Espinosa Salazar, 2015)

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. (Cerda, 2016)

Conforme a lo anterior, los amparos por responsabilidad civil que toman los propietarios de vehículos particulares, en principio, al declarar el riesgo, este solo puede destinarse para actividades personales o familiares, no siendo posible que el vehículo se utilice con una finalidad onerosa, o menos aún para ofrecer un servicio de transporte a la comunidad. En estos casos puede entenderse que se presenta una inexactitud en la declaración del estado del riesgo, dando lugar eficientemente a la nulidad relativa del contrato de seguro como

sanción, al actuar reticente del tomador y/o asegurado. Circunstancia que no advierten ninguno de los actores que participan en la cadena de abastecimiento de estos servicios como el que presta Uber, viéndose afectado tanto el patrimonio de quien presta su vehículo para esta actividad como los pasajeros o los terceros víctimas en un siniestro.

También puede suceder que la circunstancia consistente en la utilización del vehículo para el transporte de pasajeros sea consagrada como una exclusión que, generalmente, se encuentra estipulada en las condiciones del seguro para vehículos como un riesgo no cubierto y por lo tanto, el ejercicio de tal actividad genera la ausencia de obligación indemnizatoria por parte de la aseguradora.

Como lo señala el autor Sebastián Cerda:

Si un vehículo de UBER posee, por ejemplo, la más amplia cobertura (Todo Riesgo), podríamos pensar que tanto el vehículo como la responsabilidad civil frente a terceros por la que fuera responsable, estaría cubierta, amparada, respondiendo por tales responsabilidad, la aseguradora. Lamentamos informarles que en principio, a nuestro entender, la aseguradora ante un siniestro rechazaría la cobertura, con fundamento en la exclusión general (la cual la hallamos en la mayoría de las pólizas) que reza “ *cuando el vehículo sea destinado a un uso distinto al indicado en el Frente de póliza y/o certificado de Cobertura sin que medie comunicación fehaciente al Asegurador en contrario, o cuando sufrieran daños a terceros transportados en el vehículo asegurado en oportunidad de ser trasladados en virtud de un contrato oneroso de transporte, sin haberse consignado tal uso o destino en el frente de póliza*”. Otra de las posibles exclusiones que pudieran alegar las aseguradoras serían las referidas a “*la necesidad de que el vehículo se encuentre habilitado para circular conforme disposiciones vigentes*” y/o “*mientras sea conducido por personas que no estén habilitadas para el manejo de esa categoría de vehículos por autoridad competente*”. (Cerda, 2016)



En línea de discusión, también es importante abordar el elemento del interés asegurable en el seguro de daños, en tanto no habrá contrato de seguro si no se tiene un interés, debiendo existir previamente a la celebración del contrato y durante la vigencia del contrato, tal como lo consagra el Código de Comercio en su artículo 1083 :

“Tiene interés asegurable toda persona cuyo patrimonio pueda resultar afectado, directa o indirectamente, por la realización del riesgo. Es asegurable todo interés que, además de lícito, sea susceptible de estimación en dinero”.

Entendiéndose el interés asegurable como una relación de un sujeto con un bien, un patrimonio, o parte de este, *“susceptible de mengua, detrimento, quebranto o daño potencial, incertus an, incertus quando, cuya exposición a un riesgo, amenaza de pérdida, destrucción, deterioro o afectación potencial procura precaver con el seguro (...)”* es decir *“se vincula a la posibilidad potencial de su pérdida o afectación por un siniestro”*<sup>3</sup> (Gómez Sánchez & Martínez Del Rio Samper, 2012)

Del artículo 1083 del C.co se desprende que el interés asegurable debe ser lícito, la importancia de este requisito radica en el principio indemnizatorio en tanto el daño para que sea jurídicamente susceptible de ser reparado, requiere que se circunscriba a un derecho patrimonial que se encuentre amparado por la ley, que sea legítimo, porque si no lo es la víctima no tiene acción para reclamar indemnización, por tratarse de un enriquecimiento injusto.

Para el autor De Cupis *“(...) la destrucción o deterioro material de una cosa o de una situación constituye daño en sentido físico, mas no jurídico. Para que pueda hablarse de un daño en sentido jurídico civil, se requiere que esa cosa o situación estén protegidas por el orden jurídico, es decir que sean bienes jurídicamente hablando. Ahora, las cosas o las situaciones son protegidas cuando el Estado en su soberanía faculta a los particulares*

---

<sup>3</sup> Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación de Civil, Diciembre 18 de 2008, Exp. No. 00537. M.P. William Namén Vargas.

*para que las disfruten. Cuando ello ocurre, entonces el facultado es titular de bienes patrimoniales o extrapatrimoniales que los demás deben respetar”*

Por consiguiente, si en razón a la ilicitud no es posible que exista un daño susceptible de ser indemnizado, lo mismo deberá decirse del interés asegurable frente a la actividad ilícita o prohibida.

Al respecto, afirma el autor:

*“interés asegurable es ilícito cuando está directamente vinculado a una actividad ilícita o prohibida (...)”<sup>4</sup> (Gómez Sánchez & Martínez Del Rio Samper, 2012)*

Por lo anterior, una actividad prohibida como la que hoy prestan los vehículos particulares de forma onerosa para transportar personas a través de aplicaciones móviles como Uber, a sabiendas de la sanción impuesta a esta compañía y las advertencias de parte de la Superintendencia de Puertos y Transportes para que cese tal actividad, hace que desde el ámbito de los seguros de responsabilidad civil desaparezca el interés asegurable por falta de uno de sus requisitos como es la licitud de la actividad generando como consecuencia la extinción del seguro, lo cual es perfectamente viable a la luz del artículo 1086 del C.CO “El interés asegurable deberá existir en todo momento, desde la fecha en que el asegurador asuma el riesgo. La desaparición del interés llevara consigo la cesación o extinción del seguro....”.

Más aún, en tratándose de vehículos particulares, sus propietarios no están obligados a contratar un seguro de daños con amparos por responsabilidad civil a diferencia del servicio público de transporte quienes si deben hacerlo, proyectando un sin número de reclamaciones por siniestros que eventualmente serian objetadas por el asegurador, a raíz de la inobservancia de las practicas aceptadas y autorizadas por el sistema, lo que de

---

<sup>4</sup> Cámara Nacional de Apelaciones en lo Comercial. Ricardo Olivero vs. Amparo Compañía Argentina de Seguros S.A. Marzo 30 de 1966.

conocerse desestimularía el escalamiento de este servicio como una forma también de preservar los principios del transporte entre los que se encuentran la seguridad.

En conclusión los seguros de responsabilidad civil que toman los propietarios de vehículos particulares que en algún momento son utilizados para prestar servicios de transporte por medio de aplicaciones móviles como Uber, EasyTasy o Tappsi podrían tornarse nulos por reticencias o inexactitudes al no declarar seriamente el riesgo, agravarlo, o destinarlo para una actividad sustancialmente distinta, pueden constituirse ineficaces al operar una exclusión expresa del condicionado general o inexistentes por falta del elemento esencial del contrato como lo es el interés asegurable al tratarse este servicio de una actividad prohibida por el Estado Colombiano, lo que desencadenaría generalmente en el no pago de la indemnización reclamada, en perjuicio de las víctimas y los asegurados quien deberán responde con su patrimonio.

##### ***5. Una mirada al principio de solidaridad y el régimen de responsabilidad civil extracontractual aplicable a las empresas proveedoras de plataformas tecnológicas para el transporte***

El concepto de responsabilidad desde la actividad informática comporta el análisis de ciertos criterios de imputación jurídica en atención al riesgo que crean y los daños que producen. Se precisa dar una mirada desde la visión extracontractual, en el que se exige un acto u omisión ilícito, contra deberes de esa conducta social típica y esperable, un daño infringido injustamente y un vínculo causal entre ambos. (Fundinaga, 2006)

Se discuten las siguientes posiciones: De un lado quienes consideran que se debe hacer responsable a los proveedores e intermediarios de servicios de internet determinando las medidas y circunstancias para quien realiza una labor meramente instrumental, haciendo posible la difusión a través de internet de contenidos ajenos. Detrás de este interrogante se esconde en realidad un delicado problema de política jurídica, pues las reglas de imputación

de responsabilidad en este ámbito pueden llevar a instaurar un juego de incentivos que condicione el desarrollo de la llamada sociedad de la información.

De otro lado, negar una responsabilidad en cabeza de los proveedores de servicios significaría, que en la mayoría de los casos los perjudicados no podrían obtener un resarcimiento, por lo que terminarían soportando los riesgos derivados de las conductas ilícitas que se puedan producir. (Richart, 2012)

En el contexto de la globalización ha surgido la que hoy se denomina era de la información y la comunicación. Esto ha generado cambios significativos en la manera en que las personas y la sociedad en general acceden a la información. Aunque desde hace siglos la información y la comunicación han sido usadas como instrumentos de dominación, en la actualidad esto representa una gran paradoja.

Uno de los aspectos fundamentales de esta discusión se refiere a la regulación del uso de internet, particularmente a la necesidad de establecer la responsabilidad de quienes ejecutan actividades a través de la red.

En el contexto colombiano la responsabilidad de los proveedores de servicios de internet se define principalmente por las reglas generales del derecho privado, en sentido contrario, la regulación adoptada por la Directiva de la Unión Europea, se ciñe a un sistema romano-germánico, en el que la responsabilidad que se imputa al ISP (proveedores de servicios de internet) al hecho de que pueda constituirse en un colaborador necesario de un hecho ajeno.

Para que se dé la responsabilidad civil extracontractual por actividades realizadas en la internet, es necesario que existan cuatro presupuestos: (i) una acción o una omisión dañosas; (ii) un daño de carácter moral o patrimonial actual o futuro; (iii) un “nexo causal” entre la acción o la omisión y el daño y (iv) un criterio de imputación de la responsabilidad.

En términos generales se denomina daño a “la lesión del derecho ajeno, consistente en el quebranto económico recibido, en la merma patrimonial sufrida por la víctima, a la vez que en el padecimiento moral que le acongoja”. (Alvarez Amezquita, Padilla Herrera, Garzon Zuluaga , & Muñoz Hernandez, 2009)

El nexo de causalidad puede ser definido como la relación de dependencia que hay entre la conducta de la persona y el daño ocasionado con esta.

Para establecer la responsabilidad en el ámbito digital, es necesario analizar varios criterios como son: participación de múltiples sujetos, sujetos que realizan actividades de intermediación, nuevas conductas susceptibles de producir daños diversos, dificultad en la identificación de los sujetos partícipes en la conducta determinada y un medio conocido tecnológicamente, amplio y con cobertura mundial.

Muchas teorías han expresado que es posible hacer responsables a los proveedores de servicios, (sujetos que realizan actividades de intermediación) cuando ejerzan un control sobre la actividad. En síntesis, se podría asignar responsabilidad al proveedor en alguno de estos eventos: (i) cuando controle la información; (ii) cuando tenga conocimiento de la ilicitud de una conducta y no actúe con prudencia y diligencia para evitar que se cometa la infracción a través de su red o (iii) cuando se lucre con la actividad. (Alvarez Amezquita, Padilla Herrera, Garzon Zuluaga , & Muñoz Hernandez, 2009)

Con fundamento en lo anterior la doctrina se cuestiona:

La responsabilidad puede emanar de la existencia de una relación jurídica privada entre las partes, es decir, por existir un deber concreto o por la violación de un interés legítimo o un derecho en un encuentro social ocasional. Estas nociones abarcan los conceptos más tradicionales y más difundidos de responsabilidad contractual y extracontractual. (Peña Valenzuela, 2007)

Se propugna por la objetivación de la responsabilidad con predominio del daño como base de la estructura de la responsabilidad en la era digital y la teoría del riesgo como sustitutivo de la culpa en ciertas actividades en las cuales la intervención humana no es la preponderante. (Peña Valenzuela, 2007)

La era digital ha traído consigo la masificación de nuevos productos y servicios, así como empresarios interesados en explotarlo, como es el caso de los proveedores de servicios de internet, sin que podamos olvidarnos de las obligaciones y responsabilidad que le son imputables a este tipo de comerciantes. Estos han puesto en el mercado distintas soluciones como las plataformas tecnológicas para el transporte ejerciendo el control efectivo sobre esta actividad adoptando el concepto de guardián, como criterio que permite situarnos en una responsabilidad objetiva en tratándose de actividades peligrosas<sup>5</sup> con predominio del daño como base de la estructura de la responsabilidad en la era digital y la teoría del riesgo como sustitutiva de la culpa en ciertas actividades en las cuales la intervención humana no es la preponderante.

El Estado de México expidió el decreto 485 de 2015, que modificó el código civil adicionando lo relativo a los contratos electrónicos de transporte en el servicio particular. Además reguló la forma en que habilitarían a los prestadores de servicios electrónicos y proveedores privados de transporte, identificando una regla de responsabilidad civil consagrado en el inciso tercero del artículo 7.880 que dispone lo siguiente:

“La prestadora de servicios electrónicos no brindará directamente el servicio privado de transporte, por lo que fungirá como obligada solidaria del proveedor privado de transporte en caso de existir responsabilidades civiles y de cualquier índole que pudieran surgir con motivo de la prestación del servicio contratado, así como en caso de incumplimiento de las obligaciones del proveedor de transporte” (Gobernador Constitucional del Estado de Mexico, 2015)

---

<sup>5</sup> los tres elementos fundamentales para que exista responsabilidad son el daño, la imputación de esta a un autor específico de la conducta mediando una relación de causalidad y el juicio de valor que define la conducta, como sería la culpabilidad o el desempeño de una actividad peligrosa o la existencia de un riesgo

Hasta el momento, esto permite vincular a los proveedores de plataformas tecnológicas y/o propietarios de las mismas, en una acción judicial de contenido extracontractual como consecuencia del daño ocasionado durante la prestación del servicio de transporte dispuesto a través de la aplicación móvil con fundamento en la solidaridad legal existente entre el prestador de servicios electrónicos y el proveedor privado de transporte.

- *¿Cómo usamos el concepto de solidaridad en este supuesto?*

Para la doctrina, la solidaridad de la responsabilidad aquiliana se impone en aquéllos supuestos en que, interviniendo una pluralidad de personas con concurrencia causal en la producción del daño no resulta factible individualizar las respectivas conductas ni establecer las distintas responsabilidades de cada uno.

El perjudicado puede dirigir su acción contra todos o algunos de los presuntos responsables civiles, sin perjuicio de que, al permanecer preexistentes las relaciones internas, se puedan utilizar las acciones de repetición que en su caso procedan por los que se declaren responsables y resultan condenados respecto a los demás intervinientes. (Lopez Gallardo, 2009)

La jurisprudencia colombiana ha sostenido que la solidaridad nace de la propia ley, que es una de sus fuentes (artículo 1568 del c.c.), concretamente de la aplicación del principio general consagrado en el artículo 2344 del c.c. eficaz para todo tipo de responsabilidad, orientación que igualmente puede apreciarse en la jurisprudencia francesa pues en tal sentido Larroumet indicó que: “este es el sistema de la obligación llamada *insolidum* de los corresponsables de un daño”.

La solidaridad viene impuesta en el caso que nos ocupa por el carácter realmente indivisible de la obligación de resarcimiento, pues la conducta de cada uno de los partícipes o responsables del daño tiene entidad suficiente para producirlo. De allí que tanto propietario

del vehículo, conductor, como propietario de la plataforma tecnológicas, enfocada a solucionar una necesidad de movilidad de las personas y direccionar toda la operación del equipo con el cual se presta el servicio, deban responder solidariamente, inclusive cuando el servicio se presta a través de vehículos de servicio público en su modalidad de taxi nivel básico o de lujo.

La solidaridad se convierte así en una alternativa a la impunidad de los responsables cuando la víctima no dispone de elementos suficientes para imputar individualmente la responsabilidad por el daño que sufre. Pero fundamentalmente nos tenemos que fijar que en los casos legalmente previstos para situaciones inciertas, el legislador establece la responsabilidad solidaria, a la vista de la imprecisión de poder probar quién y en qué cuantía causó directamente el daño. La solidaridad solo juega frente a la víctima, pues en la relación interna de los distintos deudores solidarios se dividirá la deuda.

En síntesis, para el caso de la responsabilidad derivada de la operación de transporte a través de plataformas tecnológicas, si acudimos al régimen general de la solidaridad previsto en nuestro ordenamiento, el perjudicado podría demandar a cualquiera de los sujetos responsables y obtener íntegra la indemnización, sin perjuicio de la distribución interna de la responsabilidad entre ellos. (Moreno Martínez, 2007)

- *¿Qué sucede frente a las Actividades Peligrosas?*

Desde el punto de vista de la responsabilidad extracontractual, nuestra legislación consagra en el artículo 2356 del C.C. la conocida responsabilidad por actividades peligrosas suponiendo una presunción de responsabilidad en cabeza del propietario o tenedor de la cosa.

Para la doctrina Colombiana el asunto se ha tratado bajo el siguiente criterio según los autores Gilberto Martínez Rave y Catalina Martínez:



“Considera como actividad peligrosa entendiendo por tal aquella que implica una mayor potencialidad de daño. Se trata de una actividad que potencialmente puede dañar a las personas si no existe un control permanente sobre su uso. Según esta teoría al prestador del servicio del internet se le presume responsable de los daños y perjuicios que se ocasionen a los usuarios o terceras personas por conducto de ese servicio. La tendencia objetiva de la responsabilidad va ampliándose teniendo en cuenta la tesis como la del riesgo, que consiste en concretar la responsabilidad en quien crea un riesgo y además está obteniendo beneficios económicos del mismo. (Martinez Rave & Martinez, 2003)

No hay duda de que el proveedor de servicios es quien crea el riesgo y se está beneficiando económicamente de él. Sin embargo, como se trata de una presunción de responsabilidad, es posible, para liberarse de ella, probar la existencia de alguna de las causas extrañas como la fuerza mayor, caso fortuito, la culpa exclusiva de la víctima, o la culpa exclusiva de un tercero.

En este punto la doctrina ha mencionado lo siguiente:

La discusión, como siempre, es si el uso de la internet es una actividad peligrosa ¿quién obtiene beneficios económicos de ese sistema debe o no correr con la obligación de indemnizar los daños que con su ejercicio se cometen? La respuesta es sí, en razón a que crea un riesgo y está obteniendo beneficios con su uso. (Martinez Rave & Martinez, 2003)

Ahora bien, el lente bajo el cual debe ser estudiada la responsabilidad por actividades peligrosas fue modificado por la Corte Suprema de Justicia en el año 2009 en sentencia del 24 de agosto, Magistrado Ponente William Namen Vargas, con expediente número 11001-1303-038-2001-01054-01, al examinar un accidente automovilístico en donde un vehículo invadió el carril contrario provocando una colisión, la Corte hizo un análisis sobre la evolución jurisprudencial de la responsabilidad por actividades peligrosas:

“En rigor, en estas hipótesis, no se trata de una responsabilidad subjetiva, por culpa presunta o probada, ni opera una presunción *iuris tantum* o *iuris et de iuris*, de culpabilidad, responsabilidad o peligrosidad, pues la norma en su estructura *legis* no establece *expressis verbis* (art. 66 cc) presunción alguna, exigiendo tan solo la probanza plena de una actividad peligrosa, el daño y el nexo causal, desde luego que, en afán de exactitud, una actividad peligrosa puede desarrollarse con la adopción de toda la diligencia o sin ésta, de donde, no es coherente, deducir en todo caso, *per se* y de suyo, una culpa por el simple ejercicio de una actividad de esta clase y, análogamente, tal postura encuentra un escollo insalvable en la exigencia del elemento extraño para la exoneración y envuelve una contradicción entre autoría y la calificación subjetiva de la conducta, porque presumida la culpa, la responsabilidad o peligrosidad, en términos lógicos, la prueba contraria eximiría de responsabilidad, pero la jurisprudencia con acierto, no la admite” (Actividades peligrosas, 2009).

Es así como la Corte, a través de un proceso de interpretación, ajustando la normatividad a la realidad, aceptó para ciertos casos la aplicación de una responsabilidad objetiva, aun cuando no lo haya hecho expresamente; todo con miras a garantizar una efectiva reparación para aquellos que padecen daños injustificados. (Padilla, Rueda, & Zafra Sierra, 2014)

Lo que aparentemente logran las responsabilidades objetivas es reforzar la garantía a las víctimas, a través de la limitación de los mecanismos de defensa del agente, todo lo cual genera privación en su derecho de defensa, que se corrige tradicionalmente con dos mecanismos correctores: la exigencia de seguros obligatorios de responsabilidad civil derivados de actividades riesgosas y el establecimiento de límites indemnizatorios. Los criterios de imputación objetiva se podrían sumar a esos mecanismos correctores. (Aramburo, 2008)

## ***6. Un nuevo guardián en el ejercicio de actividades peligrosas derivada de la conducción de vehículos***

En los sistemas de responsabilidad civil de inspiración romano – germánica se ha establecido la responsabilidad del guardián de las cosas como forma de responsabilidad indirecta. En Colombia a diferencia del régimen francés y chileno, no existe una regulación legal de esa forma de responsabilidad. Sin embargo, un sector de la doctrina sostiene que esta noción puede interpretarse con base en el artículo 2343 del c.c.

Precisamente la discusión se centra en lo que el autor Peña Valenzuela comenta:

“...el dilema está en determinar si un alojador de páginas, el conductor de un blog, el creador del juego virtual o el auspiciante de la comunidad virtual son guardianes de los servidores y páginas electrónicas ajenas y hasta donde llega ese deber de control y vigilancia”. (Peña Valenzuela, 2007)

En el caso de las plataformas tecnológicas para el servicio de transporte privado particular, como el que actualmente se estudia en el Congreso de la Republica de Colombia, las actividades propias de estos proveedores son señal clara y precisa de una regla de guarda sobre la actividad que circunscribe el inicio y final del servicio.

Así se ha establecido en el artículo 19 del proyecto de ley 204 de 2016 por medio de la cual se crea el servicio de Transporte Mediante Plataformas Tecnológicas:

“Artículo 19. *Naturaleza y actividades de las Empresas de Red de Transporte.* Toda Empresa de Red de Transporte es una persona jurídica de naturaleza privada que tendrá como actividad permanente la operación y/o administración de una plataforma tecnológica, propia o de terceros, que permita el control, programación, solicitud, control de operación, intermediación del pago del Servicio Privado de Transporte Mediante Plataformas Tecnológicas, verificación de la idoneidad de los conductores (chequeos de antecedentes) que prestarán el Servicio Privado de

Transporte y a la verificación de las condiciones de los vehículos a través de los cuales se presta el servicio de transporte”. (Restrepo & Velasquez, 2016)

Con lo anterior, quien desee el servicio de transporte, a través de la aplicación, envía su solicitud, la cual será recibida por el proveedor, quien a su vez realizará la localización del usuario contactado por el GPS de su celular, solicitando la información acerca de qué tipo de vehículo desea y a qué lugar se dirige, información con la que se contactará al proveedor del servicio (conductor) que se encuentre más cercano al usuario, siendo el proveedor quien acepta o rechaza la solicitud del usuario. Si acepta, de inmediato se da la información al usuario acerca del proveedor que ejecutará el servicio, señalándole la estimación del tiempo que tardará en llegar el vehículo que prestará el servicio, dándole así mismo y con antelación la estimación del costo que generará el servicio, ya cuando el recorrido acaba se da el valor real del servicio cargándose a la tarjeta de crédito del usuario. Adicionalmente a esto, se le pide al usuario realizar una evaluación acerca del servicio que se le ha prestado, esto con el fin de mejorar el mismo y la calidad de los proveedores. (Acosta Lopez & Espinosa Salazar, 2015).

Todo lo anterior presupone una posición de guardian y así lo ha entendido la Comisión Europea desde el tema de plataformas colaborativas:

“Según el caso de que se trate, otros criterios pueden también definir una regla de guarda y control sobre la actividad. Por ejemplo, si la plataforma colaborativa sufraga los gastos y asume todos los riesgos relacionados con la prestación del servicio subyacente. O si existe una relación laboral entre la plataforma colaborativa y la persona que presta el servicio subyacente en cuestión. Estos elementos podrían indicar que la plataforma colaborativa ejerce un gran nivel de control e influencia sobre la prestación del servicio subyacente”. (Comisión Europea, 2016)

El concepto de Guarda en actividades peligrosas señala el uso de mecanismos, instrumentos, aparatos o sustancias que son peligrosas por la velocidad que desarrollan, por su naturaleza explosiva o inflamable, por la energía que contiene, por su lugar anómalo o la

utilización de medios que aumentan o repotencian el peligro de daño generando la responsabilidad del dueño o guardián de ellos, con prescindencia de su culpa, pues el factor de atribución está en la creación del peligro potencial y no en haber descuidado la vigilancia.

Para el autor López Mesa, en su obra Tratado de Responsabilidad Civil, la guarda se caracteriza por el poder de uso, de control, y de dirección, las tres expresiones son más o menos sinónimos y la jurisprudencia no busca explicarlas distintamente. Más globalmente, la guarda implica la dominación o señorío sobre la cosa. El uso es el hecho de servirse de la cosa, en su interés, en ocasiones de su actividad, cualquiera que sea, incluida la profesional. El control significa que el guardián puede vigilar la cosa e inclusive al menos si él es un profesional que tiene la aptitud para impedir que esta cause daño. Finalmente, la dirección manifiesta el poder efectivo del guardián sobre la cosa: él puede utilizarla a su gusto, hacerla desplazar hacia donde él lo desea de manera independiente, la guarda implica pues la autonomía del guardián. Es un simple poder de hecho, apreciado concretamente en cada especie. Igualmente, su duración importa poco, basta con que el poder dure un instante suficiente para que el señorío o dominación sobre la cosa por parte del guardián haya podido realizarse. La calidad de guardián<sup>6</sup> puede incumbir tanto a una persona física como moral.

El dueño y guardián de la cosa son responsables del daño causado por el riesgo o vicio de la cosa. En un importante segmento de la Jurisprudencia y la doctrina la reforma a la ley 17.711 en Argentina ha establecido que el propietario y el guardián resultan responsables

---

<sup>6</sup> El concepto de guardián y por el contrario circunscribiéndonos a nuestro derecho positivo, entendemos que el concepto de guardián resulta del propio texto del primitivo artículo 1113 del Código Civil, lo que hoy constituye su primer párrafo, en cuanto hace responsable del daño causado con intervención de cosas, a quien se sirve de ellas o a quien las tiene en su cuidado. Se trata pues, de dos directivas: ante todo del provecho, mencionada primeramente en el texto, ya que servirse es valerse de una cosa para el uso de ella o sea aprovechar de la misma y en segundo lugar, subsidiariamente, la de dirección o cuidado, para cuando el primer criterio resulte por si solo insuficiente, porque verbigracia más de una persona obtiene beneficios por distinto título de la misma cosa, como ocurre en el recordado caso del locador y locatario o por cualquier otro motivo. (Lopez Mesa & Trigo Represas, 2006)

conjuntos y por tanto, dicha carga es indistinta, concurrente o in solidum, por lo que la víctima puede reclamar la totalidad de las indemnizaciones contra cualquiera de ellos.

Bien puede decirse que el dueño responde solo por ser el titular del dominio de la cosa que causó el daño independientemente de su eventual condición de guardián, y que si ambas calidades recaen separadamente sobre persona distinta, el guardián también habrá de responder por ser quien de hecho tiene la cosa bajo su mando, se sirve de ella y está en condiciones de controlarla y cuidarla, impartiendo ordenes e instrucciones con relación a la misma.

Las responsabilidades del dueño o del guardián de la cosa son entonces concurrentes, sin que la responsabilidad del guardián excluya la del dueño porque cada uno responde por un título distinto frente al damnificado, quien puede demandar a cualquiera o a ambos por el todo al tratarse esta de una obligación in solidum.

En el caso de accidentes de tránsito las responsabilidades concurrentes del dueño y del guardián de la cosa que surge del artículo 1113 del C.C. Argentino, reformado por la ley 17.711, han llevado a concluir que no se trata de un supuesto de responsabilidad alternativa, ya que no se está en presencia de una única obligación resarcitoria, que sea a cargo del dueño o del guardián de la cosa, si no de dos obligaciones distintas que no se confunden entre sí, pues, aunque tiene un mismo acreedor, damnificado y objeto – la reparación del daño – difieren en cuanto a la causa de deber que en un caso es el título de dominio sobre una cosa dañosa y el otro la guarda de dicha cosa.

No puede dejarse de señalar, sin embargo, que la Suprema Corte de Justicia de Buenos Aires en algunos fallos se ha inclinado a admitir, en el supuesto de riesgo creado la existencia de otro legitimado pasivo más: quien se sirve de la cosa aun cuando no revista el carácter de dueño o guardián, por eso se ha dicho que la enunciación de dueño o guardián contenida en el artículo 1113 del C.C. no es taxativa, por lo cual todo aquel que pone un riesgo en acción y daña, contrae el deber de repararlo. (Lopez Mesa, Guardian, 2005)

En Colombia, la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia con ponencia del Magistrado Cesar Augusto Valencia Copete según expediente numero 7627, fija una posición garantista de las empresas afiliadoras de transporte frente a la actividad, dejando suficientemente agotado el concepto de guardián no sólo porque obtienen aprovechamiento económico como consecuencia del servicio que prestan con los automotores así vinculados sino debido a que, por la misma autorización que le confiere el Estado para operar la actividad, pública por demás, quienes de ordinario ejercen sobre el automotor un poder efectivo de dirección y control. Dada la calidad de tenedoras legítimas que adquieren a raíz de la afiliación convenida con el propietario o poseedor del bien, son las que determinan las líneas o rutas que debe servir cada uno de sus vehículos, así como las sanciones a imponer ante el incumplimiento o la prestación irregular del servicio, al tiempo que asumen la tarea de verificar que la actividad se ejecute previa la reunión integral de los distintos documentos que para el efecto exige el ordenamiento jurídico y las condiciones mecánicas y técnicas mediante las cuales el parque automotor a su cargo debe disponerse al mercado.

En suma, la situación del propietario de la plataforma tecnológica resulta directamente relacionada con el aprovechamiento, intervención y disposición integral del transporte, permitiendo su calificación como guardián de la actividad, desde la naturaleza del servicio que prestan, solución jurídica que permitiría justificar la imputación de una responsabilidad por actividades peligrosas a estos actores del sistema.

### **III. CONCLUSIONES**

1. En Colombia el sistema de transporte público ha venido transformando paradigmas, sin embargo, falta mucho camino por recorrer en tanto la desatención en reglamentación restringe el abastecimiento del servicio a través de plataformas tecnológicas, prefiriendo el sistema tradicional que ha imperado hasta ahora.

2. Los Estados han sido incapaces de garantizar la movilidad de todos sus habitantes, ni siquiera a través de la concesión que otorga a las empresas privadas, por tal razón los particulares han tenido que desarrollar soluciones diferentes para suplir estas necesidades como es el caso de las plataformas tecnológicas destinadas al transporte, resultando en una ineludible reglamentación del servicio particular hasta ahora incipiente, que garantice los principio de seguridad, calidad, y eficiencia del servicio.
3. Con fundamento en el principio de neutralidad en internet y libertad de empresa, las plataformas tecnológicas y sus aplicaciones puestas en el mercado no podrían ser restringidas para su uso, sin embargo con base en recientes pronunciamientos de la Superintendencia de Puertos y Transporte de Colombia, declarando la ilegalidad de estas soluciones en base a su destinación, por encontrarse fuera de los alcances normativos, su prohibición se justifica para evitar afectaciones a bienes jurídicos y derechos de los usuarios o terceros actores del transporte.
4. La prohibición que actualmente se le otorga a estas plataformas tecnológicas conlleva una serie de riesgos para los usuarios o terceros afectados con el servicio, como es el caso de la falta de cobertura de los amparos contratados en seguros de daños o de Responsabilidad civil, a causa del uso y destinación de los vehículos particulares sin la declaración exacta y sincera riesgo o por tratarse de un interés asegurable ilícito.
5. Con la economía colaborativa el principio de solidaridad en el sistema de responsabilidad Civil Extracontractual no solo se circunscribirá, para el tema en particular, en cabeza del conductor, propietario o empresa afiliadora del equipo sino también en cabeza del guardián quien se sirve de la actividad y obtiene un provecho económico de la misma como es el caso del propietario de la plataforma tecnológica.



6. Las características con que cuentan los servicios que prestan estas plataformas tecnológicas, constituyen prueba de la condición de guardián de la actividad de transporte gracias al poder de uso, control y dirección que ejercen sobre ella.
7. En los accidentes de tránsito, con terceros lesionados, hoy en Colombia, se suele demandar al conductor, propietario y empresa afiliadora, cuando el responsable conducía un vehículo de servicio público, con la aparición de un interviniente más en la cadena de abastecimiento del servicio, como son los proveedores de plataformas tecnológicas directamente en la actividad, la víctima podría eventualmente reclamarle el resarcimiento del daño de forma solidaria a todo o uno de ellos independientemente de la modalidad que se preste sea público o privado particular.
8. Una reglamentación eficiente del uso, aplicación y distribución de estas aplicaciones móviles para el transporte debe contener una declaración sobre el sistema de responsabilidad aplicables a estas en caso de accidentes de tránsito donde se vean afectados terceras personas o cosas, así como los requisitos para su constitución de forma que sean sujetos de derechos y obligaciones por los entes de control y vigilancia lo que garantiza que las víctimas podrán reclamarle en caso de un hecho dañoso, tomando de ejemplo el modelo Mexicano quienes ya han dado algunos pasos al respecto.
9. Finalmente los proveedores y/o propietarios que desarrollan plataformas tecnológicas para el servicio de transporte público y privado particular son sujeto de responsabilidad civil Extracontractual por actividades peligrosas, en la medida en que controlan el servicio, son guardianes y garantes de los principios de seguridad, calidad y eficiencia de la actividad de transporte en Colombia y obtienen un beneficio económico por la comercialización de estas aplicaciones, existiendo solidaridad junto con el propietario del rodante, el conductor y la empresa de transporte público, de los daños que se ocasionen a terceros.

#### IV. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Actividades peligrosas, 11001-3103-038-2001-01054-01 (Sala Civil 24 de Agosto de 2009).

Acosta Lopez, M. A., & Espinosa Salazar, L. S. (4 de Octubre de 2015). *Uber una alternativa necesaria para el transporte de pasajeros*. Recuperado el 2016 de Septiembre de 5, de Sistema de Gestion de Revistas Universidad de Nariño: <http://revistas.udenar.edu.co/index.php/codex/article/view/2553>

Agredo, P. (14 de Marzo de 2016). *Protesta de Taxis contra Uber colapsa el trafico en Bogota*. Recuperado el 24 de Marzo de 2016, de Minuto 30: <http://www.minuto30.com/protesta-de-taxistas-contra-uber-colapsa-el-trafico-en-bogota/449922/>

Alfaro, J. (20 de Junio de 2015). *Almacen de Derecho*. Recuperado el 12 de Marzo de 2016, de La cuestion prejudicial sobre Uber: <http://almacenederecho.org/la-cuestion-prejudicial-sobre-uber/>

Alvarez Amezquita, D. F., Padilla Herrera, J. C., Garzon Zuluaga , A. L., & Muñoz Hernandez, L. Y. (2009). Proveedores de Servicios de internet y de contenidos, responsabilidad civil y derechos de autor. *Studiositas*, 51-64.

Aramburo, M. (2008). Responsabilidad civil y riesgo en Colombia: apuntes para el desarrollo de la teoria del riesgo en el siglo XXI. *Facultad de derecho y ciencias Politicas Vol. 38 N° 108*, 15-51.

Benavidez Vélez, P. M. (6 de Junio de 2016). *Regulación y Competencia en el sector de la Economía Colaborativa*. Recuperado el 29 de Agosto de 2017, de Universidad de Sevilla:

<https://idus.us.es/xmlui/bitstream/handle/11441/57663/Regulaci%C3%B3n%20y%20competencia%20en%20el%20sector%20de%20la%20econom%C3%ADa%20colaborativa.pdf?sequence=1>

- Cerda, S. (26 de Septiembre de 2016). *Diario DPI*. Recuperado el 14 de Noviembre de 2016, de Uber y las incertidumbres en materia de Seguros: <https://dpicuantico.com/sitio/wp-content/uploads/2016/09/Doctrina-Civil.pdf>
- Cespedes Baez, L., & Maria Gutierrez, A. (2012). La responsabilidad Civil por actividades peligrosas: una forma de establecer el nexo entre personas juridicas privadas y violaciones de derechos humanos en colombia. *Universitas N° 125*, 149-186.
- Charcas Moscoso, C. A. (07 de Mayo de 2012). *Creacion de una empresa comercializadora de soluciones tecnologicas en el transporte*. Recuperado el 06 de Junio de 2016, de Repositorio Biblioteca Digital Minerva: <http://repository.ean.edu.co/bitstream/handle/10882/1465/CharcasCarlos2012.pdf?sequence=2&isAllowed=y>
- Colombia, C. d. (2015). Exposición de Motivos al Proyecto de Ley “Por la cual se crea la modalidad de Servicio Privado de Transporte Mediante Plataformas Tecnológicas y se dictan otras disposiciones”. 9 -10.
- Comisión Europea. (2 de Junio de 2016). *Una Agenda Europea para la economia colaborativa*. Recuperado el 2016 de Septiembre de 5, de Comunicacióde la Comision al Parlamento Europeo, al consejo, al comite economico y social Europeo y al comite de las Regiones: [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-16-2001\\_es.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-2001_es.htm)
- Comisión Europea. (2 de Junio de 2016). *Comunicación de la comision al Parlamento Europeo, al Consejo, al comité económico y social Europeo y al comité de las regiones*. Recuperado el 29 de Agosto de 2017, de Una Agenda Europea para la economía colaborativa: [ec.europa.eu/docsroom/documents/16881/attachments/2/translations/es/.../pdf](http://ec.europa.eu/docsroom/documents/16881/attachments/2/translations/es/.../pdf)
- De la Calle, J. M. (20 de Enero de 2015). *Uber y la libre competencia*. Recuperado el 13 de Junio de 2016, de Ambito Juridico: <http://www.ambitojuridico.com/BancoConocimiento/Educacion-y-Cultura/noti-152001-02-uber-y-la-libre-competencia.cshtml>
- El Nuevo Herald de Miami. (13 de Enero de 2016). *El Nuevo Herald de Miami*. Recuperado el 29 de Febrero de 2016, de Familia de joven muerto demanda a Uber por violento accidente en Miami-Dade: <http://www.elnuevoherald.com/noticias/sur-de-la-florida/article54459330.html>
- Florez Villegas, A. (11 de Febrero de 2014). *Uber vs. Uldarico*. Recuperado el 13 de Junio de 2016, de Ambito Juridico:

<http://www.ambitojuridico.com/BancoConocimiento/Educacion-y-Cultura/noti-151102-03-uber-vs-uldarico>

- Fundinaga, K. (2006). Perú: Responsabilidad de los Proveedores de Servicios internet. *AR: Revista de Derecho Informático*, 91.
- Gobernador Constitucional del Estado de Mexico. (2015). Decreto numero 485. *Gaceta del Gobierno Estado de Mexico Tomo CC A:202/3/001/02*, 1-8.
- Gómez Sánchez, C. A., & Martínez Del Rio Samper, N. (Junio de 2012). *El Interés Asegurable como un elemento esencial del Contrato de Seguro de daños*. Recuperado el 14 de Noviembre de 2016, de Universidad Javeriana: <http://revistas.javeriana.edu.co/index.php/iberoseguros/article/download/12095/9946>.
- Jarne Muñoz, P. (2015). Uber ante el Tribunal de Justicia de la Union Europea. *Democracia Digital e Governo Eletrônico, Florianópolis, n° 13*, 111-122.
- La prensa San Antonio Texas. (10 de Diciembre de 2010). *Servicio de Transporte Uber Amenaza con Irse de San Antonio*. Recuperado el 13 de Junio de 2016, de Vlex: <http://vlex.com/vid/servicio-transporte-uber-amenaza-549979866>
- Law Tec. (24 de Junio de 2016). *La Batalla de Uber en Mexico*. Recuperado el 30 de Agosto de 2016, de <https://posgradoderecho.itesm.mx/blog/Uber-en-Mexico/>
- Lopez Gallardo, J. R. (10 de Octubre de 2009). *Solidaridad y litisconsorcio en la responsabilidad civil extracontractual*. Recuperado el 2016 de Julio de 10, de Blog Juridico de Derecho Civil: <http://www.iuriscivilis.com/2009/10/solidaridad-y-litisconsorcio-en-la.html>
- Lopez Mesa, M. (2005). Guardian. En *Responsabilidad Civil por Accidentes de Automotores* (págs. 125-146). Santa Fe: Rubinzal - Culzoni.
- Lopez Mesa, M., & Trigo Represas, F. (2006). *Tratado de Responsabilidad Civil*. Argentina: La Ley.
- Lopez, C. G. (2015). Uber. Transporte de pasajeros y competencia desleal. *Revista de derecho del transporte: Terrestre, marítimo, aéreo y multimodal, ISSN 1889-1810, N° 16*, 77 - 98.
- Martinez Rave, G., & Martinez, T. C. (2003). Responsabilidad por el Uso de la Internet. En *Responsabilidad Civil Extracontractual* (págs. 427 - 438). Bogota: Temis.

- Ministerio de Transporte. (27 de Mayo de 2016). *Resolucion 2163*. Recuperado el 06 de Junio de 2016, de Por la cual se reglamenta el decreto 2297 de 2015 y se dictan otras disposiciones: <https://mintransporte.gov.co/descargar.php?idFile=13707>
- Morales, F. (s.f.). *Dialnet*. Recuperado el 10 de Agosto de 2017, de Globalización: Concepto, características y contradicciones: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/4796216.pdf>
- Moreno Arboleda, F. J., Arango Isaza , F., & Echeverri Arias, J. A. (2010). Trayectorias con ruta predefinida en una bodega de datos: un caso de estudio sobre el transporte público. *Ingeniería Universidad de Medellín, vol.9, N° 16*, 113-121.
- Moreno Martinez, J. A. (2007). *Responsabilidad Civil y su Problemática Actual*. Madrid: Dykinson.
- Muñoz Segura, A. M. (23 de Julio de 2015). *Otros elementos más en la discusión. La pesadilla de Uber*. Recuperado el 13 de Junio de 2016, de Ambito Juridico: <http://www.ambitojuridico.com/BancoConocimiento/Educacion-y-Cultura/otro-elemento-mas-en-la-discusion-la-pesadilla-de-uber>
- Nueva Economía. (2016). La Economía Colaborativa a pasos agigantados. *Semana* .
- Orden., D. G. (2014). Nuevos movimientos sociales: el transporte. El caso Bla-Bla–Car y Uber. *Revista internacion de Investigacion e innovacion educativa*, 1-13.
- Padilla, J., Rueda, N., & Zafra Sierra, M. (2014). Labor creadora de la Jurisprudencia de la Corte de Oro. Los ejemplos de la causa del contrato, el error de derecho y la responsabilidad por actividades peligrosas. *Revista de Derecho Privado N° 26*, 105-156.
- Peña Valenzuela, D. (2007). *Riesgo, daño y Responsabilidad Jurídica en la era Digital*. Recuperado el 30 de Agosto de 2016, de Universidad Externado de Colombia: <http://revistas.uexternado.edu.co/index.php/derpen/article/view/962/912>
- Raisbeck, D. (10 de Noviembre de 2015). *La economía compartida versus los gremios tradicionales*. Recuperado el 12 de Junio de 2016, de Ambito Juridico: <http://www.ambitojuridico.com/BancoConocimiento/Educacion-y-Cultura/la-economia-compartida-versus-los-gremios-tradicionales>
- Restrepo, J. C., & Velasquez, O. (2016). *Proyecto de ley 204 de 2016 por medio de la cual se crea el servicio de Transporte Mediante Plataformas Tecnológicas*. Bogotá D.C.: Cámara de Representantes del Congreso de la República de Colombia.

- Richart, J. L. (2012). Difamación en la web 2.0 y responsabilidad civil de los prestadores de servicios de alojamiento. *Derecho privado y Constitución*, 143 - 201.
- Todoli Signes, A. (2015). El impacto de la "Uber Economy" en las relaciones laborales: los efectos de las plataformas virtuales en el contrato de trabajo. *IUSLabor* 3, 1-25.
- Tribunal de Justicia de la UE y El País (España). (24 de Julio de 2015). *Tribunal de Justicia de la UE determinara si Uber es empresa de transporte o digital*. Recuperado el 12 de Junio de 2016, de Ambito Juridico: <http://www.ambitojuridico.com/BancoConocimiento/Laboral-y-Seguridad-Social/tribunal-de-justicia-de-la-ue-determinara-si-uber-es-empresa-de-transporte-o-digital>
- Villegas Carrasquilla, L. (22 de Diciembre de 2015). *Uber y los retos de la Tecnologia*. Recuperado el 12 de Junio de 2016, de Ambito Juridico: <http://www.ambitojuridico.com/BancoConocimiento/Educacion-y-Cultura/uber-y-los-retos-de-la-tecnologia>