

## La tecnología revoluciona el transporte: ¿quién debe responder civilmente frente a los pasajeros transportados por UBER?

Por Leonel Javier Ciliberto<sup>1</sup>

UBER arribó a la Argentina en abril de 2016. Desde su establecimiento, ha generado conflictos tanto políticos como jurídicos, causados por la introducción de un servicio que vino a instalarse, como en cientos de ciudades del mundo, con la intención de darle batalla a otros servicios de transporte, como los taxis y remises.

En el marco de distintos procesos judiciales<sup>2</sup>, se ha llegado a ordenar la clausura de UBER, el bloqueo de autorizaciones de pago con tarjetas de crédito, tarjetas prepagas y la prohibición de la aplicación y el sitio web, pero las medidas ordenadas, han resultado inocuas.

El Derecho de Daños debe prevenir y resolver los conflictos cotidianos de los ciudadanos. Entonces, es necesario poner el foco en aquellos que puedan resultar transportados damnificados, en siniestros viales que tengan como involucrados a transportistas asociados con UBER. Por eso, analizando cuál es el papel que juega cada uno de los actores involucrados, intentaré dilucidar quiénes podrían ser los responsables civiles, en caso de siniestros viales.

Estamos ante la presencia de un negocio jurídico complejo, que no llega a conformar un sistema de transporte público de pasajeros, pero tampoco es un mero transporte privado. Lo que despierta el debate es el hecho de que la actividad desplegada por UBER no encuentra regulación *específica* en el derecho vigente.

Tratándose de un contrato, debemos analizar la licitud de su objeto. También es menester observar las normas relativas al contrato de transporte de personas, reguladas a partir del art. 1280 del CCCN. Encontrándose regulado y permitido el contrato de transporte de personas, el objeto del contrato, en principio, es lícito.

Resta estudiar si, este contrato, más allá de contener un objeto lícito, debe regirse por la normativa específica que regula al transporte público de pasajeros, como el servicio de taxis o remises. Si la respuesta es afirmativa, en el ámbito de la CABA, UBER debería cumplir con los requisitos previstos en el Código de Tránsito y Transporte o del Código de Habilitaciones de la CABA. Como hasta el momento, UBER no se ha adecuado a lo que prescriben las normas específicas<sup>3</sup>, no debería funcionar y su actividad podría ser entendida como prohibida. De hecho, en ese sentido han fallado los jueces de CABA que han tomado intervención en los fallos referenciados anteriormente. Disiento con estas resoluciones, porque la inexistencia de una regulación específica para esta actividad (transporte de pasajeros con intermediación de aplicaciones móviles), no implica la aplicación *automática* de otra, destinada a servicios diferentes.

La tecnología siempre supera al derecho, pero éste debe ir detrás de aquélla, para que sea posible resolver los conflictos jurídicos que se presenten. El arribo de UBER confirmó la necesidad de avanzar con la creación de una regulación destinada al transporte de pasajeros, ofrecido mediante aplicaciones móviles. Así lo han entendido otros países, donde UBER generó conflictos similares a los que tienen lugar en el nuestro. La Comisión Europea, por ejemplo, ha emitido una comunicación relativa a la economía colaborativa, el 2/6/2016, en la que recomienda avanzar en una regulación que contemple a este tipo de servicios<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> Abogado. UBA. Docente de Contratos Civiles y Comerciales y Derechos del Consumidor. leonelciliberto@gmail.com

<sup>2</sup> "Sindicato de Peones de Taxis de la Capital Federal y otros contra GCBA y otros s/ Amparo" Expediente: A3065-2016/0; "Sindicato de Conductores de Taxi de la Capital Federal contra GCBA y otros sobre Amparo" Expediente: A3110-2016/0, acumulado posteriormente con el expediente A3065-2016/0; "PROCONSUMER contra GCBA y otros sobre Acción Meramente Declarativa" Expediente: C2410-2016/0 y su incidente n° C2410-2016/1; "Suarez Alejandro e. c/GCBA s/Amparo" Expediente: A3318-2016/0 y "Travers Jorge c/GCBA s/Amparo" Expediente: A2411-2016/0, entre otros.

<sup>3</sup> Ver Título 12° del Código de Tránsito y Transporte de la CABA y el capítulo 8.4 del Código de Habilitaciones de CABA.

<sup>4</sup> Es posible acceder a la comunicación a través de: <http://ec.europa.eu/DocsRoom/documents/16881>.

---

Considero que la relación jurídica que se conforma es un contrato de transporte de consumo<sup>5</sup>, celebrado entre dos partes (transportista y usuario) mediante la técnica de la adhesión, con la presencia de un intermediario solidariamente responsable, UBER, que forma parte de la cadena de comercialización del art. 40 de la ley 24.240.

El usuario transportado es un sujeto de preferente tutela, a quien tanto UBER, como el transportista, le garantizan que será trasladado sano y salvo a destino, conforme a lo dispuesto por el art. 5 de la ley 24.240, que consagra la obligación expresa de seguridad, en cabeza del proveedor y a favor del usuario, de carácter objetivo.

La batería de cláusulas abusivas contenidas en los términos y condiciones de UBER<sup>6</sup>, deberán tenerse por no escritas, por imperio del art. 37 de la ley 24.240.

Así las cosas, entiendo que deberán responder *objetivamente* frente al pasajero transportado: 1) el transportista, según los art. 1757 y 1758 del CCCN, por su carácter de dueño o guardián del rodado y 2) UBER, con fundamento en: a) el art. 40 de la ley 24.240, por ser un intermediario solidariamente responsable<sup>7</sup>; b) que genera un grado de confianza objetivo en el usuario y; c) que obtiene un provecho de una actividad generadora de riesgo, que desarrolla por terceros (art. 1757 CCCN).

Pero el asunto no es sencillo: UBER no exige a sus conductores ningún seguro específico que cubra las contingencias del servicio prestado y garantice la reparación integral de los usuarios transportados. Este ha sido el eje de la mayoría de las críticas que han recaído sobre UBER, que en las condiciones impuestas a los conductores, solamente requiere la presentación de un "*comprobante de pago del seguro al día*", por lo que resulta suficiente acreditar la contratación del seguro de responsabilidad civil obligatorio previsto por el art. 68 de la Ley Nacional de Tránsito.

Esto es realmente preocupante: en caso de siniestro vial, la compañía aseguradora contratada por el del dueño del automóvil, podría alegar reticencia o agravamiento del riesgo, según el caso, rechazando de esta manera la cobertura del siniestro, lo que podría dificultar el cobro del crédito por parte del damnificado.

Por ello, se torna necesaria la creación una regulación específica de la materia y el diseño, por parte de las compañías aseguradoras, de coberturas a medida de los conductores de UBER u otras aplicaciones similares que puedan surgir<sup>8</sup>. Mientras esto no suceda en nuestro país, seguirán celebrándose contratos con riesgos no cubiertos que podrían derivar, peligrosamente, en la desprotección de los transportados damnificados.

---

<sup>5</sup> Arts. 1, 2 y 3 de la ley 24.240 y 1092 y 1093 del CCCN.

<sup>6</sup> Pueden consultarse ingresando a Acerca de/Legal, desde la aplicación o a través del enlace web <https://www.uber.com/es/legal/terms/ar/>

<sup>7</sup> Ver "Claps Enrique M. y otro c/ Mercado Libre SA s/Daños y Perjuicios" CNAC. Sala A. 5/12/2012.

<sup>8</sup> Así lo han hecho Wibe y Arca, en México, y Quálitas, en Costa Rica.