

FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS

Carrera de **DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS**

“NATURALEZA JURÍDICA DEL CONTRATO CELEBRADO
ENTRE LAS PLATAFORMAS DIGITALES DE ECONOMÍA
COLABORATIVA DEL SECTOR TRANSPORTE Y EL
USUARIO PASAJERO EN UN JUICIO DE
RESPONSABILIDAD CIVIL POR ACCIDENTE DE
TRÁNSITO, EN EL ORDENAMIENTO JURÍDICO
PERUANO”

Tesis para optar el título profesional de:

Abogada

Autor:

Diana Marin Abanto

Asesor:

Mg. Ramón Omar Muñoz Salazar

<https://orcid.org/0000-0003-2661-0678>

Cajamarca - Perú

JURADO EVALUADOR

Presidente(a) del Jurado	Teresa del Carmen Avila Vásquez	ICAC 1625
	Nombre y Apellidos	Nro. Colegiatura o DNI

Miembro del Jurado	Edgar Ruiz Bazán	ICAC 1914
	Nombre y Apellidos	Nro. Colegiatura o DNI

Miembro del Jurado	Aldo Yuri Chávez Mondragón	ICAC 1554
	Nombre y Apellidos	Nro. Colegiatura o DNI

DEDICATORIA

A Dios, a mí, mi familia y las demás personas que estuvieron apoyándome hasta el final de este trabajo de investigación.

AGRADECIMIENTO

Quiero agradecer a Dios, a mí, a mi familia y a los amigos que se quedaron hasta el final a pesar de las circunstancias. También, a Bryan por su amor, comprensión y apoyo incondicional.

A la vez, quiero brindar mi agradecimiento a mi asesor el Dr. Ramón Muñoz Salazar por su predisposición y apoyo académico; también a los distintos docentes de la Universidad Privada del Norte por sus enseñanzas impartidas a lo largo de estos años; sobre todo, a los doctores Lucía Vargas Fernández, José Luis López Núñez, Eduar Rubio Barboza, Milagros Castillo Trigoso, Teresa Ávila Vásquez y Marcia Rodríguez Urteaga, los cuales me brindaron su ayuda académica en todo momento durante mi paso por la universidad y en la realización de la presente investigación.

Tabla de contenido

JURADO CALIFICADOR	2
DEDICATORIA	3
AGRADECIMIENTO	4
TABLA DE CONTENIDO	5
ÍNDICE DE TABLAS	6
ÍNDICE DE FIGURAS	8
RESUMEN	9
CAPÍTULO I: INTRODUCCIÓN	10
1.1. Realidad problemática	10
1.2. Formulación del problema	38
1.3. Objetivos	38
1.4. Hipótesis	39
CAPÍTULO II: METODOLOGÍA	40
CAPÍTULO III: RESULTADOS	58
CAPÍTULO IV: DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES	98
REFERENCIAS	146
ANEXOS	171
ANEXO 1. MATRIZ DE CONSISTENCIA	171
ANEXO 2. FICHA BIBLIOGRÁFICA	173
ANEXO 3. GUÍA DE ESTUDIO DE CASOS	174

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1	40
Tabla 2	41
Tabla 3	43
Tabla 4	43
Tabla 5	44
Tabla 6	45
Tabla 7	58
Tabla 8	60
Tabla 9	63
Tabla 10	67
Tabla 11	68
Tabla 12	70
Tabla 13	70
Tabla 14	72
Tabla 15	73
Tabla 16	75
Tabla 17	83
Tabla 18	84

Tabla 19	85
Tabla 20	86
Tabla 21	86
Tabla 22	87
Tabla 23	90
Tabla 24	91
Tabla 25	92
Tabla 26	93
Tabla 27	95
Tabla 28	96
Tabla 29	97

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1.....	61
Figura 2.....	76
Figura 3.....	77
Figura 4.....	78
Figura 5.....	79
Figura 6.....	80
Figura 7.....	81
Figura 8.....	82
Figura 9.....	88
Figura 10.....	89

RESUMEN

El objetivo fue determinar la naturaleza jurídica del contrato celebrado entre las plataformas digitales de Economía Colaborativa del sector transporte y el usuario pasajero en un juicio de Responsabilidad Civil por accidente de tránsito en el ordenamiento jurídico peruano. La investigación fue básica, cualitativa, descriptiva – explicativa y no experimental – longitudinal evolutiva de tendencia. Se tomó como muestra a las plataformas Uber y Cabify bajo un muestreo no probabilístico. Se usaron las técnicas de análisis documental y de estudio casos, así como la ficha bibliográfica y guía de estudio de casos. Del análisis de los resultados, conforme al marco teórico desarrollado y la normativa peruana, tales plataformas brindan un servicio tecnológico de intermediación, pues operan bajo el modelo de negocio de Economía Colaborativa. Por ello, la naturaleza jurídica del contrato celebrado con sus usuarios pasajeros conlleva la aplicación de las reglas jurídicas del contrato de consumo, adhesión, mercantil, prestación de servicios (locación) y electrónico del ordenamiento jurídico peruano. Por ende, en un juicio de responsabilidad civil por accidente de tránsito no tendrán responsabilidad civil. Pues, no son proveedoras del servicio de transporte. Solo tendrán responsabilidad civil contractual y subjetiva respecto de daños por incumplimiento de su servicio tecnológico de intermediación.

PALABRAS CLAVES: Plataformas digitales colaborativas, Plataformas digitales del sector transporte, Economía colaborativa, Cabify, Uber, Usuarios pasajeros, Responsabilidad civil, Accidente de tránsito, Perú.

CAPÍTULO I: INTRODUCCIÓN

1.1. Realidad problemática

Hoy en día la humanidad se encuentra atravesando por la cuarta Revolución Industrial o de la Industria 4.0. La cual, hace referencia a un proceso de desarrollo compuesto por las innovaciones tecnológicas surgidas desde el siglo XX y finales del siglo XXI en adelante, como: las impresoras 3D, el Internet de las cosas - de los servicios, la nube de almacenamiento, el big data, la inteligencia artificial, las redes sociales, los bit coins, la automatización, la digitalización de datos, etc (Sánchez, 2019).

Lo cual, está permitiendo una aproximación notable entre la tecnología y el comercio; así como cambios innovadores en la comercialización de bienes y servicios. En virtud a ello, actualmente viene emergiendo con fuerza el comercio electrónico o Ecommerce donde las transacciones comerciales son realizadas mediante medios electrónicos, como las redes de internet e intranet, dispositivos móviles y softwares tecnológicos, entre otros (Orrego, 2015). Y dentro de ello, se están generando nuevos negocios tecnológicos como son las Startups, los cuales sin duda alguna están creando nuevas interrogantes para el Derecho.

El término Startup hace referencia a las iniciativas de cualquier sector económico y/o sociocultural que hacen uso del conocimiento científico y tecnológico, es decir del Internet y las tecnologías de la información y comunicación - TIC (Montoya, 2016), para comercializar bienes y servicios de forma moderna, rápida, hacia más consumidores y con bajos costos. A su vez, estas nuevas iniciativas empresariales pueden basarse en distintos modelos de negocio. Entre los modelos emergentes, destaca la Economía

Colaborativa, el cual ha sobresalido por los avances de las tecnologías de la información y el Internet.

Así, las Startups de Economía Colaborativa son empresas basadas en un novedoso modelo de negocio surgido por el desarrollo tecnológico actual, donde los bienes y servicios son ofrecidos por los particulares, profesionales o no, hacia un grupo de consumidores en horizontalidad, bajo el esquema de colaboración, intercambio y uso temporal de los bienes o servicios, ya sea en forma lucrativa o no. Lo cual, está siendo aplicado en distintos sectores económicos (transporte, hospedaje, delivery, moda, entretenimiento, turismo, entre otros).

De la literatura actual se sabe que sus recursos esenciales son el uso de la tecnología como el internet y las plataformas digitales, como son: páginas webs, aplicaciones móviles y herramientas como el GPS, el big data, la inteligencia artificial, entre otros. Es así que, ya sea en páginas webs o aplicaciones móviles estos nuevos negocios ofertan bienes y servicios generando como beneficios su acceso a más consumidores, de forma distinta a la tradicional, reduciendo las fallas de mercado y a bajos costes.

Es preciso indicar que la pandemia por la Covid-19 ha sido el detonante para el crecimiento exponencial del comercio electrónico y las Startups de Economía Colaborativa en todo el mundo. Si bien durante gran parte del año 2020 se paralizaron las actividades presenciales, las personas siguieron teniendo la necesidad de bienes y servicios (alimentos, vestido, movilidad, educación, entre otros). Por lo cual, se tuvo que recurrir a otras modalidades de comercio que posibiliten ello de forma rápida y salvaguardando la salud de las personas. En este contexto, las Startups de Economía

Colaborativa ofrecieron sus plataformas digitales de acceso a bienes y servicios, de forma rápida y logrando proteger la salud de todos, siendo la modalidad más adecuada para usar en la pandemia. Y aunque las actividades presenciales ya están permitidas, el comercio electrónico no ha parado y sigue en crecimiento, debido a las ventajas que presenta para los consumidores y empresarios en comparación con el comercio tradicional.

Lo cual, ha sido corroborado por la Organización Internacional del Trabajo (2021), ya que en su informe “World Employment and Social Outlook 2021: The role of digital labour platforms in transforming the world of work”, se ha identificado que el número de plataformas digitales de Economía Colaborativa ha aumentado rápidamente en la última década, sobre todo, en el transporte donde estuvieron activas un número de 777 plataformas al año 2021. Destacan las plataformas digitales Uber, Bolt, Cabify, Didi, Ola y Beat por tener mayor presencia a nivel internacional y millonarias ganancias.

A nivel nacional, también se ha visto ello, ya que según la Cámara Peruana de Comercio Electrónico (2021), en su informe “Reporte oficial de la industria Ecommerce en Perú. Impacto del Covid-19 en el comercio electrónico en el Perú y perspectivas al 2021”, se indicó que antes de la pandemia había 65.800 comercios online. Pero, para finales del 2020 aumentaron a 263 200. En cuanto al aumento de usuarios de comercio electrónico, antes de la pandemia habían 5.1 millones de compradores mensuales; sin embargo, a finales del 2020 aumentaron a 11.8 millones, lo cual representó el 36% de la población peruana. Bajo tales datos, se concluyó que en Perú el comercio electrónico creció 50% al 2020, alcanzando los US\$ 6.000 millones de ganancias.

Como se dijo, durante la pandemia muchas personas se dieron la oportunidad de recurrir al comercio electrónico y ello ha mostrado sus grandes ventajas, así como las

falencias operativas, de infraestructura y legales que podrían limitar a estos nuevos negocios. Según Doménech (2015) sus ventajas son la reducción de costos de transacción y asimetría informativa. Lo primero se refiere a los costos de búsqueda de información de aspectos subjetivos y objetivos de la transacción, de identificar y localizar a las partes, averiguar sus cualidades, evaluar la calidad y cantidad de los servicios o bienes, fijar las condiciones de la transacción, de hacer cumplir los compromisos, etc. Lo segundo, se refiere a la parte que tenga más información del bien o servicio. Estas ventajas se logran gracias al uso de herramientas tecnológicas en estos nuevos negocios.

Bajo tal contexto, en la presente investigación se busca estudiar, desde el punto de vista legal, a las plataformas digitales extranjeras Uber y Cabify del sector transporte, más usadas en el Perú, según se explicará más adelante.

Sobre Uber, esta fue creada en 2009, en San Francisco - Estados Unidos. A nivel internacional, su servicio es organizado legalmente por la empresa “Uber B.V.”, una sociedad de responsabilidad limitada constituida en los Países Bajos. Por otra parte, viene funcionando en 73 países. En Latinoamérica funciona en Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Uruguay, Ecuador y Perú. En este último, se encuentra activa desde el 2014, en Arequipa y Lima. En sus términos y condiciones asegura brindar tres servicios, uno de ellos es pedir un viaje que consiste en otorgarle al usuario pasajero una plataforma tecnológica que le permite organizar y planear el transporte y/o servicios de logística con terceros proveedores independientes (Uber Perú, 2021).

En cuanto a Cabify, esta se creó en el año 2011, en Madrid - España. A nivel internacional, sus servicios son organizados legalmente por la empresa Maxi Mobility Spain S.L. constituida en España. Cabify viene funcionando en 11 países. En

Latinoamérica opera en Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Uruguay, Perú, etc. En este último, está desde el 2012, en Lima, Piura y Trujillo. Según sus condiciones de uso brinda dos servicios. Uno de ellos es la reserva de vehículos con chofer que consiste en facilitar el acceso a diversos contenidos, información y datos para reservar un vehículo con chofer (Cabify, 2021).

De lo indicado, ambas plataformas digitales aseguran brindar un servicio tecnológico, novedoso y distinto de los sectores clásicos, al hacer uso de la tecnología como insumo principal, en virtud al cual su servicio consiste en brindar sus plataformas digitales para poner en contacto a dos grupos de usuarios: los pasajeros y conductores, a fin de que estos se organicen para celebrar una transacción comercial referida al transporte de un pasajero. Lo cual, dichas empresas lo consideran como una labor de intermediación.

En cuanto a su operatividad, funcionan mediante una página web y aplicación móvil, ambos son un tipo de software que el usuario pasajero o conductor debe instalar en una computadora o teléfono inteligente (Smartphone). Ahí deben registrarse llenando sus datos personales y aceptando unos términos y condiciones. En el caso del usuario pasajero, realizado ello recién puede solicitar un viaje eligiendo la categoría según sus necesidades y la tarifa. También, debe indicar su punto de partida y de llegada. Luego, la plataforma le brindará: los datos del conductor que aceptó el viaje (nombre, placa del vehículo y tipo de vehículo), el tiempo de llegada estimado así como del trayecto (mapa de su viaje en tiempo real) y el dinero que le cobrarán al final con el medio de pago elegido (tarjeta o efectivo), siendo este monto inmodificable. Todo esto se logra con herramientas tecnológicas como el internet, el GPS, los teléfonos inteligentes y el software, según lo indica Velandia, et al. (2020).

Desde el ámbito jurídico, la aparición de estos nuevos negocios virtuales se ha reforzado en nuestro país por el reconocimiento del principio - derecho a la libertad de empresa y el modelo de economía social de mercado, según el artículo 59° de la Constitución Política del Perú. Pues, en virtud a ello las personas pueden emprender distintas iniciativas empresariales de forma libre, donde el Estado no puede intervenir en el mercado de forma arbitraria, solo de forma excepcional en ciertos sectores.

A pesar de ello, las Startups de Economía Colaborativa del sector transporte como Cabify, Uber, Easy Taxi (hoy Beat), entre otras, están siendo cuestionadas a nivel legal en diversos países, incluido el Perú, ya sea por los gobiernos y gremios de sectores comerciales tradicionales. Cabe resaltar que, no existe una norma o ley que los regule de forma especial, lo cual en muchas ocasiones es tomado como justificación para emprender discusiones legales sobre aquellas.

Ello, se ha manifestado en procesos judiciales y administrativos en distintos países, ya sea en materia de competencia desleal, laboral, consumidor, entre otros; en donde las discusiones legales se han tornado difíciles de resolver, debido a que no se sabe cuáles son las reglas jurídicas aplicables al contrato que celebran con sus usuarios pasajeros. Lo que dificulta la solución de distintas controversias legales en dichas materias, unas de ellas es un juicio de responsabilidad civil por daños según se precisará mas adelante. Es decir, hay dudas sobre cuál es la naturaleza jurídica de dicho contrato. Pues, en sus términos y condiciones de uso, tales plataformas alegan prestar un servicio de intermediación y que es un tercero el que brinda el servicio subyacente de transporte (el conductor). En cambio, en dichos procesos muchos órganos jurisdiccionales alegan

que en los hechos su comportamiento denotaría la organización del servicio subyacente de transporte.

En esa línea, en distintas resoluciones jurisdiccionales internacionales (España, Francia, Colombia, Argentina, etc.) se han esbozado tres posturas en torno a un aspecto medular de dicho contrato, como es el tipo de servicio brindado por las plataformas digitales en estudio, que está generando dudas sobre las reglas jurídicas aplicables a tal contrato según se expuso. Y a nivel nacional, se han generado dos posturas al respecto. En todas se ve una mayor prevalencia de procesos contra Uber y Cabify.

Se puede indicar brevemente que, a nivel internacional, bajo la primera postura, tales plataformas son vistas como proveedoras de servicios de intermediación o de la sociedad de la información. Donde resalta la sentencia N° 179/ 2016, del Juzgado de lo Contencioso Administrativo N° 15 de Barcelona. El cual, llegó a tal conclusión, debido a las características del servicio de Uber (presta su servicio a título oneroso, a distancia y por petición del interesado). Y por ello le es aplicable las normas de sociedad de la información españolas y europeas.

Bajo la segunda postura, son proveedoras de un servicio de transporte. Aquí resalta la sentencia N° 2883 - Radicación 16 - 102106 de la Superintendencia de Industria y Comercio de Colombia. Se las consideró así porque su comportamiento real consiste en: calcular y cobra la tarifa, elección de conductores (antecedentes, revisión de documentos del conductor, etc.), determina las condiciones de los vehículos, recibe las solicitudes de los usuarios, tiene un centro de experiencia y sistemas de calificación del servicio, etc). Por lo cual, se determinó que le son aplicables las normas de transportes colombianas.

Bajo la tercera postura, son proveedoras de ambos servicios a la vez. Aquí resalta la resolución del Asunto C-434/2015 del Tribunal de Justicia Español. Donde se dijo que Uber brinda un servicio de intermediación que forma parte integrante de un servicio global cuyo elemento principal es un servicio de transporte. Es decir, organiza ambos servicios, debido a su comportamiento real que consiste en: seleccionar conductores, brindar una aplicación sin la cual no podrían prestarse los servicios y tener influencia decisiva en las condiciones de las prestaciones de los conductores (precio, cobro, control de la calidad de los vehículos, idoneidad y comportamiento de los conductores); entre otros. Por ello, se consideró que le son aplicables las normas de transportes españolas y no de la sociedad de la información.

Teniendo en cuenta lo anterior, en la presente investigación se decidió analizar tales resoluciones jurisdiccionales internacionales acerca de estas plataformas, según se verá.

Pues, el aporte que nos brindan es un análisis jurídico más maduro en torno a las citadas plataformas, pues en tales jurisdicciones se iniciaron las discusiones legales contra ellas, en tal sentido, tales órganos jurisdiccionales han reflexionado más jurídicamente sobre la problemática jurídica indicada. De tal forma, la lógica jurídica del análisis de estos juzgados puede ser usada en el análisis del problema de investigación planteado, en lo pertinente conforme al Derecho peruano.

Otro aporte consiste en que nos brindan un análisis jurídico sobre modelos jurídicos regulados de forma similar en el ordenamiento jurídico peruano, como son: el contrato y la responsabilidad legal; además, en parte de la jurisprudencia nacional se han tomado algunos argumentos de la jurisprudencia internacional en la solución de

denuncias contras tales plataformas. Con lo cual, el operador jurídico peruano ha importado la argumetación jurídica de tales órganos judiciales extranjeros a nuestro ordenamiento jurídico mediante dicha jurisprudencia extranjera y es aquí donde hay un punto de conexión con el Perú que justifica su uso y brinda un aporte en la investigación. A su vez, en tales sentencias extranjeras nos brindan un análisis jurídico del tales plataformas en atención un contexto económico igual que en nuestro país, pues tales plataformas funcionan bajo el mismo modelo de negocio en todos los territorios, siendo igual de útil el contenido de tal jurisprudencia extranjera en el Perú en ese aspecto.

Otro aporte consiste en que analizan aspectos básicos para identificar la naturaleza jurídica del contrato en estudio, como es lo referido al tipo de servicio que brindan tales plataformas, entre otros. Y con base en ello, ayudan a responder la pregunta de investigación y lograr los objetivos.

Por otro lado, como se dijo a nivel nacional, también existen resoluciones expedidas por el Indecopi sobre denuncias por protección al consumidor, contienda de competencia y competencia desleal contra Uber, Easy Taxi (Hoy Cabify), etc. Bajo una primera postura, se alega que tales plataformas brindan un servicio de transporte, pues la finalidad de la contratación en estas plataformas es que el usuario reciba un servicio de transporte terrestre. Y por ello le son aplicables las reglas jurídicas reguladas en las normas de transportes, según las Resoluciones Finales N° 1203-2016/SPC-INDECOPI y N°1202-2016/SPC-INDECOPI.

En cambio, en la segunda postura se consideró que son plataformas de economía colaborativa o economías de dos lados, donde su accionar es propio de estos negocios y por ello su servicio es de intermediación. El cual, consiste en facilitar su plataforma para

que sus usuarios celebren una transacción, siendo el conductor el proveedor directo del servicio de transporte. Por ende, no le son aplicables las reglas jurídicas reguladas en las normas de transportes, según la Resolución Final N° 084-2020/SDC-INDECOPI. Esta última postura sigue presente en el Indecopi hasta la actualidad, ya que no se han expedido más resoluciones hasta el cierre de esta investigación.

Aunado a ello, existen antecedentes de estudios previos realizados en la doctrina internacional y nacional, donde se ha abordado la problemática sobre cuáles serían las reglas jurídicas aplicables al contrato celebrado entre estas plataformas y el usuario pasajero, es decir sobre la naturaleza jurídica del contrato a partir del análisis de un aspecto básico de este contrato como es el tipo de servicio que realmente brindan tales plataformas.

Así, en muchos estudios, se han desarrollado dos de las posturas desarrolladas en la jurisprudencia acerca del tipo de servicio de estas plataformas (proveedoras del servicio de transporte y servicio de intermediación). Y en base en ello, se ha dado una opinión sobre las reglas jurídicas aplicables al contrato celebrado entre estas plataformas y el usuario pasajero, es decir sobre la naturaleza jurídica del contrato en diversas situaciones legales, una de ellas, en un juicio de responsabilidad civil por daños.

Siguiendo ello, a nivel internacional se tiene a Barbero (2017), quien en su tesis titulada “UBER: “Responsabilidad Civil en caso de accidente de tránsito frente al pasajero” concluyó que la plataforma digital Uber celebra un solo contrato con el usuario pasajero y conductor al mismo tiempo, el cual se refiere a un contrato de transporte, debido a que consideró que prestan un servicio de transporte. En tal contrato, una parte llamada transportista se obliga a trasladar personas o cosas de un lugar a otro, y la otra,

llamada pasajero paga un precio por ello. Además, coordina y dirige bienes para la provisión de un servicio, del cual obtiene un beneficio económico. En base a ello, estableció como efecto legal que, la plataforma digital es responsable legalmente ante eventuales accidentes frente a ambas partes.

Asimismo, como segundo antecedente internacional se tiene a Cuenca (2020), quien en su artículo de investigación titulado “La contratación a través de plataformas intermediarias en línea”, concluyó que tales plataformas prestan un servicio de la sociedad de la información al ser intermediarios de contenidos, pues facilitan con su plataforma la interacción entre los usuarios para que este concreten una negocio jurídico. Por ende, con sus usuarios (los que buscan un servicio o producto, y los que proveen un servicio o producto) celebran un contrato de servicios informáticos o electrónico, porque les brindan un software con funcionalidades que permite un intercambio de información entre ellos y con ello la negociación de un contrato. Del cual, tales plataformas podrían obtener ingresos así se perfeccione o no el contrato entre los usuarios. También, precisó que en el negocio subyacente que se celebre entre ambos grupos de usuarios, no se debe considerar a la plataforma como proveedor del servicio que acuerdan. Por ello, no serán responsables de los incumplimientos que se puedan producir entre éstos.

A nivel nacional, se tiene como primer antecedente a Vaisman (2018), quien en su tesis titulada “Plataformas digitales que facilitan transacciones de consumo: delimitación de responsabilidades de los proveedores frente a los usuarios finales en el marco del Derecho de Protección al Consumidor”, concluyó que el principal servicio brindado por tales empresas es de intermediación, al brindar un servicio de aproximación con su plataforma donde hay información necesaria para los pasajeros y conductores

decidan si llevar a cabo o no una transacción, por ello la plataforma recibiría una comisión. En virtud a ello, el contrato celebrado con sus usuarios pasajeros, mediante los términos y condiciones, es de adhesión, mercantil y de consumo, el cual no tendría un contenido obligatorio o vinculante, pues solo contendría pautas generales que orientarían la celebración de futuros contratos entre la plataforma, el pasajero y el conductor. Mediante tales pautas se establecerían algunas definiciones, el funcionamiento de la aplicación, las responsabilidades de las partes, etc. Por tanto, consideró que solo deberían responder como proveedor frente al usuario final por el servicio de intermediación, no por el servicio final que se logra con este.

Y como segundo antecedente nacional, se tiene a Vidal Ruíz (2019) quien en su tesis titulada “Análisis de la responsabilidad de los servicios de delivery de comida por aplicativos móviles, en la ciudad de Lima Metropolitana, en el año 2019”, estableció que tales plataformas brindan un servicio de intermediación en el rubro que se dedican, siendo el contrato con sus usuarios de adhesión, donde la plataforma digital es el proveedor que preestablece los términos y condiciones de sus servicios, dejando al consumidor en desventaja al no poder negociar ningún término del contrato, siendo solo responsables del servicio de intermediación.

Sumado a la problemática advertida, se debe precisar que en casos de accidente de tránsito por vehículo en nuestro país no existe una regulación específica para el caso de estos negocios. Solo existe la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y otras normas de transportes generales. Así, en el artículo 29 de la citada ley se establece que ante un accidente de tránsito (evento dañoso imprevisible), el dañado puede exigir el resarcimiento de los daños al conductor y al dueño del vehículo. Y si el hecho dañoso se

hubiese desarrollado en la prestación de un servicio de transporte, también responde la empresa de transporte de forma solidaria (Ley N° 27181 de 2015).

En virtud a ello, se presentan más argumentos sobre la necesidad de abordar el problema indicado, ya que como se vio las citadas plataformas en sus términos y condiciones no se consideran prestadoras de un servicio de transporte. Con lo cual, podría deducirse que no se podría aplicar dicha norma. De esa forma, dichas plataformas se podrían desligar de una responsabilidad civil frente al usuario pasajero en el caso de daños ocurrido en el trayecto en nuestro país, como puede ocurrir en una situación de un accidente de tránsito.

De todo lo esbozado, se evidencia la necesidad de abordar un problema jurídico con respecto a tales plataformas digitales referido a saber cuál es la naturaleza jurídica del contrato celebrado entre las plataformas digitales de Economía Colaborativa del sector transporte y el usuario pasajero, en un juicio de Responsabilidad Civil por accidente de tránsito, en el ordenamiento jurídico peruano. Es decir, lo que se tratará de buscar es saber cuáles son las reglas jurídicas aplicables a tal contrato en un caso de juicio de Responsabilidad Civil por accidente de tránsito frente al usuario pasajero.

Por otro lado, la presente investigación tiene una justificación teórica – jurídica y práctica.

En cuanto a la justificación teórica - jurídica, uno de los aportes de este estudio consiste en que se precisarán diversos conceptos y definiciones de las instituciones jurídicas implicadas en el problema de investigación, como: contratos, responsabilidad civil y responsabilidad civil en accidentes de tránsito, en concordancia con el avance tecnológico actual. Asimismo, aterrizando en la realidad nacional se brindará otro aporte

que consiste en brindar una alternativa de respuesta a un problema jurídico sobre el cual los operadores del Derecho nacionales aún no tienen solución clara en atención al ordenamiento jurídico peruano. Ya que, en el Perú no existen normas que regulen a estos nuevos negocios y en la jurisprudencia como doctrina nacional no existe una postura unánime sobre el problema investigado. Así, este aporte consistirá en resolver un vacío legal existente en la actualidad nacional sobre estos negocios, a partir de lo que ya se ha desarrollado en la jurisprudencia y doctrina.

En cuanto a la justificación práctica, la presente investigación tiene mucha importancia, pues con este estudio se aborda un problema real, ya que en nuestro país muchas personas hoy en día usan las plataformas digitales estudiadas, cuyo aumento se dio por la Covid-19 y seguirá creciendo. Aunque presentan ventajas, también pueden ocurrir controversias legales como son los accidentes de tránsito afectando a los pasajeros, pues así lo evidencian las estadísticas del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2021). El cual, registró durante el año 2021 un total de 34 905 accidentes de tránsito. Con base en esto, se brindará como aporte una propuesta de interpretación o argumentación jurídica para intentar resolver una controversia real respecto a las dos plataformas estudiadas en el ordenamiento jurídico peruano. Cabe resaltar, que con esto no se busca resolver todas las discusiones legales en el ámbito de transportes de todas las plataformas, sino solo de las estudiadas; porque cada plataforma digital tiene sus particularidades no pudiendo verlas a todas igual, donde el análisis jurídico debe hacerse caso por caso.

Aún así, este estudio tiene una importancia práctica, porque mediante la interpretación o argumentación jurídica realizada en la presente acerca de dos casos se

está brindando una forma de abordaje que deben tener los órganos jurisdiccionales a nivel nacional o mejor dicho un esquema de análisis jurídico al momento de resolver un caso de plataformas colaborativas del sector transporte, donde se ve la necesidad de tomar en cuenta el contexto actual de desarrollo tecnológico y no solo lo legal. Pero, siempre con la atinencia de adecuar lo realizado en la presente según las características particulares de cada plataforma.

Finalmente, como parte del marco teórico de la presente investigación se tiene lo siguiente.

Antes de entrar a definir los principales conceptos considerados, es necesario remitirse brevemente a la definición de naturaleza jurídica, su utilidad y su por qué en el Derecho, a fin de entender mejor el problema planteado y lo que se trató de investigar.

Sin entrar en explicaciones rebuscadas y extensas, se ha encontrado a Escobar (2006) que ha explicado de forma puntual lo referido a dicho tema. Así, ha indicado que la naturaleza jurídica se refiere a establecer si las características del contrato materia del problema se alinean a lo regulado por el legislador para un contrato u otro en el sistema jurídico. También, indicó que la utilidad de establecer ello se refiere a que identificando la naturaleza jurídica de un contrato se podrá tener claro los derechos que las partes de ese contrato tendrán, es decir qué reglas jurídicas le serán aplicables. Asimismo, el por qué de esa forma de analizar y resolver los problemas en el Derecho se presenta cuando estamos ante sistemas jurídicos del *Civil Law*, pues en este las normas y leyes se organizan bajo una pirámide de conceptos de los cuales se sirve el legislador para establecer a cada concepto unos efectos jurídicos. Bajo esta lógica, a cada hecho o situación se le debe identificar su lugar en dicha pirámide de conceptos jurídicos con el

fin de saber exactamente los efectos que tendrá. En el caso del sistema jurídico nacional, si bien se basa en el Derecho romano, también se basa en la escuela Pandectista de Savigny y Puchta, en virtud al cual se ordenó racionalmente la casuística del Derecho en forma de conceptos ordenados jerárquicamente de lo más general a lo más específico, a fin de cubrir todos los posibles conflictos de la sociedad y su solución. Con lo cual, se puede decir que, la naturaleza jurídica supone que al enfrentar un problema este debe ser categorizado o identificado bajo alguna categoría o conceptos jurídicos regulados en el sistema jurídico para establecer las reglas o consecuencias jurídicas aplicables a un caso.

Ahora bien, adentrándose en las definiciones de los principales conceptos y teorías de la presente investigación, se tiene la definición de Economía Colaborativa. Así, para la Comisión Europea (2016) es aquel modelo de negocio donde las actividades comerciales se realizan mediante plataformas colaborativas, prima el uso temporal de los bienes y servicios. Donde intervienen tres actores económicos: i) los prestadores de servicios particulares o profesionales; ii) los usuarios; y iii) los intermediarios que, mediante una plataforma colaborativa tecnológica conectan a los primeros con los segundos, facilitando una transacción entre ellos, donde no necesariamente hay cambio de propiedad y que puede darse con o sin ánimo de lucro.

En tanto, para otra parte de la doctrina se refiere a la manera tradicional de compartir, intercambiar, alquilar y/o regalar bienes o servicios; a través de las herramientas tecnológicas actuales (Díaz - Fonseca, et al., 2016) como el *internet*, los *smartphones*, las plataformas tecnológicas (páginas web, plataformas digitales, etc.), el *big data*, el almacenamiento en la nube, las redes sociales, etc.

Entre las características de la Economía Colaborativa, Alfonso (2016) ha señalado que este tipo de empresas se caracterizan por lo siguiente:

- a. Necesitan hacer uso del internet.
- b. Permiten una interconexión en red de personas y/o activos.
- c. Generan acceso al uso de activos tangibles e intangibles no utilizados.
- d. Permite arribar a interacciones significativas con base en la confianza.
- e. Tienen un carácter abierto, inclusivo y global.

Adicionalmente, Ruiz Valbuena (2019) ha indicado que las citadas empresas se caracterizan principalmente por lo siguiente:

- a. Se basan en sistemas de reputación (por ejemplo calificaciones de los usuarios) que funciona como mecanismo de control y determina la toma de decisiones de la empresa.
- b. No utilizan recursos propios para su formación, hay terceros o prestadores de servicios que facilitan sus servicios o bienes.
- c. Se basan en el funcionamiento de mercados multilaterales, pues si aumentan los usuarios entonces mejoran los servicios o bienes a prestar y se benefician todos.
- b. Pueden expandirse globalmente a un bajo coste, ya que existen bajos costes de entrada en este tipo de mercado y si logran una imagen internacional aumenta la confianza en los consumidores y las posibilidades de ser economías de escala.

Sobre los elementos básicos para su desarrollo, Díaz - Fonca, et al. (2016), Buenadicha, et al. (2017) y Gómez y Plaza (2017) han coincidido que la confianza digital es el elemento característico y básico en este tipo de negocios. Así, pues permite la construcción de una red horizontal colaborativa y así dar seguridad a los usuarios de sobre

el bien o servicio. Lo cual, se logra mediante la reputación y recomendación. En ese caso, se dice que estas plataformas deben estar dispuestas a garantizar la transacción entre dos usuarios desconocidos, luego usar mecanismos para conocer lo suficiente a los usuarios, como por ejemplo con: valoraciones o puntuaciones, verificando antecedentes, evaluando a los participantes, exigiendo requisitos o filtros de entrada, datos de identificación, etc.

Asimismo, en cuanto al servicio que brindan tales negocios, autores como Krieger (2019), Ruiz Valbuena (2019) y Rodríguez (2020) ha indicado que estos negocios usan plataformas digitales para crear una red horizontal de colaboración entre consumidores y proveedores. Donde su labor es ser agente intermediador. A fin de brindar su plataforma digital o página web, en cuyo espacio virtual los usuarios se conecten y decidan celebrar o no transacciones. Por esto, pueden o no obtener una comisión dineraria.

En cuanto a los agentes participantes de la Economía Colaborativa, según la Comisión Europea (2016), Arangüez (2017) y Urueña (2019) son los siguientes:

- a. Los prestadores de servicios: Estos comparten activos, recursos, tiempo y/o competencias, sin que implique dar la propiedad de los mismos, ya sea a cambio de alguna contraprestación o no. Estos pueden ser particulares que ofrecen servicios de manera ocasional (“pares”) o profesionales.
- b. Los usuarios: Los que consumen los servicios.
- c. Los intermediarios: Los que, mediante una plataforma tecnológica, conectan a los prestadores con los usuarios y facilitan las transacciones entre ellos con o sin ánimo de lucro (“plataformas colaborativas”), es decir a cambio o no de alguna comisión.

Ahora bien, con relación al contrato. Este es definido, a nivel internacional, por Arnau (2009), al citar a Díez-Picazo y Gullón, a partir del derecho español donde tiene dos características: a) Siempre existe un consentimiento común de dos o más personas, pues a partir de esto existe el contrato y b) siempre genera una obligación con fuerza de ley entre las partes. A partir de ello, lo define a modo particular como el negocio jurídico patrimonial bilateral que tiene como efecto constituir, transmitir, modificar o extinguir una relación jurídica patrimonial. En tanto, a nivel nacional, Ordoqui (2018), al citar a Bianca, lo define como el acuerdo de dos o más partes para constituir, regular o extinguir una relación jurídica patrimonial. El cual, tiene un primer momento subjetivo donde las partes deciden celebrar un acuerdo y un segundo momento objetivo, donde se autorregulan al imponerse recíprocamente reglas.

En el ordenamiento jurídico peruano el contrato es regulado en el Código Civil de 1984, donde se brindan pautas generales y particulares para cada contrato típico y contratos atípicos. Así, en su artículo 1351° se define al contrato como el acuerdo de dos o más partes destinado a crear, regular, modificar o extinguir una relación jurídica patrimonial (Decreto Legislativo N° 295 de 1984).

En cuanto a los contratos típicos y atípicos materia de la presente investigación se tienen los siguientes.

El contrato de prestación de servicios, en su modalidad de locación, está regulado en el artículo 1764° del Código Civil donde es definido como el acuerdo por el cual un locador se obliga sin estar subordinado al comitente a prestarle sus servicios por un tiempo o trabajo determinado, a cambio de una retribución (Decreto Legislativo N° 295 de 1984).

Así, en base a lo citado de los artículos 1764° a 1760° donde se desarrolla, se ve que se caracteriza por lo siguiente:

- a. Intervienen dos partes, uno llamado locador y otro llamado comitente.
- b. El locador se obliga a prestarle al comitente sus servicios de forma personal y sin estar subordinado a este, decir el servicio es prestado por el locador de forma directa o no contrata a terceros para que lo hagan por él (solo puede ayudarse de terceros en parte del servicio), de forma libre y autónoma sin depender de una relación de subordinación con el comitente.
- c. El contrato es por cierto tiempo o para un trabajo determinado.
- d. Y se debe pagar al locador una retribución a cambio.

En esa línea, Jorge Beltrán, en la obra colectiva de Gaceta Jurídica (2003), ha indicado que aquel es un contrato típico y nominado con tres rasgos: inexistencia de subordinación para con el comitente, temporalidad del servicio o labor de destajo (trabajo determinado y pago de una retribución).

Por otra parte, sobre el contrato de consumo, este tiene como base legal el artículo 65 de la actual Constitución Política del Perú, donde se señala que el Estado defiende el interés de los consumidores y usuarios, por medio de la protección y garantizando su derecho a la información sobre los bienes y servicios que puede contratar en el mercado. A nivel legal, en el artículo 45 del Código de Protección y Defensa del Consumidor, es definido como aquel que genera una relación jurídica patrimonial donde participan dos partes, por un lado, un consumidor y por otro lado, un proveedor para adquirir productos o servicios a cambio del pago de una contraprestación económica (Ley N° 29571 del 2010).

De igual forma, de lo citado en su artículo IV inciso 2) se considera proveedor a la persona natural o jurídica de derecho público o privado que habitualmente: fabrica, elabora, manipula, acondiciona, mezcla, envasa, almacena, prepara, expende, suministra bienes o presta servicios a los consumidores. Es más, se brinda una lista enunciativa:

- a. Distribuidores o comerciantes de productos o servicios finales, aunque no tengan establecimientos abiertos al público.
- b. Productores o fabricantes de bienes intermedios o finales.
- c. Importadores de productos para venta nacional.
- d. Prestadores de servicios a los consumidores (Ley N° 29571 del 2010).

Se ve entonces que la habitualidad es uno de los aspectos adicionales para determinar la calidad de proveedor, la cual fue precisada por el Indecopi (2019) en su documento titulado “Lineamientos sobre protección al consumidor” como una situación que realiza una persona, de la que podemos presumir que realiza una actividad para continuar realizándola en el tiempo. Por otra parte, en el artículo IV inciso 1) de Código de Protección y Defensa del Consumidor antes citado se considera como consumidor a :

- a. Personas naturales o jurídicas que adquieren, utilizan o disfrutan como usuarios finales productos o servicios en beneficio propio, familiar o social; pero, sin que ello suponga una actividad empresarial o profesional, quedando excluidos a los que adquieran bienes o servicios como proveedores.
- b. Los microempresarios que padecen de asimetría informativa frente a un proveedor respecto de productos o servicios ajenos al giro de su negocio.

En tercer lugar, se dice que ante la duda sobre el destino final de un producto o servicio, se considerará como consumidor a quien lo adquiere, usa o disfruta (Ley N° 29571 de 2010).

Herrera (2011), al citar a Stiglitz, lo define como un negocio jurídico oneroso entre un consumidor final (persona natural o jurídica) y una persona natural o jurídica de carácter público o privado, que se desenvuelve como profesional u ocasionalmente, en calidad de productora, importadora o distribuidora, produzca, venda o comercialice bienes y servicios. Ello, con la finalidad de la adquisición, uso o goce de estos por parte del primero para su uso privado, familiar o social.

En otras ideas, sobre el contrato por adhesión es definido por Cordova (2012), citando a De la Puente y Lavalle, como aquel donde una parte acepta íntegramente el contrato elaborado por la otra. Así, Atahuasi (2019) quien al citar a STIGLITZ (2001, p.39) lo define como aquel que contiene cláusulas redactadas previamente por una de las partes, frente a las cuales la otra solo le queda adherirse o no, brindado su aceptación al contrato en su integridad. Ordoqui (2018) menciona que se diferencian de las cláusulas generales de contratación, por el hecho que estas son redactadas previamente por una parte, a fin de que con tales términos se celebren futuros contratos, siendo que cuando son aceptadas por la otra parte se perfecciona el contrato de adhesión. Es decir, todos los contratos por adhesión se celebran mediante cláusulas generales de contratación. Así, antes de la adhesión se está ante cláusulas generales de contratación y luego de la adhesión surge el contrato.

Asimismo, está regulado en el artículo 1392 del Código Civil como el acuerdo que tiene cláusulas redactadas de forma previa por una persona o entidad de manera general y abstracta, para así regular futuros contratos particulares (Decreto Legislativo N° 295 de 1984).

Hablando de otro contrato, se tiene al contrato mercantil el que es regulado de forma especial por los artículos vigentes del Código de Comercio peruano de 1902 u otras

normas, y de forma general por el Código Civil de aplicación supletoria. Pero, en ninguna se lo ha definido.

En la doctrina se encontró que para arribar a una definición de contrato mercantil se definir al Derecho mercantil. Para García-Pita y Lastres (1997) Derecho mercantil es una rama del Derecho privado especial de los empresarios en el ejercicio de sus actividades económicas. Igualmente, Calvo Arriero (2020) lo identifica como un Derecho privado especial que tiene por objeto al empresario, su estatuto jurídico y la actividad que realiza en el mercado. Que está separado del Derecho civil y se regula por un Código de Comercio. A partir de ello, la diferencia entre Derecho civil y Derecho mercantil se ha concebido en función a dos sistemas que buscan establecer cuándo se está ante un acto civil y un acto de comercio. Tal sistema está compuesto por un aspecto subjetivo y objetivo. En el primero, un acto será mercantil cuando sea realizado por un comerciante o empresario. En el segundo, un acto será mercantil cuando en función a su objeto, atienda a actos de comercio sin importar la calidad de los agentes participantes.

Así, al concordar esto con los artículos vigentes del Código de Comercio, a fin de llegar a arribar a una noción de contrato mercantil en el Derecho peruano se vio que en su Libro I, sección I, se regula todo lo referido a los comerciantes y los actos de comercio (1902). Por lo que, se puede deducir que en el ordenamiento jurídico peruano se acoge la existencia de una diferenciación entre el Derecho Mercantil y Derecho civil en base a las partes que celebran un acto y su objeto.

Por ello, autores como López Capetillo (2019) indican que un contrato mercantil se diferencia de otros contratos en base a varios aspectos. Entre ellos, su objeto, el cual se remite a actos de comercio onerosos. Otro aspecto son las partes que lo celebran, donde una de ellas necesariamente debe ser un comerciante.

Por tanto, un contrato es mercantil al ser celebrado por dos o más partes, donde una de ellas o ambas sean comerciantes o empresarios. O cuando tenga por objeto la realización de actos de comercio.

Ahora bien, sobre el contrato electrónico, este es un contrato atípico por no estar regulado de forma específico en el ordenamiento jurídico peruano; pero, por la Ley N° 27291 se ha modificado el Código Civil, a fin de permitir el uso de los medios electrónicos para manifestar la voluntad y el uso de firma electrónica (2000). Asimismo, existe la Ley N° 27269, que regula las Firmas y Certificados Digitales (2000). Y por el tema de consumidor relacionado al tema tecnológico o electrónico, se tiene al Código de Protección y Defensa del Consumidor, donde también se permite el uso de medios electrónicos en la relación de consumo (Ley N° 29571 de 2010).

Como se ve, no existe una norma en específico que regule el contrato electrónico, sino solo aspectos generales sobre el uso de medios electrónicos en diversas situaciones jurídicas comunes a la contratación; haciendo posible de celebrarlo en base a la aplicación de las reglas generales de las obligaciones del Código Civil y en aspectos especiales se aplicaran de las otras normas indicadas.

Así, al ir a la doctrina primero debemos hablar de comercio electrónico. Sobre esto Orrego (2015) refiere que son las transacciones comerciales realizadas mediante o con la ayuda de medios electrónicos, como las redes de internet e intranet, dispositivos móviles y otros softwares. Además, precisó que estos medios se engloban dentro de un concepto genérico llamado Tecnologías de la Información y las Comunicación (TIC).

Nieto (2016), al citar a Guisado Moreno, señaló que el comercio electrónico se desarrolla en los servicios de la sociedad de la información, donde las nuevas tecnologías

facilitan el comercio, originado por el avance tecnológico de las telecomunicaciones y la informática (uso de equipos, programas informáticos y el Internet).

Bajo ello, Nieto (2016) definió a el contrato electrónico como aquel acuerdo de dos o más partes que se obligan entre ellas o respecto a otros, a fin de crear, modificar o extinguir un relación jurídica de carácter patrimonial; donde el consentimiento es brindado por medios electrónicos, con los cuales se puede generar o no una comunicación inmediata entre las partes. Además, Manzaneda (2019) afirma que su naturaleza es ser un contrato atípico (de adhesión), ya que quien recibe la oferta de venta solo tiene la opción de aceptar o no la oferta, si que pueda sugerir modificarlo. Asimismo, Vargas (2016), al citar a Villalba (2008:88), señaló que este contrato no replantea la teoría general de los contratos y un nuevo contrato, solo es una nueva forma de celebrarlo.

Y en cuanto a su naturaleza, Manzaneda (2019) consideró que es un contrato atípico de adhesión, ya que quien recibe la oferta solo puede aceptarla o no, mas no modificar los términos del contrato.

Por último, se tiene el contrato de transporte que está regulado de forma general por la Ley de transporte y tránsito terrestre (Ley N° 27181 de 2012) y el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, D.S. N°017-2009-MTC. De forma especial solo para Lima y Callao se tiene la Ley N° 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y callao (ATU). Aunque, cabe señalar que en ambas normas se advierten un número muy limitado de artículos que regulan este contrato.

Así, en el artículo 79° del Reglamento Nacional de Administración de Transporte se define al contrato de transporte como el contrato por el cual una parte, llamada transportista, se obliga a prestar el servicio de transporte de personas, mercancías o mixto por vías terrestres a otra, a cambio de una retribución. Siendo que este se perfecciona con

la emisión del comprobante de pago y/o la guía de remisión del transportista aceptada por el usuario, donde el transportista establecerá las condiciones del servicio, las cláusulas generales de contratación que regirán en el contrato, los seguros y las normas contenidas entre los artículos 1392 al 1397 del Código Civil, las cuales deben constar en el mismo (D.S. N°017-2009-MTC de 2009).

Ahora bien, sobre la responsabilidad civil en el actual Código Civil peruano no se ha desarrollado una definición. En doctrina, Alpa (2016) señala que la palabra Responsabilidad deviene de las palabras italianas “responsabilità”, “responsabile” y “resondère”, las primeras a su vez devienen del francés “responsable” y la última del latín “respondeo”. Bajo esas premisas, tenemos a Mariños (2016), al citar a Alessandri Rodríguez, que define a la responsabilidad civil como la obligación que tiene una persona de indemnizar el daño sufrido por otra.

Sobre sus funciones, se tiene la perspectiva clásica desarrollada por Alpa (2016) y Mariños (2016), para quienes las funciones de la responsabilidad civil son:

- a. Reaccionar al daño ilícito: Esto para lograr el resarcimiento a las personas afectadas por el daño.
- b. Restablecer el “status quo ante”: Esto es respecto de la situación en el cual estaba el afectado antes de padecer el daño.
- c. Ratificar la facultad-poder punitiva del Estado: Se refiere a sancionar a las personas que cometen un daño a otros.
- d. La función “deterrence”: Respecto a prevenir que otros puedan ejecutar actividades con las que causen daños a terceros.
- e. La función “compensation”: Se refiere a que si bien la responsabilidad tiene una función resarcitoria para retornar el estado de las cosas antes del evento que causó

el daño, si ello no es posible, porque el estado de las cosas actual no lo permite, entonces también tendrá la función de compensar a la víctima.

En el actual Código Civil peruano, la responsabilidad civil tiene un esquema dual dado por un régimen de responsabilidad civil por inejecución de obligaciones o más conocida como contractual y un régimen de responsabilidad civil extracontractual, lo cual es reafirmado por Vidal Ramírez (2001), Espinoza Espinoza (2002) y Fernández Cruz (2019).

En doctrina, Alpa (2006) explica que para diferenciarlas son relevantes los conceptos de obligación y deber. Así, cuando se transgrede una obligación se está en el campo de la responsabilidad civil contractual y cuando se afecta un deber, en la extracontractual. Aunque, recientemente, ha agregado que cuando se comete un acto ilícito también se genera responsabilidad extracontractual (Alpa, 2016). Al respecto, Rubio (2015) explica ello indicando que la responsabilidad contractual genera una indemnización al incumplir obligaciones de un contrato. En cambio, la segunda se genera por daños causados en la vida social, cotidiana y/o quehacer común, entre personas sin relación jurídica contractual.

En cuanto a los elementos de la responsabilidad civil, en ambos Fernández Cruz (2019) enumera a los siguientes: el daño (patrimonial y extrapatrimonial, donde se tienen el lucro cesante, daño emergente, daño moral y daño a la persona); la antijuricidad; el nexo causal y factores de atribución (dolo, culpa leve y culpa inexcusable)

La responsabilidad civil contractual será materia de análisis en la presente, la cual se caracteriza principalmente por el incumplimiento de una obligación devenida de un contrato, según indica Alpa (2006), Rubio (2015), Espinoza Espinoza (2002) y Fernández Cruz (2019).

Asimismo, ante un daño contractual en el ordenamiento jurídico peruano se tiene una regulación al respecto en los artículos 1314° al 1350° del Libro VI titulado “Las Obligaciones” del actual Código Civil peruano. En donde hay ciertas particularidades legales que diferencian a la responsabilidad civil contractual y extracontractual. Sobre la base de tales artículos, Fernández Cruz (2019) ha sistematizado algunas diferencias normativas como las siguientes:

- a. En la contractual el criterio de imputación es subjetivo (art.1321°); en cambio, en la segunda es a la vez subjetivo (art. 1969°) y objetivo (art. 1970°).
- b. En la primera hay una graduación de la culpa (dolo, culpa grave y culpa leve - artículos 1318°, 1319°, 1320° y 1321°); en la segunda, no (art. 1969).
- c. En la primera los daños resarcibles se rigen por el principio de previsibilidad (art. 1321°); en la segunda, son resarcibles los daños previsibles y los imprevisibles (art. 1985°).
- d. En la primera el plazo de prescripción es de diez años (art. 2001, inc. 1) y en la segunda, de dos años (art. 2000, inciso 4).

Finalmente, la responsabilidad civil, también puede regularse por normas especiales en atención al caso particular, por ejemplo, en el caso materia de la presente investigación se está ante un juicio de responsabilidad civil por accidente de tránsito. Donde podría verse implicada la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre. En su artículo 29° se señala que la responsabilidad civil que deviene de accidentes de tránsito en vehículos es objetiva. Asimismo, el conductor, el propietario del vehículo y, en algunos casos, el prestador un servicio de transporte terrestre deben asumir los daños y perjuicios generados a la víctima en forma son solidaria (Ley N° 27181 de 2015).

1.2. Formulación del problema

¿Cuál es la naturaleza jurídica del contrato celebrado entre las plataformas digitales de Economía Colaborativa del sector transporte y el usuario pasajero en un juicio de responsabilidad civil por accidente de tránsito, en el ordenamiento jurídico peruano?.

1.3. Objetivos

El objetivo general es determinar la naturaleza jurídica del contrato celebrado entre las plataformas digitales de Economía Colaborativa del sector transporte y el usuario pasajero en un juicio de responsabilidad civil por accidente de tránsito, en el ordenamiento jurídico peruano.

Los objetivos específicos son:

- A. Explicar los principales elementos presentes en el contrato celebrado entre las plataformas digitales de Economía Colaborativa del sector transporte y el usuario pasajero al suscribir los términos y condiciones, en atención a la jurisprudencia y doctrina internacional como nacional.
- B. Analizar las reglas jurídicas reguladas para los contratos típicos y atípicos en el ordenamiento jurídico peruano que pudieran ser aplicables al contrato celebrado entre las plataformas digitales de Economía Colaborativa del sector transporte y el usuario pasajero, en atención a la jurisprudencia y doctrina internacional como nacional.
- C. Determinar la responsabilidad civil de las plataformas de Economía Colaborativa del sector transporte frente al usuario pasajero, en un caso de accidente de tránsito según el ordenamiento jurídico peruano, así como la jurisprudencia y doctrina internacional como nacional.

1.4. Hipótesis

La naturaleza jurídica del contrato celebrado entre las plataformas digitales de Economía Colaborativa del sector transporte y el usuario pasajero corresponde a la aplicación de reglas jurídicas reguladas para el contrato civil de prestación de servicios, de transporte y de consumo en el ordenamiento jurídico peruano. Por consecuencia, en un juicio de responsabilidad civil por accidente de tránsito, tales plataformas tendrán una responsabilidad civil contractual, objetiva y de forma solidaria con el conductor y propietario del vehículo en ordenamiento jurídico peruano.

CAPÍTULO II: METODOLOGÍA

Población y muestra

Al respecto, para Bernal (2010) la muestra es una parte de la población que se selecciona según vea el investigador y es de esto que se recogerá los datos necesarios para la investigación, de ello se hace la medición y la observación de las categorías

Tabla 1

Población y muestra de la presente investigación

Población	Muestra	Unidad de análisis
Plataformas digitales de economía colaborativa del sector transporte más usadas en el Perú, las cuales son 3: Cabify, Uber y Beat.	Cabify y Uber	Jurisprudencia internacional (9)
		Jurisprudencia nacional (6)
		Doctrina internacional (10)
		Doctrina nacional (6)
		Términos y condiciones de uso (2)

Nota: Se debe precisar que para la población se ha tomado como referencia lo dicho por CNN(2019), que al año 2019 reportó un conjunto de datos estadísticos el uso de las plataformas estudiadas en América Latina, siendo que dentro del Perú se reportó que las plataformas digitales del sector transporte más usadas fueron Uber, Cabify y Beat.

La Tabla 1 evidencia que, en función al problema de investigación propuesto y los objetivos, la población estuvo constituida por un conjunto de plataformas digitales de Economía Colaborativa de un determinado sector económico del mercado peruano según el criterio de su uso en el territorio peruano. De los cuales, se ha seleccionado como muestra a un subgrupo más pequeño. Y de esto, a su vez, se ha discriminado las unidades de análisis constituidas por distintos grupos de fuentes de documentales jurídicas, pues se tiene data exacta acerca de ello, según se explica más adelante.

La selección de la muestra se realizó bajo un procedimiento no probabilístico – no aleatorio, dado el enfoque cualitativo de la presente investigación. Donde el

procedimiento fue intencionado, ya que se usaron criterios subjetivos de selección y exclusión que permitieron elegir la muestra por conveniencia.

Siguiendo ello, los criterios de selección fueron estos. Primero, que de las plataformas digitales existan investigaciones jurídicas internacionales y nacionales. Segundo, que de las plataformas digitales exista jurisprudencia internacional y nacional, vinculante o no. Tercero, que de las plataformas digitales se pueda tener acceso libre a sus términos y condiciones. Cuarto, que sean de libre acceso, de carácter jurídico (tesis, artículos científicos, resoluciones judiciales y libros) y se relacionen en forma directa con el problema de investigación y objetivos.

Y como criterio de exclusión los siguientes. Primero, que de las plataformas digitales no existan investigaciones jurídicas internacionales y nacionales. Segundo, que de las plataformas digitales no exista jurisprudencia internacional y nacional, vinculante o no. Tercero, que de las plataformas digitales no se pueda tener acceso libre a sus términos y condiciones. Por último, que toda documentación acerca de las plataformas digitales sea irrelevante, de acceso restringido, no tengan carácter jurídico y no se relacionen en forma directa con el problema de investigación.

En función a ello, la muestra presentó como características: que sean plataformas de las cuales exista jurisprudencia, doctrina, los términos y condiciones, de libre acceso, del ámbito jurídico y que se relacionen directamente a la pregunta y objetivos de la investigación.

A continuación, se expone la data exacta de las unidades de análisis.

Tabla 2

Datos generales de la jurisprudencia internacional seleccionada

Nº	Sentencia/ Asunto	Año	Materia	Órgano Resolutivo	Procedimiento	País
01	Expediente Nº3.440/2010	2013	Demanda de daños y perjuicios	Sala K de la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil.	Proceso judicial	Argentina
02	Causa Nº4790/16 (2764-C)	2016	Cautelar	Juzgado de Primera Instancia en lo Penal, Contravenci-onal y de Faltas N ° 16.	Proceso judicial penal	Argentina
03	Nº 179/ 2016	2016	Adminis- trativo	Juzgado de lo Contencioso- Administrativo Nº 15 de Barcelona.	Administrativo	España
04	Nº 287/2016	2016	Adminis- trativo	Juzgado de lo Contencioso Administrativo Nº 17 de Barcelona.	Administrativo	España
05	C434/2015	2017	Petición de decisión prejudicial	Tribunal de Justicia (Gran Sala).	Prejudicial	España
06	81/2018	2018	Recurso de casación	Tribunal Supremo (Sala de lo contencioso administrati-vo).	Contencioso	España
07	87/2018	2018	Recurso de casación	Tribunal Supremo (Sala de lo contencioso administrati-vo).	Contencioso	España
08	Asunto C-320/16	2018	Acción de cuestión prejudicial	Tribunal de Justicia (Gran Sala).	Prejudicial	Francia
09	Sentencia 2883 Radicación 16- 102106	Nº 2019 –	Demanda de Competencia desleal	SIC (Superinten- dencia de Industria y Comercio de Colombia).	Proceso judicial	Colombia

En la Tabla 2 se aprecia que la jurisprudencia internacional seleccionada está compuesta por nueve resoluciones judiciales que fueron expedidas en diversos años, como son desde el 2013 a 2019. Y provienen de diversos países de Europa y Latinoamérica.

Tabla 3

Datos generales de la jurisprudencia nacional seleccionada

Nº	Resolución o Sentencia	Año	Materia	Órgano Resolutivo
01	R.F. N° 2410-2015/CC2	2015	Protección al consumidor	CPC N°2 de Indecopi
02	R.F. N°1050-2016/CC2	2016	Protección al consumidor	CPC N°2 de Indecopi
03	R.F. N°1203-2016/SPC	2016	Contienda de competencia	Sala EPC de Indecopi
04	R.F. N°1202-2016/SPC	2016	Contienda de competencia	Sala EPC de Indecopi
05	R.F. N°085-2017/CC3	2017	Protección al consumidor	CPC N°3 de Indecopi
06	Resolución N°0084-2020/SDC	2020	Defensa de la Competencia	Sala Especializada en Defensa de la Competencia

Nota: Es de precisar que, en la casilla sobre órgano resolutivo, las siglas CPC significan Comisión de Protección al Consumidor y las siglas EPC, significan Especializada en Protección al Consumidor. Asimismo, en este caso todas las resoluciones fueron expedidas en un procedimiento administrativo.

En la Tabla 3 se aprecia que la jurisprudencia nacional seleccionada está compuesta por seis resoluciones administrativas. Todas provienen de Indecopi (órganos de protección de Lima) y fueron expedidas en diversos años, desde el 2015 a 2020.

Tabla 4

Datos generales de la doctrina internacional seleccionada

Nº	Autor	Región/País	Año	Título
01	Comisión Europea	Unión Europea	2016	Comunicación de la comisión al parlamento europeo, al consejo, al comité económico y social europeo y al comité de las regiones: una agenda europea para la economía colaborativa
02	Boboc	España	2017	Uber: ¿transportista o intermediaria en el transporte? El caso español

03	Olmedo	España	2017	Liberalizar el transporte urbano de pasajeros para permitir la competencia más allá de taxis y vtc: una cuestión de política de la competencia.
04	Miranda	España	2017	Economía colaborativa y competencia desleal ¿deslealtad por violación de normas a través de la prestación de servicios facilitados por plataformas digitales.
05	Barnes	España	2017	Un falso dilema: taxis vs. Uber.
06	Martín	España	2017	Economía colaborativa y protección del consumidor.
07	Buenadicha, Cañigüeral, & De León	España	2017	Retos y posibilidades de la Economía Colaborativa en América Latina y El Caribe
08	Barbero	Argentina	2017	UBER: “Responsabilidad Civil en caso de accidente de tránsito frente al pasajero”
09	García	Argentina	2018	La prestación personal de servicios de transporte organizados por plataformas electrónicas (ride sharing) tomando como referencia a la empresa Uber.
10	Cuenca	España	2020	La contratación a través de plataformas intermediarias en línea.

En la Tabla 4 se aprecia que, la doctrina internacional seleccionada estuvo compuesta por un conjunto limitado de autores. De lo cuales, la mayoría son de España y del año 2017, seguido de autores de Argentina y la Unión Europea, así como de los años 2018, 2016 y 2020 respectivamente.

Tabla 5

Datos generales de la doctrina nacional seleccionada

Nº	Autor	Año	Título
01	Morachimo	2016	Economía de pares y regulación.
02	Sánchez Nássif, Morello Bustios y Bardo Untiveros Riveros.	2018	Uber, el cisne negro de los taxis.
03	Armas	2018	El negocio de las apps de taxis y la economía colaborativa: ¿relaciones no laborales o laborales, según los términos contractuales que lo sustenta?.

04	Vaisman	2018	Plataformas digitales que facilitan transacciones de consumo: delimitación de responsabilidades de los proveedores frente a los usuarios finales en el marco del Derecho de protección al consumidor.
05	Llanos	2019	¿Son las plataformas de economía colaborativa proveedores de un servicio en el marco de una relación de consumo?.
06	Vidal Ruíz	2019	Análisis de la responsabilidad de los servicios de delivery de comida por aplicativos móviles, en la ciudad de Lima Metropolitana, en el año 2019.

En la Tabla 5 se aprecia que la doctrina nacional seleccionada estuvo compuesta por un número limitado de autores que han investigado el tema de investigación, donde prevalecen estudios del año 2018, seguido del 2019 y muy pocos del 2016.

Tabla 6

Datos generales de los términos y condiciones de uso de las plataformas digitales estudiadas

Plataforma	Ámbito de aplicación	Servicios a los que se aplica	Año	Fuente
Cabify	Usuarios pasajeros de la provincia de Lima	Conectar a conductores con pasajeros y el de envío de objetos.	2022	Página web y plataforma digital
Uber	Usuarios pasajeros de Perú	Permite organizar y planear el transporte y/o servicios de logística con terceros proveedores.	2019	Página web y plataforma digital

En la Tabla 6 se aprecia que, otro de los documentos consultados fueron los términos y condiciones de uso de las plataformas en estudio. Las cuales, se obtuvieron de forma directa de su página web y plataforma digital. Además, son de años recientes, como es de 2022 y 2019.

Tipo de investigación

La presente investigación según la finalidad fue de tipo básica, pura o fundamental, ya que como lo indica Sánchez Espejo (2019) en la investigación pura el

investigador tiene por finalidad incrementar el conocimiento existente mediante su investigación. Así, mediante la presente investigación, se buscó dar una respuesta a la pregunta de investigación planteada y probar la hipótesis propuesta, con el cual se pueda desarrollar un nuevo conocimiento en el ámbito jurídico acerca del problema de investigación o aumentar el existente. Y ello sirva de marco para la investigación y comprensión de investigaciones futuras sobre fenómenos jurídicos en el área de nuevas tecnologías.

Al mismo tiempo, la presente investigación tuvo un enfoque cualitativo, pues como lo señalan Hernández Sampieri, Fernández Colado y Baptista (2014) bajo este enfoque el investigador empieza mirando los hechos en estudio y en el proceso de investigación elabora una teoría congruente con lo que observa y obtiene en la misma. Asimismo, no realiza medición numérica de los datos recolectados, pues su recolección de los datos consiste en obtener las perspectivas y puntos de vista de los participantes de su estudio o de fuentes indirectas de estas. A partir de ello, busca describir, comprender e interpretar al fenómeno en estudio. Además, aplica una lógica inductiva, es decir en la investigación se empieza desde lo particular a lo general (de los datos a las generalizaciones y la teoría). Pero, los citados autores precisan que se deben utilizar unos cuantos casos para el estudio, ya que no se busca necesariamente generalizar los resultados del estudio, sino analizarlos de forma profunda.

Así, la presente investigación fue cualitativa, ya que primero se observó el fenómeno jurídico constituido por una serie de hechos de relevancia jurídica respecto a la naturaleza jurídica del contrato celebrado entre las plataformas digitales de Economía Colaborativa del sector transporte y el usuario pasajero en un juicio de Responsabilidad

Civil por accidente de tránsito, en el ordenamiento jurídico peruano. Además, fue estudiado con ayuda de la razón y la lógica inductiva al describir los hechos identificados en su realidad problemática y en sus fuentes indirectas como fueron los antecedentes internacionales como nacionales. Así, se pudo aterrizar a una teoría jurídica que explique el fenómeno jurídico estudiado. Además, se midieron las categorías de este problema de investigación en casos reales mediante distintas fuentes documentales (doctrina, jurisprudencia, términos y condiciones) y con los datos se hizo un análisis jurídico que ayudó a lograr conclusiones generales que respondan al problema de investigación, donde se prescindió de medición numérica o estadística.

De otro lado, la investigación tuvo un alcance descriptivo, el cual se refiere a aquella investigación donde se tiene por alcance caracterizar un objeto de estudio o una situación concreta, es decir se dónde se busca identificar sus características, propiedades y su dinámica, así como lo más importante de los hechos estudiados, según Behar (2008).

Así, la presente investigación fue descriptiva, pues se buscó caracterizar al fenómeno jurídico estudiado referido a la naturaleza jurídica del contrato celebrado entre las plataformas digitales de Economía Colaborativa del sector transporte y el usuario pasajero, en un juicio de Responsabilidad Civil por accidente de tránsito en el ordenamiento jurídico peruano. Es decir, se buscó detallar o describir el contexto donde se desenvuelve este fenómeno jurídico, en relación con sus particularidades, tendencias, principales problemas e implicancias jurídicas, para así llegar a conclusiones descriptivas de carácter jurídico en torno al problema de investigación planteado.

A la vez, la presente investigación tuvo un alcance explicativo, pues como refiere Hernández Sampieri, Fernández Colado y Baptista (2014) las investigaciones explicativas no se agotan en la descripción de conceptos o fenómenos; sino, que buscan responder a las causas de los eventos y fenómenos estudiados. Esto es, explicar por qué ocurre un fenómeno y en qué condiciones se genera o por qué se relacionan dos o más categorías.

Así, en la presente investigación el alcance también fue explicativo, pues en principio si bien se describió el fenómeno jurídico indicado, luego se buscó explicar sus causas y la relación entre las categorías jurídicas en discusión: i) la naturaleza jurídica del contrato celebrado entre las Plataformas digitales de Economía colaborativa del sector transporte y el usuario pasajero); y ii) la responsabilidad Civil por accidente de tránsito. Y de esa forma responder al problema de investigación citado. Todo ello en el contexto del estudio de casos reales. Así, como haciendo uso del marco normativo nacional, la jurisprudencia internacional y nacional, así como de la doctrina internacional y nacional.

Por otro lado, la presente investigación también tuvo un diseño no experimental, donde no se manipulan las categorías por parte del investigador, sino que se observan los hechos en su contexto natural o real, según lo ha indicado Ríos (2017).

Así, el diseño fue no experimental, pues no se manipularon las categorías: i) naturaleza jurídica del contrato celebrado entre las plataformas digitales de Economía Colaborativa del sector transporte y el usuario pasajero; y ii) responsabilidad Civil por accidente de tránsito. Solo se buscó obtener datos descriptivos y explicativos acerca del fenómeno y problema de investigación, al observar los datos obtenidos de la población y

muestra respecto a la medición de las categorías involucradas, con ayuda de las técnicas e instrumentos de recolección explicados más adelante.

Además, dentro de ello la investigación fue longitudinal o evolutiva, la cual se refiere a aquella investigación donde se acompaña la evolución del fenómeno estudiado, es decir se estudia el fenómeno en un periodo determinado en el cual va evolucionando o gestándose, no solo en un año determinado, sino en un periodo de tiempo. A la vez, esta tiene subclasificaciones, dentro de ellas está la investigación longitudinal de tendencia, donde se investiga a un fenómeno partiendo de su pasado en relación al presente para así lograr identificar su futuro desarrollo, es decir viendo la tendencia que va siguiendo el fenómeno hasta el presente, según Sánchez Espejo (2019).

En atención a ello, la presente investigación tuvo un diseño no experimental bajo la clasificación longitudinal de tendencia, por cuanto se analizó el fenómeno jurídico indicado en un periodo dado desde el año 2020 hasta el primer trimestre del año 2022, en cual se buscó seguir la evolución que ha tenido, retrocediendo al momento en que empezó a gestarse, desarrollarse y discutirse en la jurisprudencia y doctrina analizada, siguiendo así la tendencia desarrollada hasta el presente (fin de la investigación), lo que ayudó a arribar a posibles respuestas al problema de investigación en cuanto a lo que logro obtener hasta el final de esta investigación y que ello se tome para dar una respuesta de implicancias al futuro de dicho problema propuesto en atención a la tendencia que siguió.

Técnicas e instrumentos de recojo de datos

Se usó la técnica de análisis documental, la cual según Peña y Pirela (2007) se ejecuta para lograr tres necesidades: i) conocer lo que otros científicos han investigado o

lo que están realizando en un campo en especial; ii) conocer aspectos específicos de algún documento; y iii) conocer la totalidad de estudios relevantes sobre un tema en especial. Al mismo tiempo, Molina Gómez y Dulzaides (2004) refiere que hace referencia a un conjunto de operaciones intelectuales, con el que se busca describir y representar documentos de forma unificada sistemática para facilitar su recuperación.

Se usó esta técnica para examinar el fenómeno jurídico de investigación ya mencionado, a partir de una serie de documentos, como son: doctrina internacional o nacional (tesis, artículos de investigación o científicos, revistas, libros); y los términos y condiciones de uso de las plataformas digitales estudiadas encontrados en la plataforma digital o página web de cada una.

Por otro lado, se usó la técnica de estudio o análisis de casos, el cual según Cobo y Valdivia (2000) es considerado como aquella técnica donde se realiza el análisis de una situación real que presenta problemas en una especialidad en cuestión. En esa línea, se usó esta técnica para poder analizar el problema de investigación en estos documentos: jurisprudencia internacional (resoluciones jurisdiccionales), así como jurisprudencia nacional (resoluciones administrativas).

En cuanto a los instrumentos se usaron dos. El primero fue la ficha bibliográfica que se usó para la aplicación de la técnica de análisis documental, a fin de recoger datos de documentos jurídicos extranjeros y nacionales referidos a las posturas doctrinarias sobre el problema de investigación obrante en libros, revistas, papers y tesis de grado, maestría, boletines virtuales. También, sirvió para la recolección de datos de otros

documentos jurídicos como son los términos y condiciones de uso de las plataformas digitales estudiadas.

El segundo instrumento fue la guía de estudio de casos, que se usó para la aplicación de la técnica de estudio o análisis de casos, con el cual se pudo recolectar argumentos y criterios jurídicos desarrollados por los órganos jurisdiccionales extranjeros y órganos resolutivos administrativos nacionales como jurisprudencia, respecto al problema de investigación planteado.

Métodos de análisis de datos

Se usaron métodos teóricos de la investigación, tanto generales como específicos del Derecho.

En cuanto a los primeros, se usó el método analítico-sintético, el cual según Bernal (2010) consiste en estudiar los hechos o el fenómeno realizando dos actividades, la primera, se refiere a la descomposición de los hechos en tantas partes para luego estudiarlas en forma individual (análisis), y la segunda actividad se refiere a estudiar los hechos o el fenómeno a partir de la integración de las partes en las que se descompuso de tal forma que se pueda estudiar y analizar en su conjunto o integralmente (síntesis).

Bajo ese entendimiento, en la presente investigación se utilizó el método analítico-sintético, con el cual se analizaron los datos encontrados sobre los hechos y el fenómeno respecto a la naturaleza jurídica del contrato celebrado entre las plataformas digitales de Economía Colaborativa del sector transporte y el usuario pasajero, en un juicio de Responsabilidad Civil por accidente de tránsito, en el ordenamiento jurídico peruano. Así, respecto de este fenómeno, los datos hallados se descompusieron en distintos elementos

y figuras jurídicas que lo componían, como son: la economía colaborativa, el contrato, los contrato, la responsabilidad civil y la responsabilidad civil en accidentes de tránsito. Luego, estos elementos fueron analizados en su conjunto desde el punto de vista jurídico, con lo cual se buscó describir el fenómeno y construir una figura jurídica ya existente o nueva que explique el fenómeno y problema de investigación, y así arribar a la comprobación de la hipótesis o no.

En cuanto a los métodos específicos, en la presente se usaron métodos del Derecho como es el método dogmático – jurídico, sobre el cual Tantaleán (2016) al citar a Witker (1995, 22) ha señalado que con este método se estudian las instituciones jurídicas y/o normas jurídicas de forma abstracta o teórica y todo lo que se relacione con ellas, es decir sin comprobar su aplicación en la realidad. Es así que, este método es aplicable a los estudios de normas jurídicas que vienen de fuentes formales, siendo más preciso cuando provienen de la legislación y la doctrina; mas no de la jurisprudencia, pues esto vendría a constituir el Derecho aplicado.

Porque, el fenómeno jurídico y problema de investigación se abordó a partir del estudio de las distintas instituciones jurídicas y normas relacionadas a la presente, que provenían de fuentes formales como las leyes peruanas (Código Civil, Código de Consumidor, Código de Comercio, leyes sobre transportes, etc.); lo cual, se llevó a cabo desde una perspectivas teórica, es decir tomando el cuenta el desarrollado dogmático de las normas en la doctrina encontrada en la presente investigación, como es todo lo referido a las instituciones jurídicas de contratos, contratos, la responsabilidad civil y la responsabilidad civil en un accidente de tránsito.

Aunado a ello, se usó el método socio – jurídico, el cual refiere Tantaleán (2016) que es aquel método donde se estudian las instituciones jurídicas, no de forma abstracta o teórica, sino en base al estudio de una parte de la realidad donde se aplican o materializan, es decir se estudia la funcionalidad del derecho objetivo en la realidad social. Asimismo, al citar a Bobbio (2013, 20 y ss.) dicho autor dice que se busca verificar la aplicación del Derecho en la realidad al ir a los hechos para discutir, criticar y reformular las normas jurídicas. Lo cual, se puede lograr mediante el estudio de casos o jurisprudencia.

Asimismo, para Ramos (2000) refiere que este método es propio de la tesis de Derecho donde el investigador parte de una base empírica, es decir de una realidad social relevante para una investigación jurídica, que puede ser el comportamiento de un individuo o de un grupo de personas; a fin de dar un diagnóstico entre la similitud o disconformidad entre el orden jurídico abstracto y el orden jurídico concreto o aplicado.

En base a lo expuesto, en la presente investigación se utilizó el método socio – jurídico, pues el fenómeno jurídico y problema de investigación ya mencionado también fue abordado en atención a su aplicación en la realidad, mediante el estudio de casos. Para lo cual, se recurrió a la investigación de jurisprudencia internacional (según ya se explico su aporte), así como de jurisprudencia y nacional. Donde se dio énfasis en ver cómo se desarrollaban las instituciones jurídicas del contrato, los contratos, la responsabilidad civil y la responsabilidad civil en casos de daños; así como el análisis de diversos cuestionamientos legales de las plataformas estudiadas.

Procedimiento

El primer paso realizado fue la búsqueda y recojo de datos. Para ello se procedió a realizar una búsqueda documentaria. Para lo cual, se recurrió a base de datos científicas indexadas como Google Académico, Scielo, Redalyc, Latindex, Vlex, Dialnet Plus, Ebsco y Alicia Concytec. Así como, repositorios institucionales de distintas universidades internacional y nacionales. También, se recurrió a las páginas web de las plataformas estudiadas.

Es así que, se obtuvo documentación jurídica en formato físico y virtual de distintos años hasta el 2022, los cuales fueron clasificados y seleccionados en base al criterio de que tengan relación con el problema de investigación y objetivos, ellos fueron:

- a. Doctrina internacional o nacional (tesis, artículos de investigación científicos, revistas y libros).
- b. Jurisprudencia internacional (resoluciones jurisdiccionales).
- c. Jurisprudencia nacional (resoluciones administrativas).
- d. Términos y condiciones de uso de las plataformas digitales estudiadas encontrados en la plataforma digital o página web de cada una.

Luego, se procedió a realizar la respectiva lectura de cada uno de estos y la extracción de los datos más importantes en función a las técnicas de recolección, como son el análisis documental y de casos, además, utilizando los instrumentos de recojo de datos como son las fichas bibliográficas y las guías de estudio de casos.

Cabe precisar que, las fichas bibliográficas se usaron para recolectar información y datos relevantes de la doctrina internacional o nacional (tesis, artículos de investigación o científicos, revistas, libros), así como para los términos y condiciones de uso de las

plataformas digitales estudiadas encontrados en la plataforma digital o página web de cada una. Esto permitió medir las categorías implicadas en el problema de investigación. Asimismo, las guías de estudio de casos se usaron para recolectar información y datos relevantes de la jurisprudencia internacional (resoluciones jurisdiccionales) y nacional (resoluciones administrativas de Indecopi).

Es menester acotar que, la información fue almacenada, ordenada y sistematizada en una computadora haciendo uso de los programas Word y Excel; asimismo, se tuvo la precaución de guardar una copia de ello en una memoria USB, con lo cual se facilitó la recolección, almacenamiento y ubicación de la información.

El segundo y último paso realizado fue el análisis de resultados. Para ello, se hizo uso diferentes herramientas y fuentes del Derecho en atención a los métodos de análisis tanto generales como el sintético – analítico; y los métodos específicos del Derecho como: el método dogmático - jurídico, y el método socio – jurídico.

En cuanto al método analítico – sintético, se realizó la descomposición del fenómeno y problema de investigación en distintos elementos y figuras jurídicas que la componían, como fueron: la economía colaborativa, el contrato, la responsabilidad civil y la responsabilidad civil en accidentes de tránsito, siendo cada uno de estos abordado en forma individual. Luego, estos elementos fueron analizados en su conjunto, es decir se aplicó la síntesis, lo cual permitió abordar el fenómeno y problema de investigación, describiéndolo, explicándolo y construyendo en conjunto una respuesta jurídica a modo de interpretación al problema de investigación y ciertas propuestas o recomendaciones, utilizando las diversas fuentes del Derecho (principalmente normas nacionales, doctrina y jurisprudencia), ello también permitió arribar a indicar si se comprobó o no la hipótesis.

En cuanto a los métodos específicos, también se analizaron los datos haciendo uso de los métodos de investigación jurídica como son el dogmático – jurídico y socio – jurídico. Con el primero, se abordó el fenómeno y problema de investigación haciendo un análisis de los datos en correlación con un análisis de las distintas normas y figuras jurídicas relacionadas a la investigación desde un aspecto abstracto o teórico (normas sobre contratos y responsabilidad civil en accidentes de tránsito), es decir se recurrió al estudio de dichas normas con ayuda de los conceptos desarrollados en la doctrina que permitieron entender el sistema jurídico peruano para abordar el problema.

Con el segundo método socio – jurídico se abordó el fenómeno y problema de investigación haciendo el análisis de los datos en correlación con un análisis de las distintas normas y figuras jurídicas de la investigación, pero, no solo a nivel teórico sino práctico al recurrir a la jurisprudencia donde se vieron casos reales en los que se aplicaban las normas y figuras jurídicas estudiadas respecto al problema de investigación (sentencias jurisdiccionales y resoluciones administrativas sobre las plataformas digitales Uber y Cabify) y respecto a las plataformas que fueron la muestra.

Todo ello permitió responder al problema de investigación, indicar la comprobación de la hipótesis, llegar a ciertas conclusiones y lograr arribar a ciertas implicancias como recomendaciones.

Aspectos éticos

En todo el procedimiento de esta investigación se cumplieron aspectos éticos. El primero aspecto fue la protección del derecho a la intimidad personal de los particulares, personas naturales y jurídicas, que pudieran estar mencionadas en los citados documentos. En ese tenor, se optó por no indicar los nombres de las personas ajenas al

estudio, lo cual ocurrió en la jurisprudencia encontrada, donde se omitió dar los nombres de las partes denunciadas o demandantes que por lo general fueron personas naturales y alguna jurídicas como asociaciones de comerciantes. Solo se mostraron los nombres comerciales de las plataformas estudiadas por ser necesario para la comprensión de la investigación; pero, sin dar datos personales o de otra índole de estas organizaciones, sino solo indicando el nombre comercial que usan para su público.

Por último, se consideró importante hacer presente el respeto de los Derechos de autor, con relación a las documentales consultadas, por lo que se cumplió con la respectiva citación en formato APA séptima edición; así como con la correcta redacción, todo ello, de acuerdo a los actuales parámetros de esta casa de estudios.

CAPÍTULO III: RESULTADOS

3.1. Objetivo específico 1: Explicar los principales elementos presentes en el contrato celebrado entre las plataformas digitales de Economía Colaborativa del sector transporte y el usuario pasajero al suscribir los términos y condiciones, en atención a la jurisprudencia y doctrina internacional como nacional.

3.1.1. Uber

Términos y condiciones

Los resultados de la técnica de análisis documental evidenciaron que para el territorio peruano Uber Perú (2019) ha publicado en su plataforma digital y página web el documento “Términos y Condiciones”. A continuación se exponen los hallazgos más importantes.

Tabla 7

Términos y condiciones para usuarios pasajeros de Uber

Elementos	Sumilla
Relación Contractual	Relación contractual entre el usuario y Uber.
Los servicios	Es una plataforma de tecnología que permite a los usuarios organizar y planear el transporte y/o servicios de logística con terceros proveedores independientes, incluidos terceros transportistas independientes y terceros proveedores logísticos independientes. El usuario reconoce que Uber no presta servicios de transporte o de logística o que funciona como una empresa de transportes y que dichos servicios de transporte o logística se prestan por terceros contratistas independientes.
Uso de los servicios	Tener como mínimo 18 años o la mayoría de edad legal en su jurisdicción. El uso de los Servicios puede derivar cargos.
Pago	Uber facilitará el pago de los Cargos en nombre del Tercero proveedor. El pago de los Cargos se considerará como efectuado directamente por el usuario al Tercero proveedor. Los Cargos pagados son definitivos y no reembolsables, a menos que Uber determine lo contrario. Uber responderá a cualquier solicitud de un Tercero proveedor para modificar los Cargos por un servicio o bien en particular.

Renuncias	<p>Uber no hace declaración ni presta garantía sobre la fiabilidad, puntualidad, calidad, idoneidad o disponibilidad de los servicios o que no serán interrumpidos o estarán libres de errores.</p> <p>Uber no garantiza la calidad, idoneidad, seguridad o habilidad de los servicios de los terceros proveedores.</p> <p>El usuario acuerda que todo riesgo por el uso de los servicios será únicamente del usuario, en lo permitido por la ley aplicable.</p> <p>Uber no será responsable de daños indirectos, incidentales, especiales, ejemplares, punitivos o emergentes, lucro cesante, pérdida de datos, lesión personal o daño a la propiedad, ni de perjuicios por el uso de los servicios, aunque Uber fue advertido de la posibilidad de dichos daños.</p> <p>Uber no será responsable de cualquier daño, responsabilidad o pérdida que deriven de: (i) su uso o dependencia de los servicios o su incapacidad para acceder o utilizarlos; o (ii) cualquier transacción o relación entre usted y cualquier tercero proveedor, aunque hubiera sido advertido de la posibilidad de dichos daños.</p> <p>En ningún caso la responsabilidad total de Uber al usuario por todos los daños, las pérdidas y los juicios podrá exceder de € 500.</p> <p>Las limitaciones y la renuncia en este apartado no pretenden limitar la responsabilidad o alterar sus derechos como consumidor que no puedan excluirse según la ley aplicable.</p>
Otras disposiciones	<p>Si cualquier disposición se considera ilegal, nula o inexigible, total o en parte, según cualquier legislación, dicha disposición se considerará fuera de estas Condiciones.</p> <p>Y las partes deberán reemplazarla por una legal, válida y exigible que tenga, en la medida de lo posible, efecto similar al que tenía.</p>

En la Tabla 7 se puede ver que, en los términos y condiciones de uso que son aceptados por el usuario pasajero, con la finalidad de acceder a los servicios de Uber, se exponen una serie de elementos que buscan regular distintos aspectos generales y específicos de la relación entre ambos y la ejecución del servicio. Los cuales, van desde las partes hasta la normativa aplicable. También, se advierte que las palabras usadas para describir dichos elementos son bastantes técnicas.

3.1.2. Cabify

Condiciones de uso

Del mismo modo, se encontró que Cabify ha publicado en su plataforma digital y página web el documento denominado “Condiciones de uso para pasajeros”, los cuales

se deben aceptar al registrarse en la plataforma digital Cabify, a fin de tener acceso a la misma. Del cual, se obtuvieron estos datos importantes.

Tabla 8

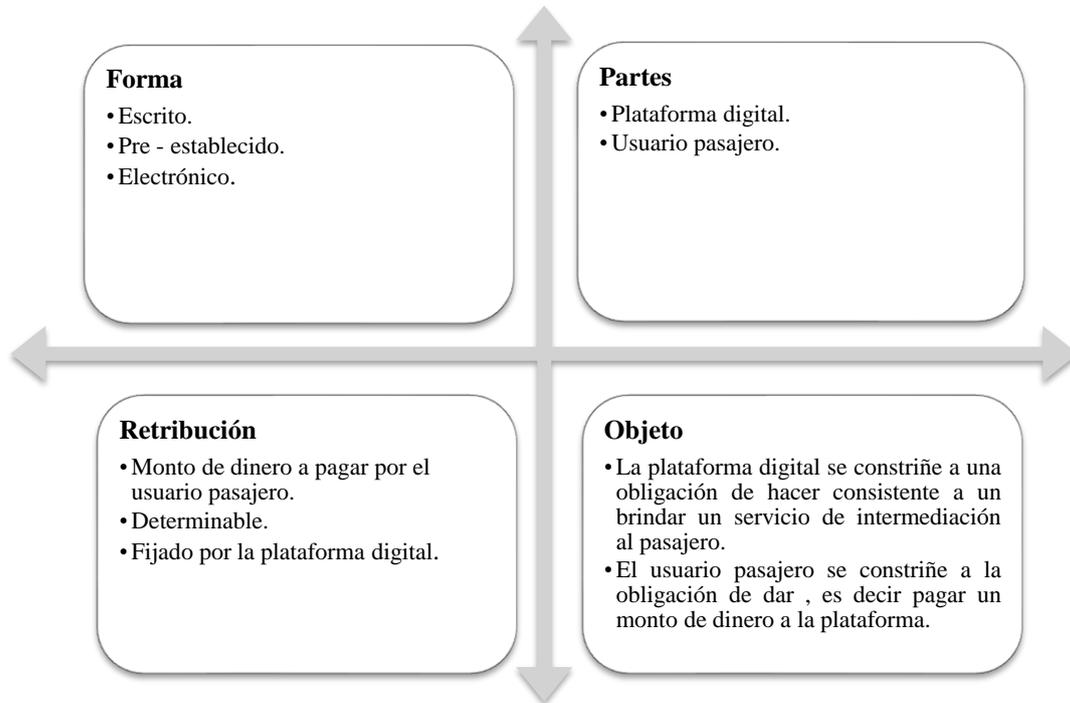
Condiciones Generales de Uso para pasajeros de Cabify

Elementos	Sumilla
Contenidos	<p>Cabify facilita un servicio de reservas de vehículos con conductor (acceso a diversos contenidos, información y datos).</p> <p>No garantiza que los Contenidos de la Aplicación y/o Sitio Web sean correctos, completos o actualizados.</p> <p>Será responsabilidad exclusiva de los terceros transportistas, transportistas o conductores, de los servicios de transporte que sean contratados.</p> <p>El Usuario exonera a Cabify de cualquier responsabilidad derivada del servicio de transporte prestado por los terceros transportistas.</p>
Acceso y uso	<p>Cabify no es responsable del uso que el usuario y/o terceros pudieran hacer de la Aplicación y/o Sitio Web ni de los daños y perjuicios.</p>
Condiciones adicionales para el acceso y uso	<p>Cabify se reserva el derecho de aceptar o rechazar libremente la solicitud de registro por parte del Usuario.</p>
Condiciones de pago y facturación	<p>Cabify se reserva el derecho de cobrar al usuario una tasa adicional al precio total del trayecto.</p> <p>Las tarifas serán cobradas al finalizar por Cabify por tarjeta de pago y en cualquier momento o por el conductor o transportista en efectivo al finalizar.</p>
Exclusión de garantías y responsabilidad	<p>El usuario renuncia y exonera a Cabify de cualquiera obligaciones, reclamaciones o daños surgidos como consecuencia de la relación con el tercero transportista.</p> <p>Cabify no será parte en las disputas entre el usuario y el tercero transportista y el transportista.</p>
Notificaciones	<p>Cabify puede realizar una notificación general en la Aplicación, al correo electrónico dado por el usuario o por SMS. El usuario, podrá cursar notificaciones a Cabify a su Centro de Ayuda.</p>
Ley aplicable y jurisdicción	<p>Ley peruana.</p>

En la Tabla 8 se evidencia que en las condiciones de uso de Cabify, también se desarrollan una serie de elementos que buscan regular la relación con sus usuarios pasajero y la prestación de los servicios. Así, las distintas cláusulas de dicho documentos evidencian aspectos generales y específicos, según se ha visto.

Figura 1

Principales elementos comunes en los términos y condiciones de uso de las plataformas digitales estudiadas.



En la figura 1 se ha seleccionado los elementos que tienen incidencia directa en la suscripción de los términos y condiciones de uso por los agentes en mención; es decir, son aquellos sin los cuales no se podría celebrar.

Discusión legal acerca del tipo de servicio brindado por las plataformas digitales de Economía Colaborativa del sector transporte

Hasta este punto los resultados expusieron que, de los términos y condiciones de Uber y Cabify, no hay discusión sobre los principales elementos expuestos, salvo respecto al objeto del contrato celebrado en lo referido a las obligaciones de las plataformas estudiadas sobre la prestación de sus servicios. Pues, se ha advertido en los resultados de la jurisprudencia y doctrina algunas datos adicionales que evidencian la existencia de una discusión o cuestionamiento a nivel legal sobre el tipo de servicio que realmente brindan

al usuario pasajero. En el sentido de si brindan un servicio tecnológico consistente en ofrecer una plataforma tecnológica para que conductor y pasajero se contacten donde la plataforma funge como intermediadora; o, por el contrario, la discusión esta en que otros los ven como proveedores de un servicio de transporte.

Resultados de la jurisprudencia acerca del tipo de servicio brindado por las plataformas digitales de Economía Colaborativa del sector transporte

En ese sentido, se exponen los resultados de la técnica de análisis de casos encontrados en la jurisprudencia donde se han tratado de arribar a una postura respecto al tipo de servicio que brindan las plataformas estudiadas.

a. Jurisprudencia internacional

Tabla 9

Tipo de servicio brindado por las plataformas digitales de Economía Colaborativa del sector transporte según la jurisprudencia internacional

Nº	País	Caso y órgano jurisdiccional	Año	Materia	Tipo de servicio
01	España	Nº 179/ 2016, del Juzgado de lo Contencioso-Administrativo Nº 15 de Barcelona.	2016	Administrativo	Uber brinda un servicio de mediación o intermediación. No puede incluirse en el ámbito de las leyes de transportes de España; pero sí en las leyes de la sociedad de la información al cumplir con brindar un servicio a título oneroso, a distancia y a petición del interesado.
02	España	Nº 287/2016, del Juzgado de lo Contencioso Administrativo Nº 17 de Barcelona.	2016	Administrativo	El juzgado falló anulando las sanciones interpuestas a Uber por parte de la Generalitat en procesos administrativos, para lo cual se utilizó los mismos argumentos que en la sentencia española anterior.
03	España	Asunto C434/2015 del Tribunal de Justicia Español.	2017	Demanda de competencia desleal	Uber brinda un servicio de intermediación consistente en conectar, mediante una aplicación para teléfonos inteligentes, a un conductor no profesional que utiliza su propio vehículo con una persona que desea realizar un desplazamiento urbano. Pero, al mismo tiempo crea una oferta de servicios de transporte urbano, mediante herramientas informáticas. Por ello, califica legalmente como un servicio en el ámbito de los transportes. Pues, realiza lo siguiente: <ul style="list-style-type: none"> • Selección de conductores no profesionales con su propio vehículo.

04	España	N° 87/2018		<ul style="list-style-type: none"> • Brinda a los conductores una aplicación sin la cual no podrían prestar servicios de transporte y los pasajeros no podrían recurrir a los servicios de los conductores. • Tiene influencia decisiva sobre las condiciones de las prestaciones de los conductores, pues: i) fija el precio máximo de la carrera; ii) recibe el precio y abona una parte al conductor; y iii) ejerce control sobre la calidad de los vehículos, idoneidad y comportamiento de los conductores. <p>Uber brinda un servicio de transporte y le es aplicable las normas de transporte en base a los argumentos de la resolución anterior.</p>
05	España	N° 81/2018		<p>Uber brinda un servicio de transporte y le es aplicable las normas de transporte en base a los argumentos de la resolución anterior.</p>
06	Francia	Asunto C-320/16	2018	<p>Acción de cuestión prejudicial</p> <p>Uber presta un servicio de intermediación mediante una aplicación para teléfonos inteligentes; pero, forma parte integrante de un servicio global o principal del servicio de transporte. Se citaron los mismos argumentos de la resolución del asunto C434/2015 de España.</p>

07	Colombia	Sentencia N ° 2883 – Radicación 16 -102106, de la Superintendencia de Industria y Comercio	demanda de competencia desleal	<p>Uber presta un servicio de transporte público. Ya que, por su comportamiento en la realidad organiza operaciones de traslado de personas de forma no tradicional apoyada en avanzados medios tecnológicos; no dejando de ser un servicio único de transporte, como son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Recibe solicitudes de los usuarios e informa al conductor acerca de la solicitud, para que aceptase o no. • Selecciona el conductor al más cercano o disponible. • Fija la tarifa. • Controla la elección de conductores (verifica antecedentes, revisión de documentos del conductor, etc). • Determina las condiciones de los vehículos. • Cobra el dinero y si el pago es por tarjeta de crédito. • Tiene un centro de experiencia. • Tiene un sistema de calificación del servicio y del conductor.
08	Argentina	Causa N°4790/16 (2764-C), del Juzgado de Primera Instancia en lo Penal, Contravencional y de Faltas N ° 16 – 2016.	Cautelar respeco a un proceso penal	Uber disimula bajo un contrato privado, reglado por la normativa civil, un servicio de transporte operando fuera del marco reglamentario de transporte como una actividad riesgosa que pone en peligro la seguridad pública, al prestarse sin control ni supervisión estatal.

En la Tabla 9 se aprecia que, en la jurisprudencia internacional existen tres posturas sobre el tipo de servicio que brindan las plataformas en estudio. Así, algunos consideran que brindan un servicio de transporte, otros un servicio de intermediación y un grupo reducido, un servicio de intermediación y transporte a la vez. Con base en ello, todos los juzgados establecieron la aplicabilidad de ciertas normas, leyes de transporte cuando fueron vistas como prestadoras de este servicio; de servicios de la sociedad de la información al ser vistas como intermediadoras de servicios informáticos o tecnológicos y leyes de competencia desleal respecto al servicio de transporte, cuando se determinó que al no tener autorización legal para prestar servicios de transporte afectaron al mercado de negocios de transporte clásico.

Tabla 10

Resumen de las posturas desarrolladas en la jurisprudencia internacional sobre el tipo de servicio de las plataformas digitales estudiadas

Servicio	Criterio general	Subcriterios
Transporte	Comportamiento real de la plataforma.	<ul style="list-style-type: none"> • Calculan y cobra la tarifa. • Ofrecen transporte y vehículo. • Reciben solicitudes de los usuarios y lo informan al conductor. • Seleccionan el conductor al más cercano o disponible. • Controlan la elección de conductores (antecedentes, revisión de documentos del conductor, etc). • Determinan las condiciones de los vehículos. • Tienen un centro de experiencia. • Tienen un sistema de calificación del servicio y del conductor.
Intermediación	Características del servicio.	<ul style="list-style-type: none"> • Servicio a título oneroso. • A distancia. • Y a petición del interesado.
Transporte e intermediación a la vez.	Comportamiento real de la plataforma.	<ul style="list-style-type: none"> • Selección de conductores. • Brindan una plataforma digital. • Fijan el precio, lo cobran y abonan una parte al conductor. • Controlan la calidad de los vehículos, idoneidad y el comportamiento de los conductores.

En la Tabla 10 se advierte que las tres posturas antes indicadas en la jurisprudencia internacional, respecto al tipo de servicio, bajo el cual unos han considerado que brindan un servicio de transporte, otros de intermediación y otro grupo de intermediación y transporte a la vez brindado. Las cuales, se han fundamentado con base en tres criterios. De los cuales, el criterio mayoritario ha sido el comportamiento real de las plataformas estudiadas respecto a como manejan la prestación del servicio subyacente de transporte frente al pasajero y el conductor.

b. Jurisprudencia nacional

Tabla 11

Tipo de servicio brindado por las plataformas digitales de Economía Colaborativa del sector transporte según la jurisprudencia nacional (INDECOPI)

Nº	Caso	Año	Materia	Contenido relevante
01	Resolución Final N°1203-2016/SPC	2016	Protección al Consumidor	Se definió al servicio de Uber como un servicio de transporte terrestre que recibe el consumidor como destinatario final. Al tomar como criterio que la obtención de productos y/o servicios a través de plataformas virtuales no debe desnaturalizar la finalidad de la contratación.
02	Resolución Final N°1202-2016/SPC	2016	Protección al Consumido	El órgano resolutivo que recibió la denuncia contra Easy Transporte (hoy Cabify) se consideró incompetente y lo remitió a la Sala de Indecopi, este resolvió siguiendo la posición del anterior caso.
03	Resolución Final N°085-2017/CC3	2017	Protección al Consumidor	Se definió a Uber como un comercio virtual a través de una plataforma digital o plataforma tecnológica que conecta a sus usuarios con unidades de transporte particular registradas en la plataforma para realizar servicio de transporte, debido a que: <ul style="list-style-type: none"> • Facilita el cobro del servicio de movilidad (en efectivo o por tarjeta de crédito o débito). • Brinda el servicio a través de un esquema de economías colaborativas, consistente en conectar a pasajeros con conductores que ofrecen un precio por trayecto, quedándose por esta conexión con un porcentaje del precio. • El consumidor no tiene a la vista el producto o servicio.

04	Resolución N°0084-2020/SDC	2020	Defensa de la Competencia	<p>Uber no presta un servicio de transporte de transporte y por ende no debe acreditar título habilitante de la GTU de la Municipalidad Metropolitana de Lima, debido a las características de este tipo de plataformas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se basan en una economía de dos lados. En base a ello, son exitosas por su calidad. Para lograr esto imponen reglas de gobernanza (que rigen el acceso, el uso y la convivencia dentro de la plataforma), a través de mecanismos de autorregulación y así resuelven fallas de mercado, como la asimetría de la información. Por ejemplo, como mecanismos tienen filtros para que solo ingresen los agentes económicos que brinden un servicio y/o producto idóneo; permiten que los usuarios se califiquen mutuamente, etc. Estos mecanismos se basan en la reputación y con ello se logra brindar confianza a los usuarios. • Su insumo principal es la información obtenida durante la interacción de los usuarios, la que es utilizada por las plataformas para mejorar la intermediación que ofrece en calidad bienes o servicios y en la fijación del precio de acceso. • Reducen los costos de transacción al facilitar la comunicación, el pago y la retroalimentación entre usuarios (profesionales o no profesionales). • Por ello es eficiente que la plataforma digital fije las reglas de gobernanza (mecanismos de autorregulación) y las tarifas de acceso o uso. • En base a ello, estas plataformas intermedian dos demandas (conductores y pasajeros), gestionando las transacciones realizadas entre estos mediante reglas de gobernanza, por el cual tienen una ganancia.
----	----------------------------	------	---------------------------	---

En la Tabla 11 se aprecia que, en el Perú, se han expedido resoluciones administrativas por el Indecopi, donde se han desarrollado dos posturas con relación al servicio brindado por las plataformas estudiadas. Así, en algunas ocasiones han considerado que brindan un servicio de transporte y en otras, como un servicio que conecta mediante herramientas tecnológicas (plataformas digitales o página web) a personas con conductores para que sean transportados o como plataformas que intermedian a estos dos sujetos. Esta última postura se fundamentó en base al modelo de negocio de estas plataformas, el cual fue identificado como economías colaborativas y de dos lados.

Tabla 12

Resumen de las posturas desarrolladas en la jurisprudencia nacional (INDECOPI) sobre el tipo de servicio de las plataformas digitales estudiadas

Servicio	Criterio	Explicación
Transporte	Finalidad de la contratación.	El usuario es un consumidor que, como destinatario final, recibe un servicio de transporte terrestre.
Intermediación	Modelo de negocio.	Estos negocios funcionan bajo el modelo de economía colaborativa y/o economía de dos lados (donde intermedian dos demandas de conductores y pasajeros)

En la Tabla 12 se puede apreciar que, en la jurisprudencia nacional, el Indecopi también ha desarrollado dos posturas con relación al tipo de servicio brindado por las plataformas estudiadas, que son totalmente contrarias entre sí. Asimismo, los criterios en base a los cuales se ha decantado por una u otra postura son totalmente distintos a los utilizados en comparación con la jurisprudencia internacional.

Resultados de la doctrina acerca del tipo de servicio brindado por las plataformas digitales de Economía Colaborativa del sector transporte

a. Doctrina internacional

Tabla 13

Tipo de servicio brindado por las plataformas digitales de Economía Colaborativa del sector transporte según la doctrina internacional

Nº	Autor	Año	Título	Tipo de servicio
01	Boboc (España)	2017	Uber: ¿transportista o intermediaria en el transporte? El caso español	<p>Uber brinda un servicio de transporte, pues:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se obliga a transportar al usuario en nombre y por cuenta propia. • En los términos y condiciones se vincula jurídicamente con los pasajeros. • Establece el modo de realización del servicio a través de su plataforma. • Fija el precio unilateralmente. • Organiza los medios de producción tecnológicos. • Y gestiona la calidad del servicio.
02	Olmedo (España)	2017	Liberalizar el transporte urbano de pasajeros para permitir la competencia más allá de taxis y vtc: una cuestión de política de la competencia.	<p>Uber y Cabify organizan un servicio de transporte de pasajeros. Ya que:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Los vehículos están bajo su control mientras los conductores están de servicio con la aplicación activada. • Fijan los estándares sobre los vehículos, precios y los modula en función de la demanda y la oferta. • Pone a disposición de los usuarios el sistema informático de contratación y ejerce la publicitación, gestión de valoración de los conductores y pone la información para potenciales pasajeros. • Cobra la tarifa y un porcentaje es brindado a los conductores por cada servicio.
03	Miranda (España)	2017	Economía colaborativa y competencia desleal ¿deslealtad por violación de normas a través de la prestación de servicios facilitados por plataformas digitales.	<p>Blablacar y Uber-Pop (llamada así a Uber en España) pueden brindar el servicio de transporte en base a su relevante nivel de control o influencia sobre los transportistas y su actividad. En base a los siguientes criterios:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Los contratos de transporte entre los conductores y los usuarios se celebran a través de la plataforma, donde fija el precio a cobrar. • Pueden expulsar a los conductores por su voluntad y verifica que los conductores cumplan los requisitos necesarios. • Con las valoraciones de los usuarios sobre los conductores, pueden decidir unilateralmente prescindir de ellos. • Resuelven la reclamaciones y pueden no pagarle al conductor en base a las opiniones de los clientes.
04	Barnes (España)	2017	Un falso dilema: taxis vs. Uber.	<p>Uber brinda un servicio de intermediación propio de la sociedad de la información con el busca generar confianza y reputación entre sus usuarios. Pues, establece cláusulas para generarles a sus usuarios seguridad, calidad y eficacia en su servicio de intermediación, de tal forma que sus condiciones tienen por objeto directo el uso de la información que provee.</p>

05	Martín (España)	2017	Economía colaborativa y protección del consumidor.	Las empresas de Economía Colaborativa brindan el servicio de intermediación y pueden ir más allá brindando otros servicios (de pago, seguros, etc.) para facilitar la contratación de la intermediación.
06	García (Argentina)	2018	La prestación personal de servicios de transporte organizados por plataformas electrónicas (ride sharing) tomando como referencia a la empresa Uber.	Uber brinda el servicio de transporte de pasajeros, pues: <ul style="list-style-type: none"> • Exige requisitos a los conductores. • De la prestación que cobra provienen sus ingresos, no del acceso a la base de datos. • Los usuarios acuden a ella para obtener un servicio de transporte. • La calificación del servicio realizada por los usuarios busca controlar a los prestadores.

En la Tabla 13 se observa que en la doctrina internacional se han generado dos posturas respecto al tipo de servicio de las plataformas estudiadas. En la primera, se las considera como prestadoras del servicio de transporte y en la segunda, de un servicio de intermediación.

Tabla 14

Resumen de las posturas desarrolladas en la doctrina internacional sobre el tipo de servicio de las plataformas digitales estudiadas

Tipo de servicio	Criterio	Explicación
Transporte	Comportamiento real de la plataforma.	<ul style="list-style-type: none"> • Fijan la tarifa, lo cobran y un porcentaje le brindan al conductor por cada servicio. • Organizan y ponen a disposición los medios de producción tecnológicos. • Gestionan la calidad del servicio mediante la exigencia de requisitos a conductores y vehículos. • Dirigen un sistema de valoración y calificación entre usuarios que determina la toma de decisiones (pagarle al conductor o precindir de el). • En los términos y condiciones se vincula jurídicamente con los pasajeros.
Intermediación	Modelo de negocio.	<ul style="list-style-type: none"> • Buscan generar confianza y reputación entre sus usuarios. • Sus cláusulas sirven para generar en sus usuarios seguridad, calidad y eficacia respecto a su servicio de intermediación,. • Sus condiciones tienen por objeto directo el uso de la información que proveen.

En la Tabla 14 se aprecia el criterio común en virtud al cual se han generado dos posturas respecto al servicio brindado por las plataformas estudiadas según la doctrina internacional.

b. Doctrina nacional

Tabla 15

Tipo de servicio brindado por las plataformas digitales de Economía Colaborativa del sector transporte según la doctrina nacional

Nº	Autor	Año	Título	Contenido relevante
01	Morachimo	2016	Economía de pares y regulación.	<p>Uber brinda un servicio equiparable a los servicios de un transporte clásico; pero el elemento diferenciador es la habitualidad en la prestación del servicio y sus características, como son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Es un servicio de chofer particular contratado por minutos o por distancias. • En sus vehículos no llevan un letrero con la frase transporte y no son abordados libremente en la calle.
02	Sánchez Nássif, Morello Bustios y Bardo Untiveros Riveros.	2018	Uber, el cisne negro de los taxis.	<p>Uber brinda un servicio de transporte, pues:</p> <ul style="list-style-type: none"> • No hay una colaboración gratuita o de un altruismo colaborativo (presta servicios con manejo empresarial rentista). • Terceriza algunos procesos como la conducción, que equivale a negociar. • El usuario contrata el servicio de transporte con esta empresa. • Designa unilateralmente la unidad y chofer. • Fija las condiciones del contrato de transporte, impone y cobra la tarifa, antes de que el usuario se contacte con el chofer. • Realiza el cobro, por tarjeta de crédito o efectivo y los choferes puede conbrar por efectivo, pero, deben reintegrar a la empresa el pago de la comisión que les corresponde). • No existe negociación entre usuario y chofer sobre la tarifa. • Solo afilia a los transportistas que cumplen los requisitos.

03	Armas	2018	El negocio de las apps de taxis y la economía colaborativa: ¿relaciones no laborales o laborales, según los términos contractuales que lo sustenta?.	<p>Uber brinda un servicio de transporte, ya que:</p> <ul style="list-style-type: none"> • No hay una colaboración gratuita o de un altruismo colaborativo (presta servicios con manejo empresarial rentista). • Terceriza algunos procesos, como la conducción, que equivale a negociar.
04	Vaisman	2018	Plataformas digitales que facilitan transacciones de consumo: delimitación de responsabilidades de los proveedores frente a los usuarios finales en el marco del Derecho de protección al consumidor.	<p>Uber tiene como servicio principal la intermediación, pues contacta usuarios pasajeros con usuarios conductores para realizar un viaje.</p> <p>Y de forma secundaria, brinda los siguientes servicios:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Geolocalización. • Información, pues brinda a ambos usuarios los datos del otro (nombre, teléfono, placa del auto, etc.). • Gestión de cobro (el pago es con tarjeta de crédito o débito, la plataforma lo cobra y luego de cobrar su comisión, la entrega al usuario conductor. Este lo brinda en representación y en nombre del usuario proveedor (conductor)).
05	Llanos	2019	¿Son las plataformas de economía colaborativa proveedores de un servicio en el marco de una relación de consumo?.	<p>Easy Transporte (hoy Cabify) y Uber brindan un servicio de la sociedad de la información, pues no prestan directamente un producto o servicio, solo permiten el contacto entre usuarios finales y prestadores directos del servicio (conductores). Solo serán proveedores si intervienen de manera activa en la actividad económica desplegada en sus sitios webs, lo cual no será así, cuando solo permitan la concreción de transacciones comerciales.</p>

En la Tabla 15 se advierte que en la doctrina nacional, también se ha generado una discusión respecto al tipo de servicio brindado por las plataformas en estudio, frente a lo cual algunos han decidido considerarlas como prestadoras de un servicio de transporte y otros como prestadoras de un servicio de intermediación

Tabla 16

Resumen de las posturas desarrolladas en la doctrina nacional sobre el tipo de servicio de las plataformas digitales estudiadas

Servicio	Criterio	Explicación
Transporte	Comportamiento real de las plataformas	<ul style="list-style-type: none">• Manejo empresarial rentista del negocio (para obtener ganancias).• Terceriza la conducción de los vehículos.• El usuario contrata el servicio de transporte con la empresa.• Designa unilateralmente la unidad y chofer.• Fija las condiciones del contrato de transporte, impone y cobra la tarifa
Intermediación	Modelo de negocio	<ul style="list-style-type: none">• Contacta usuarios pasajeros con usuarios conductores para realizar un viaje.• No intervienen de manera activa en la actividad económica desplegada en sus sitios webs (en el transporte), solo permiten la concreción de transacciones comerciales.

En la Tabla 16 se observa el criterio común en virtud al cual se han generado dos posturas respecto al servicio brindado por las plataformas estudiadas en la doctrina nacional.

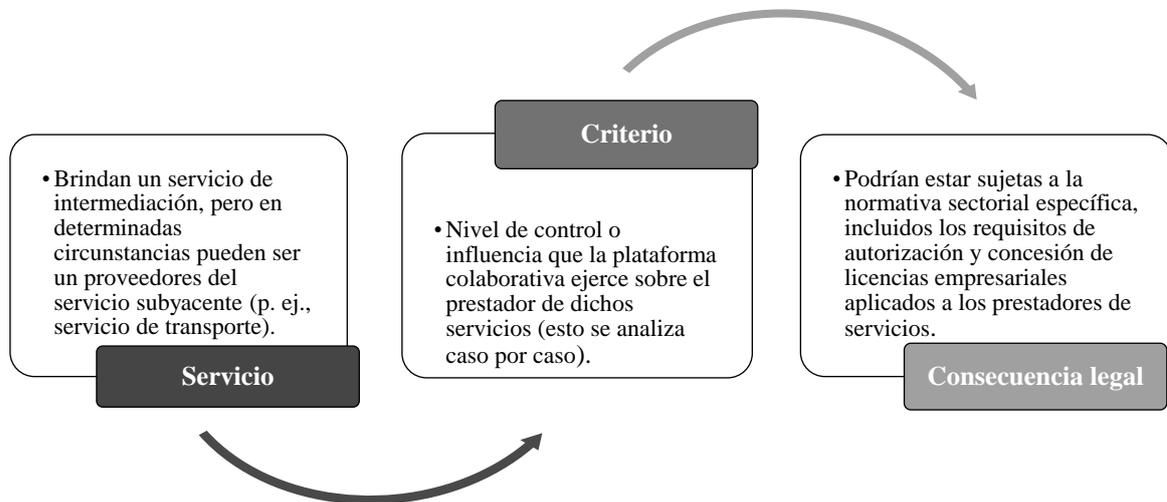
Criterios para determinar el tipo de servicio brindado por las plataformas digitales de Economía Colaborativa del sector transporte según la doctrina

a. Doctrina internacional

En la doctrina internacional se ha encontrado que la Comisión Europea (2016) ha desarrollado una serie de pautas para abordar el tipo de servicio brindado por las plataformas digitales de Economía Colaborativa del sector transporte, mediante el informe titulado “Comunicación de la Comisión al parlamento europeo, al consejo, al comité económico y social europeo y al comité de las regiones: Una agenda europea para la economía colaborativa”, según se aprecia.

Figura 2

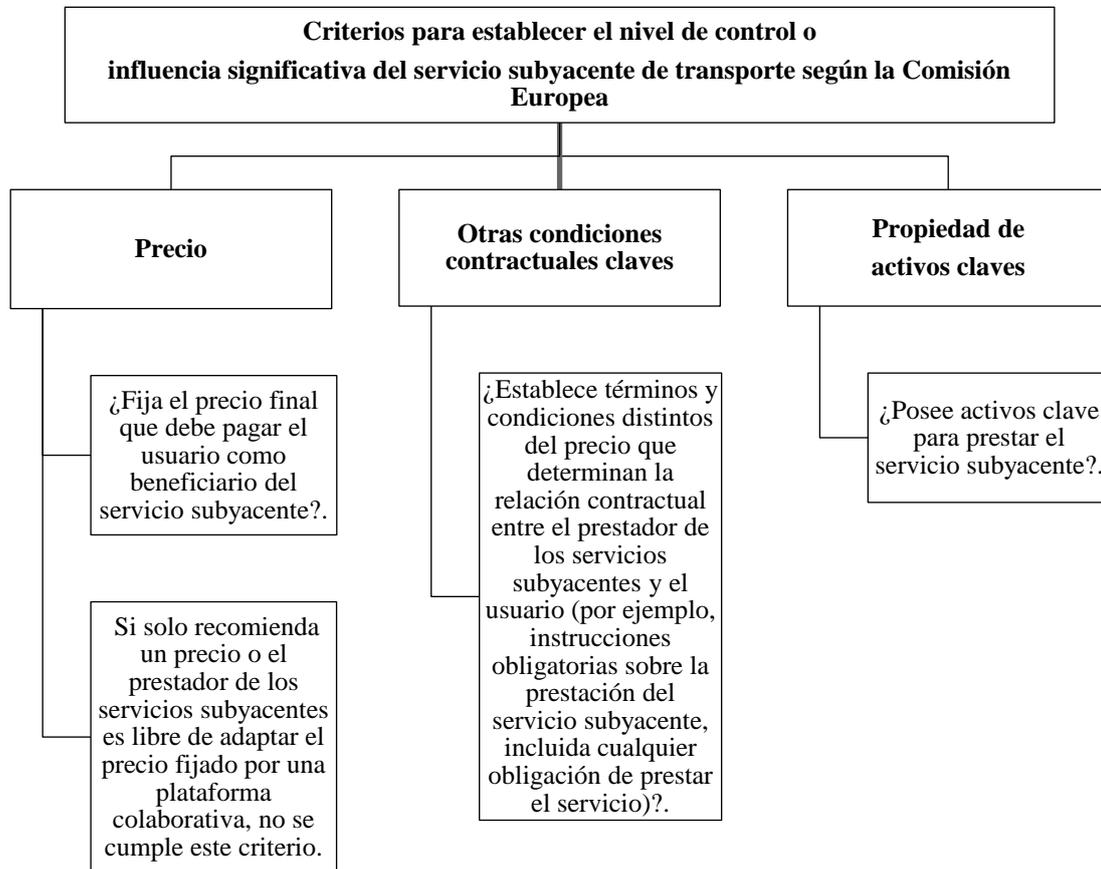
Tipo de servicio brindado por las plataformas digitales de Economía Colaborativa del sector transporte según la Comisión Europea (2016)



En la Figura 2 se advierte que, en estos nuevos negocios, por regla general se considera que brindan un servicio de intermediación y el servicio subyacente de transporte es prestado por un tercero (conductor). La excepción a esto será que, en algunos casos, serán proveedoras del servicio subyacente de transporte en base al cumplimiento de un criterio general. El cual, está relacionado al comportamiento que tengan al momento de la organización y ejecución de la prestación del servicio subyacente de transporte. Lo cual, debe verificarse caso por caso y de advertirse cierta influencia en tal servicio podrán ser consideradas válidamente como sus proveedoras. Esto tiene importancia jurídica, pues determinará la aplicación de normas del sector transporte a estos negocios.

Figura 3

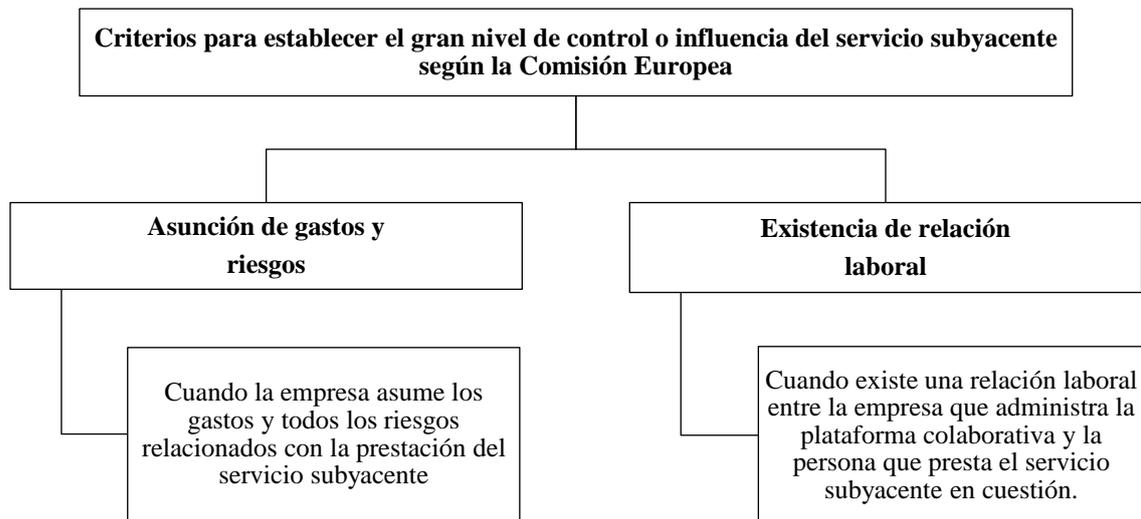
Criterios para establecer el nivel de control o influencia significativa del servicio subyacente de transporte según la Comisión Europea (2016).



En la Figura 3 se aprecia que el nivel de control o influencia que la plataforma colaborativa ejerza sobre el servicio subyacente se analizará en base a sub-niveles. En esta ocasión, el primero es el control o influencia significativa del servicio subyacente. El cual, se determina en base a criterios ligados a aspectos económicos, contractuales y propiedad de insumos en la organización del servicio subyacente de transporte.

Figura 4

Criterios para establecer el gran nivel de control o influencia del servicio subyacente según la Comisión Europea.

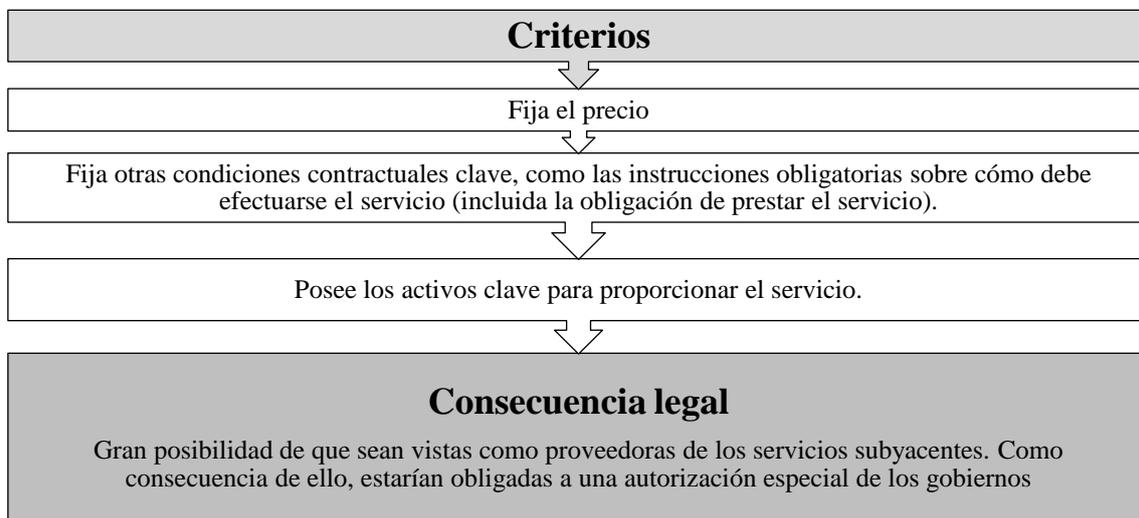


En la Figura 4 se muestra que la Comisión Europea (2016) ha desarrollado más criterios sumándole los anteriores, en base a los cuales se puede establecer cuándo tales empresas ejercen un gran nivel de influencia sobre el servicio subyacente en base a criterios relacionados a los gastos de la organización del servicio y relación laboral entre la plataforma y terceros sus proveedores. Consecuentemente, de presentarse en un caso, esto determinará con mayor certeza si considerarlas como proveedoras de tal servicio subyacente.

En igual sentido, a nivel internacional, en la doctrina internacional se ha encontrado que Buenadicha, et al. (2017) elaboraron el informe titulado “Retos y posibilidades de la economía colaborativa en América Latina y el Caribe”, con el sello del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), donde se advirtieron estos hallazgos.

Figura 5

Criterios para diferenciar entre un intermediario y un proveedor de servicios en las actividades de las plataformas digitales de Economía Colaborativa del sector transporte según Buenadicha, et al. (2017).

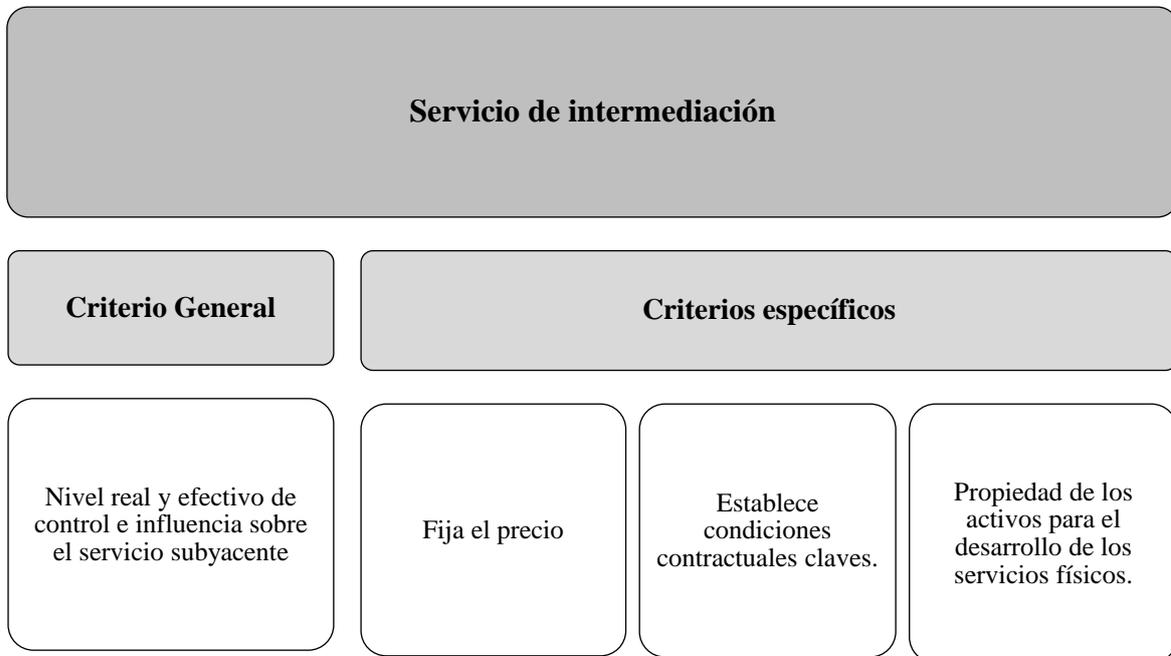


En la Figura 5 se advierte que otra parte de la doctrina internacional coincide con la Comisión Europea, respecto a la determinación del tipo de servicio brindado por las plataformas en estudio. Así, se ha coincidido en los criterios que pueden determinar en un primer momento si brindan o no el servicio subyacente de transporte. Los cuales, están relacionados a aspectos económicos, la condiciones contractuales del servicio y la propiedad de insumos básico para la prestación del servicio subyacente.

En igual modo, en la doctrina internacional se ha encontrado que Calvo (2017) y Martín (2017) han señalado ciertos criterios según se exponen.

Figura 6

Criterios para establecer el tipo de servicio de las plataformas digitales de Economía Colaborativa del sector transporte según Calvo (2017) y Martín (2017)



En la Figura 6 se advierte que otros autores internacionales han desarrollado los mismos criterios de la Comisión Europea y la doctrina para esclarecer el tipo de servicio brindado por las plataformas en estudio.

b. Doctrina nacional

A nivel nacional se ha encontrado que Llanos (2019) estudió los casos de las plataformas digitales de Economía Colaborativa como Uber, Easy Taxi, etc., donde identificó de forma concluyente ciertos aspectos sobre el tipo de servicio que brindarían al usuario pasajero. Los hallazgos son los siguientes.

En la Figura 7 se aprecia que en la doctrina nacional se ha seguido el mismo criterio

Figura 7

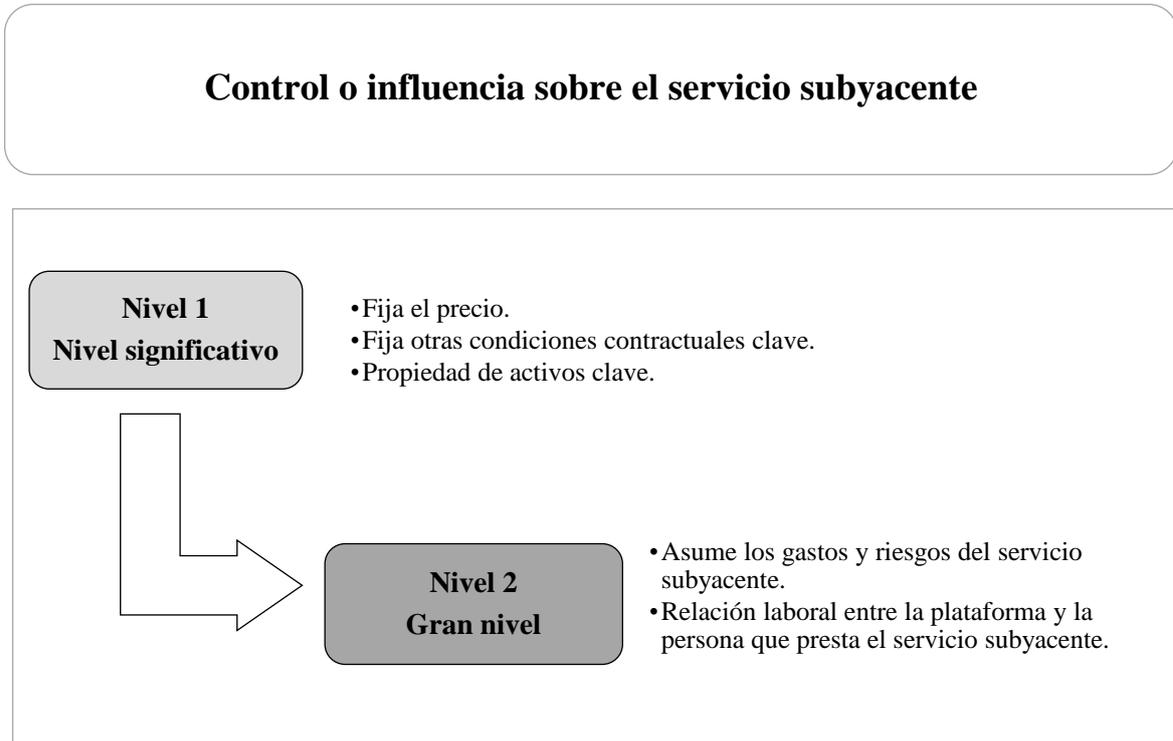
Criterios para establecer el tipo de servicio de las plataformas digitales de Economía Colaborativa del sector transporte según Llanos (2019)

Servicio	
Intermediación incluido dentro de los servicios de la sociedad de la información	Criterio Intervención activa en la actividad económica desplegada en sus sitios webs evidencia que pueden ser proveedores del servicio subyacente. Ello no será así si solo permitan la concreción de transacciones comerciales.

que en la doctrina internacional, en el sentido de ver a dichas plataformas como proveedoras de un servicio de intermediación, a partir de lo cual se ha establecido como criterio para establecer ello en base a la intervención de la plataforma en la actividad económica desplegada en sus sitios web o virtuales, en el sentido de si es activa en la realización de ella (es decir de la prestación del servicio de transporte) o solo ayuda a que se concrete la transacción.

Figura 8

Resumen sobre la postura coincidente de la doctrina internacional y nacional respecto al tipo servicio brindado por las plataformas digitales de Economía Colaborativa del sector transporte y sus criterios.



En la Figura 8 se aprecia un resumen del criterio en común advertido en la doctrina para determinar si las plataformas digitales estudiadas brindan el servicio subyacente de transporte o no. Este mecanismo consiste en identificar si controlan o influyen en la prestación de este servicio. Este control se puede presentarse por niveles en base al cumplimiento de criterios relacionados al comportamiento de las plataformas. Para poder afirmar válidamente que son proveedoras del servicio subyacente de transporte deben presentarse ambos niveles de forma correlativa.

3.2. Objetivo específico 2: Analizar las reglas jurídicas reguladas para los contratos típicos y atípicos en el ordenamiento jurídico peruano que pudieran ser aplicables al contrato celebrado entre las plataformas digitales de Economía Colaborativa del sector transporte y el usuario pasajero, en atención a la jurisprudencia y doctrina internacional como nacional.

Con respecto a este objetivo, se exponen los hallazgos más relevantes, al aplicar la técnica de análisis documental donde se ha encontrado mayormente datos relevantes en la doctrina.

a. Resultados de la doctrina internacional

A nivel internacional, el argentino Barbero (2017) identificó una serie de contratos y sus reglas jurídicas aplicables al contrato celebrado entre tales plataformas digitales y el usuario pasajero en atención al servicio que consideran que brindan las plataformas digitales estudiadas según se expone.

Tabla 17

Contrato identificado en la doctrina internacional por Barbero (2017) en atención al servicio que consideran que brindan las plataformas digitales estudiadas

Servicio	Contrato	Efecto legal
Transporte	De transporte, entre la empresa, el usuario y el conductor. Donde una parte llamada transportista se obliga a trasladar personas o cosas de un lugar a otro, y la otra, llamada pasajero paga un precio por ello. Además, coordina y dirige bienes para la provisión de un servicio, del cual obtiene un beneficio económico.	Es responsable de esa situación y de eventuales accidentes.
	De consumo y por adhesión	La responsabilidad de quien es contratado para trasladar a un pasajero que paga por ello es indisoluble de la prestación del servicio. Y en caso de daños al pasajero la ley no exime de responsabilidad, salvo causa ajena objetiva.

En la Tabla 17 se advierte que para una parte de la doctrina argentina, el servicio de plataformas se refiere a un servicio de transporte. En base a ello, los tipos de contratos que este celebraría con sus usuarios, sobre todo, con el pasajero son un contrato de transporte y de consumo por adhesión.

Asimismo, en otro investigación del autor Cuenca (2020) se encontró lo siguiente.

Tabla 18

Contrato identificado en la doctrina internacional por Cuenca (2020) en atención al servicio que consideran que brindan las plataformas digitales estudiadas

Servicio	Contrato	Explicación	Efecto legal
De la sociedad de la información como intermediación	Contrato de servicios informáticos o electrónico.	<ul style="list-style-type: none"> Estas plataformas celebran contratos distintos con dos grupos de usuarios: i) los usuarios que buscan un servicio o producto, y ii) los usuarios que son proveedores de un servicio o producto. Por este contrato se comprometen a brindar un software con funcionalidades que permite un intercambio de información entre los usuarios y con ello la negociación de un contrato. Del cual podría obtener ingresos así se perfeccione o no el contrato entre los usuarios sobre el servicio subyacente que no lo presta la plataforma, es decir este no presta el servicio subyacente. 	<p>Determina la responsabilidad de estas plataformas.</p> <p>Sobre el servicio subyacente no serán responsables de los incumplimientos.</p>

En la Tabla 18 se aprecia que en la doctrina internacional se ha identificado al contrato electrónico como otro contrato aplicable al celebrado entre las plataformas estudiadas y el usuario pasajero, en atención al servicio que brindan las plataformas.

b. Resultados de la doctrina nacional

Y a nivel nacional también se han encontrado autores que han abordado ello como es el caso de Vaismán (2018) quien ha indicado lo siguiente respecto al contrato celebrado

entre las citadas plataformas y el usuario pasajero en atención al servicio que consideró que brindan las plataformas digitales estudiadas.

Tabla 19

Contrato identificado por Vasimán (2018) en atención al criterio del servicio que consideró que brindan las plataformas digitales estudiadas

Servicio	Contrato	Explicación
	Por adhesión	Los términos y condiciones son contratos normativos que establecen cómo tienen que realizarse los futuros contratos de corretaje entre la plataforma y usuarios pasajeros y conductores (no tiene un contenido directamente obligatorio, especifica las definiciones, el funcionamiento de la aplicación, las responsabilidades, etc.).
Intermediación	Mercantil	Por estar presente el empresario oferente de la plataforma digital.
	Consumo	Se presentan los elementos fundamentales de la relación de consumo: proveedor, consumidor y bien o servicio.

En la Tabla 19 se advierte que, para cierta parte de la doctrina nacional, el primer y principal servicio brindado por tales empresas es la intermediación. En virtud a ello, se establece la existencia de varios contratos. El primero, vendría a ser un contrato por adhesión, mercantil y consumo, celebrado entre tales empresas y sus usuarios pasajeros al momento en que estos aceptan los términos y condiciones solicitados. Pero, para dicho autor este contrato no tendría un contenido obligatorio o vinculante para ambos, pues en él la empresa solo se encargaría de dar pautas generales que orienten la celebración de un siguiente contrato, entonces, el segundo contrato es el de corretaje. En este, la empresa aparece como el corredor que se obliga frente al pasajero y conductor, a brindarles a ambos el servicio de aproximación, es decir, de brindarles la información necesaria para que

decidan si llevar a cabo o no una transacción, respecto de la prestación del servicio de transporte. Y por dicha labor de facilitación, la plataforma recibiría una comisión.

Así, también se ha encontrado otra investigación de Vidal Ruíz (2019), del cual se obtuvo lo siguiente.

Tabla 20

Contrato identificado por Vidal Ruíz (2019) en atención al criterio del servicio que consideró que brindan las plataformas digitales estudiadas

Contrato	Explicación
Contratos de adhesión	Donde el proveedor pre -establece los términos y condiciones, dejando al consumidor en desventaja al no poder negociar ningún término del contrato. Además, facilita la contratación masiva y reduce los costos de transacción.

En la Tabla 20 se advierte que, el caso de los servicios por aplicativos móviles, como lo delimita este autor, el usuario y el aplicativo celebran un contrato de adhesión; pues, es el aplicativo el que establece los términos y condiciones, en tanto, el consumidor no puede negociarlo.

Tabla 21

Resumen de las posturas encontradas en la doctrina respecto al contrato que celebran las plataformas digitales estudiadas con el usuario pasajero.

Servicio	Contrato	Criterios
Intermediación	Adhesión	Establecen pautas generales para los futuros contratos entre la plataforma y usuarios pasajeros y conductores.
	Mercantil	La plataforma digital tiene la calidad de empresario.
	Consumo	Están los tres elementos de la relación de consumo: proveedor, consumidor y bien o servicio.

En la Tabla 21 se aprecia que en la doctrina se ha identificado que el servicio brindado por las plataformas digitales de economía colaborativa del sector transporte se refiere a

intermediación con base en esto han establecido que el contrato celebrado entre aquellas y el usuario pasajero encuadra en las reglas jurídicas de más de un contrato, evidenciándose en cada uno una serie de criterios referidos a las características de la contratación realizada.

Tabla 22

Resumen comparativo sobre las posturas encontradas en la doctrina internacional y nacional respecto a los contratos identificados

Servicio	Contrato	Explicación
Transporte	Transporte	Donde como transportista se obliga a trasladar personas o cosas de un lugar a otro y el pasajero se obliga a pagar un precio. Coordina y dirige bienes para la provisión de un servicio, del cual obtiene un beneficio económico.
	Consumo	Prestación de un servicio de transporte a un usuario.
	Electrónico	La plataforma se compromete en brindar un software con funcionalidades que permite un intercambio de información entre los usuarios pasajeros y conductores y con ello la negociación de un contrato entre estos sobre el servicio subyacente.
Intermediación	Adhesión	Establecen pautas generales para los futuros contratos entre la plataforma y usuarios pasajeros y conductores.
	Mercantil	La plataforma digital tiene la calidad de empresario.
	Consumo	Están los tres elementos de la relación de consumo: proveedor, consumidor y bien o servicio.

En la Tabla 22 se aprecia los contratos comunes o recurrentes en la doctrina respecto al contrato celebrado entre las plataformas en estudio y sus usuarios pasajeros, en atención a las posturas desarrolladas sobre el servicio que brindan. Así, se identifican cinco contratos: contrato de transporte, consumo, electrónico, adhesión y mercantil en base a una serie de criterios relacionados a las prestaciones establecidas en los términos y condiciones que debe cumplir la plataforma.

3.3. Objetivo específico 3: Determinar la responsabilidad civil de las plataformas de Economía Colaborativa del sector transporte frente al usuario pasajero en un caso de

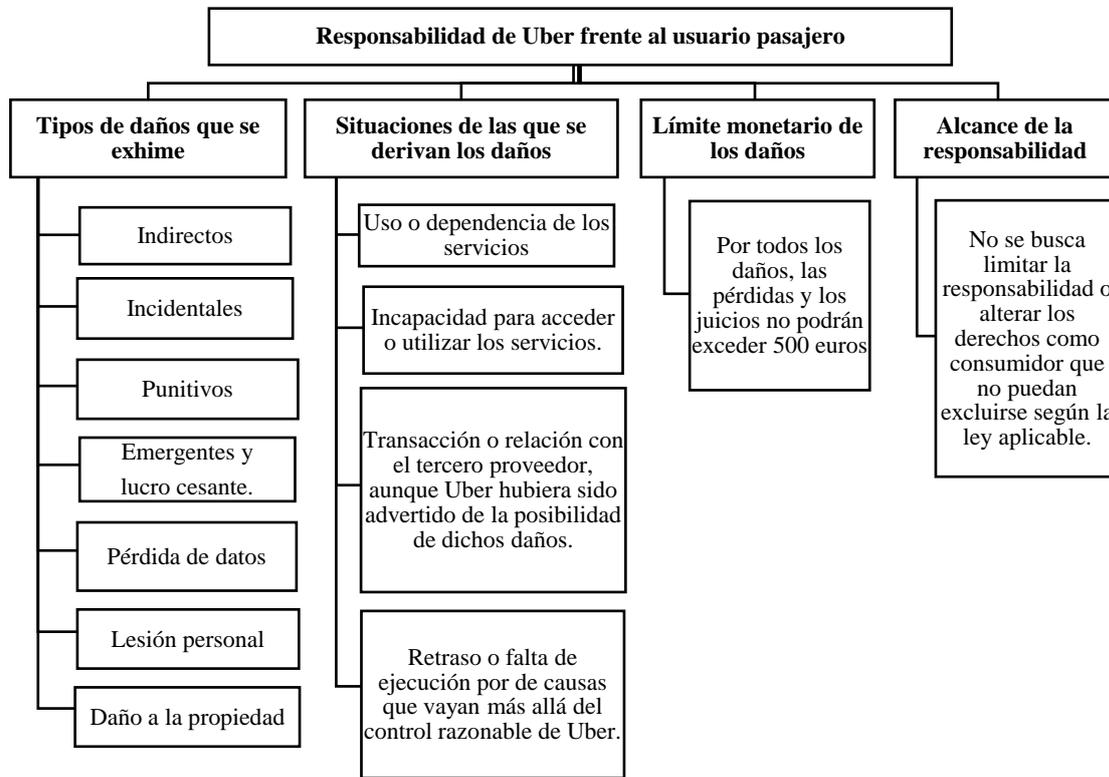
accidente de tránsito, según el ordenamiento jurídico peruano, así como la jurisprudencia y doctrina internacional como nacional.

3.3.1. Uber

Al usar la técnica de análisis documental se encontró los “Términos y condiciones” de Uber Perú (2022) para pasajeros.

Figura 9

Responsabilidad de Uber frente a sus usuarios pasajeros según sus términos y condiciones



En la figura 9 se aprecia que la plataforma digital Uber se exhime de todo tipo de daños frente al usuario pasajero que puedan surgir por el uso de sus servicios, de sus sistemas informáticos o por la relación entre el pasajero y el conductor. Lo cual, no alcanza a los

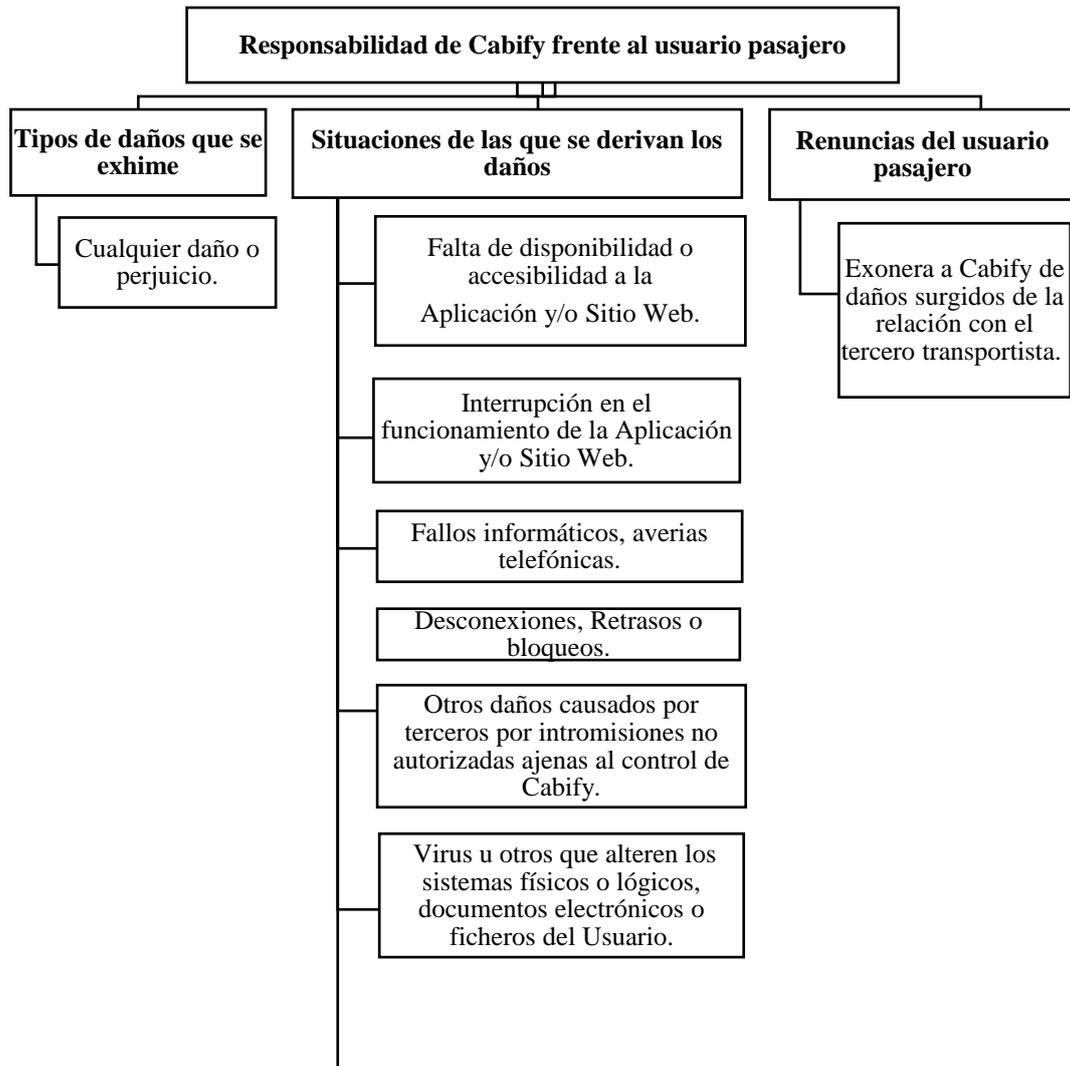
derechos de consumidor del pasajero. Excepcionalmente, asume responsabilidad; pero, hasta cierto monto de dinero en dólares.

3.3.2. Cabify

De la técnica de análisis documental se encontró que Cabify Perú (2022) ha publicado en su página web y plataforma digital las “Condiciones de uso para pasajeros”.

Figura 10

Responsabilidad de Cabify frente al usuario pasajero según sus términos y condiciones



En la figura 10 se aprecia que la plataforma digital Cabify se exime de todo tipo de daño frente al usuario pasajero que puedan surgir en el uso de sus servicios, los cuales se vinculan básicamente a fallas en su sistema informático y de los daños surgidos de la relación entre el pasajero y el conductor. Es más, para esto Cabify se asegura por medio de una cláusula donde el pasajero lo exonera de hacerse responsable de los daños sobrevenidos por la relación con el conductor.

Tabla 23

Resumen comparativo entre la Responsabilidad de las plataformas digitales Uber y Cabify frente al usuario pasajero en atención a sus términos y condiciones

Plataforma digital	Daño exonerado	Situaciones derivadas	Límite Monetario	Límite legal	Renuncias del usuario pasajero
Uber	Todo daño	Uso de sus servicios y de la relación del usuario pasajero con el tercero proveedor transportista (conductor).	500 euros	Derechos de consumidor	No indica.
Cabify	Todo daño	Uso de sus servicios y de la relación del usuario pasajero con el tercero proveedor transportista (conductor).	No indica	No indica	Exonera a la plataforma de daños surgidos de la relación con el tercero transportista.

Finalmente, en la Tabla 23 se observa una comparación entre la responsabilidad de las plataformas digitales estudiadas frente al usuario pasajero en función a los principales aspectos que han determinado en sus términos y condiciones, respecto a todo tipo de responsabilidad por todo daño ocurrido en el uso de sus servicios y de la relación entre el pasajero y conductor. Evidenciándose más coincidencias entre ambas y pocas diferencias, esto último dado por el hecho que solo algunas como Uber asumen responsabilidad hasta cierto monto de dinero y establecen que su exoneración de responsabilidad no alcanza a los derechos de consumidor del pasajero.

3.3.3. Jurisprudencia internacional

De los resultados de la técnica de análisis de casos solo se ha encontrado una sentencia relevante de Argentina, donde se han desarrollado criterios para determinar la responsabilidad civil de las plataformas digitales de otros rubros a las estudiadas frente a sus usuarios, como es Mercado Libre. La relevancia de la misma reside en que esta plataforma se desarrolla bajo el mismo modelo de negocio (Economía Colaborativa) de las plataformas estudiadas, por lo que presentó datos importantes para la investigación.

Tabla 24

Responsabilidad civil de las plataformas digitales de Economía Colaborativa según el Expediente N° 3.440/2010 de la Sala K de la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil de Argentina – Fallo “Claps”

Tipo de responsabilidad civil	Fundamentos	Explicación
Objetiva y solidaria, aplicable a toda la cadena que integra el proceso de compra.	Beneficio económico de la plataforma web.	Cuando cobra un cargo por publicación y por venta. Por lo que, lucra como intermediario de la comercialización de bienes
	Bien o servicio tenga un vicio o riesgo, con el cual se genere un daño.	En el caso de estas plataformas esto está más presente, porque las transacciones son

Naturaleza jurídica del contrato celebrado entre las plataformas digitales de economía colaborativa del sector transporte y el usuario pasajero en un juicio de responsabilidad civil por accidente de tránsito, en el ordenamiento jurídico peruano.

electrónicas, pues el uso de tecnología supone un mayor conocimiento de su parte sobre el producto o servicio que el consumidor.

El rol de dichas plataformas en la contratación de un bien o servicios en su sitio web.

Por ser un intermediador que ofrece un servicio e integra la cadena comercial, debe responder de forma solidaria con los demás agentes que participan en dicha cadena.

Nota: Se resolvió un recurso de apelación interpuesto por dos consumidores (personas naturales) en contra una sentencia de primera instancia que rechazó, en parte, su demanda de daños y perjuicios contra Mercado Libre S.R.L. Al considerar que con esta plataforma los demandantes no habían celebrado el contrato de consumo de compraventa en cuestión, sino, con la persona que se presentó como vendedor en la plataforma web. Se dio lugar a la apelación, admitiendo la demanda y se impuso las costas de ambas instancias, bajo normas sobre protección al consumidor y el Código Civil argentino.

En la Tabla 24 se observa que en la jurisprudencia argentina se considera que las plataformas digitales de Economía Colaborativa tienen una responsabilidad civil y objetiva por los daños ocasionados en el uso de sus sitios web. Lo cual, se fundamenta en el cumplimiento de tres criterios relacionados al aspecto pecuniario o rentista de la plataforma, los riesgos que implican sus servicios tecnológicos y el papel que tienen en el proceso productivo que se desarrolla en sus sitios web con relación a la prestación de un bien o servicio.

3.3.4. Jurisprudencia nacional

Los resultados de la técnica de análisis de casos evidenciaron que en la jurisprudencia peruana, también existen algunas resoluciones de Indecopi sobre el tema indicado.

Tabla 25

Criterios para determinar la responsabilidad legal de las plataformas digitales de Economía Colaborativa del sector transporte en la Resolución Final N° 2410-2015/CC2 del Indecopi

Criterio general	Subcriterios	Consecuencia legal
------------------	--------------	--------------------

Función que desarrolla la plataforma en las transacciones efectuadas en su sitio virtual.	Comportamiento meramente técnico, automático y pasivo.	<ul style="list-style-type: none"> • Es proveedor del servicio de alojamiento de datos, careciendo de responsabilidad por el cumplimiento de las ofertas publicitadas en su web.
	Comportamiento como intermediario, interactuando con los compradores y vendedores, o accediendo al control de la información trasladada.	<ul style="list-style-type: none"> • Es un intermediario, debiendo analizarse, caso por caso, la información brindada al consumidor, a fin de determinar el nivel de responsabilidad que asume frente a este, por el cumplimiento de las ofertas que publicita. • Dependiendo de la participación que desempeñe, asumirá o no, responsabilidad por las transacciones efectuadas en su web.

Nota: Se resolvió una denuncia interpuesta por un usuario final en contra de una plataforma de intermediación, como es Mercado Libre, debido a que el denunciante había depositado una suma de dinero al vendedor de una consola de videojuegos que publicó en dicha plataforma; sin embargo, luego del depósito el vendedor no respondió más. La denuncia se admitió por presunta infracción al artículo 19° del Código de Protección y Defensa del Consumidor, al permitir publicitar a través de su plataforma virtual, la oferta de tales productos sin brindar medidas de seguridad que garanticen el cumplimiento de lo publicitado por los proveedores.

En la Tabla 25 se aprecia la primera postura desarrollada por el Idencopi con relación a la responsabilidad a nivel administrativo de las plataformas digitales de Economía Colaborativa en general. Así, para sustentar su responsabilidad por los años a sus usuarios, consideró usar como criterio la función que tienen en las transacciones que ocurren en sus sitios web, lo cual determinará dos tipos de comportamientos y en base a ello hay dos fundamentos para que en ciertos casos no responda y en otros sí.

Tabla 26

Criterio para determinar la responsabilidad de las plataformas digitales de Economía Colaborativa del sector transporte en la Resolución Final N°1050-2016/CC2 del Indecopi

Criterio	Aplicación al caso	Justificaciones fácticas	Efecto legal
----------	--------------------	--------------------------	--------------

Principio de primacía de la realidad	Garantiza la seguridad del servicio de transporte.	<ul style="list-style-type: none"> • De su página web, se ve que la finalidad de su servicio es que sus usuarios disfruten de un transporte agradable y seguro. • En su página web solicitan requisitos a los conductores (filtros de seguridad en el registro, evaluación psicológica, antecedentes y revisión de documentos), ello da la percepción de que su servicio es más seguro y que es garantizado por la empresa. • De la forma en que se ofertan y desarrolla la contratación (teléfono, viñetas con su logo y con pago a través de efectivo o tarjeta) da la expectativa de que el servicio cumpla con la confianza del servicio de taxi. 	Genera a los consumidores la percepción de que garantiza la seguridad del servicio de transporte, entonces es responsable por este servicio.
--------------------------------------	--	--	--

Nota: Se trató de la denuncia interpuesta por un pasajero en contra de una plataforma de Economía Colaborativa del mismo rubro de las investigadas, como es Easy Transporte (hoy Cabify), por una presunta infracción al Código de Protección y Defensa del Consumidor respecto a actos de acoso de parte del conductor y la ausencia de un libro de reclamaciones virtual. Se discutieron diversos aspectos para determinar la responsabilidad de estas plataformas desde un ámbito administrativo y el citado Código de consumidor.

En la Tabla 26 se evidencia un cambio con respecto a la primera postura desarrollada por el Indecopi en relación al tema señalado. Pues, antes había desarrollado una postura al respecto; pero, en un caso de una plataforma digital de Economía Colaborativa en general, mas no en una del sector transporte. Ahora el caso que resolvió si fue más especial, pues resolvió sobre la responsabilidad de una plataforma digital del sector transporte. Donde asumió como criterio la aplicación del principio de primacía de la realidad. En virtud a este, estableció que las plataformas digitales estudiadas dan la apariencia de garantizar la seguridad del servicio de transporte y por ende de que asumen responsabilidad por este servicio, debido a tres aspectos. Primero, por la finalidad de su servicio. Segundo, al asegurar en su publicidad que exige requisitos a los conductores afiliados. Tercero, por la forma en que oferta sus servicios en su publicidad en la página web y cómo desarrolla la contratación con medios tecnológicos. Por ello, si bien de la verificación de sus documentos términos y

condiciones se eximen de responsabilidad por el servicio subyacente de transporte, en la realidad dichos aspectos dan la percepción de que garantizan la seguridad del servicio de transporte, entonces deben ser responsables por los daños ocasionados en este servicio al usuario pasajero.

Tabla 27

Resumen comparativo sobre las posturas encontradas en jurisprudencia nacional respecto a los criterios para determinar la responsabilidad legal de las plataformas digitales estudiadas

Criterios	Subcriterios
Función que desarrolla la plataforma en las transacciones efectuadas en su sitio virtual.	<ul style="list-style-type: none">• Comportamiento meramente técnico, automático y pasivo.• Comportamiento como intermediario, interactuando con los compradores y vendedores, o accediendo al control de la información trasladada.
Principio de primacía de la realidad	Garantiza la seguridad del servicio de transporte en la realidad mediante su publicidad).

En la Tabla 27 se aprecia que las posturas de la jurisprudencia nacional del Indecopi apuntan a dos criterios para determinar la responsabilidad civil de estas plataformas, la cuales se refieren básicamente a la forma de comportamiento de la plataforma al prestar el servicio que ofrece o publicitarlo.

3.3.5. Doctrina internacional

En el informe elaborado por Buenadicha, et al. (2017) para el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el cual se titula “Retos y posibilidades de la economía colaborativa en América Latina y el Caribe” se encontró lo siguiente.

Tabla 28

Criterio para determinar la responsabilidad de las plataformas digitales de Economía Colaborativa del sector transporte frente al usuario pasajero según la doctrina internacional

Servicio	Criterio general	Excepción
Intermediación	No son responsables por la información que tienen en nombre de los que ofrecen un servicio en sus sitios online.	Solo serán responsables en función del nivel de conocimiento y control respecto de la información que almacenan. Si su comportamiento es meramente técnico, automático y pasivo con relación al servicio subyacente, quedándose en el plano del manejo de información a favor del pasajero para ayudar a que celebren transacciones, entonces no responderán por el servicio de transporte.

Nota: La regla general desarrollada por los autores no es *per se*, por lo que, se debe determinar en cada caso.

En la Tabla 28 se puede ver que, en la doctrina internacional primero se ha determinado el servicio que brindan las plataformas digitales de Economía Colaborativa del sector transporte. A partir de esto, recién se ha establecido que por regla general que dichas plataformas no deben responder por los daños al usuario pasajero, respecto de la información que tienen de terceros en sus plataformas digitales; excepcionalmente sí responderán al analizar su nivel de conocimiento y control respecto de la información que almacenan y se vea que va más allá de lo meramente técnico, automático y pasivo.

3.3.6. Doctrina nacional

De la técnica de análisis documental aplicada a la doctrina nacional se encontró una investigación realizada por Vaisman (2018), titulada “Plataformas digitales que facilitan transacciones de consumo: delimitación de responsabilidades de los proveedores frente a los

usuarios finales en el marco del Derecho de protección al consumidor”. Con respecto a ello,

los hallazgos más resaltantes fueron los siguientes.

Tabla 29

Criterio para determinar la responsabilidad de las plataformas digitales de Economía Colaborativa del sector transporte frente al usuario pasajero según la doctrina nacional

Supuestos	Explicación
Teoría de la apariencia	Si por su publicidad dan a entender al público que están involucrados en la realización del servicio de transporte, entonces respondería por los daños al consumidor. Prometer la realización de ciertas actividades, es decir si al usuario final le aseguran haber realizado exámenes o haber revisado antecedentes de los conductores y luego no fue así, responderán por temas de Consumidor y publicidad engañosa.

En la Tabla 29, se evidencia que para parte de la doctrina nacional estas plataformas pueden tener algún tipo de responsabilidad frente al usuario pasajero en base a la teoría de la apariencia, es decir en base a lo que dice en su publicidad y lo que brinda efectivamente; así como por las promesas realizadas al usuario.

CAPÍTULO IV: DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES

4.1. Discusión

En la presente investigación se propuso como objetivo general determinar la naturaleza jurídica del contrato celebrado entre las plataformas digitales de Economía Colaborativa del sector transporte y el usuario pasajero en un juicio de responsabilidad civil por accidente de tránsito, en el ordenamiento jurídico peruano.

Y como objetivos específicos los siguientes:

A. Explicar los principales elementos presentes en el contrato celebrado entre las plataformas digitales de Economía Colaborativa del sector transporte y el usuario pasajero al suscribir los términos y condiciones, en atención a la jurisprudencia y doctrina internacional como nacional.

B. Analizar las reglas jurídicas reguladas para los contratos típicos y atípicos en el ordenamiento jurídico peruano que pudieran ser aplicables al contrato celebrado entre las plataformas digitales de Economía Colaborativa del sector transporte y el usuario pasajero, en atención a la jurisprudencia y doctrina internacional como nacional.

C. Determinar la responsabilidad civil de las plataformas de Economía Colaborativa del sector transporte frente al usuario pasajero, en un caso de accidente de tránsito según el ordenamiento jurídico peruano, así como la jurisprudencia y doctrina internacional como nacional.

También, es preciso indicar que la presente discusión se desarrolla siguiendo como estructura el orden de los objetivos específicos antes mencionados, pues la lógica de ello reside en que al lograr cada objetivo específico al final se pueda lograr una argumentación

global que permita abordar el objetivo general en las conclusiones, así como establecer si se confirmó o no la hipótesis planteada.

Habiendo precisado ello, a continuación se expone el análisis de los hallazgos generados por la aplicación de las técnicas de análisis documental y estudio de casos respecto a la documentación jurídica encontrada.

4.1.1. Principales elementos presentes en el contrato celebrado entre las plataformas digitales de Economía Colaborativa del sector transporte y el usuario pasajero al suscribir los términos y condiciones, en atención a la jurisprudencia y doctrina internacional como nacional.

Se encontró que, cuando un usuario pasajero descarga en su teléfono inteligente o Smartphone la aplicación móvil de las plataformas estudiadas, aquel debe registrarse en ella, es decir crearse una cuenta como usuario pasajero a fin de tener acceso a sus servicios. En ese sentido, luego de ingresar sus datos personales debe aceptar unas disposiciones preestablecidas en la plataforma digital que han de regular distintos aspectos generales de la relación jurídica que emergerá entre ambas. Tales disposiciones suelen ser denominadas bajo distintos nombres como términos y/o condiciones de uso.

Con relación a este objetivo específico 1 que, es de recordar que se encontró que los principales elementos presentes en el contrato celebrado entre las plataformas digitales de Economía Colaborativa del sector transporte y el usuario pasajero al suscribir los términos y condiciones son cuatro, los cuales son los expuestos a continuación, y que son analizados según se verá:

A. Forma

Se vio que los términos y condiciones de uso de las plataformas estudiadas, que operan en el Perú, son presentados al usuario pasajero en la aplicación móvil o página web que manejen, lo cual se presenta en forma escrita, por ello al ser aceptados por el usuario pasajero devendrían en un contrato con forma escrita; además ello se realiza por medios electrónicos cuando se hace clic en la opción “aceptar” a los términos y/o condiciones. En tal sentido, la manifestación de voluntad de aceptar ese contrato por parte del usuario pasajero es electrónica.

Cabe precisar que, antes de aceptarlos tales términos y condiciones ya están redactados por dichas plataformas, lo cual se evidencia cuando uno accede a la aplicación móvil, sobre todo, en la página web donde ya se los puede visualizar sin necesidad de registrarse como usuario. Es decir, este contrato ya está pre-establecido, pues lo que se busca es que si usuario pasajero quiere acceder a los servicios de tales plataformas solo debe aceptarlas, sin posibilidad de modificarlas o negociar con la plataforma. En virtud a esto, tal contrato tiene la forma de estar pre-establecido.

Por tanto, sobre la forma del contrato celebrado es escrita, pre-establecida y electrónica.

B. Partes

Los que participan en la suscripción de los términos y condiciones de uso de estas plataformas digitales, y por ende del contrato que celebran con el usuario pasajero son:

- i. La plataforma digital:** De lo encontrado esta se encarga de elaborar el contenido de dichos términos y condiciones para regular los servicios que ofrece. Cabe precisar que, en estos nuevos negocios la persona jurídica (matriz) que se constituyó para dar operatividad legal a estas plataformas digitales, en sus países de origen, suele aparecer como una parte en los términos y condiciones aceptados por el usuario

pasajero peruano por lo general. Aunque, se ha encontrado que en pocos casos pasa lo contrario cuando, en vez de ello, aparece como parte la persona jurídica que hace de filial o representante de la matriz en nuestro país.

- ii. Y el usuario pasajero:** Es la persona a quien están dirigidos dichos términos con el fin de que decida si aceptarlos o no para acceder a los servicios de estas plataformas, sin posibilidad de negociarlos o modificarlos. Esta parte puede estar constituida por una persona natural o jurídica, pues los servicios que se ofertan en dichas plataformas también suelen tener categorías dirigidas especialmente grupos de personas sobre todo empresas. Por otro lado, se ha visto que en términos generales el usuario pasajero es la parte que solicita los servicios de la plataforma digital para si mismo, aunque, se le brinda la opción de solicitarlos para otra persona con su cuenta registrada.

c. Retribución

En los términos y condiciones de uso dirigidos al usuario pasajero, se puede apreciar comúnmente que el usuario pasajero se obliga frente a la plataforma digital al pago de una retribución económica por el servicio brindado por aquella, el cual no está fijado en un monto exacto en los términos y condiciones. Pues, a lo que se obliga el usuario pasajero es a pagar el monto de dinero que pueda llegar a estimar la plataforma digital de forma exacta, una vez que aquel entre a la aplicación móvil o página web y solicite los servicios, al elegir una categoría y tarifa. Lo cual, ha de ocurrir en un momento posterior a que el usuario pasajero se registre en la aplicación y acepte los términos y condiciones de uso.

Cabe señalar que, según se precisa en los términos y condiciones, el monto exacto de la retribución es fijada por la plataforma digital en atención a ciertos criterios como: la distancia del viaje requerido, la hora (si es un momento de alta demanda de viajes o no), el

número de personas que usarán el servicio, la categoría de servicio solicitado, pago de cargos adicionales por peajes, el territorio, etc..

Asimismo, tal retribución es cobrada, en principio, por la plataforma digital mediante sus sistemas de cobro en línea elegido por el usuario pasajero (tarjeta, aplicaciones facilitadoras de pago como Pay Pal u otras). No obstante, se admite el pago en efectivo, el cual lo cobra el conductor. En ambos caso, el cobro se realiza al finalizar el trayecto del viaje. Donde la plataforma digital se encarga de fijar la tarifa, cobrarlo y gestionar la repartición de las ganancias de lo cobrado entre ella y el usuario conductor, en atención a los términos y condiciones que existen entre ambos (esta relación jurídica no ha sido materia de investigación). Por tanto, la retribución que se obliga el usuario pasajero frente a la plataforma digital consiste en una obligación de dar un monto de dinero determinable, mas no determinada o fija.

d. Objeto

Los términos y condiciones de uso de las plataformas digitales estudiadas, al estar dirigidas al usuario pasajero, suelen tener como objeto una serie de obligaciones que deben ser cumplidas por las partes identificadas.

En atención a los términos y condiciones, tales plataformas digitales señalan obligarse frente al usuario pasajero a brindarle un servicio, es decir a una obligación de hacer. Y el usuario pasajero a una obligación de dar, pues tiene que entregar un monto de dinero determinable a cambio del servicio, según se explicó en anteriormente.

Ahora bien, respecto al contenido de las obligaciones de hacer que deben cumplir las plataformas digitales estudiadas, se ha evidenciado que en sus términos y condiciones indican que son proveedoras de un servicio consistente en brindar su plataforma tecnológica (plataforma digital y página web) donde se encontrará información para que un usuario

pasajero pueda contactarse con un usuario conductor afiliado, a fin de que este lo transporte en su vehículo privado. Por ello, tales plataformas enfatizan tener un rol de intermediador entre ambos usuarios, por cuya labor existe el pago de un monto de dinero que hace el usuario pasajero. Según tales plataformas digitales se entiende que ese monto de dinero por lo general es recaudado por ellos y luego entregan al usuario conductor restándole una comisión que es para la plataforma digital, de esa manera gestionan la repartición de las ganancias. En virtud a esto, dichas plataformas dicen que tal comisión le cobran al usuario conductor y no al usuario pasajero.

Discusiones legales acerca de este elemento en el sentido de cuál es el servicio que realmente brindan las plataformas digitales estudiadas.

Sin embargo, en una parte de la jurisprudencia y doctrina se ha encontrado una serie de discusiones legales acerca del elemento referido a la obligación de hacer, brindado por tales plataformas digitales al usuario pasajero, lo cual no permite tener claro cuáles son los principales elementos presentes en el contrato que celebran estas plataformas digitales con el usuario pasajero.

Así, tales discusiones legales vienen por el hecho que, para algunos operadores del Derecho tales plataformas son proveedoras de un servicio de transporte, mas no de intermediación como hemos encontrado en sus términos y condiciones. Debido a que, su comportamiento evidenciaría la organización de un servicio de transporte, el cual se remite a lo siguiente:

- Controlan y seleccionan a los conductores (al verificar el cumplimiento de requisitos como antecedentes y presentación de documentos como licencias, SOAT, etc.)
- Calculan o fijan la tarifa de la carrera, lo cobran y obtienen una ganancia luego de transferirle al usuario conductor el monto que le corresponde.

- Verifican la calidad de los vehículos al verificar el cumplimiento de ciertas exigencias técnicas.
- Vigilan el comportamientos de los pasajeros y conductores por medio de sistemas de calificación y/o comentarios, en virtud a lo cual puede dar de baja a los que se comporten inadecuadamente o no tengan actividad.
- Reciben las solicitudes de los usuarios pasajeros para ser transportados y se envía esta solicitud al usuario pasajero más cercano que sea elegido por la plataforma digital.

Incluso, hay posturas en donde indican que brindan ambos servicios a la vez bajo el mismo argumento del comportamiento de tales plataformas como se expuso en la parte de resultados. Con base en lo indicado, de todos los elementos que se identificaron en los términos y condiciones de uso de tales plataformas, en la presente investigación se encontró un primer problema a dilucidar, referido esclarecer cuál el servicio que realmente brindan, ya que en la jurisprudencia y doctrina encontrada se han esbozado argumentos contradictorios según se expresa.

Al analizar ello, consideramos estar en contra de la postura que establece que brindan un servicio de transporte o que son proveedoras del servicio subyacente de transporte por dos explicaciones y justificaciones que hemos esbozado en torno al análisis de los resultados obtenidos y con ayuda del marco teórico de la presente investigación. Así, para justificar ello se ha considerado dos criterios.

Criterio jurídico del modelo de negocio

La primera explicación y justificación es que, los argumentos en los que se han basado la doctrina y jurisprudencia para indicar que tales plataformas brindan un servicio de transporte no han tomado en cuenta el contexto de desarrollo tecnológico de tales

plataformas, referido a que son negocios emergentes, novedosos y sobre todo producto de los avances en la tecnología ocurridos por la cuarta revolución industrial que se viene dando hoy en día. Y que como tal se desarrollan bajo el modelo de negocio de Economía Colaborativa. El cual, hace referencia a una nueva forma de intercambiar bienes y servicios aprovechando los beneficios y las herramientas que ha traído consigo la evolución de la tecnología, como es el uso de plataformas digitales colaborativas (páginas web, aplicaciones móviles, nube de almacenamiento, big data, entre otros) y el Internet.

Esto lo sustentamos en el marco teórico desarrollado sobre la Economía Colaborativa, donde la mayor parte de la doctrina especializada ha indicado que los negocios basados en este modelo usan plataformas digitales (aplicaciones móviles, páginas web, etc.) para crear una red horizontal de colaboración entre consumidores y proveedores, en medio de los cuales tienen el rol de intermediador al poner a disposición una aplicación móvil digital o página web, a fin de que en este espacio virtual los usuarios se conecten y decidan celebrar o no transacciones. Por esta labor de intermediador pueden o no obtener una comisión dineraria, tal como lo han desarrollado en diversos estudios los autores Krieger (2019), Ruiz Valbuena (2019) y Rodríguez (2020).

Ahora bien, cuando en parte de la jurisprudencia y doctrina se indica que brindan un servicio de transporte, en atención a que su comportamiento consiste en fijar y cobrar una tarifa, seleccionar a los conductores, verificar la calidad del vehículo, entre otros como se ha visto en el capítulo de resultados; debemos decir que esto es totalmente incorrecto, ya que en atención a su modelo de negocio de Economía Colaborativa antes explicado, tales comportamientos son propios de toda empresa que marcha bajo este modelo de negocio, donde dicho comportamiento se refiere a los mecanismos necesarios que deben aplicar para

generar confianza y tener una buena reputación en sus usuarios al ser negocios virtuales, donde los contratos son necesariamente celebrados a distancia y entre extraños.

Ya que, solo así pueden reducir los costos de transacción y fallas de mercado como la asimetría informativa a sus usuarios. Y consecuentemente, lograr que las personas que no se conocen decidan celebrar transacciones en una plataforma digital y tengan la confianza de recibir el servicio o producto prometido.

Lo antes esbozado se contrasta con otra parte del marco teórico, respecto a las investigaciones de Díaz - Fonca, et al. (2016); Buenadicha, et al. (2017) y Gómez y Plaza, (2017). Los cuales, han afirmado que dicha confianza en estos negocios se refiere a la confianza digital. Que es la base para la construcción de una red horizontal colaborativa en este modelo de negocio, con ello se brinda seguridad a los usuarios de que recibirán el bien o servicio ofrecido por un extraño. Ello se logra mediante la reputación y recomendación. A tal efecto, la plataforma obtendrá una buena reputación y recomendaciones de los usuarios, si esta dispuesta a garantizar la transacción entre dos usuarios que no se conocen. Claro está, que ello solo lo puede hacer cuando aplica mecanismos para conocer lo suficiente a los usuarios conductores y pasajeros, sobre todo a los conductores, como por ejemplo: permitiendo valoraciones o puntuaciones en la plataforma, verificando antecedentes, evaluando a los participantes, exigiendo requisitos o filtros de entrada, solicitando datos de identificación, estableciendo reglas para los pagos, daños, entre otros, dependiendo del rubro. Es por ello, que su labor se orienta a brindar un servicio tecnológico de intermediación, al realizar todas estas tareas ahorrándole este trabajo a los usuarios en el contexto de un negocio tradicional.

Luego de tal análisis y contrastación, podemos decir que en este modelo de negocio los usuarios se podrán sentir más seguros de celebrar una transacción en una plataforma

digital con un desconocido; pues, la plataforma ya se encargó de investigar a la otra parte, proporcionándole así información verificable, resumida y rápida acerca de la otra parte. Así, se reduce la desconfianza en estas transacciones y a la vez los usuarios se ahorran los costos de búsqueda de información necesaria para contratar, en los que pudieron haber incurrido si recurrían a los negocios clásicos. Por esta labor de investigación y facilitación de información, se entiende por regla general que brindan un servicio tecnológico de intermediación, por el cual cobran una comisión, ya sea recaudándolo del pasajero o del conductor.

Esto también se contrasta con los resultados obtenidos de la jurisprudencia encontrada en la presente. En ese tenor, en la jurisprudencia nacional se tiene la Resolución N°0084-2020/SDC-INDECOPI, donde se estableció que las plataformas digitales como Uber se caracterizan y funcionan como bajo la Economía Colaborativa, exactamente como economías de dos lados, por lo cual brindan un servicio de intermediación entre conductores y pasajeros, donde gestionan las transacciones realizadas entre estos mediante la imposición de reglas de gobernanza, esto se ejecuta al aplicar mecanismos de autorregulación (filtros de ingreso, sistemas de calificación entre usuarios, cobran una comisión para que se tome en serio la transacción, etc.) (Sala Especializada en Defensa de la Competencia del INDECOPI, Resolución N°0084-2020/SDC-INDECOPI, de 2020).

Como se ve, los mecanismos que utilizan estas plataformas para generar confianza digital y reputación en sus usuarios indicados por los autores señalados, también han sido identificados por el Indecopi como mecanismos propias de estos negocios bajo el nombre de reglas de gobernanza; por tanto, tal comportamiento es parte de este modelo de negocio donde es necesario para su éxito, reducir costos, fallas de mercado y en definitiva para lograr

la celebración de transacciones comerciales a distancia entre desconocidos mediante un medio digital.

Hasta este punto, hemos esclarecido y justificado que el comportamiento de tales plataformas es propio de la Economía Colaborativa en los términos expuestos. A partir de esto, nos permitimos indicar que si tal comportamiento es propio de la Economía Colaborativa, no denotando la prestación de un servicio de transporte; por consecuencia, la regla general en estos negocios es que se obligan a prestar un servicio tecnológico de intermediación, como ya se expuso

Ahora bien, respecto de la denominación como tal del servicio que brindan tales plataforma, en la doctrina hemos encontrado argumentos que contrastan lo antes señalado. Pues, a nivel internacional, el autor español Barnes (2017) ha expresado que estas plataformas digitales brindan un servicio de intermediación, buscando generar confianza y reputación en sus usuarios mediante el establecimiento de cláusulas o condiciones de tal forma que estas tienen por objeto directo el uso de la información que se provee. Del mismo modo, a nivel nacional, Llanos (2019) y Araujo (2018) ha visto a estas plataformas como proveedoras de servicio de intermediación, ya que en base a su modelo de negocio buscan poner en contacto a usuarios pasajeros con conductores, siendo estos los prestadores directos del servicio de transporte.

Con lo encontrado en la jurisprudencia y doctrina se reafirma lo esbozado por nosotros en el sentido de que, el comportamiento de estas plataformas digitales no se asemeja a un servicio de transporte, sino, un servicio tecnológico de intermediación donde su accionar tiene sustento en el modelo de negocio bajo el cual funcionan. En el cual su rol de intermediador implica gestionar la relación entre los usuarios para facilitar su interacción y generarles confianza para que contraten sin conocerse, mediante la imposición de reglas o

mecanismos de autorregulación relativas a exigir datos personales, cumplir filtros de ingreso, exigir requisitos para ser conductor, evaluación al conductor, exigencias técnicas de los vehículos, sistema de valoración mutua entre usuarios, gestionar el cobro de las tarifas, etc.

Criterio jurídico de la influencia de la plataforma digital sobre el servicio subyacente

La segunda explicación y justificación, la encontramos en los datos encontrados en un informe de la Comisión Europea (2016), donde se desarrollaron criterios jurídicos para determinar si estas plataformas son un mero intermediador o un proveedor del servicio subyacente de transporte.

La citada comisión estableció que ello se puede determinar en base al nivel de control o influencia que la plataforma ejerza sobre el prestador de los servicios subyacentes (el conductor). Lo cual, se pueda dar bajo dos niveles de influencia, el primero, es el nivel de control significativo y el segundo, el gran nivel de control que se presentan en ese orden coorelativo.

En virtud a ello, la Comisión dijo que el análisis debe partir por el primero de los niveles indicados, el cual se presentará si la plataforma incurre en lo siguiente:

- Fija el precio final que paga el pasajero.
- Establece otras condiciones contractuales clave de la relación contractual entre conductor y pasajero (por ejemplo, instrucciones obligatorias sobre la prestación del servicio subyacente, etc.)
- Tiene la propiedad de activos clave para brindar el servicio subyacente (el transporte del pasajero).

Y luego de analizar, caso por caso, si se presentan todos los requisitos de este nivel se puede decir que una plataforma digital también prestaría el servicio subyacente e incluso se puede seguir con el análisis de los requisitos del segundo nivel; por el contrario, si no se

presentan todos los requisitos del primer nivel se puede decir que no son proveedoras del servicio y subyacente, por lo que sería innecesario seguir con el análisis del segundo nivel de influencia.

Cabe resaltar que, tales criterios de influencia se contrastan con lo encontrado en el marco teórico encontrado respecto a investigaciones de autores internacionales y nacionales tales como Martín (2017), Calvo (2017) y Llanos (2019) quienes también han encontrado que estas plataformas por regla general brindan un servicio de intermediación; pero, en otras ocasiones pueden ir más allá brindando otros servicios según el nivel real y efectivo de control o influencia sobre el servicio subyacente. Esto se puede determinar a su vez según subcriterios: la plataforma fija el precio, establece otras condiciones contractuales clave y es propietario de activos importantes para brindar el servicio subyacente. Como vemos, estos autores aluden al mismo razonamiento y criterios de la citada Comisión Europea. Con ello, se contrasta lo encontrado en los resultados respecto a los criterios para determinar el servicio que realmente brindan estas plataformas.

En esa línea, al analizar estos criterios somos de la opinión de que las plataformas digitales estudiadas sí incurren en los dos primeros criterios de influencia sobre el servicio subyacente de transporte. Ya que, de los datos obtenidos en la parte de resultados se vio que en los términos y condiciones se establecen que las plataformas estudiadas sí fijan la tarifa que debe pagar el usuario, publicándolo en su aplicación móvil o página web. También, de dichos datos se vio que en los términos y condiciones, es decir en el contrato que celebran ambas se coordinan aspectos esenciales en la relación entre conductor y pasajero como, por ejemplo, establecen quiénes son las partes, las obligaciones de cada una, las formas de pago, quejas y reclamos, la responsabilidad por daños, la ley aplicable, entre otros. Por todo ello, se cumple con el criterio de que las plataformas estudiadas fijan condiciones contractuales clave.

No obstante, el tercer criterio no se presenta, ya que estas plataformas no son propietarias de los activos esenciales para brindar el servicio de transporte, por el hecho de que los conductores afiliados a la plataforma se registran con un vehículo propio o de un tercero. Consideramos que el activo esencial para la prestación de un servicio de transporte es el vehículo, mas no la plataforma digital, pues estando o no afiliado a la plataforma el conductor puede igualmente ofrecer su servicio de transporte o transporte a un usuario pasajero aunque de la forma clásica, al contar con su vehículo.

Al no presentarse todos los criterios del primer nivel de influencia “control significativo”, pues no estuvo presente la propiedad de activos clave, entonces estas plataformas no ejercen un nivel de control significativo sobre el servicio de transporte, siendo innecesario seguir con el análisis del segundo nivel.

Con base en lo expuesto, tenemos un segundo argumento o explicación que nos permite justificar que las plataformas digitales de Economía Colaborativa del sector transporte estudiadas no son proveedoras de un servicio de transporte; sino, tecnológico de intermediación, pues no tiene un control significativo del servicio de transporte, como lo venimos manifestando y corroborando con los datos y estudios indicados.

Concluyendo el análisis de los resultados de este objetivo específico, se puede decir que si el comportamiento de las plataformas estudiadas no denota la organización de un servicio de transporte; entonces, uno de los elementos del contrato que celebran con sus pasajeros referido a la obligación de hacer de estas plataformas ya está claro, pues hemos advertido que consiste en la prestación de un servicio tecnológico de intermediación, por el cual brinda un medio digital (aplicación móvil y/o página web) para permitir que dos usuarios (conductor y pasajero) tengan acceso a información virtual que les permita contactarse y decidir si celebrar una transacción sobre un viaje con un desconocido, en base

a la confiabilidad generada por la plataforma digital mediante sus reglas de gobernanza y mecanismos de autorregulación propias de su modelo de Economía Colaborativa. Siendo por esta labor de intermediación que estas plataformas obtienen una ganancia económica.

Finalmente, queremos precisar que todo lo argumentado respecto al tipo de servicio de estas plataformas digitales tiene justificación no solo jurídica, sino económica, pues no debemos olvidar que la solución de las distintas controversias surgidas en el Derecho requiere de un análisis jurídico que no se encuentre aislado del contexto en el que se viene desarrollando una controversia y de sus implicancias en otros aspectos o ámbitos de la sociedad, como podría ser en el ámbito económico, esto es el mercado.

Bajo esa premisa, el análisis de la situación descrita necesitaba que tomemos en cuenta el contexto de desarrollo tecnológico en el que se gestan estos nuevos negocios y los efectos que están teniendo en el mercado, como es la reducción de costos de transacción y la asimetría informativa. Pues, no podemos ser ajenos ello, debido a que estas nuevas iniciativas empresariales están generando más beneficios que desventajas para los consumidores y empresarios en la actualidad, en comparativa con los negocios clásicos. Y sobre todo en atención a que hoy en día las herramientas tecnológicas se están convirtiendo en imprescindibles para muchas actividades de la vida humana y para mejorar el desarrollo de las sociedades, lo cual se ha incrementado y enfatizado durante la pandemia por la Covid-19 como se ha explicado.

De esbozar un análisis jurídico sesgado en aspectos meramente jurídicos se pueden generar efectos no deseados en el mercado o que se mantengan los ya existentes que se ven en los negocios clásicos. Pues, las personas se mueven no solo por motivos jurídicos, sino, también por intereses económicos o de otra índole. Así, el cumplimiento de las normas depende en gran medida de los incentivos que tengan para cumplirlo, siendo el aspecto legal

uno de ellos; pero, también otros como el aspecto económico. Es ahí donde cabe la importancia de esbozar interpretaciones y soluciones legales a este tipo de problemas que se alinean al aspecto económico, buscando reducir costos de transacción y fallas de mercado que puedan suspender el dinamismo de un mercado emergente.

4.1.2. Reglas jurídicas reguladas para los contratos típicos y atípicos en el ordenamiento jurídico peruano que pudieran ser aplicables al contrato celebrado entre las plataformas digitales de Economía Colaborativa del sector transporte y el usuario pasajero, en atención a la jurisprudencia y doctrina internacional como nacional.

En la presente investigación se ha determinado que, al momento de registrarse en las plataformas digitales estudiadas, el usuario pasajero debe aceptar unas disposiciones preestablecidas por aquellas sin la posibilidad de negociarlas o modificarlas, las cuales han sido identificadas por nosotros como los términos y condiciones de uso. Que luego de aceptarlas por los usuarios pasajeros se genera, sin lugar a dudas, la celebración de un contrato y el surgimiento de un vínculo jurídico entre ambos, de donde emergen obligaciones entre la plataforma digital y un usuario pasajero.

Es menester precisar que, no es materia de esta investigación identificar el momento del perfeccionamiento de estos contratos, sino tan solo establecer cuál es el contrato aplicable al contrato celebrado por ellas y en base a esto identificar la responsabilidad de estas plataformas digitales frente al usuario pasajero en un juicio de responsabilidad civil por accidente de tránsito.

Ahora bien, los resultados obtenidos con respecto a este objetivo específico 2 evidenciaron que en la doctrina internacional y nacional se considera que las plataformas digitales de estudiadas celebran un contrato de transporte; en tanto, otros dicen que es de

adhesión, de consumo, mercantil y electrónico. Estas posturas se dan en función al servicio que consideran que brindarían. Lo cual, ya ha sido aclarado en la discusión de los resultados del objetivo específico 1 según ya se vio.

Bien, para poder discutir estos resultados hemos considerado tomar en cuenta lo establecido con respecto al objetivo específico 1, donde se encontró y corroboró los principales elementos presentes en el contrato celebrado entre ambos son:

- El contrato tiene una forma escrita, electrónica y preestablecida.
- La partes que intervienen en la celebración son dos; de un lado, la plataforma digital, mediante su representante legal, el cual se presenta como el proveedor de los servicios que oferta; y, del otro lado, una persona natural o jurídica que se registra en la plataforma como usuario pasajero que requiere de los servicios de la plataforma, respecto a que se le permita contactarse con un conductor para ser transportado de un lugar en un vehículo o para solicitar el servicio para otro.
- La retribución que se obliga el usuario pasajero frente a la plataforma digital consiste en el pago de un monto de dinero determinable.
- El objeto consiste en el cumplimiento de una serie de prestaciones entre las partes identificadas. El usuario pasajero se constriñe a una obligación de dar (un monto de dinero determinable) y la plataforma digital a una obligación de hacer (servicio tecnológico de intermediación, consistente en brindar su plataforma digital y/o página web para permitir que conductor y pasajero tengan acceso a información virtual o en línea que les permita contactarse y decidir si celebrar una transacción entre ellos, donde el pasajero requerirá ser transportado por el conductor).

Con base en lo expuesto, entramos al análisis propiamente dicho de los contratos aplicables a tal contrato.

A. Contrato de transporte

En los resultados de este objetivo específico 2 se encontró que para una parte de la doctrina internacional y nacional que, el contrato celebrado encaja en las reglas jurídicas reguladas para el contrato de transporte al considerar que son proveedores del servicio subyacente de transporte.

Sin embargo, al analizar esto no coincidimos con ello, pues en atención a los resultados obtenidos y corroborados en el objetivo específico 1 según se expresó se determinó de forma concluyente que estas plataformas digitales se obligan al cumplimiento de una obligación de hacer. La cual, consiste en prestar un servicio tecnológico de intermediación, por el cual brindan su aplicación móvil y/o página web para permitir que conductor y pasajero tengan acceso a información virtual o en línea que les permita contactarse y decidir si celebrar una transacción entre ellos. Mas no, se obligan a prestar un servicio de transporte, el cual lo brinda solo el usuario conductor.

En atención a ello, afirmamos que estas plataformas digitales de Economía Colaborativa del sector transporte y el usuario pasajero no celebran un contrato al cual le sean aplicables las reglas jurídicas del contrato de transporte, por lo que, se torna innecesario seguir con el análisis de este contrato según su normativa especial sector transporte.

B. Contrato de adhesión

En los resultados de este objetivo específico 2 se encontró que, para una parte de la doctrina internacional y nacional los agentes indicados celebran un contrato al cual es aplicable las reglas jurídicas del contrato de adhesión. Coincidimos con esto, ya que conforme a los hallazgos obtenidos y corroborados en el objetivo específico 1 se pudo establecer que uno de los principales elementos presentes en el contrato celebrado entre ambos está referido a que el contrato está pre-establecido, debido a que las cláusulas ya están

elaboradas por la plataforma digital, dejándolas incluso a disposición del usuario pasajero para que las lea en su página web o aplicación móvil, antes de aceptarlas; pero, sobre todo, porque si desea acceder a los servicios solo tiene la opción de aceptarlas o no, mas no de negociarlas y/o modificarlas. Por este motivo, el contrato delebrado se adecua al contrato de adhesión.

Esto se corrobora con lo encontrado en el marco normativo peruano, como es el artículo 1392 del Código Civil, donde se lo define como el acuerdo que contiene cláusulas redactadas de forma previa por una persona o entidad de manera general y abstracta, a fin de que con el se regule el contenido normativo de futuros contratos particulares (Decreto Legislativo N° 295 de 1984).

Así, bajo nuestro análisis de este artículo tenemos que en el contrato celebrado entre estas plataformas y el usuario pasajero es de adhesión, pues se presenta lo siguiente:

- La redacción de los términos y condiciones que constituyen el contrato entre estas partes es redactado por una de ellas, como es la plataforma digital.
- El momento de redacción de los mismos es de forma previa a cualquier contacto con el usuario pasajero y al momento de la aceptación de los mismos por el pasajero, incluso están a disposición del público en la página web o aplicación móvil
- Mediante los términos y condiciones que constituyen el contrato que la plataforma redacta, se evidencian una serie de pautas contractuales que regulan aspectos generales de su relación con un futuro usuario pasajero. En tanto que, aspectos específicos como: el precio de la tarifa por cada viaje, la distancia del viaje y el monto de cobros adicionales (por peaje, alta demanda, etc.) no son establecidas en tales términos, los cuales recién serán fijados por ambas partes luego de celebrado tales términos. Quedando estos aspectos regulados por los términos y condiciones

establecidos por la plataforma previamente y aceptados por el usuario pasajero (aquí se advierte que estas son cláusulas generales de contratación).

- Las plataformas digitales le requieren a los usuarios pasajeros que las acepten para efectos de que puedan registrarse en su plataforma digital y así acceder a los servicios que ahí ofertan, además, no tienen posibilidad de modificarlos.

En ese tenor, al concordar la definición de contrato de adhesión del citado cuerpo normativo nacional, con lo encontrado podemos justificar que lo celebrado entre ambos calza en el contrato de adhesión perfectamente, siendo aplicable a tal contrato las reglas jurídicas del contrato en mención.

C. Contrato de consumo

En los resultados de este objetivo específico 2 se encontró que para una parte de la doctrina internacional y nacional, las plataformas digitales estudiadas y el usuario pasajero celebran un contrato al cual le es aplicable las reglas jurídicas reguladas para el contrato de consumo.

Al respecto estamos de acuerdo, ya que al concordar esto con los hallazgos obtenidos y corroborados en el objetivo específico 1 y lo regulado en el ordenamiento jurídico peruano sobre el contrato de consumo se advierte que calza en este tipo contractual. Lo cual, se explica de la siguiente manera.

En primer lugar, la partes que intervienen en la celebración de tal contrato en el presente son dos y su rol es lo siguiente:

- La plataforma digital, mediante su representante legal, en calidad de proveedor de los servicios que oferta (servicio tecnológico de intermediación al poner a disposición su plataforma digital a usuarios pasajeros y conductores).

- Persona natural o jurídica, en calidad de usuario pasajero, que requiere acceder a la plataforma digital para acceder a sus servicio, respecto a tener información que le permita contactarse con un conductor que lo pueda transportar de un lugar a otro en un vehículo o a otra persona. Por lo cual, paga un monto de dinero determinable al ser fijado una vez que solicite los servicios.

En segundo lugar, al dirigirnos a nuestro ordenamiento jurídico peruano, como es el artículo 45 del Código de Protección y Defensa del Consumidor, se puede ver que el contrato de consumo es definido como aquel que tiene por objeto una relación jurídica patrimonial donde participan dos partes, por un lado, un consumidor y por otro lado, un proveedor para adquirir productos o servicios a cambio del pago de una contraprestación económica (Ley N° 29571 de 2010).

Asimismo, en el artículo IV inciso 2) de la norma antes señalada se define al proveedor como la persona natural o jurídica de derecho público o privado que habitualmente realiza las siguientes actividades: fabrica, elabora, manipula, acondiciona, mezcla, envasa, almacena, prepara, expende, suministra bienes o presta servicios a los consumidores. Es más, se expone una lista enunciativa y no limitativa de proveedores, tales como:

- Distribuidores o comerciantes de productos o servicios finales, aunque no tengan establecimientos abiertos al público.
- Productores o fabricantes de bienes intermedios o finales.
- Importadores de productos para venta nacional.
- Prestadores de servicios a los consumidores.

Siendo la habitualidad uno de los aspectos adicionales para determinar la calidad de proveedor, la cual fue precisado por el Indecopi (2019) como aquella situación que realiza

una persona, en virtud al cual se puede presumir que realiza una actividad para continuar realizándola en el tiempo.

Por otra parte, en el artículo IV inciso 1) de la norma mencionada, también encontramos que se considera como consumidor a los siguientes sujetos:

- Personas naturales o jurídicas que adquieren, utilizan o disfrutan como usuarios finales productos o servicios en beneficio propio, familiar o social; pero, sin que ello suponga una actividad empresarial o profesional, quedando excluidos a los que adquieran bienes o servicios como proveedores.
- Los microempresarios que padecen de asimetría informativa frente a un proveedor respecto de productos o servicios ajenos al giro de su negocio.

En tercer lugar, en el ordenamiento jurídico peruano se precisa que ante la duda sobre el destino final de un producto o servicio, se considerará como consumidor a quien lo adquiere, usa o disfruta (Ley N° 29571 de 2010).

Ahora bien, al analizar lo expuesto sustentamos que en el contrato celebrado se encuentran presentes todos los elementos propios de un contrato de consumo por lo siguiente:

- **El proveedor:** Es la plataforma digital que oferta y brinda un servicio tecnológico de intermediación que forma parte del negocio que opera, el cual lo realiza de manera constante en el tiempo, es decir de forma habitual pues ello está dentro de sus actividades económicas principales, según se entiende de sus términos y condiciones de uso.
- **El servicio:** Es lo que la plataforma digital oferta y brinda en su plataforma digital, al comprometerse a prestarle al usuario pasajero a cambio de una retribución, según sus términos y condiciones de uso. Su obligación es de hacer, consistente en un

prestar un servicio tecnológico de intermediación, por el que pone a disposición su plataforma digital, a fin de que el usuario pasajero se contacte con un conductor.

- **El consumidor:** Es la persona natural o jurídica que se registra en la plataforma digital como usuario pasajero, al llenar una serie de datos solicitados por la plataforma y aceptar los términos y condiciones. A fin de poder solicitar el referido servicio para usarlo él mismo o para otra persona, lo cual lo realiza en el caso analizado fuera de una actividad comercial como proveedor.
- **La retribución:** El consumidor, esto es el usuario pasajero, se compromete al cumplimiento de una obligación de dar a cambio de los servicios, consistente en el pago de un monto de dinero determinable a favor de la plataforma, que será fijado por esta cuando el usuario pasajero haga uso de la plataforma al solicitar sus servicios. Por lo que, al ser esta retribución de naturaleza económica, entonces, en este caso la relación jurídica entre los sujetos indicados es patrimonial.

Por tanto, con los datos obtenidos en este objetivo específico, al concordarlos con los obtenidos en el objetivo anterior y analizarlos con la normativa nacional, corrobora y justifica que el contrato celebrado calza en el contrato de consumo, en virtud a que los elementos de relevancia jurídica encontrados en el contrato encuadran en lo regulado en el ordenamiento jurídico peruano, en lo relativo al contrato de consumo del Código de Defensa y Protección del Consumidor.

D. Contrato mercantil

Los resultados encontrados en este objetivo específico 2 indicaron que, para una parte de la doctrina internacional y nacional, las plataformas digitales estudiadas y el usuario pasajero celebran un contrato al cual le es aplicable las reglas jurídicas reguladas para el contrato mercantil.

Con relación a esto estamos de acuerdo, pues en atención a los hallazgos obtenidos y corroborados en el objetivo específico 1, así como al analizarlos con el marco teórico y normativo nacional se puede establecer que la partes que intervienen en la celebración de este contrato son:

- La misma plataforma digital, mediante su representante legal, la cual se presenta como el proveedor de los servicios que oferta.
- Una persona natural o jurídica que se registra en la plataforma como usuario pasajero, a fin de solicitar los servicios de la plataforma para si o para otro.

Ahora bien, al concordar esto con el ordenamiento jurídico peruano en lo relativo a la regulación legal del contrato mercantil, se puede encontrar que no se ha desarrollado una definición del contrato mercantil en los artículos vigentes del Código de Comercio peruano de 1902, ni en otra norma, como lo sería el Código Civil de aplicación supletoria.

Siendo ello así, al recurrir al marco teórico desarrollado en la presente, en la doctrina se encontró que para arribar a una definición de contrato mercantil se debe empezar por definir al Derecho mercantil. Al respecto, en el marco teórico de la presente se encontró que para García-Pita y Lastres (1997) el Derecho mercantil es propio de la rama del Derecho privado; pero, acentuado a un Derecho especial de los empresarios en el ejercicio de sus actividades económicas.

Al mismo tiempo, Calvo Arriero (2020) definió al Derecho Mercantil en igual sentido, al considerarlo como un Derecho privado especial que tiene por objeto al empresario, su estatuto jurídico y la actividad que realiza en el mercado. Pero, sobre todo que está separado del Derecho civil y que se regula por un Código de Comercio. A partir de ello, explicó que siguiendo esta definición la diferencia entre Derecho civil y Derecho

mercantil se ha concebido en función a dos sistemas que buscan establecer cuándo se está ante un acto civil y un acto de comercio. Tal sistema está compuesto por un aspecto subjetivo y objetivo. En el primero, un acto será mercantil cuando sea realizado por un comerciante o empresario. En el segundo, un acto será mercantil cuando en función a su objeto, atienda a actos de comercio sin importar la calidad de los agentes participantes.

Así, al concordar lo expuesto del marco teórico de este tipo contractual con los artículos vigentes del Código de Comercio (1902), a fin de llegar a arribar a una noción de contrato mercantil en el Derecho peruano; se vio que en su Libro I, sección I, se regula todo lo referido a los comerciantes y los actos de comercio.

Sin necesidad de ahondar en el contenido de dicho libro en el Código de Comercio peruano, se puede deducir que conforme al marco teórico indicado y el marco normativo peruano, que en el derecho nacional se acoge la existencia de una diferenciación entre el Derecho Mercantil y Derecho civil en base a las partes que celebran un acto y su objeto.

Lo cual, se corrobora con lo dicho por López Capetillo (2019) quien indicó que un contrato mercantil se diferencia de otros contratos, en base a varios aspectos. Entre los se tiene su objeto, el cual se remite a actos de comercio onerosos. Otro aspecto son las partes que lo celebran, donde una debe ser un comerciante.

En atención a ello, un contrato será mercantil cuando sea celebrado por dos o más partes, donde una de ellas o ambas sean comerciantes o empresarios. O cuando tenga por objeto la realización de actos de comercio.

Por tanto, al analizar los resultados obtenidos en este objetivo específico 2 en concordancia con los resultados obtenidos en el objetivo específico 1 y lo expuesto en el marco normativo y teórico con relación al contrato mercantil, se tiene justificada nuestra afirmación de que el contrato celebrado por las plataformas digitales estudiadas y el usuario

pasajero le es aplicable las reglas jurídicas reguladas para el contrato mercantil, pues ciñéndonos a la definición del contrato mercantil donde se requiere que una parte sea comerciante, en el caso analizado ello se presenta porque la plataforma digital es quien se obliga a brindar un servicio como parte habitual de su negocio y además el contrato tiene por objeto actos de comercio, pues se celebra para lograr un actividad económica donde hay un lucro por parte de estas plataformas al cobrarle al pasajero una comisión dineraria por tal servicio brindado, así tal contrato genera actividad comercial en torno al cual giran muchas de las ganancias de tales plataformas en el mercado y bajo tal calidad aquel incluso precisa que celebra el contrato con el usuario pasajero.

E. Contrato electrónico

Los resultados encontrados en este objetivo específico 2 indicaron que, para una parte de la doctrina, las plataformas digitales estudiadas y el usuario pasajero celebran un contrato al cual le es aplicable las reglas jurídicas atípicas del contrato electrónico.

Al respecto debemos indicar que, estamos de acuerdo con esto, pues en función al análisis del marco normativo de este contrato, el marco normativo nacional y los resultados de los objetivos anteriores se puede decir lo siguiente.

En el objetivo específico 1 se encontró y corroboró que uno de los principales elementos presentes en el contrato celebrado entre los agentes estudiados está el hecho de que su contenido es presentado de forma escrita en la plataforma digital, con la particularidad de que esto se realiza por medios electrónicos (aplicación móvil y/o página web haciendo uso del internet, teléfonos inteligentes, etc); además, el usuario pasajero brinda su manifestación de voluntad de aceptar el contrato al hacer clic en “aceptar” por un medio electrónico como es la aplicación móvil o página web, según donde se registre.

Sobre la base de esto, se analiza si el contrato en estudio calzaría en las reglas jurídicas del contrato innominado o atípico electrónico.

Al respecto, debemos indicar que al dirigirnos al ordenamiento jurídico peruano pudimos ver que no existe una norma en específica que regule el contrato electrónico; sin embargo, del marco teórico de la presente se advirtió se regula por la reglas generales de la contratación privada establecidas en el Código Civil actual. Y solo en algunas cuestiones particulares se le aplican otros cuerpos normativos especiales dependiendo del objeto del contrato, como puede ser normas sobre derechos de consumidor, certificados digitales, firmas digitales, etc.

Lo indicado resulta un tanto insuficiente, por lo que, para analizar este contrato se considera recurrir a la doctrina según el marco teórico de la presente investigación. Así, debemos empezar por la definición de comercio electrónico. Sobre esto, Orrego (2015) indicó que hace referencia a las transacciones comerciales realizadas mediante o con la ayuda de medios electrónicos, como las redes de internet e intranet, dispositivos móviles y otros softwares. Además, precisó que estos medios se engloban dentro de un concepto genérico llamado Tecnologías de la Información y las Comunicación (TIC).

Es más, Nieto (2016), al citar a Guisado Moreno, señaló que el comercio electrónico se desarrolla en un contexto llamado de forma global “Servicios de la sociedad de la información”, el cual se caracteriza por el uso de las nuevas tecnologías para facilitar el comercio, originado por el avance tecnológico de las telecomunicaciones y la informática (uso de equipos, programas informáticos y el Internet).

Bajo ese entendimiento, el mismo autor definió jurídicamente al contrato electrónico como el acuerdo de dos o más partes que se obligan para crear, modificar o extinguir un relación jurídica de carácter patrimonial, donde el consentimiento es brindado por medios

electrónicos, con los cuales se puede generar o no una comunicación inmediata entre las partes. Asimismo, Vargas (2016), al citar a Villalba (2008:88), señaló que este contrato no genera un replanteamiento de la teoría general de los contratos y un nuevo contrato, sino una nueva forma de celebrarlo.

En cuanto a su naturaleza, Manzaneda (2019) consideró que el contrato electrónico es un contrato atípico de adhesión, ya que quien recibe la oferta solo tiene la opción de aceptar o no la oferta, si que pueda sugerir modificar su contenido.

Luego de lo expuesto, podemos decir que el contrato celebrado entre las plataformas digitales de Economía Colaborativa del sector transporte y el usuario pasajero encaja en la aplicación de las reglas jurídicas del contrato atípico electrónico, ya que se encuentran presentes los siguientes aspectos que han sido corroborados con los datos obtenidos y analizados en el objetivo específico 1 de la discusión:

- Los términos y condiciones de uso de las plataformas digitales estudiadas, que luego se convierten en el contrato celebrado al ser aceptados por el usuario pasajero, son redactados y presentados de forma previa por la plataforma digital con ayuda de medios electrónicos o tecnológicas, como son: i) una aplicación móvil, que es un tipo de software desarrollado por estos negocios y que debe ser descargado en un teléfono móvil con acceso a internet desde una tienda de plataformas digitales; y, ii) en su página web, el cual es un sitio o espacio virtual donde hay datos e información al cual se puede acceder por un navegador en Internet, desde una computadora, laptop, tablet, teléfono móvil, etc.
- El usuario pasajero expresa su manifestación de voluntad de querer aceptar y celebrar el contrato necesariamente haciendo clic en la opción “aceptar” los términos y

condiciones de uso, lo cual aparece y se realiza en un medio virtual, como son la aplicación móvil o página web dependiendo de donde se ha registrado.

Así, con base en los datos del objetivo específico 1 y el marco teórico de la presente investigación se ha comprobado que, al contrato analizado se le pueden aplicar las reglas jurídicas devenidas de la doctrina y marco normativo general del contrato atípico electrónico, el cual es atípico en nuestro ordenamiento jurídico por no estar expresamente catalogado y regulado así en la parte especial de contratos del Código Civil peruano; a pesar de ello es posible de celebrarlo bajo el Código Civil, que es una norma general que contiene pautas aplicables a la generalidad de contratos típicos o atípicos que sean legales y lícitos a la luz de la contratación privada en el Perú.

F. Contrato nominado de prestación de servicios modalidad de locación de servicios

En el objetivo específico 1 se encontró y corroboró que entre los principales elementos presentes en el contrato celebrado entre los agentes estudiados, intervienen dos partes. Donde la plataforma digital se obliga a una prestación determinada referido a un servicio tecnológico de intermediación a favor del usuario pasajero sin ningún intermediario o tercero y con sus propios recursos tecnológicos, por lo cual el usuario pasajero le paga una comisión concebida en un monto de dinero, pues así lo expresan en sus términos y condiciones. Con base en esto, se podría presentar la duda si a tal contrato le es aplicable las reglas jurídicas del contrato de prestación de servicios.

Para despejar tal duda, debemos recurrir al marco normativo desarrollado en la presente investigación, como es el Código Civil donde se regula este tipo de contratos. Así, del artículo 1756° vemos que las modalidades de la prestación de servicios nominados son: el contrato de la locación de servicios, de obra, el mandato, el depósito y el secuestro (Decreto Legislativo N° 295 de 1984). De ellos, pareciera más a fin al caso en estudio la

primera modalidad. También, debemos recurrir al marco teórico desarrollado en la presente referido a la doctrina especializada que estudia este contrato.

Bien, de los artículos 1764° a 1770° de la citada norma, donde se regula tal contrato, se puede decir que se caracteriza por lo siguiente:

- Intervienen dos partes, uno llamado locador y otro llamado comitente.
- El locador se obliga a prestarle al comitente sus servicios de forma personal y sin estar subordinado a este, decir el servicio es prestado por el locador de forma directa o no contrata a terceros para que lo hagan por él (solo puede ayudarse de terceros en parte del servicio), de forma libre y autónoma sin depender de una relación de subordinación con el comitente.
- El contrato es por cierto tiempo o para un trabajo determinado.
- Y se debe pagar al locador una retribución a cambio.

Del mismo modo, se ha visto que en la doctrina peruana Jorge Beltrán, en la obra colectiva de Gaceta Jurídica (2003), indicó básicamente que este contrato tiene tres rasgos distintivos: inexistencia de subordinación para con el comitente, temporalidad del servicio o labor de destajo (trabajo determinado) y pago de una retribución.

Ahora bien, al analizar lo expuesto consideramos que al contrato celebrado entre los agentes en cuestión le es aplicable las reglas jurídicas del contrato de prestación de servicios, en la modalidad de locación de servicios, debido a lo siguiente:

- **Las partes:** El locador viene a ser la plataforma digital y el comitente es el usuario pasajero. Pues, el primero se obliga a realizar un trabajo para el segundo, referido a prestarle un servicio tecnológico de intermediación, como ya se estableció en la discusión del objetivo anterior.

- **Trabajo o tiempo determinado:** No se cumple la exigencia de que el contrato se celebra por un tiempo determinado. Debido a que, en los resultados de nuestro objetivo específico 1 hemos advertido y corroborado que en el contrato no se indica un plazo de duración. Esto se explica porque, en base al modelo de negocio de estas plataformas como es la Economía Colaborativa, la tecnología usada permite que los usuarios tengan acceso a estos servicios, mediante la descarga de una plataforma digital en un teléfono móvil y aceptando los términos y condiciones de uso de la misma por parte del usuario pasajero, lo cual ha sido identificado en la presente como la celebración de un contrato entre ambos.

Por esta característica de inmediatez en el acceso a estos servicios y debido al uso de herramientas tecnológicas, se entiende que este contrato tiene como plazo de duración hasta que el pasajero realice la baja de su perfil en la aplicación móvil o página web, lo elimine o se desafilie de los mismos; incluso, cuando la plataforma digital ejecute la baja o elimine la cuenta del pasajero por incumplimiento de la conducta requerida o de los requisitos en general exigidos según los terminos y condiciones. En ambos casos, no se sabe cuando ocurrirá ello. En función a lo dicho, consideramos que el plazo de este contrato es indeterminable.

No obstante, la exigencia de que el trabajo sea determinado sí se presenta en el contrato estudiado, por cuanto las plataformas digitales estudiadas establecen de forma previa y determinada los servicios que se obligan prestar al usuario pasajero, tal como se ha encontrado y corroborado en la discusión del objetivo específico 1.

Así, la mayoría de plataformas indican en sus términos y condiciones que brindan un servicio consistente en prestar su plataforma tecnológica (plataforma digital o página web) para que el usuario pasajero acceda a organizar y planear un servicio de

transporte prestar por un tercero (usuario conductor afiliado); o, como un servicio que permite acceder a contenidos, información y datos para reservar vehículos con conductor. Lo cual, ha sido identificado en la presente, en términos generales, como un servicio tecnológico de intermediación.

- **Carácter personal de la prestación:** En el presente caso, esto no debe ser entendido en el sentido que el trabajo debe ser ejecutado por una persona física en particular en el plano fáctico, pues nos encontramos ante negocios virtuales, donde la plataforma digital se obliga a prestar un servicio tecnológico de intermediación que de igual forma lo cumple de forma personal al brindarle a sus usuarios el acceso a su aplicación móvil o página web que contiene funcionalidades y datos necesarios para que los usuarios decidan si celebrar una transacción o no en forma virtual respecto a un servicio final de transporte que lo ofrece un usuario conductor. En esa lógica, son las mismas plataformas las que prestan dicho servicio sin ningún intermediario a su vez. Recordemos que, el que se obliga y cumple con prestar el citado servicio en estos negocios es una persona jurídica bajo la cual se constituyen estas plataformas legalmente, ya sea en su país de origen o en el país sucursal.
- **La retribución:** El Comitente, en este caso es el usuario pasajero, al obligarse a pagarle a las plataformas una retribución dada por un monto de dinero determinable por sus servicios. Pues, según el objetivo específico 1 se estableció que la plataforma digital fija el monto luego de que el usuario pasajero solicita el servicio (al ingresar la información de su trayecto y elegir la categoría de servicio, entre otros), con ello la plataforma digital hace la estimación exacta del costo del servicio más cargos por diversos aspectos como peajes, etc.

Por lo descrito, el contrato celebrado entre las plataformas digitales de Economía Colaborativa del sector transporte y al usuario pasajero, también encaja en el contrato de prestación de servicios, en su modalidad de locación de servicios. Pues, se evidencian todos elementos característicos de este contrato exigidos en el Derecho peruano, lo cual se comprueba con los datos obtenidos en el objetivo específico 1 y 2 ya expuestos, sumado a lo encontrado en el marco normativo y teórico desarrollado en la presente.

4.1.3. Responsabilidad civil de las plataformas de Economía Colaborativa del sector transporte frente al usuario pasajero, en un caso de accidente de tránsito según el ordenamiento jurídico peruano, así como la jurisprudencia y doctrina internacional como nacional.

De los resultados obtenidos en este objetivo específico 3 pudimos advertir que, en el contrato que celebran con sus usuarios pasajeros las plataformas estudiadas se eximen de todo tipo de responsabilidad frente a sus usuarios pasajeros por los daños derivados de situaciones relacionadas directa o indirectamente al uso de sus servicios; así, como de la relación entre el usuario pasajero y el usuario conductor.

Solo algunas de ellas admiten asumir responsabilidad; pero, hasta un cierto límite monetario. En tanto, otras establecen que su exclusión de responsabilidad por daños frente al usuario pasajero no alcanza a los derechos de este como consumidor en las leyes aplicables.

Lo que nos interesa para la presente investigación son los daños que puedan surgir de la relación entre el usuario pasajero y conductor, ya que es aquí donde se genera la situación estudiada respecto al juicio de responsabilidad civil por accidente de tránsito con

daños al usuario pasajero, donde se presenta la incógnita de si la plataforma digital debería responder por los daños en dicha relación, es decir cual es su grado de responsabilidad civil.

En la jurisprudencia y en parte de la doctrina hemos encontrado que los operadores del Derecho han analizado la responsabilidad civil y administrativa de las plataformas digitales de Economía Colaborativa de distintos rubros y sobre todo del sector transporte, determinando una parte de ellos que en la situación descrita tales plataformas sí deben ser responsables frente a sus usuarios pasajeros por los daños ocasionados durante la prestación del servicio subyacente de transporte en base a distintos criterios; en tanto, otra parte consideró lo contrario al verlas como prestadoras de un servicio tecnológico de intermediación por el cual únicamente pueden tener alguna responsabilidad legal en caso de daños, como se ha visto en los resultados del objetivo específico 3.

El criterio coincidente bajo el cual vimos que se ha determinado ello es el comportamiento que tienen las plataformas, al momento de interactuar con los usuarios pasajeros y conductores durante la prestación del servicio subyacente, según se vio en la jurisprudencia internacional.

En la jurisprudencia y doctrina nacional también se tomó este criterio; pero, bajo la aplicación de principios y argumentos jurídicos como la teoría de la apariencia y el principio del Derecho de consumidor de primacía de la realidad; pero, que en definitiva ambos tienen como base el comportamiento real de las plataformas al momento de sus operaciones económicas con respecto a sus servicios y el servicio de transporte.

Así, en los resultados de este objetivo y de los anteriores, se vio que en gran parte de la jurisprudencia y doctrina se considera que, en el comportamiento real de tales plataformas respecto al servicio de transporte se presentan los siguientes aspectos. Primero, se benefician económicamente al cobrar una tarifa. Segundo, en su publicidad dan a entender que

garantizan al usuario pasajero el servicio de transporte, pues publican que exigen requisitos a los conductores, entre otros. Tercero, su forma de contratación se realiza mediante el uso del teléfono móvil y por medios de pagos en efectivo o por tarjetas bancarias. Con base en todo ello, se consideró que generan a sus usuarios la idea de que brindan el servicio de transporte, en consecuencia, que ellos responden por los daños generados al usuario pasajero por el servicio de transporte. En cambio para otros, tales comportamientos son propios de la Economía Colaborativa, por lo que, brindan un servicio de intermediación, y solo por este servicio pueden tener responsabilidad legal alguna.

No estamos de acuerdo con la primera postura, ya que al concatenar los resultados de este objetivo con la discusión del objetivo específico 1 realizada en los puntos anteriores, podemos decir que tal argumentación es incorrecta, pues esta se ciñe a cuestiones estrictamente jurídicas donde se ha dejado de lado el modelo de Economía Colaborativa bajo el cual funcionan las plataformas digitales estudiadas. En virtud al cual, se explica que su comportamiento es algo totalmente común y necesario en este tipo de negocios. Es así que, no se puede tomar al comportamiento antes mencionado de estas plataformas como un argumento válido para sustentar que son prestadoras del servicio de transporte. Pero, sobre todo, para sustentar que tienen responsabilidad civil por los daños generados al usuario pasajero durante la prestación de su supuesto servicio de transporte.

Como ya lo establecimos y corroboramos en el objetivo específico 1, por medio de este modelo de negocio estas plataformas digitales permiten el intercambio de bienes y servicios entre consumidores en un grado de horizontalidad y de forma distinta a la tradicional, al usar las tecnologías de la comunicación (TIC), el Internet y los avances tecnológicos actuales. Donde la forma de contratación por medios tecnológicos, como el uso del teléfono móvil es propio de este modelo; pero, sobre todo el hecho de realizar una

transacción entre desconocidos usando herramientas tecnológicas y a distancia pueden generarles dudas a los usuarios respecto a usar o no estas plataformas. Por tal motivo, para estas plataformas es fundamental el uso de estrategias de comportamiento que ayuden a generar confianza y reputación en sus usuarios, llamados reglas de gobernanza y/o mecanismos de autorregulación. Ya que, solo así se pueden reducir los costos de transacción, las fallas de mercado (asimetría informativa) y en definitiva propiciar la realización de transacciones entre desconocidos a distancia.

Asimismo, en los objetivos anteriores identificamos y corroboramos que por lo general tales mecanismos son: fijar una tarifa por la labor de la plataforma de intermediador, exigir filtros de entrada a los usuarios participantes, solicitar datos de identificación, permitir valoraciones o puntuaciones entre los usuarios participantes, cobrar la tarifa, verificar antecedentes de los usuarios, exigir requisitos del vehículo, solicitar licencias, entre otros.

En base a ello, argumentamos que el comportamiento de las plataformas digitales estudiadas es propio de su modelo de negocio de Economía Colaborativa con el cual funcionan en el mercado, brindando un servicio tecnológico de intermediación y no de transporte a sus usuarios, tal como en los objetivos anteriores se sustentó ampliamente y comprobó en base a los estudios de Krieger (2019); Ruiz Valbuena (2019); Rodríguez (2020); Díaz - Fonca, et al. (2016); Buenadicha, et al. (2017) y según la jurisprudencia encontrada como es la Resolución N°0084-2020/SDC-INDECOPI. Por lo que, no podrían responder civilmente por los daños generados al usuario pasajero en un juicio de responsabilidad civil por accidente de tránsito, pues la plataforma no es proveedora del servicio de transporte; ya que, su servicio ya se agotó al brindarles su servicio tecnológico de intermediación, que conlleva facilitarles su página web o aplicación móvil a fin de que

ambos usuarios (pasajero y conductor) se contacten y celebren una transacción respecto a un servicio final de transporte.

Además, con respecto a este objetivo específico 3 se han encontrado más resultados en otra parte de estudios de la doctrina internacional con los cuales se reafirma y comprueba lo antes expuesto, en cuanto a que tales plataformas no tienen responsabilidad civil por los daños generados al usuario pasajero en el servicio subyacente de transporte.

Así, se tiene el informe elaborado por Buenadicha, et al. (2017) para el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el cual se titula “Retos y posibilidades de la economía colaborativa en América Latina y el Caribe” se ha encontrado que, las plataformas digitales al ser vistas como prestadores de servicios de intermediación se considera, por regla general, que no asumen responsabilidad por la información que tienen en nombre de los que ofrecen un servicio en sus sitios online; pero, esto no es una regla per se, por lo que, se debe determinar en cada caso en función del nivel de conocimiento y control respecto del servicio subyacente.

De ello se entiende que, solo asume responsabilidad civil respecto a los daños ocurridos en la relación entre usuario pasajero y conductor, si la plataforma tiene un nivel de conocimiento y control en el servicio de transporte que conlleve a considerarla como su proveedora y por ende la responsable de daños en dicha situación. Es decir, se debe tener en claro qué servicio brinda, pues esto determina su responsabilidad y su grado. Haciendo ese análisis solo se podrá determinar la responsabilidad civil de estas plataformas en el caso estudiado.

A partir del análisis y corroboración de los datos evidenciados en este objetivo según lo expuesto, podemos indicar que primero se debe tener en claro cuál es el servicio que brindan tales plataformas según su comportamiento, pues esto determinará su grado de

responsabilidad civil por los daños sufridos por un usuario pasajero en un accidente de tránsito, en el uso del servicio subyacente de transporte y luego recién se podrá emprender el análisis jurídico de los elementos de la responsabilidad civil regulados en un determinado ordenamiento jurídico para resolver un caso de daños en estos nuevos negocios.

A tal efecto, en la discusión del objetivo específico 1 se corroboró y estableció que, en el caso de las plataformas digitales estudiadas se cumplía la regla general de que son prestadoras de un servicio tecnológico de intermediación, pues su comportamiento encaja en el modelo de economía colaborativa. Por lo que, al no ser prestadoras del servicio de transporte, no se puede establecer que deben responder civilmente por los daños al pasajero en un accidente ocurrido en el trayecto, donde ya no se está proveyendo el servicio de intermediación, sino, solo de transporte por el conductor. De esta forma, se corrobora que su responsabilidad civil solo abarca a los daños generados a sus usuarios pasajeros con motivo del uso de su servicio tecnológico de intermediación.

Establecido ello, podemos entrar en el análisis de la responsabilidad civil de las citadas plataformas digitales en atención al ordenamiento jurídico peruano.

Como lo venimos indicando, las citadas plataformas digitales suscriben una serie de términos y condiciones de uso con sus usuarios pasajeros, que de ser aceptados por el usuario pasajero al registrarse en la plataforma digital se genera la celebración de un contrato entre ambos. Donde obran un conjunto de cláusulas impuestas por las plataformas digitales para regular su relación con el usuario pasajero, respecto a la prestación de su servicio tecnológico de intermediación.

Bajo ese entendimiento, podemos afirmar válidamente que de producirse un daño al usuario pasajero en el uso del servicio tecnológico de intermediación, ello conlleva que se produzca en el marco de dicho contrato y de incumplirse, esto tendría como consecuencia

una responsabilidad de contrato. Por cuanto, se estaría generando un daño al usuario pasajero en el contexto del incumplimiento de las obligaciones pactadas en el citado contrato por parte de la plataforma digital.

Esto se sustenta en el marco teórico de la presente investigación, donde se vio que la responsabilidad civil vista desde el ámbito dogmático puede ser contractual y extracontractual. Tal como han comentado, en sus estudios, los autores Vidal Ramírez (2001), Espinoza Espinoza (2002) y Fernández Cruz (2019a), quienes además coincidieron en que en el actual Código Civil peruano la institución jurídica de la responsabilidad civil está desarrollada bajo esa misma clasificación dual dada por una responsabilidad civil por inejecución de obligaciones o contractual y una extracontractual.

Asimismo, se ha encontrado que la responsabilidad civil contractual se caracteriza principalmente por el incumplimiento de una obligación devenida de un contrato, según indicó Alpa (2006), Rubio (2015), Espinoza Espinoza (2002) y Fernández Cruz (2019a). Por lo que, en base a esto validamos el considerar que un juicio de Responsabilidad Civil por daños generados al usuario pasajero, a causa de un accidente de tránsito ocurrido en el uso de los servicios de las citadas plataformas digitales estudiadas, se remite a una responsabilidad civil de contrato.

Ahora bien, en atención al ordenamiento jurídico peruano se ha encontrado que la responsabilidad civil contractual se regula en los artículos 1314° al 1350° del Libro VI titulado “Las Obligaciones”, del actual Código Civil peruano (Decreto Legislativo N° 295 de 1984). Y donde se presentan diferencias normativas con relación a la extracontractual. De ellas, nos interesa lo referido al criterio de imputación.

Para ello, se debe recurrir al artículo 1321° donde se expresa que una persona deberá cumplir con una indemnización de daños y perjuicios por no ejecutar sus obligaciones por

razones de dolo, culpa inexcusable o culpa leve (Decreto Legislativo N° 295 de 1984). De este artículo se extrae que el criterio de imputación, en este tipo de responsabilidad civil es subjetivo, según lo ha confirmado Fernández Cruz (2019), es decir el accionar dañoso puede haberse generado por una conducta con dolo, culpa inexcusable o culpa leve.

Entonces, hasta este punto, tenemos que la responsabilidad civil de las plataformas digitales estudiadas solo abarcará a los hechos dañosos respecto de su servicio tecnológico de intermediación y no del servicio de transporte. Bajo ello, su responsabilidad civil será contractual, la cual se imputará bajo criterios subjetivos al ser primordial que el hecho dañoso ocurrido al momento de la prestación del servicio de intermediación se haya realizado a título de dolo, culpa inexcusable o culpa leve.

Bien, al estar bajo la responsabilidad contractual, debemos recordar que estas plataformas estudiadas se exhimen de todo tipo de daño en sus cláusulas impuestas al usuario pasajero, como se ha visto en los resultados, frente a esto no podemos ser ajenos al hecho que esta cláusula podría devenir en nula, porque a la luz del artículo 1328 del Código civil peruano se considera nula toda estipulación que excluya o limite la responsabilidad por dolo o culpa inexcusable del deudor o de los terceros de quien éste se valga, así como todo pacto de exoneración o de limitación de responsabilidad de violación de obligaciones derivadas de normas de orden público (Decreto Legislativo N° 295 de 1984). Bajo ello debemos precisar que estas plataformas si o si deben tener responsabilidad por el servicio que ya establecimos, no pueden exonerarse de responsabilidad por todo daño.

Ahora bien, como lo investigado se ciñe a un caso de daños sufrido por el usuario pasajero, en el contexto de un accidente de tránsito ocurrido con motivo del uso de los servicios de intermediación de las plataformas digitales estudiadas; sigue la duda de si habrían implicancias de normas del sector transporte.

Para despejar tal duda se analizan a continuación los resultados de esta investigación respecto a este objetivo específico 3, conforme al marco normativo encontrado en la presente investigación, como es la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre. Donde resulta importante su artículo 29º, pues aquí se regula la responsabilidad civil en casos de accidentes de tránsito en vehículos.

En esta prescripción normativa se ha establecido que, en dicho caso, la responsabilidad civil es objetiva, lo cual debe entenderse de conformidad con el Código Civil. Asimismo, que el conductor, el propietario del vehículo y, en algunos casos, el prestador un servicio de transporte terrestre deben asumir los daños y perjuicios generados a la víctima en forma solidaria (Ley N° 27181 de 2015).

Pero, en los objetivos específicos anteriores se ha establecido y corroborado que las plataformas digitales estudiadas son proveedoras de un servicio de intermediación y no del servicio subyacente de transporte, el cual es proveído por el conductor. Lo cual, trae como consecuencia que estas plataformas no tendrán responsabilidad civil frente al usuario pasajero por daños sufridos en un accidente de tránsito. Pues, su deber legal de responder solo abarca a los daños ocurrido con motivo del uso de los servicios de intermediación, lo cual se termina cuando el conductor y pasajero ya aceptaron celebrar la transacción respecto al servicio final de transporte, luego de lo cual durante el trayecto del vehículo ya se está prestando el servicio de transporte por el conductor, del cual realmente no son proveedoras tales plataformas por lo dicho.

Entonces, se ve que no puede ser aplicable la citada norma de transporte al caso para hacer que respondan las plataformas digitales estudiadas frente al pasajero en daños por accidente de tránsito, consecuentemente, en esta situación no tendrán responsabilidad civil sobre este hecho dañoso, solo de los generados en el uso de su servicio de intermediación.

Aunque, en un juicio de responsabilidad civil por accidente de tránsito con daños al usuario pasajero se tenga que aplicar la citada ley para hacer responder a los implicados; no obstante, las plataformas estudiadas no serán llamadas a responder civilmente en aplicación de la norma precedente. Pues, no son prestadoras de un servicio de transporte terrestre prestado en el Perú, sino de intermediación.

De esa manera, la responsabilidad civil de las plataformas digitales estudiadas solo abarcará a los hechos dañosos respecto de su servicio tecnológico de intermediación y no del servicio de transporte. Solo si el usuario pasajero sufriera daños con motivo del incumplimiento de la prestación del servicio de intermediación por la plataforma digital, entonces la responsabilidad civil de esta será respecto de tal servicio, es decir contractual y subjetiva (se le imputará bajo dolo, la culpa inexcusable o culpa leve).

Como conclusión, debemos decir que al lograr los tres objetivos específicos estamos logrando abordar el objetivo general y consecuentemente se ha respondido a la pregunta de investigación. En ese sentido, la naturaleza jurídica del contrato estudiado conlleva la aplicación de las reglas jurídicas reguladas para los contratos típicos y atípicos del contrato de adhesión, consumo, mercantil, prestación de servicios en su modalidad de locación de servicios y electrónico del ordenamiento jurídico peruano, según se ha explicado y corroborado en atención al sistema jurídico peruano y el modelo de negocio de tales plataformas.

Asimismo, en un juicio por responsabilidad civil por accidente de tránsito, las plataformas digitales estudiadas no tendrán responsabilidad civil sobre este hecho dañoso frente al usuario pasajero, solo serán responsables de los daños generados en el uso de su servicio tecnológico de intermediación. Aunque, en este tipo de casos sea de aplicación la citada ley de transportes, donde las plataformas digitales estudiadas no serán llamadas a

responder civilmente, debido a que no son prestadoras de un servicio de transporte terrestre prestado en el Perú, sino de un servicio tecnológico de intermediación. Con base en ello, en un accidente de tránsito donde el usuario pasajero ha sido afectado, no tendrán responsabilidad civil alguna. Solo si el usuario pasajero sufriera daños con motivo del incumplimiento de la prestación del servicio de intermediación por parte de la plataforma digital, entonces si tendrán responsabilidad civil respecto de este servicio, que será contractual y subjetiva (bajo dolo, culpa inexcusable o culpa leve).

Finalmente, se puede decir que se comprobó la hipótesis propuesta, aunque en parte, ya que se ha determinado que la naturaleza jurídica del contrato celebrado entre las plataformas digitales de Economía Colaborativa del sector transporte y el usuario pasajero es propia de un contrato de consumo, de adhesión, mercantil, de prestación de servicios en su modalidad de locación de servicios y electrónico. Por ello, en un juicio de responsabilidad civil por accidente de tránsito, tales plataformas digitales no tendrán el deber de resarcir los posibles daños generados al usuario pasajero, pues no son proveedoras del servicio subyacente de transporte. Solo responderán por los generados al incumplir la prestación de su servicio de intermediación frente al usuario pasajero. En cuyo caso, su responsabilidad civil será contractual y subjetiva.

4.2. Conclusiones

Conclusión general

- La naturaleza jurídica del contrato celebrado entre las estudiadas y el usuario pasajero conlleva la aplicación de las reglas jurídicas reguladas para el contrato de consumo, adhesión, mercantil, de prestación de servicios en su modalidad de locación de servicios y electrónico, según el ordenamiento jurídico peruano. Consecuentemente, en un juicio de responsabilidad civil por accidente de tránsito en el ordenamiento jurídico peruano, tales

plataformas digitales no tendrán una responsabilidad civil ante posibles daños generados al usuario pasajero, pues no son proveedoras del servicio de transporte. Solo tendrán una responsabilidad civil contractual y subjetiva, respecto de los posibles daños generados al incumplir la prestación de su servicio de intermediación frente al usuario pasajero. Con esto se ha comprobado en parte la hipótesis.

Conclusiones específicas

- Los principales elementos presentes en el contrato celebrado entre las plataformas digitales de Economía Colaborativa del sector transporte y el usuario pasajero al suscribir los términos y condiciones son cuatro. Primero, la forma es escrita, preestablecida y electrónica. Segundo, las partes son la plataforma digital y el usuario pasajero. Tercero, hay retribución económica pagado por el usuario pasajero a la plataforma por sus servicios. Cuarto, como objeto del contrato los usuarios pasajeros tienen una obligación de dar un monto de dinero determinable a la plataforma y esta una obligación de hacer que consiste en prestar un servicio tecnológico de intermediación, pues su comportamiento es propio del modelo de negocios de Economía Colaborativa, en atención a la doctrina internacional como nacional y el modelo de negocio de tales plataformas.
- Las reglas jurídicas aplicables al contrato celebrado entre las plataformas estudiadas y el usuario pasajero, al suscribir los términos y condiciones, son: el contrato de adhesión, de consumo, mercantil, de prestación de servicios en su modalidad de locación de servicios y el contrato atípico electrónico, en atención a la jurisprudencia y doctrina internacional como nacional y el modelo de negocio de tales plataformas.
- En un juicio de responsabilidad civil por accidente de tránsito, las plataformas digitales estudiadas no tendrán responsabilidad civil, en el ordenamiento jurídico peruano,

pues, no son prestadoras de un servicio de transporte terrestre prestado en el Perú, sino de intermediación. Por lo que, solo tendrán una responsabilidad civil contractual y subjetiva respecto de daños causados por su incumplimiento del servicio de intermediación, en atención a la jurisprudencia y doctrina internacional como nacional y el modelo de negocio de tales plataformas.

4.3. Limitaciones

La principal limitación ha sido la novedad del tema de investigación y del problema planteado. Pues, si bien se han encontrado otros trabajos de investigación en torno a las plataformas digitales de Economía Colaborativa del sector transporte, tanto a nivel internacional como nacional, la mayoría lo abarcan desde otras ramas del Derecho. Solo en un número muy reducido fueron abordadas desde la perspectiva del Derecho civil de contratos y de responsabilidad civil.

Asimismo, como el tema de investigación comprendía a estos nuevos negocios que son conocidos a nivel mundial y que funcionan en muchos países, una limitación fue el hecho de no se podía acceder a la información de muchas bases de datos virtuales de cortes judiciales extranjeras donde obraba jurisprudencia sobre estas plataformas, pues no estaban abiertas a cualquier persona sino a las personas que tenían una cuenta como parte procesal. Solo en muy pocos casos, como de la Unión Europea, sus base de datos sí tenían información libre para el público; pero, solo en algunas materias. En el caso de los países latinoamericanos, se presentó una limitación similar en este ámbito, referido a que no suelen subir todas sus resoluciones o sentencias.

Otra limitación fue el estado de emergencia sanitaria decretado en el Perú, en el año 2020 hasta la fecha, a causa de la aparición de la COVID-19. Lo cual, no ha permitido tener

acceso a información en formato físico (libros, revistas, etc.) , al estar cerradas las bibliotecas de las universidades, entre otros.

4.4. Implicancias

Los resultados obtenidos y las conclusiones entabladas en la presente investigación dan pase a implicancias prácticas y teórica - jurídicas.

En cuanto a las implicancias prácticas, los resultados encontrados y las conclusiones esbozadas en la presente investigación implican que se está arribando a una posible solución legal a un problema real en nuestro país en torno al mercado de las plataformas estudiadas, pues estas son muy usadas en la actualidad y existen datos estadísticos nacionales que evidencian la posibilidad accidentes de tránsito en vehículos al ser bienes riesgosos, como ya se explicó. Y si bien, la solución propuesta se ha dado sobre la base de argumentaciones y un análisis jurídico respecto a dos plataformas, de igual modo esto implica que se le está brindando a los organos jurisdiccionales de nuestro país un esquema de análisis jurídico del cual puedan identificar las mejores directrices o pautas que los ayuden a resolver controversias legales sobre plataformas similares.

En cuanto a las implicancias teórica - jurídicas, los resultados encontrados y las conclusiones esbozadas en la presente investigación implican que se está brindando un desarrollo dogmático – jurídico de instituciones jurídicas relevantes para el Derecho, como son: contratos, responsabilidad civil y responsabilidad civil en accidentes de tránsito, en torno a las plataformas digitales indicadas. Esto a su vez, también implica que se está brindando una propuesta de argumentos e interpretación jurídica a un problema jurídico que viene discutiéndose mucho a nivel jurisdiccional y de la investigación científica, sobre el cual no existe un pronunciamiento uniforme en la jurisprudencia y doctrina nacional; y

mucho menos existen normas específicas al respecto. Donde se ha tomado como base distintos pronunciamientos de órganos judiciales extranjeros que han analizado de forma profunda lo investigado en la presente. De esa forma, la implicancia teórica – jurídica radica en brindar una argumetación jurídica o interpretación jurídica para un vacío legal existente en la actualidad nacional sobre estos negocios.

4.5. Recomendaciones

Se recomienda a los órganos jurisdiccionales nacionales que han resuelto casos sobre las plataformas estudiadas, a seguir con la tendencia de verlas como negocios tecnológicos al momento de brindar un fallo o solución legal tanto en sede administrativa u otro. Lo cual, se debe extender a los órganos jurisdiccionales que puedan recibir futuros casos similares. Pues, se ha visto que jurídica y económicamente es lo más adecuado conforme al desarrollo tecnológico actual en la sociedad, a fin de no frenar estas nuevas iniciativas empresariales en nuestro país, las cuales están ayudando al desarrollo de las personas y sobre todo nos ha mostrado las grandes ventajas cuando empezaron a ser usadas con mayor fuerza en la pandemia por la Covid-19. Así, nos ha ayudado significativamente a la reactivación económica de muchos países. De lo contrario, al limitar o prohibir a estos nuevos negocios mediante fallos jursdiccionales se podría afectar indirectamente a sus usuarios y frenar el desarrollo económico de la sociedad bajo consideraciones legales sesgadas o poco prácticas para la realidad.

Se recomienda a las plataformas digitales estudiadas que revisen sus términos y condiciones de uso, a fin de corregir muchos aspectos que acrecientan las críticas legales en su contra. Entre dichos aspectos, se sugiere redactarlos de forma más clara, menos técnica y con mayor precisión respecto a los servicios que brindan y las responsabilidad por daños frente a sus usuarios. Pues, puede darse el caso de nulidad de algunas de sus cláusulas donde

se indica que los usuarios pasajeros exhiben a estas plataformas de todo tipo de reclamaciones y responsabilidad por daños, pues ello está en contra de la regulación nacional. En tal sentido, se recomienda adecuarlos a la regulación nacional y de esa forma no exista una discordancia que conlleve su nulidad y además el usuario pasajero tenga seguridad jurídica al contratar dichos servicios.

Se recomienda a los futuros investigadores del Derecho que al momento de emprender una investigación sobre algún tema jurídico, no se limiten a abordarlo solo desde la perspectiva jurídica, sino, también ayudándose de otras áreas del conocimiento, pues es sabido que los distintos problemas jurídicos que surgen en la sociedad no solo tienen implicancias jurídicas, sino, de índole económico, psicológico, social, etc. en tanto es importante tomar en cuenta el contexto en el que se desarrolla un problema. A fin de no sesgar el tratamiento y solución jurídica alejada de la realidad o poco útil para las personas.

REFERENCIAS

Agencia Peruana de Noticias. (2019, 6 septiembre). Osiptel: más de siete millones de hogares tienen acceso a internet. *Andina*. <https://andina.pe/agencia/noticia-osiptel-mas-siete-millones-hogares-tienen-acceso-a-internet-765788.aspx>

Alfonso, R. (2016). Economía colaborativa: un nuevo mercado para la economía social. *CIRIEC España - Revista de Economía Pública, Social y Cooperativa*, (88), 230-258. <https://www.redalyc.org/pdf/174/17449696008.pdf>

Alpa, G. (2006a). *Nuevo Tratado de la Responsabilidad Civil*. Jurista Editores. Documento en formato físico.

Alpa, G. (2016b). *La Responsabilidad Civil. Parte General*. Legales Ediciones. Documento en formato físico.

Altuna, M. (2018). Guía de Investigación científica 2018. *Universidad Privada del Norte*. <https://www.studocu.com/pe/document/universidad-privada-del-norte/practic-as-pre-profesionales/guia-derecho-upn-2018/13512286>

Alvarado, Y. C. (2019). *Análisis comparado sobre la validez y aceptación del contrato*. [Tesis de titulación, Universidad Católica de Santiago de Guayaquil]. Repositorio Digital UCSG. <http://repositorio.ucsg.edu.ec/handle/3317/13824>

Arana, M. (2018). Contrato de consumo: cláusula abusiva. *Revista de la Competencia y la Propiedad Intelectual de Indecopi*, 6(10), 60-91. <https://revistas.indecopi.gob.pe/index.php/rcpi/article/view/77>

Arangüez, L. (2017). Nuevos modelos de economía compartida: Uber Economy como plataforma virtual de prestación de servicios y su impacto en las relaciones laborales.

Revista Internacional y Comparada de relaciones laborales y derecho del empleo, 5(2), 1-23. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5987918>

Arias Pou, M. (2006). *Manual práctico del comercio electrónico*. La Ley. <https://editorial.tirant.com/es/libro/manual-practico-de-comercio-electronico-9788497256964>

Arias, J., Villasís, M. Á., y Miranda, M. G. (2016). El protocolo de investigación III: la población de estudio. *Revista Alergia México*, 62(2), 201-206. <https://revistaalergia.mx/ojs/index.php/ram/article/view/181/309>

Armas, C. E. (2016a). El negocio de las apps de taxis y la economía colaborativa: ¿relaciones no laborales o laborales, según los términos contractuales que lo sustenta (Caso Perú). *Neumann Business Review*, 2(2), 9-25. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8181108>

Armas, C. E. (2018b). El consumo digno y los negocios de app de taxi (caso Uber). *Revista Pensamiento Crítico*, 23(1), 97-120. <https://revistasinvestigacion.unmsm.edu.pe/index.php/econo/article/view/15101>

Arnau, F. (2009). *Lecciones de Derecho Civil II. Obligaciones y Contratos*. Universitat Jaume I. <https://libros.metabiblioteca.org/bitstream/001/142/8/978-84-691-5640-7.pdf>

Arroyo, L. K. (2016). *Ventajas y desventajas que surgen de una contratación electrónica en las empresas comerciales dedicadas a la compra – venta de bienes y/o servicios*. [Tesis de grado, Universidad Privada Antenor Orrego]. Repositorio Digital de la Universidad Privada Antenor Orrego. <http://200.62.226.186/handle/20.500.12759/2356>

Atahuasi, J. (2019). *El consumidor en las cláusulas generales de los contratos de consumo en el distrito de Tacna, año 2018*. [Tesis de maestría, Universidad Privada de Tacna Tacna]. Repositorio de la UPT. <https://repositorio.upt.edu.pe/handle/20.500.12969/1147>

Barbero, M. F. (2017). *UBER: Responsabilidad Civil en caso de accidente de tránsito frente al pasajero*. [Tesis de grado, Universidad Siglo 21]. Repositorio de la uesiglo 21. <https://repositorio.uesiglo21.edu.ar/handle/ues21/14292>

Barchi, L. (2020). La interpretación del contrato en el Código Civil peruano de 1984. En Soto, C.A. (Eds), *La interpretación del contrato y del acto jurídico en el Derecho peruano* (pp. 213-261). Instituto Pacífico. Documento en formato físico.

Barnes, J. (2017). Un falso dilema: taxis vs. Uber. *Revista Diario La Ley*, (8942), 1-16. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5868096>

Behar, D. S. (2008). *Introducción a la Metodología de la Investigación*. Editorial Shalom. https://www.academia.edu/28294782/Libro_metodologia_investigacion_Behar_1_

Beltrán, J. A. (2004a). Estudios de la relación causal en la responsabilidad civil. *Revista Derecho & Sociedad*, (23), 260-266. <https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/derechoysociedad/article/view/16891>

Beltrán, J. A. (2016b). *La responsabilidad civil contractual y extracontractual. (Material Auto Instructivo. Curso responsabilidad civil contractual y extracontractual)*. Academia de la Magistratura. <http://repositorio.amag.edu.pe/handle/123456789/460?show=full>

Bernal, C. A. (2010). *Metodología de la investigación: administración, economía, humanidades y ciencias sociales* (Tercera ed.). Pearson. <https://abacoenred.com/wp-content/uploads/2019/02/El-proyecto-de-investigaci%C3%B3n-F.G.-Arias-2012-pdf.pdf>

Boboc, S. (2017). Uber: ¿transportista o intermediaria en el transporte? El caso español. *Revista de estudios europeos*, (70), 7-26.
<http://repositori.uji.es/xmlui/handle/10234/174217>

Bolaños, A. (2019). *Insuficiencia jurídico-legal en cuanto a la protección al consumidor en contratos electrónicos celebrados en Argentina*. [Trabajo final de graduación, Universidad Empresarial Siglo XXI]. Repositorio de la uesiglo 21.
<https://repositorio.uesiglo21.edu.ar/handle/ues21/18141>

Botsman, R., y Rogers, R. (2010). *What's mine is yours: The rise of collaborative consumption*. Collins Business. <https://www.harpercollins.com/products/whats-mine-is-yours-rachel-botsmanroo-rogers?variant=32130366373922>

Bravo, M., y Cesar, P. (2011). *Una práctica de negocio actual: El comercio electrónico*. [Trabajo de fin de grado, Universidad de la Defensa Nacional]. Repositorio digital universitario. <https://rdu.iua.edu.ar/handle/123456789/1119>

Buenadicha, C., Cañigüeral, A., y De León, I. (2017). Retos y posibilidades de la Economía Colaborativa en América Latina y El Caribe. *Banco Interamericano de Desarrollo*. <https://publications.iadb.org/es/retos-y-posibilidades-delaeconomiacolaborativa-en-america-latina-y-el-caribe>

Bullard, A. (2020). De acuerdo en que no estamos de acuerdo. Análisis Económico de la interpretación contractual en el sistema peruano. En Soto, C.A., *Interpretación del contrato y del acto jurídico en el Derecho Peruano* (pp. 157-212). Instituto Pacífico. Documento en formato físico.

Burgueño, J. I. (2018). *La economía colaborativa: tipos y regulación*. [Trabajo de fin de grado, Universidad de Valladolid]. Repositorio de Valladolid. <http://uvadoc.uva.es/handle/10324/34314>

Bustamante, K. S. (2019). *Análisis de la configuración estructural de la relación jurídica en los servicios prestados a través de plataformas virtuales: entre la laboralidad y el régimen civil*. [Tesis de titulación, Universidad Católica Santo Toribio de Mogrovejo]. Repositorio de la USAT. <https://tesis.usat.edu.pe/handle/20.500.12423/2275>

Cabify Perú. (s.f.). *Misión Cabify*. <https://cabify.com/pe/sobre-nosotros>

Cabify Perú. (s.f.). *Tabla de tarifas Cabify*. <https://cabify.com/pe/lima/easy-economy/tarifas>

Cabify Perú. (s.f.). *Condiciones Generales de Uso para pasajeros Cabify*. <https://cabify.com/pe/terms>

Cabify Perú. (s.f.). *Privacidad términos*. <https://cabify.com/pe/privacy>

Cabrejos, G. B., y Guerrero, T. Y. (2018). *Perfeccionamiento del contrato electrónico en el Perú como medida de protección jurídica del consumidor*. [Tesis de grado. Universidad Señor de Sipán]. Repositorio de la USS. <https://repositorio.uss.edu.pe/handle/20.500.12802/4431>

Calle, L. (2012). *Responsabilidad civil por publicidad falsa o engañosa*. ARA Editores. <https://bibliotecadigital.oducal.com/Record/KOHA-OAI-TEST:5156/Description>

Calvo Arriero, F. (2020). *Contratos mercantiles vs. contratos civiles. El derecho civil, supletorio del Derecho Mercantil. Análisis del contrato de compraventa*. [Trabajo de fin de grado, Universidad Pontificia Comillas]. Repositorio Comillas. <https://repositorio.comillas.edu/xmlui/handle/11531/38611>

Calvo, J. (2017). Uberpop como servicio de la sociedad de la información o como empresa de transporte. Su importancia para y desde el Derecho del Trabajo. En Rodríguez Piñero, M. y Hernández, M. *Economía Colaborativa y trabajo en plataforma: realidades y desafíos* (pp. 331-371). Bomarzo. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6251359>

Cámara Peruana de Comercio Electrónico (2021). *Reporte oficial de la industria Ecommerce en Perú. Impacto del Covid-19 en el comercio electrónico en el Perú y perspectivas al 2021*. CAPECE. <https://www.capece.org.pe/wp-content/uploads/2021/03/Observatorio-Ecommerce-Peru-2020-2021.pdf>

Cañigüeral, A. (2016). Hacia una economía colaborativa responsable. *Oikonomics Revista de economía, empresa y sociedad* (6), 16-27. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5975206>

Caro, A. S., Cuzma, E. Y., y Villacorta, S. S. (2019). *Plan estratégico de la empresa Uber 2019 - 2023*. [Tesis para optar por el grado de Magíster en Administración, Universidad del Pacífico]. Repositorio de la UP. <https://repositorio.up.edu.pe/handle/11354/2249>

Carrasco, L. A. (2018). *El consentimiento en el contrato electrónico*. [Tesis de grado, Universidad Católica de Santiago de Guayaquil]. Repositorio Digital UCSG. <http://201.159.223.180/handle/3317/10742>

Cable News Network (2019, 31 de octubre). Uber, Cabify, Beat, Didi...las apps más usadas para transportarse en Latinoamérica y España. *CNNEE*. <https://cnnespanol.cnn.com/2019/10/31/uber-cabify-beat-didi-las-apps-mas-usadas-para-transportarse-en-latinoamerica-y-espana/>

Cuena, M. (2020). La contratación a través de plataformas intermediarias en línea.

Revista Cuadernos de derecho transnacional, 12(2), 283-348.

<https://doi.org/10.20318/cdt.2020.5612>

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

<https://roderic.uv.es/handle/10550/54302>

Tribunal de Justicia Español. Gran Sala. (2017, 20 de diciembre). Asunto C-434/15 <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?jsessionid=78F9703AABE406FF9949781973D92809?text=&docid=198047&pageIndex=0&doclang=es&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=4679408>

Superintendencia de Industria y Comercio de Colombia. (2019, 20 de diciembre). Radicación N° 16-102106. <https://web.archive.org/web/20200229042606/https://www.sic.gov.co/slider/superindustria-ordena-cese-de-la-prestaci%C3%B3n-del-servicio-de-transporte-uber>

Juzgado de Primera Instancia en lo Penal, Contravencional y de Faltas N° 16 de Buenos Aires. (2016, 22 de abril). Causa N° 4790/16 (2764-C). <https://ijudicial.gob.ar/wp-content/uploads/2016/04/cautelar-de-uber.pdf>

Sala de Defensa de la Competencia de INDECOPI. (2003, 3 de octubre). Resolución N° 0422-2004/TDC-INDECOPI. https://www.indecopi.gob.pe/normas-legales?p_p_id=liferaydocviewer_WAR_LiferayDocViewrportlet&p_p_lifecycle=0&p_p_state=normal&p_p_mode=view&p_p_col_id=column-1&p_p_col_pos=2&p_p_col_count=4&_liferaydocviewer_WAR_LiferayDocViewrportlet_folderId=3896705

Sala Especializada en Defensa de la Competencia de INDECOPI. (2020, 20 de agosto). Resolución Final N° 084-2020/SDC-INDECOPI. <https://www.gacetajuridica.com.pe/docs/Resoluci%C3%B3n-0084-2020-SDC-INDECOPI%20UBER.pdf>

Sala Especializada en Protección al Consumidor de INDECOPI. (2016, 6 de abril). Resolución Final N° 1202-2016/SPC-INDECOPI. https://hiperderecho.org/wp-content/uploads/2016/10/indecopi_easytaxi_1.pdf

Sala Especializada en Protección al Consumidor de INDECOPI. (6 de abril de 2016). Resolución Final N°1203-2016/SPC-INDECOPI. Documento en formato físico.

Secretaría Técnica de la Comisión de Protección al Consumidor N° 3 de INDECOPI (13 de julio de 2017). Resolución Final N° 085-2017/CC3. <http://servicio.indecopi.gob.pe/buscadorResoluciones/getDoc?docID=workspace://SpacesStore/2eab39d6-f742-486c-929b-5bbb19547b01>

Castillo, M. (2017). *Derecho de las obligaciones*. Fondo Editorial PUCP. <https://repositorio.pucp.edu.pe/index/bitstream/handle/123456789/170669/13%20Derecho%20de%20las%20obligaciones%20con%20sello.pdf>

Cobo, G., y Valdivia, S. M. (1 de junio de 2017). *El estudio de casos*. Repositorio de la PUCP. <https://repositorio.pucp.edu.pe/index/handle/123456789/170373>

Superintendencia de Industria y Comercio (20 de diciembre de 2019). *Sentencia UBER*. [video]. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=UCR7q40uFRg&t=974s>

Comisión Europea. (2016). *Comunicación de la comisión al parlamento europeo, al consejo, al comité económico y social europeo y al comité de las regiones: una agenda*

europea para la economía colaborativa {swd(2016) 184 final. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52016DC0356&from=ES>

Congreso de la República del Perú. (1902, 15 de febrero). Código de Comercio. *Por el cual se aprueba el Código de Comercio*. Diario Oficial El Peruano. <https://scc.pj.gob.pe/wps/wcm/connect/3c0d35804d90aee08507f5db524a342a/C%C3%B3digo+de+Comercio.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=3c0d35804d90aee08507f5db524a342a>

Congreso de la República del Perú. (2010, 2 de septiembre). Ley N° 29571. *Código de Protección y Defensa del Consumidor*. Diario Oficial El Peruano. <https://www.indecopi.gob.pe/documents/20195/177451/CodigoDProteccionyDefensaDelConsumidor%5B1%5D.pdf/934ea9ef-fcc9-48b8-9679-3e8e2493354e>

Congreso de la República del Perú. (2012, 21 de noviembre). Ley N° 27181. *Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre*. Diario Oficial El Peruano. <https://www.sutran.gob.pe/wp-content/uploads/2020/06/Ley-N-27181-Ley-General-de-Transporte-y-Tr%C3%A1nsito-Terrestre.pdf>

Congreso de la República del Perú. (2018, 28 de diciembre). Ley N° 30900. *Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU)*. Diario Oficial El Peruano. <https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/ley-que-crea-la-autoridad-de-transporte-urbano-para-lima-y-c-ley-n-30900-1727064-7/>

Congreso de la República del Perú. (1984, 25 de julio). Decreto Legislativo N° 295. *Código Civil*. Diario Oficial El Peruano. http://spijlibre.minjus.gob.pe/content/publicaciones_oficiales/img/Codigo-Civil.pdf

Congreso de la República del Perú (2000, 24 de junio). Ley N° 27291. *Ley que modifica el Código Civil permitiendo la utilización de medios electrónicos para la manifestación de la voluntad y utilización de la firma electrónica*. Diario Oficial El Peruano. <https://www.gob.pe/institucion/mpfn/informes-publicaciones/1678074-ley-n-27291>

Congreso de la República del Perú (2000, 26 de mayo). Ley N° 27269. *Ley de Firmas y Certificados Digitales*. Diario Oficial El Peruano. <https://www.gob.pe/institucion/congreso-de-la-republica/normas-legales/292289-27269>

Cordova, Y. (2012). *Las cláusulas generales de contratación en el Perú y su relación con el estado de desprotección de los derechos del consumidor*. [Tesis de maestría]. Universidad Nacional Mayor de San Marcos]. Repositorio de la UNMSM. <https://cybertesis.unmsm.edu.pe/handle/20.500.12672/1185>

Cueva Castilla, C. A., y Quiroz Hernández, M. G. (2020). *La contratación de personal docente bajo un contrato de locación de servicios y la vulneración de los derechos laborales reconocidos por el régimen laboral público*. [Tesis de grado, Universidad Católica de Trujillo Venedicto XVI,]. Repositorio Institucional de la Universidad Católica Trujillo. <http://repositorio.uct.edu.pe:8080/handle/123456789/695?mode=full>

De Castro, F. (1984). *El negocio jurídico*. Civitas S.A. Documento en formato físico.

De Trazegnies, F. (2020). La verdad construida. Algunas reflexiones heterodoxas sobre interpretación legal. En Soto, C. A., *Interpretación del contrato y del acto jurídico en el Derecho Peruano* (pp. 51-77). Instituto Pacífico. Documento en formato físico.

Díaz - Foncea, M., Marcuello, C., y Monreal, M. (2016). Economía social y economía colaborativa: encaje y potencialidades. *Economía Industrial*, 402, 27-35. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5924492>

Doménech, G. (2015). La regulación de la economía colaborativa (El caso Uber contra el taxi). *Revista CEFLEGAL*, 175-176, 61-104. <https://roderic.uv.es/handle/10550/54302>

Dominguez, M. (2019). La contratación electrónica y las plataformas de comercio. XVIII Simposio Argentino de Informática y Derecho (SID), 47JAIHO - SID, *Universidad Nacional de la Plata*, 144-156. <http://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/71852>

Durán, A., Álvarez, J., Del Río, M., y Maldonado, C. P. (2016). Economía Colaborativa: Análisis de la producción científica en revistas académicas. *Revista de Gestão e Secretariado*, 7(3), 1 - 20. <https://www.redalyc.org/pdf/4356/435649063002.pdf>

Espinosa Fernández, M. T. (2018). *La Economía Colaborativa. Orígenes, evolución y retos futuros ¿en qué consiste realmente este nuevo fenómeno?*. [Tesis de grado, Universidad Pontificia Comillas de Madrid]. Repositorio Comillas <https://repositorio.comillas.edu/xmlui/handle/11531/18637>

Espinoza Espinoza, J. (2002). *Derecho de la Responsabilidad Civil*. Gaceta Jurídica. Documento en formato físico.

Escobar, F. (2006). La "naturaleza muerta" del contrato de reporto: corto réquiem a las paradojas del profesor Arata. *THEMIS: Revista de Derecho*, (52), 303-315. <https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/themis/article/view/8838>

Fara, C. S. (2021). *Vinculación del Deber de Idoneidad y el Deber*. [Tesis de grado, Universidad Privada de Ciencias Aplicadas]. Repositorio UPC. <https://repositorioacademico.upc.edu.pe/handle/10757/655059>

Farnsworth, A. (2004). Responsabilidad precontractual y acuerdos preliminares: fair dealing y fracaso en las negociaciones. *Themis*, 49, 81-125. <https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/themis/article/view/8569>

Fernández Cruz, G. (2019a). *Introducción a la responsabilidad civil: lecciones universitarias*. Fondo Editorial PUCP. <https://repositorio.pucp.edu.pe/index/handle/123456789/170701>

Fernández Cruz, G. (2020b). Introducción al estudio de la interpretación del Código Civil peruano. En Soto, C. A., *La interpretación del contrato y del acto jurídico en el Derecho peruano* (pp. 669-718). Instituto Pacífico. Documento en formato físico.

Fernández Flecha, M., Urteaga Crovetto, P., y Verona Badajoz, Á. (2015). *Guía de Investigación en Derecho*. Pontificia Universidad Católica del Perú. <https://cdn02.pucp.education/investigacion/2016/06/16192021/Guia-de-Investigacion-en-Derecho.pdf>

Fernández, H. (s.f.). *¿Qué es una startup?*. Economía TIC. <https://economytic.com/que-es-una-startup/>

Flores, P. (2019). *La sistematización de las normas contractuales. Del contrato civil al contrato de consumo*. [Tesis de grado, Universidad San Martín de Porres]. Repositorio de la USMP. <https://repositorio.usmp.edu.pe/handle/20.500.12727/4846>

Franciskovic, B. (2010). *Manual del Curso de Derecho de Obligaciones*. Grijley. Documento en formato físico.

Gaceta Jurídica. (2003). Capítulo Segundo sobre Locación de Servicios. En Gaceta Jurídica, *El Código Civil comentado por los 100 mejores especialistas* (pp. 154-182). Gaceta Jurídica. Documento en formato físico.

Galvis, F. A. (2018). *Plataformas digitales para el transporte ¿un responsable más en los accidentes de tránsito?* [Tesis de maestría y doctorado, Universidad Pontificia Bolivarian]. Repositorio UPB. <https://repository.upb.edu.co/handle/20.500.11912/3576>

García Doblas, I. (2017). *Análisis de la legalidad de UBER en España: ¿empresa tecnológica o de transportes?* [Trabajo de fin de grado, Universitat Pompeu Fabra]. Repositorio Universitat Pompeu Fabra. <http://hdl.handle.net/10230/33168>

García Sánchez, M. (2018). *El caso de UBER desde una visión pública del Derecho.* [Trabajo de fin de master, Universidad Internacional de La Rioja]. Repositorio UNIR. <https://reunir.unir.net/handle/123456789/6827>

García, H. O. (2018). La prestación personal de servicios de transporte organizados por plataformas electrónicas (ride sharing) tomando como referencia a la empresa Uber. *Revista del Derecho del Trabajo*, 18, 39-62. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7008254>

García-Pita y Lastres, J. L. (1997). El contrato mercantil de servicios. *Anuario da Facultade de Dereito da Universidade da Coruña*, 1, 291-236. <https://ruc.udc.es/dspace/handle/2183/1923>

Gómez, R., y Plaza, J. J. (2017). Caracterización económica y cuantificación de la economía colaborativa. En Rodríguez-Piñero, M. y Hernández, M. *Economía Colaborativa y trabajo en plataforma: realidades y desafíos* (pp. 51-101). Bomarzo. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6251357>

Grosso, J. M. (2017). *El derecho de desistimiento en los contratos electrónicos y su regulación en la legislación del código de protección y defensa del consumidor*. [Tesis de maestría, Universidad Nacional Pedro Ruíz Gallo]. Repositorio institucional de la Universidad Pedro Ruiz Gallo. <https://repositorio.unprg.edu.pe/handle/20.500.12893/7408>

Guido, J. (1993). Entrevista a Guido Calabresi. *Themis*, 25, 55-62. <https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/themis/article/view/11059>

Hernández Sampieri, R., Fernández Colado, C., y Baptista, P. (2014). *Metodología de la investigación* (6a ed.). Mc Graw Hill Education. Documento en formato físico.

Hernández Martínez, W. D. (2012). La formación del contrato electrónico en el marco de la Comunidad Andina. *Revista Civilizar: Ciencias sociales y humanas*, 12(23), 13-34. <https://doi.org/10.22518/16578953.99>

Herrera Pachari, J. L. (2015). *Análisis jurídico de las cláusulas abusivas en los contratos de consumo*. [Tesis de grado, Universidad Nacional de San Agustín]. Repositorio institucional UNSA. <http://repositorio.unsa.edu.pe/handle/UNSA/2210>

Herrera, B. (2011). El consumidor frente al contrato. *Revista Jurídicas CUC*, 209-224. <https://revistascientificas.cuc.edu.co/juridicascuc/article/view/424>

Indecopi. (2019). *Lineamientos sobre Protección al Consumidor*. Indecopi. https://www.indecopi.gob.pe/documents/127561/4096468/Lineamientos_Protecci%C3%B3n_Consumidor_2019.pdf/9cd24063-5a91-dfbd-d97e-f38f61b86a40

Iparraguirre, L. (2019). *El derecho a libertad de empresa y el derecho a un medio ambiente equilibrado y adecuado a propósito de la regulación de las bolsas plásticas en el ordenamiento jurídico peruano mediante la Ley N° 30884*. [Trabajo Académico para optar el título de Segunda Especialidad]. Repositorio PUCP.

http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/16283/Iparraguirre_Altamirano_Derecho_libertad_empresa1.pdf?sequence=1

Iturralde, M. C. (2015). *¿Auto compartido: una práctica de Competencia Desleal?* [Trabajo de titulación, Universidad San Francisco de Quito]. Repositorio digital USFQ. <https://repositorio.usfq.edu.ec/handle/23000/4804>

Jiménez, M. (2018). *Estudio de tendencias en E-Commerce*. [Proyecto de fin de grado, Universidad de Sevilla]. Repositorio Universidad de Sevilla. <https://biblus.us.es/bibing/proyectos/abreproy/91966/fichero/TFG-1966-JIMENEZ.pdf>

Klein, P. (2019, 30 de abril). *Manual para entender la Cuarta Revolución Industrial*. We are marketing. <https://www.wearemarketing.com/es/blog/que-es-la-cuarta-revolucion-industrial.html>

Krieger, W. (2019). La responsabilidad de los organaizadores de los sistemas de economía colaborativa. En Chipana, J. , *Derecho y Nuevas Tecnologías. El impacto de una nueva era* (pp. 191-195). Themis. <https://filjuridica.com/producto/derecho-y-nuevas-tecnologias/>

Lara, E. (2018). *Desde el soporte en papel hasta el soporte electrónico: la certeza jurídica constituye el sustento más firme de la contratación privada*. [Tesina de licenciado, Universidad Iberoamericana Puebla]. Repositorio Ibero Puebla. <https://repositorio.iberopuebla.mx/handle/20.500.11777/4157>

Leysser, H. (2007). *La Responsabilidad Civil. Líneas fundamentales y nuevas perspectivas*. Jurista Editores. https://www.academia.edu/713130/Leysser_Le%C3%B3n_La_responsabilidad_civil_L%C3%ADneas_fundamentales_y_nuevas_perspectivas_Draft_de_la_3a_ed_s_f

Llanos, R. (2019). ¿Son las plataformas de economía colaborativa proveedores de un servicio en el marco de una relación de consumo. *Revista Actualidad Mercantil*, 6, 227-237. <https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/actualidadmercantil/article/view/21714>

Lohmann, G. (2020). La interpretación del negocio jurídico y del contrato. En Soto, C. A., *La interpretación del contrato y del acto jurídico en el Derecho peruano* (pp. 103-155). Instituto Pacífico. Documento en formato físico.

López Capetillo, J. J. (2019). *La protección del consumidor en México a partir de los contratos celebrados en internet*. [Tesis de grado de doctor, Universidad Juarez Autonoma de Tabasco]. Repositorio institucional UJAT. <http://ri.ujat.mx/handle/20.500.12107/3339>

López Jiménez, D. (2014). El contrato electrónico: valoraciones desde el Derecho privado. *Revista Internacional del Mundo Económico y del Derecho*, (7), 98-145. <http://www.revistainternacionaldelmundoeconomicoydelderecho.net/wp-content/uploads/RIMED-El-contrato-electr%C3%B3nico-David-L%C3%B3pez2-con-Guillermo.pdf>

Malca, Ó. (2001). *Comercio electrónico*. Universidad del Pacífico. <https://repositorio.up.edu.pe/handle/11354/76>

Mariños, R. R. (2016). *Criterios jurídicos para la unificación del régimen dual de la responsabilidad civil a nivel del ordenamiento civil peruano*. [Tesis de pregrado, Universidad Privada Antenor Orrego]. Repositorio de la UPAO. <https://repositorio.upao.edu.pe/handle/20.500.12759/1795>

Martín, M. F. (2017a). Economía colaborativa y protección del consumidor. *Revista de Estudios Europeos*, 70, 179-196.

<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6258557>

Martínez, M. F. (2018b). *Economía colaborativa y competencia desleal*. [Trabajo de fin de grado, Universidad de Santiago de Compostela]. Minerva repositorio institucional da USC. <https://minerva.usc.es/xmlui/handle/10347/18468>

Manzaneda, P.J. (2019). La regulación en el ordenamiento civil peruano de los contratos electrónicos. *Revista Derecho de la Universidad Nacional del Altiplano de Puno*, 4(2), 175 – 185. <http://repositorio.unap.edu.pe/handle/UNAP/12661>

Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2021). *Boletín Estadístico Siniestralidad Vial I Semestre 2021 Dirección de seguridad vial*. <https://www.gob.pe/institucion/mtc/informes-publicaciones/2156676-boletin-estadistico-de-siniestralidad-vial-primer-semester-2021>

Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2009, 22 de abril). D.S. N° 017-2009-MTC. *Reglamento Nacional de Administración de Transporte*. Diario Oficial El Peruano. <https://www.gob.pe/institucion/mtc/normas-legales/9895-017-2009-mtc>

Miranda, L.M., y Pagador, J. (2008). La formación y ejecución del contrato electrónico: aproximación a una realidad negocial emergente. *Revista Estudios sobre Consumo*, 85, 77-92. <https://helvia.uco.es/xmlui/handle/10396/2239>

Miranda, L. M. (2017). Economía colaborativa y competencia desleal ¿deslealtad por violación de normas a través de la prestación de servicios facilitados por plataformas digitales. *Revista de Estudios Europeos*, 70, 197-249. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6258558>

Molina Gómez, A. M., y Dulzaides, M. E. (2004). Análisis documental y de información: dos componentes de un mismo proceso. *ACIMED*, 12(2), 1. http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1024-94352004000200011

Montoya, D. M. (2016). Startup y Spinoff: definiciones, diferencias y potencialidades. *Revista Contexto*, 5, 141-152. <https://doi.org/10.18634/ctxj.5v.0i.657>

Morachimo, M. (2016). Economía de pares y regulación. *Foro Jurídico*, 15, 42-53. <https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/forojuridico/article/view/19834>

Moreno, M. Á. (2017). *Contratos electrónicos*. Editorial Derecho Civil Hoy. <https://digibug.ugr.es/handle/10481/47334>

Mosset, J. (2004). *Responsabilidad por Daños - Tomo I*. Rubinzal Culzoni Editores. Documento en formato físico.

Muñetón, J. S. (2020). *Responsabilidad civil de las plataformas digitales de economía colaborativa*. [Trabajo de Grado, Universidad CES]. REDICES Repositorio digital institucional. <http://hdl.handle.net/10946/4493>

Muñoz, P. J. (2019). *Economía Colaborativa y Plataformas Digitales*. Reus. https://www.academia.edu/38773952/Econom%C3%ADa_colaborativa_y_plataformas_digitales

Nieto, P. (2016). El comercio electrónico y la contratación electrónica: Bases del mercado virtual. *Revista Foro Jurídico*, 15, 54-76. <https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/forojuridico/article/view/19835>

Olmedo, E. (2017). Liberalizar el transporte urbano de pasajeros para permitir la competencia más allá de taxis y vtc: una cuestión de política de la competencia. *Revista de Estudios Europeos*, 70, 250-283. <https://docslib.org/doc/5580227/liberalizar-el-transporte->

urbano-de-pasajeros-para-permitir-la-competencia-más-all-de-taxis-y-
vtc-una-cuestión-de-política-de-la-competencia

Ordoqui, G. (2018). *Tratado de Derecho de los Contratos*. Legales Ediciones. Documento en formato físico.

Orrego, S. (2015). El Comercio electrónico y los mecanismos online para la resolución de disputas. *Ejil-EAFIT Journal of International Law*, 88-107. <https://publicaciones.eafit.edu.co/index.php/ejil/article/view/3354>

Organización Internacional del Trabajo (2021). *World Employment and Social Outlook 2021: The role of digital labour platforms in transforming the world of work*. [https://www.ilo.org/global/research/global-reports/weso/2021/WCMS_771749/lang--en/index.htm](https://www.ilo.org/global/research/global-reports/weso/2021/WCMS_771749/lang-en/index.htm)

Ospina, G. y Ospina, E. (2016). *Teoría general del contrato y del negocio jurídico*. Editorial Temis S.A. [http://190.217.24.74:9094/SIDN/DOCTRINA/TABLAS%20DE%20CONTENIDO%20Y%20TEXTOS%20COMPLETOS/346%20-%20DERECHO%20CIVIL/26210_BELM-15343\(Teoria%20General%20del%20Contrato-Ospina\).pdf](http://190.217.24.74:9094/SIDN/DOCTRINA/TABLAS%20DE%20CONTENIDO%20Y%20TEXTOS%20COMPLETOS/346%20-%20DERECHO%20CIVIL/26210_BELM-15343(Teoria%20General%20del%20Contrato-Ospina).pdf)

Osterling, F. (2000). *La Indeminización por daños y perjuicios*. Gaceta Jurídica. Documento en formato físico.

Peña Orozco, C., y Chamorro, A. (2021). Principios tradicionales del derecho internacional privado con relación a contratos y/o comercio electrónico: caso Unión Europea - Colombia. *Justicia*, 25-36. http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0124-74412021000100025

Peña Vera, T., y Pirela, J. (2007). La complejidad del análisis documental. *Revista del Instituto de Investigaciones Bibliotecológicas*, 55-81.
<https://www.redalyc.org/pdf/2630/263019682004.pdf>

Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2009, 22 de abril). Decreto Supremo N° 017-2009-MTC. *Reglamento Nacional de Administración de Transporte*. Diario Oficial El Peruano. <https://www.sutran.gob.pe/wp-content/uploads/2020/06/Decreto-Supremo-N%C2%B0-017-2009-MTC-Reglamento-Nacional-de-Administraci%C3%B3n-de-Transporte.pdf>

Ramos, C. (2000). *Cómo hacer una tesis de derecho y cómo no envejecer en el intento (y cómo sustentar expedientes)*. Cuarta Edición. Gaceta Jurídica. https://www.academia.edu/28417528/COMO_HACER_UNA_TESIS_DE_DERECHO_Y_NO_ENVEJECER_EN_EL_INTENTO_CARLOS_RAMOS_NU%C3%91EZ

Rangel, D. (2015). El daño a la persona en materia de responsabilidad civil extracontractual. *Universidad de Piura*, 1-81. <https://pirhua.udep.edu.pe/handle/11042/2684>

Ríos, R. R. (2017). *Metodología para la investigación y redacción*. Editorial Servicios Académicos Intercontinentales S.L. <https://www.eumed.net/libros-gratis/2017/1662/1662.pdf>

Rocha, A. (2009). *Lecciones sobre Derecho Civil Obligaciones*. Editorial de la Universidad del Rosario. <https://repository.urosario.edu.co/bitstream/handle/10336/32064/SIMEHEBOOK5862GE8U30NW0V4D40G6.pdf?sequence=1>

Rodríguez, A. (2020). *Análisis de las plataformas colaborativas. Especial mención a los casos de Glovo y Deliveroo*. [Trabajo de fin de grado, Universidad de Salamanca]. Repositorio documental GREDOS. <https://gredos.usal.es/handle/10366/144847>

Rubio, M. (2015). *El Derecho Civil*. Fondo Editorial PUCP. <https://www.fondoeditorial.pucp.edu.pe/derecho/308-el-derecho-civil-.html>

Ruíz Pacheco, L. F. (2016). *La desnaturalización del contrato de locación de servicios sujeto a plazo en un contrato de trabajo sujeto a modalidad en la legislación peruana. Análisis a la luz de una interpretación finalista del principio de primacía de la realidad*. [Tesis de grado, Universidad Católica San Pablo]. Repositorio UCSP. http://repositorio.ucsp.edu.pe/bitstream/UCSP/14869/1/RUIZ_PACHECO_LUI_DES.pdf

Ruiz Valbuena, H. (2019). *La economía de plataformas: la regulación del trabajo y el debate sobre su morfología*. [Trabajo de grado, Universidad de León]. Repositorio INILEÓN. <https://buleria.unileon.es/handle/10612/11641>

Sánchez Espejo, F. (2019). *Tesis. Desarrollo metodológico de la investigación*. Ediciones Normas Jurídicas SAC. http://www.sancristoballibros.com/libro/tesis-desarrollo-metodologico-de-la-investigacion_81570

Sánchez Nássif, P., Morello Bustios, L. R., y Untiveros Riveros, B. (2018). Uber, el cisne negro de los taxis. *Revisita Ius et Praxis. Facultad de Derecho de la Universidad de Lima*, (48-49), 139-149. <https://doi.org/10.26439/iusetpraxis2018.n48-49.4503>

Sánchez Parra, A. N. (2005). *Desnatiurización del contrato de locación de servicios*. [Tesis de maestría, Universidad Nacional del Antiplano]. Repositorio de la UNAP. <http://tesis.unap.edu.pe/bitstream/handle/UNAP/804/EPG097-00044-01.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Sánchez, A. (2019). La cuarta revolución industrial (industria 4.0). Entre menos trabajo, nuevos empleos y una cíclica necesidad: la protección del trabajador asalariado y no asalariado. En P. Kurczyn, P; Sánchez, A. y Mendizábal, G., *Industria 4.0. Trabajo y seguridad social* (pp. 33-62). Universidad Nacional Autónoma de México y el Instituto de Investigaciones Jurídicas. <http://ru.juridicas.unam.mx/xmlui/handle/123456789/57363>

Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2002, 13 de junio). Decreto Supremo N° 024-2002-MTC. *Aprueban Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito*. Diario Oficial El Peruano. <https://www.gob.pe/institucion/mtc/normas-legales/10002-024-2002-mtc>

Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2015, 13 de abril). Ley N° 27181. *Ley general de transporte y tránsito terrestre*. Diario Oficial El Peruano. http://transparencia.mtc.gob.pe/idm_docs/normas_legales/1_0_3106.pdf

Soto, C. A. (2020). Reglas de interpretación de los contratos presispuestos en el Derecho peruano. En Soto, C. A., *La inyterpretación del contrato y del acto jurídico en el Derecho peruano* (pp. 481-529). Instituto Pacífico. Documento en formato físico.

Tantaleán, R. M. (2016a). Tipología de la investigaciones jurídicas. *Derecho y Cambio Social*, 13(43), 1-37. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5456267>

Tantaleán, R. M (2019b). Un caso de fractura causal en accidente de tránsito. En Espinoza Espinoza, J., *Responsabilidad civil por accidentes de tránsito* (pp. 29-57). Instituto Pacífico. Documento en formato físico.

Tapullima , H. A. (2020). *El derecho al desistimiento como mecanismo protector a favor del consumidor en los contratos celebrados a distancia*. [Tesis de grado, Universidad

<https://repositorio.upao.edu.pe/handle/20.500.12759/6334>

Torres Vásquez, A. (2008a). *El Acto Jurídico*. IDEMSA. Documento en formato físico.

Torres Vásquez, A. (2012b). *Teoría General del Contrato*. Instituto Pacífico. Documento en formato físico.

Torres Vásquez, A. (2020c). Interpretación del contrato. En Soto, C.A., *Interpretación del contrato y del acto jurídico en el Derecho peruano* (pp. 531-605). Instituto Pacífico. Documento en formato físico.

Toso, Á. (2018). La irrupción de uber en el mercado del transporte de pasajeros: naturaleza jurídica de su actividad y alternativas de regulación en Chile. *Revista Vlex, Sentencias destacadas*, (14), 1-26. <https://vlex.cl/vid/irrupcion-uber-mercado-transporte-760067709>

Tusa, P. (2011). *Análisis de las implicaciones contables y tributarias generadas por el comercio electrónico del tipo B2C en el Ecuador*. [Tesis de grado, Universidad Politécnica Salesiana]. Repositorio UPS. <https://dspace.ups.edu.ec/handle/123456789/1245>

Uber Perú. (2019, 31 de diciembre). *Términos y Condiciones de Uber B.V.* <https://www.uber.com/legal/es/document/?country=peru&lang=es&name=general-terms-of-use>

Urueña, C. J. (2019). *El transporte colaborativo. Uber o la revolución del transporte urbano. Retos para el transporte rural en Castilla y León*. [Trabajo de fin de grado, Universidad de Valladolid]. Repositorio documental de la Universidad de Valladolid. <http://uvadoc.uva.es/handle/10324/40363>

Vaisman , S. (2018). *Plataformas digitales que facilitan transacciones de consumo: delimitación de responsabilidades de los proveedores frente a los usuarios finales en el marco del Derecho de protección al consumidor*. [Tesis de grado, Universidad de Piura]. Repositorio institucional PIRHUA. <https://pirhua.udep.edu.pe/handle/11042/3452>

Vargas, L. A. (2016). *La utilización de los criterios civiles para determinar el momento del perfeccionamiento de los contratos de consumo a través de internet*. [Tesis de maestría, Pontificia Universidad Católica del Perú]. Repositorio PUCP. <https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/handle/20.500.12404/7818>

Vidal Ramírez, F. (2001). La Responsabilidad Civil. *Derecho PUCP*, (54), 389-399. <https://doi.org/10.18800/derechopucp.200101.013>

Vidal Ruíz , M. D. (2019). *Análisis de la responsabilidad de los servicios de delivery de comida por aplicativos móviles, en la ciudad de Lima Metropolitana, en el año 2019*. [Tesis de maestría, Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas]. Repositorio académicoUPC. https://repositorioacademico.upc.edu.pe/bitstream/handle/10757/631316/Vidal_RM.pdf?sequence=3

Villa, J. E., y Lopera, J. D. (2020). *Economía Colaborativa: Caso de las plataformas de las plataformas colaborativas y la industria de servicios de taxi en la ciudad de Medellín*. [Trabajo de grado, Tecnológico de Antioquia Institución Universitaria]. Repositorio digital TDEA. <https://dspace.tdea.edu.co/handle/tdea/636>

Velandia, J.R.; Pinzon, W. y Peñaranda, E.Y. (2020). Análisis de la regulación del transporte individual de pasajeros en Colombia a partir del uso de las plataformas tecnológicas [Tesis de grado. Universidad Cooperativa de Colombia]. Repositorio de la Universidad Cooperativa de Colombia.

Naturaleza jurídica del contrato celebrado entre las plataformas digitales de economía colaborativa del sector transporte y el usuario pasajero en un juicio de responsabilidad civil por accidente de tránsito, en el ordenamiento jurídico peruano.

https://repository.ucc.edu.co/bitstream/20.500.12494/34700/2/2020_regulaci%C3%B3n_transporte_individual.pdf

Zavala de Gonzáles, M. (2004). *Actuaciones por Daños*. Editorial Hammurabi SRL.

<https://www.astrea.com.ar/book/HA231>

ANEXOS

Anexo 1. Matriz de consistencia

<p>Título: Naturaleza jurídica del contrato celebrado entre las plataformas digitales de Economía Colaborativa del sector transporte y el usuario pasajero en un juicio de Responsabilidad Civil por accidente de tránsito, en el ordenamiento jurídico peruano.</p>				
Problema de investigación	Hipótesis	Objetivos	Categorías generales	Metodología
<p>¿Cuál es la naturaleza jurídica del contrato celebrado entre las plataformas digitales de Economía Colaborativa del sector transporte y el usuario pasajero en un juicio de responsabilidad civil por accidente de tránsito, en el ordenamiento jurídico peruano?</p>	<p>La naturaleza jurídica del contrato celebrado entre las plataformas digitales de Economía Colaborativa del sector transporte y el usuario pasajero corresponde a la aplicación de reglas jurídicas reguladas para el contrato civil de prestación de servicios, de transporte y de consumo en el ordenamiento jurídico peruano. Por consecuencia, en un juicio de responsabilidad civil por accidente de tránsito tales plataformas tendrán una responsabilidad civil contractual, objetiva y de forma solidaria con el conductor y propietario del vehículo en el ordenamiento jurídico peruano.</p>	<p>Objetivo general</p> <p>Determinar la naturaleza jurídica del contrato celebrado entre las plataformas digitales de Economía Colaborativa del sector transporte y el usuario pasajero en un juicio de Responsabilidad Civil por accidente de tránsito, en el ordenamiento jurídico peruano.</p> <p>Objetivos específicos</p> <p>A. Explicar los principales elementos presentes en el contrato celebrado entre las plataformas digitales de Economía Colaborativa del sector transporte y el usuario pasajero al suscribir los términos y condiciones, en atención a la jurisprudencia y doctrina internacional como nacional.</p> <p>B. Analizar las reglas jurídicas reguladas para los contratos típicos y atípicos en el ordenamiento jurídico peruano que pudieran ser aplicables al contrato celebrado entre las plataformas digitales de Economía Colaborativa del sector transporte y el usuario pasajero, en atención a la jurisprudencia y doctrina internacional como nacional.</p> <p>C. Determinar la responsabilidad civil de las plataformas de Economía Colaborativa del sector transporte frente al usuario pasajero, en un caso de accidente de tránsito según el ordenamiento jurídico peruano, así como la jurisprudencia y doctrina internacional como nacional.</p>	<p>Categoría 1: Naturaleza jurídica del contrato celebrado entre las Plataformas digitales de Economía colaborativa del sector transporte y el usuario pasajero.</p> <p>Categoría 2: Responsabilidad Civil por accidente de tránsito.</p>	<p>Población</p> <p>Plataformas digitales de Economía colaborativa del sector transporte más usadas en el Perú (Uber, Cabify y Beat).</p> <p>Muestra</p> <p>Cabify y Uber (muestreo no probabilístico).</p> <p>Tipo de investigación</p> <p>Tipo básica.</p> <p>Enfoque cualitativo.</p> <p>Alcance descriptivo – explicativo.</p> <p>Diseño no experimental – longitudinal o evolutiva de tendencia .</p> <p>Técnicas</p> <p>Análisis documental.</p> <p>Análisis o estudio de casos.</p> <p>Instrumentos</p> <p>Ficha bibliográfica y guía de estudio de casos.</p>

--	--	--	--	--

Anexo 2. Ficha bibliográfica

Ficha bibliográfica
<p>Principales datos:</p> <p>Autor:</p> <p>Año:</p> <p>Título:</p> <p>Tipo de documento:</p> <p>País:</p> <p>Fuente:</p> <p>Fecha:</p>
<p>Contenido relevante:</p>
<p>Interpretación:</p>

Anexo 3. Guía de estudio de casos

Guía de estudio de casos
<p>Principales datos:</p> <p>Resolución/Caso:</p> <p>País:</p> <p>Demandante / denunciante:</p> <p>Demandado / denunciado:</p> <p>Materia:</p> <p>Procedimiento:</p> <p>Órgano resolutorio:</p> <p>Fecha:</p>
<p>Principales hechos:</p>
<p>Fundamentos relevantes:</p>
<p>Interpretación:</p>