

**Cobertura de las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual para vehículos
vinculados a plataformas tecnológicas de transporte de pasajeros en Colombia**

Presentado por:

John A. Torres, Jorge M. Quiroz y Kelly G. Quintero

Institución Universitaria Politécnico Grancolombiano

Facultad de Sociedad, Cultura y Creatividad

Tutor:

José Carlos Hernández Zuluaga

Agosto

2020

Dedicatoria

A todas aquellas personas que de una u otra manera siempre estuvieron dispuestos a darnos una voz de aliente cuando lo necesitábamos, en especial a nuestras familias, por ser la motivación de cada meta que nos trazamos.

Contenido

	Pág.
Resumen.....	8
Abstract	9
Introducción	10
1. Planteamiento del problema	13
1.1. Descripción general del problema.....	13
1.2. Formulación del problema	16
2. Objetivos.....	17
2.1. General	17
2.2. Específicos	17
3. Justificación	18
4. Marco teórico.....	20
4.1. Antecedentes de los contratos de seguros	20
4.2. Poliza de seguro automotor	28
4.3. Elemento y sujetos del contrato de seguros	28
4.4. Características del contrato de seguro.....	37
4.5. La economía colaborativa	39
5. Diseño metodológico	41
6. Análisis de objetivos y discusión.....	43

6.1. Funcionamiento y operatividad de las plataformas tecnológicas asociadas a la economía colaborativa para ofrecer el servicio de transporte de pasajeros en Colombia	43
6.2. Las pólizas de responsabilidad civil de vehículos automotores en Colombia	62
6.3. Limitaciones en la cobertura de riesgos en los contratos de responsabilidad civil y de amparo patrimonial de vehículos automotores que desarrollan actividades de transporte de pasajeros mediante plataformas digitales en Colombia	54
7. Conclusiones.....	67
Referencias.....	75
Anexos	84

Lista de figuras

	Pág.
Figura 1. Plataformas de economía colaborativa por regiones en el mundo	47
Figura 2. Reglamentación de plataformas digitales de transporte de pasajeros en el mundo.....	48

Lista de tablas

	Pág.
Tabla 1. Póliza de responsabilidad civil contractual y extracontractual de algunas plataformas digitales que operan en Colombia.....	55
Tabla 2. Costos para poner a rodar un taxi vs. vehículos afiliado a plataforma	59
Tabla 3. Características de las pólizas	60

Lista de anexos

	Pág.
Anexo A. Concepto del Ministerio de Transporte sobre servicios no autorizados a través de la plataforma tecnológica Uber	84
Anexo B. Documento oficial 024 de 2014 de la Superintendencia de Puertos y Transporte	88
Anexo C. Acta de demanda por competencia desleal en contra de Uber Colombia	89
Anexo D. Comunicado de prensa de Uber frente a su salida del mercado colombiano	91

Resumen

La presente monografía tiene por objeto identificar la cobertura de las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual para vehículos vinculados a plataformas tecnológicas de transporte de pasajeros en Colombia; para ello, se parte de la descripción de las condiciones jurídicas de funcionamiento y operatividad de las plataformas tecnológicas asociadas a la economía colaborativa; a su vez, se caracteriza la figura de las pólizas de responsabilidad civil de vehículos automotores a la luz del derecho de seguros en Colombia; y por último, se establecen las limitaciones en la cobertura de riesgos en los contratos de responsabilidad civil y de amparo patrimonial de vehículos automotores que desarrollen actividades de transporte de pasajeros mediante plataformas digitales.

Palabras clave: amparo patrimonial, derecho de seguros, economía colaborativa, plataformas tecnológicas, responsabilidad civil contractual y extracontractual, riesgos, seguro de responsabilidad civil de vehículos automotores, transporte de pasajeros.

Abstract

The intention of this investigation is to established the legal effects of contractual and extra-contractual civil liability policies for vehicles linked to technological passenger transport platforms in Colombia; for that, the descriptions of the law are taken into account conditions of operation and operability of the technological platforms associated with the collaborative economy; in turn, the figure of civil liability insurance for motor vehicles is characterized in light of the insurance law in Colombia; by last, the limitations in the coverage of risks are found in the civil liability and asset protection policies of motor vehicles that carry out passenger transport activities through digital platforms.

Keywords: asset protection, insurance law, collaborative economy, technology platforms, contractual and non-contractual civil liability policies, risks, motor vehicle liability insurance, passenger transport.

Introducción

Debido a los teléfonos inteligentes, a las aplicaciones móviles y a los nuevos modelos de negocio, la experiencia de viajar ha evolucionado enormemente en menos de una década en todo el mundo. No sólo se puede pedir un automóvil desde un teléfono inteligente, sino que también se puede disfrutar de otros beneficios sin necesidad de tener buenas condiciones económicas. De antemano también se conoce la ruta, el precio del servicio, la hora de llegada y la calificación del conductor. Las tecnologías digitales y los nuevos modelos de negocio también están permitiendo nuevos sistemas de movilidad, los cuales incluyen soluciones compartidas de viaje.

El popular “efecto de las redes”, frecuente entre las plataformas tecnológicas, hace posible este crecimiento transformador. A medida que más pasajeros se unen a una aplicación de transporte, más conductores están interesados en atender dicha demanda. A su vez, esto reduce los tiempos de recogida, creando un círculo confiable en el que los nuevos pasajeros se unen a la plataforma. Curiosamente, la confianza en tales plataformas también puede allanar el terreno para otros servicios auxiliares.

Pero a pesar del sinnúmero de beneficios que ofrece esta tecnología digital de transporte de pasajeros, el tema sobre la adquisición de pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual para esta clase de vehículos vinculados a dichas plataformas tecnológicas en es aún incipiente, sobre todo en Colombia, donde plataformas como Uber sólo cuentan con una compañía aseguradora, que en este caso es Allianz Seguros, que brinda cobertura, tanto de

responsabilidad civil contractual como extracontractual, así como para accidentes personales, a la solicitud de servicio que se realicen a través de la aplicación, coberturas que “se activan automáticamente en el momento en que el Socio Conductor acepta una solicitud de viaje y finaliza cuando el último pasajero se baja del vehículo” (Uber, 2018, p. 1).

A lo anterior se suma el hecho de que este tipo de contratos demandan la aplicación del principio de la buena fe, concepto a partir del cual podrían imponerse a las aseguradoras obligaciones más rigurosas.

Y como elemento accesorio, la no correspondencia entre el contrato de seguros con los términos de las ofertas de las mismas, lo cual, desde cierto punto de vista, constituye una publicidad engañosa y una estrategia de mercadeo que termina en un detrimento patrimonial para el consumidor, quien no ve satisfechos sus intereses particulares de naturaleza patrimonial, en la medida en que los contratos de seguros son de adhesión impuestos por las propias compañías aseguradoras, generan la imposición de una carga exagerada para el tomador y asegurado, inclusive para el acreedor prendario como beneficiario, y además generan un evidente desequilibrio contractual, ya que muchos de los fines para los cuales se adquieren estas pólizas de seguro terminan siendo frustrados en razón de cláusulas de exclusión que, desde un principio, desvirtúan tales propósitos.

En ese orden de ideas, se analizan autores como el argentino Rubén S. Stiglitz y los colombianos Jorge Suescún Melo y Hernán Fabio López Blanco, quienes por medio de documentos han hablado y realizado aportes sobre los conceptos principales de este estudio

como son “contrato de seguro”, “contrato de seguro automotor”, “contrato de adhesión”, “cláusula abusiva” y “abuso en los contratos de seguro automotor”, “detrimento patrimonial del tomador”, “mala fe de las aseguradoras”, entre otros no menos importantes para los propósitos de este estudio.

Por último, es importante destacar que en este trabajo se identifican la cobertura de las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual que rigen para todas las plataformas tecnológicas de transporte de pasajeros en Colombia, las cuales, como bien se sabe, no gozan de una total legalidad en el país, lo que ha dado lugar a la presunta salida del territorio colombiano de una de las plataformas de mayor reconocimiento en el mundo como lo es Uber; ello en virtud del fallo proferido el pasado 20/12/2019 por la SIC por competencia desleal, que dio lugar al anuncio de retiro de esta compañía a finales de enero de 2020, decisión que no aplica para otras plataformas similares, aun cuando operan de la misma manera.

1. Planteamiento del problema

1.1. Descripción general del problema

Para el desarrollo de este estudio, se busca presentar una visión general del contrato de seguro de responsabilidad civil para vehículos automotores, haciendo énfasis en el tipo de productos que brindan cobertura para conductores y usuarios de plataformas tecnológicas de transporte de pasajeros en Colombia, así como para terceros, lo que implica un análisis de las limitaciones de esta clase de pólizas en relación con el tema del abuso, las cláusulas abusivas y el tratamiento que da la legislación, doctrina y jurisprudencia colombiana, destacando de manera objetiva y crítica los avances y retrasos sobre la materia, en vista de las características del servicio que prestan esta clase de plataformas.

Y es que cuando un ciudadano toma una póliza de seguro automotor, lo hace de buena fe, esperando que con ello pueda hacer frente a una serie de contingencias específicas que se derivan de la tenencia de un vehículo, al igual que pueda recibir una serie de servicios adicionales que muchas compañías aseguradoras ofrecen; sin embargo, las condiciones cambian de manera ostensible cuando la póliza se adquiere a través de la inscripción de un vehículo a una plataforma tecnológica de transporte privado de pasajeros.

De esta manera, el propietario de un vehículo vinculado a una plataforma tecnológica de transporte de pasajeros toma estas pólizas a través de un contrato de adhesión, esto es, que al

vincularse a dicha plataforma, la compañía activa una póliza que sólo tiene cobertura desde el momento en que se acepta por parte del conductor un servicio, hasta el momento mismo en que el pasajero se baja del vehículo, lo cual significa que mientras el conductor se encuentre a la espera de un servicio, este y su vehículo quedan desprotegidos, así como los terceros.

A ello hay que sumar que las pólizas que ofrecen las compañías de transporte de pasajeros que están vinculadas a plataformas tecnológicas tienen sendos vacíos en materia de cobertura y asegurabilidad, pólizas que son tramitadas a través de ciertas compañías de seguros como por ejemplo Allianz¹, pero que no son muy claras frente a contingencias que demandan el pago de algún tipo de contingencia derivada de la afectación del vehículo, de los bienes de terceros o de las afectaciones o muerte de una persona o su familia; cubre también los gastos derivados por situaciones de hurto o choque del vehículo. A estas situaciones se le suman los vacíos en temas de servicios adicionales que muchas compañías ofrecen, tales como asistencia jurídica, espacios de formación y aprendizaje, asistencia mecánica, servicio de grúa, entre otros.

Es importante tener en cuenta que estas coberturas depende del tipo de riesgo y la clase de vehículos que posea el propietario; por ello, se hace necesaria una clasificación de los riesgos que pueden derivarse de la conducción de cada tipo de vehículo, trátase de un automóvil particular de uso personal que se está empleando para el transporte privado de pasajeros en condiciones que aún no se encuentran legitimadas ni reguladas en la legislación colombiana, aun

¹ Esta compañía aseguradora ofrece a Uber, ahora Uberya, en Colombia seguros de Responsabilidad Civil (Contractual y Extracontractual) para los pasajeros y para terceras personas que puedan resultar afectadas de un accidente y cobertura por accidentes personales, el cual protege a los ocupantes del vehículo durante un viaje, incluyendo incapacidad, primeros auxilios, gastos médicos, auxilio exequial y fallecimiento accidental. Estas coberturas se activan automáticamente en el momento en que el Socio Conductor acepta una solicitud de viaje y finalizan cuando el último pasajero desciende del vehículo (Uber, 2018).

cuando el Estado obligue a estas compañías a tributar. En segundo lugar, y continuando con la observación de los elementos que juegan en esta situación, se encuentra que el contrato es un convenio de: a) seguro y específicamente b) contrato de seguro automotor.

Del mismo modo, se encuentra el hecho problemático por medio del cual puede haber lugar a que la aseguradora incurra en modificaciones de los contratos de seguro, incrementando por solicitud de la empresa Uber, es decir, de mutuo acuerdo, el valor comercial del automotor asegurado y, por ende, el incremento que la aseguradora hace del valor de la prima a cargo del beneficiario.

Es fundamental mencionar que el tomador de la póliza de seguro es la empresa Uber y la cobertura de esta se activa en el momento en que el conductor acepta la solicitud de un servicio y concluye una vez el pasajero abandona el vehículo. Dichas coberturas aplican para situaciones de responsabilidad civil contractual y extracontractual (pasajeros y terceras personas que puedan resultar afectadas) y accidentes personales de cualquiera de los ocupantes del vehículo, siempre y cuando el incidente se presente durante un viaje. Las coberturas además incluyen incapacidades, primeros auxilios, gastos médicos, auxilio exequial y fallecimiento accidental.

De esta manera, la problemática se basa en la ausencia de claridad respecto de las condiciones de cobertura de una póliza patrimonial o de responsabilidad, en donde, frente a un siniestro en que hayan heridos o daños, la aseguradora, basándose en la actividad desempeñada por el tomador, objete el pago de la indemnización correspondiente, ya sea por la existencia de imposiciones abusivas o por el uso indebido del derecho de la posición dominante que ostentan

estas compañías, pues si el vehículo particular está asociado a una plataforma que se considera ilegal por parte del Gobierno Nacional, ello les da soporte a las compañías aseguradoras para no responder en el momento que ocurra una eventualidad; es más, las pólizas de los automóviles asociados a estas plataformas corresponden a vehículos particulares y no públicos, lo que significa un fraude, es decir, un motivo claro para evadir la responsabilidad en caso de que ocurra algún siniestro.

Como elemento importante del problema jurídico expuesto está la situación por la cual el acto indemnizatorio se podría estar soportando en una “interpretación estratégica” (manipulación) de los términos contractuales y legales que rigen la relación de seguro, con una clara inclinación en cuanto a los beneficios económicos de las aseguradoras, esto es, arbitrariedad de la posición dominante en la suscripción de un contrato de tracto sucesivo, situación que desemboca en una insatisfacción del patrimonio de los afectados-asegurados con las indemnizaciones que reciben por parte de las aseguradoras de vehículos automotores.

1.2. Formulación del problema

Según lo anterior, este trabajo de corte monográfico busca realizar una aproximación a una respuesta certera, con fundamento en la legislación y la doctrina, a la siguiente pregunta problemática: ¿cuál es la cobertura de las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual para vehículos vinculados a plataformas tecnológicas de transporte de pasajeros en Colombia?

2. Objetivos

2.1. General

Identificar la cobertura de las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual para vehículos vinculados a plataformas tecnológicas de transporte de pasajeros en Colombia.

2.2. Específicos

Describir las condiciones jurídicas de funcionamiento y operatividad de las plataformas tecnológicas asociadas a la economía colaborativa para la ejecución del servicio de transporte de pasajeros en Colombia.

Establecer las limitaciones y amparos en la cobertura de riesgos en las pólizas de responsabilidad civil y de amparo patrimonial de vehículos automotores que desarrollen actividades de transporte de pasajeros mediante plataformas digitales en Colombia.

Caracterizar la figura del seguro de responsabilidad civil de vehículos automotores a la luz del derecho de seguros en Colombia.

3. Justificación

La pertinencia de la situación problemática socio-jurídica que encierran los conceptos jurídicos protagonistas en el presente caso, tienen que ver con el escaso tratamiento legislativo en Colombia respecto al tema de la cobertura de las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual para vehículos vinculados a plataformas tecnológicas de transporte de pasajeros en Colombia.

Es necesario, por tanto, identificar los fundamentos normativos que podrían generar respuesta al interrogante planteado, el cual está rodeado de una serie de dudas que se deben aclarar no sólo desde el punto de vista legal y doctrinal, sino también jurisprudencial, partiendo de la hipótesis según la cual los contratos de seguros de vehículos particulares que están asociados a plataformas de transporte de pasajeros en Colombia son bastante limitadas en sus coberturas y amparos, ello en razón de que dicha actividad no se encuentra regulada en el país.

Existen muchas dudas en el medio por las pólizas que brindan las compañías aseguradoras en Colombia para cubrir vehículos particulares que desarrollan labores de transporte de pasajeros: por un lado, tener un vehículo vinculado a una plataforma tecnológica se considera ilegal en el país, lo que les da soporte a las compañías de seguros para no pagar cualquier eventualidad o siniestro que se ocurra en razón de dicha actividad y, por el otro, está el tema de los vehículos particulares que prestan un servicio público, pues sus pólizas son de vehículos particulares y no públicos, lo que implica fraude para estas compañías, lo que también es una razón suficiente para

que están compañías no paguen en el evento de que ocurra un acontecimiento adverso ocurrido cuando se está transportando a un pasajero.

Es por las anteriores razones que en este estudio se identifican cuáles son las coberturas de las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual para vehículos vinculados a plataformas tecnológicas para la movilización de usuarios en Colombia, estructurando un escrito en tres capítulos puntuales: en el primero se identifican las condiciones jurídicas de funcionamiento y operatividad de las plataformas tecnológicas asociadas a la economía colaborativa para la implementación del servicio de transporte de pasajeros en Colombia; en el segundo se hace una caracterización de la figura del seguro de responsabilidad civil de vehículos automotores a la luz del derecho de seguros en Colombia; y en el tercero se establecen las limitaciones en la cobertura de riesgos en las pólizas de responsabilidad civil y de amparo patrimonial de vehículos automotores que desarrollen actividades de transporte de pasajeros mediante plataformas digitales en Colombia. Finalmente están las conclusiones de todo el estudio.

4. Marco teórico

4.1. Antecedentes de las partes contratantes de servicios de seguros

El tema de los contratos de seguros es uno de los que ha suscitado mayor interés en los últimos tiempos tal vez por la necesidad de proteger en gran medida la cantidad de bienes de las personas que cada día van en aumento como producto del desarrollo social y económico en que se avocó el país.

Según explica Galindo (2006), hace algunas décadas las personas no pensaban tan claramente en la posibilidad de proteger los bienes de las diferentes contingencias lesivas que pudieran sufrir los mismos, tal vez porque la necesidad no lo exigía de tal manera; sin embargo, el paso de los años, la globalización de la sociedad y el aumento del capital económico, han demandado de las personas la necesidad de protección general de todos los bienes tanto de los materiales como de otro tipo de bienes como la vida y es ahí donde el seguros patrimoniales y los seguros de vida.

Como los antecedentes más próximos del contrato de seguros, se debe tener en cuenta los pronunciamientos de autores como Hans Kelsen, quien sostuvo, según señala Schmill (2010), que el derecho de los seguros es un conjunto normativo complejo a través del cual se establecen unas relaciones jurídicas fundamentadas en el derecho que buscan salvaguardar los intereses de las partes.

Antes de entrar en rigor nuestra constitución política actual, la regulación financiera era dada tan solo por medio de los decretos nacionales al no existir un órgano de control y vigilancia específico en el tema; sin embargo, en el año 1927 la S.B, hoy S.F, ostentó las facultades de supervisión y se encargó de emitir las diferentes normatividades que hacen parte de la regulación financiera de la época en Colombia y que habrán de cumplir las entidades vigiladas.

De acuerdo con Ordóñez (2004), los siglos XIX y XX representaron tal vez las épocas de mayor avance en relación el tema de los seguros en Colombia. En estos períodos las constantes guerras y amplios cambios de carácter administrativos fueron quizá el mayor obstáculo para que se legitima un marco normativo sólido que regulara las relaciones comerciales y monetarias, ubicando a Colombia en una gran condición de desventaja con respecto a otros países como Alemania, Rusia y Estados Unidos que, para la época, y sin los conflictos que aquejaban al país, avanzaba a pasos agigantados en el tema.

Ahora, según Galindo (2006), para la época, se debe rescatar que el contrato de seguros se estipulaba en el Código de Indias vigente hasta el surgimiento de los Estados Unidos de Colombia en el año 1983, y fue para esta época cuando se implementa la función regulatoria en donde se expide el C.C.M de los Estados de Panamá en 1887 y el Código de Comercio Terrestre de Cundinamarca de 1886. Tales normas hacen parte del derecho de los seguros de la historia en Colombia y hacían relación a las entidades aseguradoras o a la función de vigilancia de las mismas por parte del Estado y como consecuencia de ello no existían requisitos legales para los aseguradores, ni tampoco se estableció un régimen de permisiones y prohibiciones para los

mismos, porque además ni siquiera se había creado un órgano que se encargara de manera efectiva de la supervisión y vigilancia de tales actividades.

La Ley 105 de 1927, por su parte, sentó las primeras bases sólidas a este respecto, como se colige de lo expuesto por algunos autores que se aventuran a tratar el tema, como es el caso de Galindo (2006), quien señala que antes de esta norma no existían muchas disposiciones en materia de seguros; al dictarse la Ley 105 se logró la configuración de un estatuto rígido que protegió principalmente a las compañías de seguros y a las obligaciones que estas tenían frente a la S.B, que era el organismo encargado de vigilarlas; además, las coberturas y tarifas ofrecidas impedían que los asegurados contaran con alternativas frente a los amparos y la liquidación de primas, lo que convertía a estas pólizas en verdaderos contratos de adhesión.

Es importante señalar que la Ley 105 de 1927 recibió muy pocas reformas durante su vigencia de más de sesenta años; durante este periodo se resalta la creación de la Ley 225 de 1938, con la cual se crea el seguro de manejo y cumplimiento; posteriormente, del Decreto 1403 de 1940, relacionado con las obligaciones que tienen las compañías de seguros en cuanto a los fondos económicos mínimos para su creación y funcionamiento; del Decreto 1961 de 1960, que modificó el régimen de inversiones de las aseguradoras; y del Decreto 410 de 1971 o Código de Comercio, específicamente el artículo 1036 y siguientes, que abordan de lleno el tema del contrato de seguros.

Sin embargo, el estudio de estas normas en relación con el tema no es tan completo como se esperaría, pues dentro de los estipulados normativos colombianos, el contrato de seguros no es uno de los cuales esté descrito y tratado de tal forma que implique un conocimiento concreto y directo del mismo en relación con la comunidad en general, muy por el contrario del actual Código de Comercio omite dar una explicación precisa de lo que implica un contrato de seguros, y más bien remite a condiciones y características generales que más bien dan poca cuenta de las especificidades del mismo. Caso contrario ocurría con el derogado Código de Comercio colombiano, que sí daba cuenta de una definición un tanto más específica del contrato de seguro.

El seguro es contrato bilateral, condicional y aleatorio, por el cual una persona natural o jurídica, toma sobre si, por un determinado tiempo, todos o algunos de los riesgos de pérdida o deterioro, que corren ciertos objetos pertenecientes a otra persona, obligándose, mediante una retribución convenida, a indemnizarle la pérdida o cualquier otro daño estimable, que sufran los objetos asegurados (Código del Comercio, art. 634).

Como se colige de lo anterior, es claro que el contrato de seguros, tal como lo describió el anterior código de comercio vigente hasta el 31 de diciembre de 1971, es un tanto más claro la definición del mismo pues no se limita, como si lo hace nuestra norma actual, a enunciar simples características de este negocio jurídico, sino que por el contrario establece y clarifica la relación entre las partes inmersas en él y la naturaleza y consecuencias del nexo entre los contratantes.

En sentido contrario, el Código Comercio colombiano actual limita el análisis de dicha institución jurídica a la simple enunciación de características que bien puede serlo también de

muchos otros tipos de contratos y que no ofrecen una ilustración clara en relación con el tema que aquí se estudia; de este modo, se tiene que “el seguro es un contrato consensual, bilateral y oneroso, aleatorio y de ejecución sucesiva” (C.C.C, art. 1036).

Por lo anterior queda claro que no hay una definición específica y que de claridad con respecto a las particularidades que habrá de implicar un negocio jurídico de tal naturaleza, pues de no ser por la mención del “contrato de seguro” al encabezado del artículo 1036 antes mencionado, bien podría pensarse en un contrato de otra naturaleza, como puede serlo por ejemplo un contrato de fiducia, ya que en la relación realizada no existe claridad frente a las consecuencias directas e indirectas que tal relación jurídica ha de implicar para las partes inmersas en el negocio , pues si se quiere vislumbrar los verdaderos nexos entre los contratantes, será necesario ahondar un poco más en el estudio normativo y sola hasta lo dispuesto por el artículo 1037, se puede tener un atisbo un poco más concreto de la finalidad del contrato al analizar que:

1. El asegurador: o sea la persona jurídica que asume los riesgos, debidamente autorizada para ello, con arreglo a las leyes y reglamentos y,
2. El tomador: o sea la persona que, obrando por cuenta propia o ajena, traslada los riesgos (Código del Comercio, art. 1037).

A este respecto cabe destacar un pronunciamiento hecho por la C.S.J en su Sala de Casación al indicar que:

La fuerza vinculante que emerge del contrato (*pacta sunt servanda*), en particular el nacido por la conjunción o convergencia de voluntades individuales (*mutuum consensus*), imposibilita entonces que una de las partes, *motu proprio*, derogue la ley negocial –o *lex contractu-* y, por esa vía, pueda válidamente sustraerse de atender el deber de prestación que le incumbe, propósito que –por regla- sólo puede lograrse por la aquiescencia expresa o tácita de quienes estructuraron primigeniamente la convención (axioma de la intangibilidad *in negotio*), pues, al fin y al cabo, como de antiguo se ha predicado, nada es tan natural y consecuente de cara a la lógica, como disolver un vínculo de la misma manera como inicialmente se gestó (*nihil tam naturale est, quam eo genere quidque dissolvere, quo colligatum est*), esto es, en virtud de la exteriorización de las voluntades coincidentes de los propios cocontratantes (*mutuum disensus*) (Corte Suprema de Justicia, 2001, Exp. 6230).

Posteriormente, y en análisis de los diferentes cambios que se han tenido con respecto al contrato de seguros, y en busca de la solidez que ostentan en la actualidad, es necesario comprender que con antelación a la reglamentación de la Ley 389 de 1997 se da un giro a esta particularidad del contrato de seguro, ya que con antelación a la misma se tenía el mismo como un contrato de carácter solemne, pero hoy en día el mismo es tenido como de carácter consensual y que surge sólo con la manifestación de la voluntad de las partes contratantes.

Así las cosas, la Ley 389 de 1997 estipuló que el Art 1036 del C.C.C quedaría señalando que “el seguro es un contrato consensual, bilateral, oneroso, aleatorio y de ejecución sucesiva” (Ley 389, 1997, art. 1); sin embargo, es necesario tener en cuenta que, si bien el mismo es tan sólo

consensual, existe un procedimiento que no es posible obviar dentro de las condiciones generales del mismo y la creación de una póliza, que no por la exigencia de la misma traduce el contrato en uno de carácter solemne, sino que exige la misma tan sólo como una mera formalidad probatoria.

El contrato de seguro se probará por escrito o por confesión. Con fines exclusivamente probatorios, el asegurador está obligado a entregar en su original, al tomador, dentro de los quince días siguientes a la fecha de su celebración el documento contentivo del contrato de seguro, el cual se denomina póliza, el que deberá redactarse en castellano y firmarse por el asegurador (Ley 389, 1997, art. 3).

Posteriores cambios se siguieron generando en el tema de los seguros en Colombia, especialmente como consecuencia de la depresión económica de 1999 que concluye con la entrada en vigencia de la Ley 510 del mismo año y lo que se ha considerado como lo más relevante de la misma es la modificación que realiza el Art 1080 del C.C.C actual, pues con la entrada en vigencia de esta norma se limita el tiempo que tienen las aseguradores para realizar el pago de la indemnización como consecuencia de la concreción del siniestro y la pérdida objeto del contrato de seguros; todo esto traduce para las aseguradoras una limitante de tiempo y la posibilidad lesiva del incremento del monto del pago que habrá de realizar al beneficiario en caso de que el mismo no se realice dentro del tiempo estipulado por esta ley.

Ahora, la vigencia para la cancelación de la indemnización e intereses moratorios, de acuerdo con el inciso modificado por el parágrafo del artículo 111 de la Ley 510 de 1999, estableció que:

El asegurador estará obligado a efectuar el pago del siniestro dentro del mes siguiente a la fecha en que el asegurado o beneficiario acredite, aun extrajudicialmente, su derecho ante el asegurador de acuerdo con el artículo 1077. Vencido este plazo, el asegurador reconocerá y pagará al asegurado o beneficiario, además de la obligación a su cargo y sobre el importe de ella, un interés moratorio igual al certificado como bancario corriente por la Superintendencia Bancaria aumentado en la mitad.

El contrato de reaseguro no varía el contrato de seguro celebrado entre tomador y asegurador, y la oportunidad en el pago de éste, en caso de siniestro, no podrá diferirse a pretexto del reaseguro” (Código de Comercio, art. 1080).

La anterior estipulación exige que el asegurador pague al asegurado la indemnización durante los 30 días siguientes a la fecha en que el mismo o el beneficiario informe de la ocurrencia del siniestro y al momento en que acredite aun de manera extrajudicial su derecho; una vez vencido este plazo, al asegurado tendrá el deber de reconocer y retribuir al asegurado o beneficiario, según sea el caso, igualmente la indemnización, el interés moratorio, que será igual al bancario corriente certificado por la S.F, aumentado a la mitad.

4.2. El contrato de seguro

De acuerdo con Ossa (1991), la noción de contrato de seguro no posee una definición legal, debido a las características y elementos de esta figura contractual; de ahí que, por ejemplo, en el caso colombiano se haya recurrido a lo contemplado en el Art 1036 del Código de Comercio, modificado a través del Art 1 de la Ley 389 de 1997, para identificar las características de los contratos de seguro en general, al entenderlo como un contrato de carácter consensual, bilateral, oneroso, aleatorio y de tracto sucesivo; sin embargo, aclara Ossa (1991), existen otras características de este contrato como es el caso de su carácter indemnizatorio, a lo que se suma la buena fe, pues convoca la confianza de las partes, y la adhesión, ya que esta es la manera como operan la mayoría de estos contratos.

4.3. Elemento y sujetos del contrato de seguros

El contrato de seguro se constituye en “una institución que desde tiempos remotos cumple la finalidad de proteger las pérdidas de los intereses y derechos asegurados, que provienen de imprevistos” (Arboleda, 2011, p. 15).

Actualmente, la ley en nuestro país no es clara frente al contrato de seguro, y se hace necesario acudir al juicio e interpretación de la doctrina para encontrar una descripción esquemática que, de este tipo de contrato, hace Ossa (1991), al señalar que, así mismo las otras características señaladas en el artículo 1036 del C.C.C, dicha norma establece otros elementos

tales como las partes del seguro, el interés asegurable, el riesgo, la prima, las obligaciones de las partes, los plazos y los tipos de daños asegurados.

Las disposiciones anteriormente enunciadas del pacto de seguro son parte integrante del Código de Comercio. Así mismo, Ossa (1991) afirma que la institución del contrato de seguro es de innegable complejidad como fuente de derechos y obligaciones.

Por su parte, el doctrinante colombiano López (2004), indica la importancia económica del contrato de seguro a nivel mundial y además afirma que la práctica aseguradora se ejerce sobre las mismas bases en países disímiles y lejanos como Rusia, China, Estados Unidos, Filipinas y Corea: “...frente a él (el contrato de seguro) desaparecen las tradicionales barreras internacionales tanto desde el punto de vista técnico como jurídico, dado que su tratamiento se realiza sobre aspectos comunes” (p. 17).

Una de las principales características del contrato de seguro, es que su regulación compete a normas de derecho público y privado, en tanto que es una actividad con alta relevancia simultánea para estas dos esferas; Arboleda (2011) establece que el objeto social de las empresas de seguro se basa en brindar seguridad jurídica y económica a los asegurados.

Ahora bien, al identificar los elementos sin los cuales no se podría predicar la eficacia, y ni siquiera la existencia de un contrato de seguro sin la exigencia de una declaración judicial, se debe tener en cuenta que, en ausencia de estos elementos, no podría establecerse la eficacia

jurídica de estos contratos cuando no se cuente con los elementos propios de estas figuras, tal y como ha quedado indicado en el Art 897 de la codificación comercial de nuestro país.

Precisamente, uno de esos elementos fundamentales en los contratos de seguro es el interés asegurable contenido en el artículo 1083 del Código de Comercio y que, según Torres (2009), hace referencia al daño patrimonial generado por un hecho específico; Palacio (2007), por su parte, lo define como una relación jurídica y económica; en otras palabras, es el daño económico que sufre el asegurado producto de una pérdida o afectación a un bien o la persona amparados en estos contratos; es por tanto el interés asegurable, al que hace alusión el artículo 1086 del Código de Comercio, el que es objeto de estos contratos.

Otro elemento lo constituye el riesgo asegurable definido en el artículo 1054 del Código de Comercio, el cual hace referencia a aquellos sucesos inciertos cuya obligación recae sobre el asegurador y que, por sus condiciones especiales, no dependen de la voluntad de las partes; sin embargo, existen algunas eventualidades que no es posible asegurar, como es el caso de la comisión de actos que van en contra del orden público y de intereses sociales.

Un tercer elemento, según López (2004), es el precio del seguro, que se refiere a aquella contraprestación que genera una obligación sobre el asegurador para amparar la ocurrencia de ciertos riesgos sobre el tomador; dicho elemento lo encontramos contenido en el artículo 1068 del Código de Comercio, en donde se establece que cuando se incurre en la mora de dicha prima se genera la finalización del contrato; la norma, por tanto, determina que el precio es un elemento fundamental de esta clase de contratos.

El último elemento, manifiesta López (2004), es la obligación condicional del asegurador, definida por el art 1054 del C.C.C como riesgo, ya que su realización da lugar a que el asegurador adquiera la obligación de indemnizar. La condicionalidad de la obligación del asegurador puede entenderse mejor en relación con la naturaleza aleatoria del contrato de seguro; en otras palabras, mientras que la obligación del tomador es la de pagar la póliza correspondiente según la periodicidad estipulada contractualmente; por otro lado, la obligación de la aseguradora sólo surge ante la ocurrencia de un hecho estrictamente determinado.

Es de precisar que algunos doctrinantes aseveran que este cuarto y último elemento no se constituye en un requisito esencial del contrato de seguro, por estar esta noción contenida dentro de la definición de riesgo asegurable.

Respecto a las personas que intervienen en el contrato de seguro, según señala Arboleda (2011), se puede colegir que son aquellas que participan de manera directa en su celebración. En el contrato de seguro participan asegurador y tomador, siendo necesario precisar que en cabeza de ambos reposa la obligación de dar cumplimiento a las prestaciones mutuas contraídas y que surgen precisamente del negocio jurídico celebrado.

El artículo 1037 del Código de Comercio, determina al asegurador como “la persona que asume los riesgos, debidamente autorizada para ello, con arreglo de las leyes y los reglamentos” (Código de Comercio, art. 1037). De la anterior enunciación que da el Código de Comercio, se puede inferir que el legislador le asignó a la actividad aseguradora una categoría de empresa,

como persona jurídica, limitando a las personas naturales a contratar como aseguradores. Destacan Londoño & Pabón (2002) que precisamente por mandato de la Ley 45 de 1990, solo pueden ser aseguradoras las sociedades anónimas y las cooperativas de seguros, artículos 36 y 38 numeral 5.

Es la Superintendencia Financiera la entidad en quien el Estado delegó la facultad de expedir el certificado público de autorización a los interesados que acepten constituirse como sociedad y acrediten las condiciones de acceso, es decir, el debido respaldo patrimonial pero también la solvencia moral, la idoneidad profesional de los socios que participarán en la conformación de la persona jurídica y de los representantes que los administrarán. La institución del seguro involucra la confianza del público en general (Zornosa, 2011, p. 66).

El objeto de la actividad aseguradora se encuentra claramente delimitado en la ley; su actividad es de naturaleza mercantil según el artículo 20, numeral 10 del Código de Comercio, y por la Constitución Nacional en su artículo 150, núm. 19 lit. d).

Debido a que las compañías aseguradoras están sometidas a un régimen especial por parte de la Superintendencia Financiera (Decreto 2555 de 2010, que regula el mercado asegurador), donde se les exige la suscripción y el pago de un capital considerable, son en la totalidad de los casos, empresas de gran envergadura, de larga trayectoria, y grandes en cuanto a experiencia en la prestación del servicio de la aseguración.

El otro sujeto del contrato es el tomador, el cual, según el artículo 1037 del Código de Comercio, se define como “la persona que, obrando por cuenta propia o ajena, traslada los riesgos” (Código de Comercio, art. 1037), a la aseguradora, por medio de la suscripción de los contratos preimpresos de seguro, y quien se coacciona al pago de una prima.

Existen diferentes tipos de tomadores, de acuerdo a las diferentes opciones de póliza. Básicamente cualquier persona natural o jurídica tiene la capacidad para hacerse tomador mediante la suscripción de los formatos de póliza. El tratadista Ossa (1991), define “el concepto de tomador es unívoco, aplicable a todos los contratos de seguro, sean cual fueren su naturaleza y su objeto” (p. 55).

El tercer sujeto de estos contratos corresponde al beneficiario o asegurado; aquí, nada impide que el tomador sea diferente a la persona que recibe el beneficio patrimonial a que se obliga la aseguradora frente al acaecimiento del siniestro pactado. Zornosa (2011) establece que este fenómeno de la diversidad de personajes se puede dar en todo tipo de contrato de seguros; a esto se llama “estipulación para otro o en favor de otro”, figura que está regulada en el artículo 1506 del Código Civil colombiano.

La característica más destacada de esta figura es que se generan derechos para una persona natural o jurídica que ni directa, ni indirectamente participó en la celebración del contrato. Es común, por ejemplo, que el beneficiario sea una entidad bancaria, en relación con un contrato de mutuo financiero.

En Sentencia del 16 de mayo de 2008, la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia, abordó la diferencia entre interés asegurable y beneficiario. En esta sentencia, la Corte se esmera en clarificar la diferencia tan importante que existe entre el hecho de tener un interés asegurable como propietario de un bien y el hecho de ser el beneficiario de un contrato de seguro.

En el caso planteado, la accionante alega con confusión ser beneficiaria de un acuerdo de adquisición de una póliza de seguro que protege daños en su vehículo automotor, sin tener en cuenta que su condición de propietaria, con un debido interés asegurable, no la hace beneficiaria del contrato de seguro del caso, ya que este se constituyó sobre su vehículo, pero a favor de una entidad financiera que tenía el bien como prenda en un mutuo.

No siendo el tema de la sentencia complejo, la Corte aporta elementos muy útiles, ya que son aclaratorios sobre la diferencia entre los conceptos de interés asegurable y beneficiario, para el momento en que el tomador sea una persona distinta al beneficiario.

La Sala reconoce como intervinientes en el contrato de seguro, al tomador, quien traslada los riesgos al asegurador, que a su vez asume estos a cambio de una contraprestación determinada –prima-; el asegurado, que es el titular del interés asegurado – en los seguros de daños-, y el beneficiario, persona a quien se atribuye el derecho a reclamar y recibir la prestación asegurada una vez se acredite la ocurrencia del siniestro y la cuantía de la pérdida según el caso (arts. 1077 y 1080 ib.). De los nombrados, es el beneficiario quien, en línea de principio, está legitimado para reclamar del asegurador el pago de la prestación

asegurada (art. 1080 del C. de Co., en la redacción de la Ley 45 de 1990), sin que necesariamente deba concurrir en él, las calidades de tomador o asegurado, pues basta que se encuentre debidamente identificado como beneficiario en la póliza (Corte Suprema de Justicia, 2008, Expediente 11001-3103-007-1998-06332-01).

De otro lado, existe un agente importante en la relación de la aseguración que, si bien no forma parte de una manera formal, es de manera práctica el factor de enlace entre tomador y aseguradora: los corredores de seguros. En este punto vale preguntarse si las acciones de los corredores comprometen o no a la aseguradora, qué calificación y responsabilidad está en cabeza de los corredores, y si son oponibles a las aseguradoras, los compromisos, descripciones y en general las estrategias de mercadeo realizadas por estos agentes.

Al respecto, en la Sentencia del 14 de junio de 2007, la Sala de Casación Civil de la Corte suprema de Justicia, sobre consensualidad y si las acciones del agente comprometen a la aseguradora, se evidencia la gran necesidad de conocer de seguros por parte de los tomadores, para evitar incurrir en errores como el descrito en la sentencia en cabeza de una persona con interés asegurable, pero que no es, en términos contractuales un verdadero tomador ni beneficiario.

La persona perjudicada por la relación contractual de seguro automotor fue un comprador del vehículo previamente asegurado por su anterior dueño. La persona remitió la información del cambio de propietario al agente de seguros de la aseguradora, quien tomó los documentos y el nuevo dueño continuó pagando las primas.

Ante el acaecimiento de un siniestro asegurable, la aseguradora no reconoce el beneficio en tanto que alega que con el cambio de propietario la obligación contractual de seguro automotor relacionado se extingue.

La Corte otorga razón a la aseguradora, basándose en la característica de consensualidad del contrato de seguro, por la cual el simple hecho de informar el cambio de propietario y el pago de las primas, no es suficiente para que se entienda un cambio de tomador y beneficiario de una póliza de responsabilidad civil contractual y extracontractual

De otro lado, la Corte toca el tema de la relación entre la aseguradora y sus agentes de seguros, y plantea que las acciones de estos no obligan a la aseguradora; para el caso, las acciones de recibir la documentación de cambio de propietario por parte del agente, no vinculan a la aseguradora con el acto de la aceptación del cambio de beneficiario y tomador del contrato de seguro.

Las agencias de seguros no pueden otorgar el consentimiento de la aseguradora para celebrar el contrato de seguro”, es decir, dio por cierto que ésta es una facultad indelegable de las aseguradoras que no asumen los intermediarios en la actividad aseguradora. Claro fue para el censor que Comsideral Ltda., ni contrató por la Central de Seguros ni la representó en la relación negocial con el demandante; simplemente dijo que la “agencia” confesó por la demandada sobre la perfección del negocio asegurador y este es ciertamente un tema puramente probatorio (Corte Suprema de Justicia, 2007, Expediente 08001-3103-007-1998-00358-01).

4.4. Características del contrato de seguro

Podría decirse que son cuatro los aspectos principales del contrato de seguro en Colombia; la primera de ellas, según Ossa (1991), es que es de carácter consensual, ya que su perfeccionamiento se logra a través del asentimiento de las partes; Jaramillo (2010) establece que con la entrada en vigencia de la Ley 389 de 1997 se dejó de lado la solemnidad y se asumió el elemento de la consensualidad.

También se trata de un contrato bilateral, ya que es generador de obligaciones para las partes del contrato; Ossa (1991) señala que este elemento se materializa cuando el asegurado asume el deber de pagar la prima y el asegurador el deber de retribuir la indemnización frente a la ocurrencia de un riesgo. En cuanto al “asegurador”, es judicialmente exigible la obligación que, con el siniestro, deja de ser condicional para volverse actual y lo es por la vía ordinaria en todo momento o por la ejecutiva si se dan los presupuestos del artículo 1053 del Código de Comercio. Y, en otras hipótesis, lo es la de devolver parte de la prima estipulada “en caso de disminución del riesgo” o a la no devengada, en caso de revocación del contrato o de extinción por transferencia del interés asegurado o por pérdida total de la cosa asegurada no proveniente del riesgo asegurado. Pero lo que es “la obligación condicional del asegurado”, la esencia al contrato de seguro, que tan solo se traduce en “la asunción del riesgo” durante la vigencia efectiva de la póliza, repugna a la exigibilidad judicial; su capacidad técnico-financiera para afrontar las eventuales responsabilidades que le apareja el contrato (la de reembolsar la prestación al asegurado en caso de algún daño), tan solo puede ser objeto de la vigilancia administrativa del

Estado enderezada a prevenir el fraude a los usuarios o beneficiarios del seguro, la falencia o insolvencia de las sociedades aseguradoras y, con ella, su incapacidad de atender a la solución de sus obligaciones.

El tercer elemento es la onerosidad, a la cual se hace referencia en el articulado 1036 del Código de Comercio y 1497 del Código Civil, en los cuales se hace alusión al pago de la prima como elemento esencial para que exista este tipo de contratos.

El cuarto elemento es su carácter aleatorio, el cual, de acuerdo con Jaramillo & Stiglitz (2011), implica que depende de un hecho futuro incierto, es decir, es generador de incertidumbre para el asegurador, ya que no se conoce a ciencia cierta la ocurrencia o no de un daño.

Y el último elemento se refiere a un contrato de ejecución sucesiva, el cual, según Bonivento (2000), mientras esté vigente el contrato ambas partes poseen una serie de obligaciones, las cuales no se agotan con la mera suscripción del contrato, sino que persisten a lo largo de la vigencia del mismo.

4.5. La economía colaborativa

La economía colaborativa, según Vicente, Parra & Flores (2017), hace referencia a un modelo de negocios, el cual se basa en la colaboración, intermediación o intercambio de bienes y servicios a través de una plataforma tecnológica que hace uso del internet, y que tiene como propósito la obtención de un beneficio económico y la prestación de un servicio a la sociedad; se le reconoce bajo la denominación “P2P” o persona a persona (peer-to-peer).

Este tipo de modelo económico ha tenido un importante crecimiento debido al avance de nuevas tecnologías que han permitido el diseño de aplicaciones que han perfeccionado la prestación de estos servicios, lo que ha generado la creación de un importante número de nuevos empleos para la ciudadanía, pero a su vez ha producido la supresión de otros puestos de trabajos en distintas áreas laborales, según la naturaleza de cada plataforma.

Este es uno de los efectos de lo que se ha llamado la IV Revolución Industrial, cuyas consecuencias, señala Goerlich (2016), no solamente se pueden identificar en términos cuantitativos, sino también en el plano cualitativo, en la medida en que la introducción de estas nuevas tecnologías ha cambiado en el número y la forma la prestación de ciertos servicios, lo que ha dado lugar a que desde el derecho se genere una nueva discusión en temas tales como tributaciones, relaciones laborales, asegurabilidad de riesgos, responsabilidad civil, penal y fiscal y tributaciones.

Por último, Botero (2018) señala que la masificación de Los avances tecnológicos han generado una especie de “zonas grises” para el derecho laboral, ya que ha creado nuevas manifestaciones de trabajo dependiente, autónomo y semiautónomo, lo que ha dado lugar a nuevas relaciones laborales y con ello se han presentado nuevas categorías jurídico-laborales.

5. Diseño metodológico

Para desarrollar la presente investigación se propuso una investigación cualitativa, por medio de la cual se llevó a cabo una interpretación de la cobertura de las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual para vehículos vinculados a plataformas tecnológicas de transporte de pasajeros en Colombia, lo cual implica una valoración conceptual, doctrinal, legal y jurisprudencial sobre el tema objeto de estudio.

El método de investigación escogido fue el deductivo, el cual se define como aquel que permite, a través de conceptos relacionados tal como se presentan en su medio, en forma general, deducir otros conceptos bajo diversos escenarios. Esto es, inicia con lo general en torno al concepto del contrato de seguro, pasando por el tema de sus características y llegando luego a la cobertura de las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual para vehículos vinculados a aplicaciones tecnológicas de transporte de pasajeros en Colombia.

El tipo de estudio realizado es descriptivo. Inicialmente se tuvo en cuenta una revisión bibliográfica sobre la materia objeto de estudio, para luego realizar un proceso de triangulación de información frente a lo señalado en la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia, así como en la normatividad y la doctrina vigente.

Las fuentes de las que se apropió el estudio fueron secundarias, específicamente documentales; sin embargo, también se tuvieron en cuenta primarias, como la Constitución y la

ley, las cuales fueron explicadas a través de fuentes secundarias tales como trabajos investigativos, artículos de revistas, libros y jurisprudencia atinente al tema.

6. Análisis de objetivos y discusión

6.1. Objetivo específico 1. Funcionamiento y operatividad de las plataformas tecnológicas asociadas a la economía colaborativa para la prestación del servicio de transporte de pasajeros en Colombia

El caso de la asistencia de servicios de transporte de pasajeros es sólo una forma de materialización de la economía colaborativa, en vista de que se trata de un modelo de negocio que hace uso de una plataforma tecnológica para proponer un nuevo modelo de prestación de servicio para que propietarios y conductores de vehículos particulares puedan obtener un beneficio económico a cambio del transporte de pasajeros imitando las mismas características y condiciones del transporte público individual tradicional que históricamente han prestado los taxis.

De acuerdo con Van Audenhove (2020), las plataformas digitales actuales de transporte de pasajeros en el mundo tienden a basarse en uno de los dos modelos comerciales principales, o en una combinación de estos. La categoría más conocida de plataformas de transporte de pasajeros son las llamadas compañías de redes de transporte como Uber, Lyft, Cabify, entre otras, y trabajan principalmente con conductores que usan sus propios vehículos -no comerciales-. Otra categoría es la plataforma de transporte en taxi. Estos operadores contratan a compañías de taxis y conductores con licencia para servir en sus flotas. Esta estrategia aprovecha los automóviles y conductores existentes y, por lo tanto, evita la cuestión de qué leyes laborales se aplican a ellos y

cualquier problema asociado con la adquisición de licencias de operación; también reduce las tensiones potenciales con las compañías de taxis tradicionales en el mismo mercado.

Sin embargo, recientemente se ha visto la aparición de plataformas de transporte que combinan ambos modelos operativos. O bien complementan las plataformas de transporte de pasajeros basadas en trabajar con vehículos de alquiler privado con plataformas de transporte de taxis o adquieren compañías de taxis tradicionales. Este modelo mixto permite que las plataformas de transporte que trabajan con vehículos de alquiler privado adapten sus modelos comerciales a los detalles locales. De esta forma, pueden operar legalmente en mercados de los que de otra forma estarían excluidos, e incluso ofrecer dos opciones a los clientes en el mismo mercado al mismo tiempo.

En algunos casos, las plataformas de transporte privado también desarrollan asociaciones o colaboran activamente con las autoridades u operadores de transporte público para ofrecer servicios que complementen, o incluso reemplacen parcialmente, el transporte público. Estos servicios conjuntos ofrecen transporte público sensible a la demanda en rutas especiales o en ciertos momentos del día.

Cabe anotar, señala Van Audenhove (2020), que en el mercado de América del Norte es donde se fundaron las primeras empresas transnacionales exitosas de las plataformas digitales para el transporte de pasajeros y donde los modelos comerciales más innovadores y las características de las aplicaciones generalmente se introducen antes de implementarse en otros mercados. Uber y Lyft, ambos con sede en San Francisco, tienen un duopolio efectivo, con una

cuota de mercado de más del 90%. Han entrado en el mercado otras plataformas de transporte como Bolt (anteriormente Taxify, originario de Estonia) y Gett (originario de Israel, tras la adquisición de Juno); sin embargo, estos competidores siguen siendo relativamente pequeños.

América del Sur, por su parte, es un mercado fragmentado, con muchos competidores locales que operan en una ciudad o en un número limitado de ellas. Se considera que este mercado tiene un potencial de crecimiento significativo debido a su creciente población y la relativamente baja incidencia de la propiedad de automóviles personales; además de una serie de pequeños competidores locales, la mayoría de los negocios de e-hailing, que se entiende como el proceso de pedido de un vehículo, taxi, limusina o cualquier otra forma de transporte de recogida a través de dispositivos virtuales, están a cargo de grandes empresas como Uber, Didi y Cabify.

El sector europeo de e-hailing es un mercado abarrotado formado no sólo por plataformas internacionales de transporte, sino también por una gran cantidad de nuevas empresas que ingresaron al mercado en los últimos años. Debido a los altos ingresos disponibles, al nivel avanzado de digitalización y a las regulaciones cada vez más estrictas sobre el uso de automóviles personales en los centros de las ciudades, Europa alberga algunas de las ciudades más activas del mundo para este mercado como Londres, París y Berlín; sin embargo, las variaciones en el marco regulatorio entre ciudades y los cambios en términos de regulación, han dificultado la expansión rápida de las plataformas de transporte en este territorio. Este factor también explica en parte por qué las plataformas de transporte en taxi son más abundantes en Europa que el resto de regiones del mundo.

África, al igual que sucede con América del Sur, dice Van Audenhove (2020), presenta grandes oportunidades para plataformas de transporte debido al fuerte crecimiento económico y demográfico, así como a la relativamente baja penetración de automóviles personales; a ello se suma la alta tasa de propiedad de teléfonos móviles y la disponibilidad de mecanismos de pago eficientes, lo que lo convierte en un mercado atractivo; al mismo tiempo, es la región más fragmentada, con poca penetración de grandes plataformas de transporte.

Y la región asiática, agrega el mencionado autor, posee un mercado de alto crecimiento y de alto potencial, como es el caso de China, Rusia, India e Indonesia. En China, por ejemplo, DiDi es el claro ganador después de adquirir las operaciones locales de Uber.

Básicamente, el mercado mundial del transporte por demanda pone en evidencia que la gran mayoría de estas plataformas apenas llega a una década de haberse fundado, lo que evidencia su rápido crecimiento y a su vez que se trata de un modelo de economía colaborativa que se ha instaurado en varios países del mundo con vocación de permanencia, tal y como se evidencia en la siguiente ilustración:

Figura 1. Plataformas de economía colaborativa por regiones en el mundo



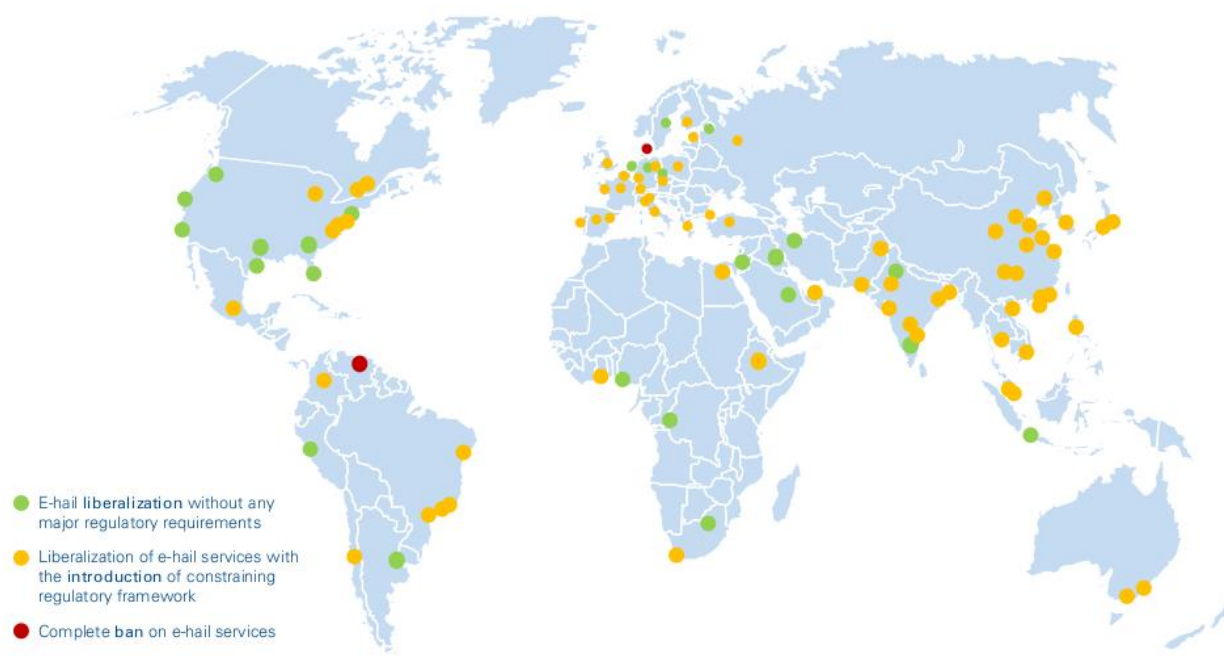
Fuente: Van Audenhove (2020).

Es importante destacar que Los precios de estas plataformas de transporte tienden a ser muy competitivos, y a menudo se otorgan descuentos a los usuarios para ganar cuota de mercado; al mismo tiempo, algunas plataformas ofrecen beneficios adicionales o incluso bonos en efectivo para atraer a nuevos conductores: estas estrategias de crecimiento agresivas requieren grandes cantidades de liquidez debido al alto gasto de efectivo.

Este entorno altamente competitivo y la necesidad asociada de dinero en efectivo para cubrir los costos de adquisición de clientes (y conductores), señala Van Audenhove (2020), afecta a las plataformas más grandes de transporte. Esto ha llevado a algunos de ellos a tomar la decisión estratégica de no competir en mercados particulares, por lo que pueden ahorrar efectivo para países donde las posibilidades de dominación del mercado son mayores.

Sin embargo, el desafío para estas plataformas de transporte es mantenerse al tanto de la regulación en un entorno que cambia rápidamente, aunque esto incluye un alto grado de variación entre regiones y ciudades, según el modelo económico y el tipo de sistema político imperante. En Europa, por ejemplo, la mayoría de las ciudades han adoptado marcos regulatorios para estas actividades, mientras que en mercados liberalizados como el latinoamericano aún se presenta un serio rezago en materia regulatoria.

Figura 2. Reglamentación de plataformas digitales de transporte de pasajeros en el mundo



Fuente: Van Audenhove (2020).

En la anterior figura los puntos verdes representan los países y ciudades en donde ya se ha regulado este tipo de transporte; los puntos amarillos se refieren a los países en donde se está tratando de regular el tema; y los puntos rojos son los países en los cuales se ha declarado como ilegal este tipo de transporte.

En el caso colombiano, la regulación del funcionamiento de estas plataformas digitales ha dado lugar a una serie de pasos en falso sobre el asunto buscando, por un lado, prohibir y determinar la ilegalidad de estos servicios y, por el otro, establecer disposiciones que permitan equilibrar las cargas entre los sistemas de transporte de pasajeros tradicionales y estas plataformas.

(...) los fundamentos normativos relacionados con esta tendencia legalizadora (...) se relacionan con las libertades económicas consagradas en el artículo 333 de la Constitución Política y con la Ley 1341 de 2009. Ratificada por la Ley 1450 de 2011 y la Resolución 3502 del 2011, estas fuentes normativas soportan una tendencia legalizadora que se inspira en el principio de neutralidad tecnológica. Basados en estos lineamientos, el Ministerio de Transporte expidió el Decreto 2297 de 2015 y la Resolución 2163 de 2016, como un intento fallido de regularización. Por su parte, la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales expidió, recientemente, la Resolución 00051 del 2018, norma a través de la cual se concretó el cobro del IVA a los servicios de plataformas tecnológicas (Botero, 2018, p. 12).

La discusión en el caso colombiano se ha centrado en que se ha intentado equiparar la prestación del servicio de transporte a través de estas plataformas tecnológicas con las disposiciones normativas aplicables al servicio de transporte terrestre automotor individual de pasajeros tipo taxi, en donde tendría aplicación la Ley 105 de 1993, que reglamenta la planeación en el sector transporte mediante principios básicos como el acceso al transporte, la naturaleza del

servicio público, la colaboración entre entidades, la participación ciudadana, la libertad de empresa y el comportamiento intermodal del servicio.

Igualmente, indica las características que reúne el acceso al transporte, donde el usuario goza de preferencia. En ese orden de ideas, se les otorga a los usuarios la facultad de elección del medio y modo del transporte; el que se les ofrezcan buenas condiciones de acceso, comodidad, calidad y seguridad; y el derecho a recibir información sobre dichos medios y modos ofrecidos, así como sobre sus formas de utilización. Correlativamente, se les impone a las autoridades competentes la obligación de diseñar y ejecutar políticas para el fomento del uso de los medios de transporte (Orozco & Velásquez, 2015, p. 7).

De igual forma, se destaca la Ley 336 de 1996, que se constituye en el Estatuto General de Transporte colombiano, reglamentando las diferentes clases de transporte público y los mecanismos para proteger a los usuarios, en cuyo artículo 6 se define la actividad transportadora en los siguientes términos:

Por actividad transportadora se entiende un conjunto organizado de operaciones tendientes a ejecutar el traslado de personas o cosas, separada o conjuntamente, de un lugar a otro, utilizando uno o varios Modos, de conformidad con las autorizaciones expedidas por las autoridades competentes basadas en los Reglamentos del Gobierno Nacional (Ley 336, 1996, art. 6).

En materia de seguridad, en los artículos 31 a 43 se estipulan los requisitos en los cuales debe prestarse el servicio público de transporte en Colombia, destacándose la idoneidad del conductor, la verificación de licencia de conducción vigente y apropiada para el servicio, la obligatoriedad de desarrollar programas de capacitación, la vinculación laboral directa por parte de las empresas operadoras y la garantía del otorgamiento de pólizas de seguros.

La reglamentación del servicio de taxis en Colombia, por su parte, encuentra fundamento en el Decreto 172 de 2001, cuyas condiciones de prestación de servicio implican lo siguiente:

(i) se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte; (ii) esta debe estar legalmente constituida y habilitada en esta modalidad; (iii) en forma individual; (iv) sin sujeción a rutas ni horarios; (v) el usuario fija el lugar de destino; y (vi) el recorrido lo establecen libremente las partes contratantes (Orozco & Velásquez, 2015, p. 10).

Uber, por ejemplo, es la plataforma digital de mayor difusión y uso en Colombia para el transporte individual de pasajeros debido a que es un medio novedoso que posibilita acceder a un medio de transporte no sólo seguro, puntual y, en ciertas ocasiones, económico para el usuario, sino también que posibilita una oportunidad de empleo muchos ciudadanos que buscan ganarse la vida de manera eficiente, rápida y con presunción de legalidad; sin embargo, tal y como lo destacan Sánchez, Avendaño, Coronel & Castellanos (2016), desde su llegada al país en 2013 se ha involucrado en diferentes conflictos, especialmente con el gremio de taxistas, quienes la han catalogado de ilegal y además de participar en actos de competencia desleal, ya que dicen estar compitiendo bajo una conducta excesivamente agresiva que afecta otros sectores de la economía.

“Algunos de los problemas de competencia imputados a Uber están relacionados con aspectos como: (i) supuesta cartelización de precios, (ii) supuesta imposición de precios excesivos, y (iii) competencia desleal por violación de normas o actos contrarios a la buena fe” (Sánchez et al., 2016, p. 22).

Si bien Uber, al igual que otras plataformas tecnológicas, no pudo cumplir con la regulación vigente para el ofrecimiento de un servicio de transporte público individual, para esta compañía bien podría tener aplicación la Ley 1341 de 2009, sobre tecnologías de la información y las comunicaciones, disposición que le apunta a difundir el empleo de los avances tecnológicos para generar y fortalecer nuevas ideas de negocios, ya que en últimas estas plataformas parten de bases de datos de usuarios y propietarios de vehículos privados que se conectan por una red que usa un sistema de posicionamiento global para acceder a un servicio de transporte individual; las plataformas, por tanto, no brindan servicios de transporte, sino el vínculo entre usuarios y propietarios de los vehículos.

(...) el problema consiste en que UBER al conectar conductores de vehículos de servicio de transporte con pasajeros, promueve la prestación de un Servicio Público de Transporte de modalidad Individual, regulado por el Decreto 172 de 2001, es decir, el de vehículos taxi. En otras palabras, el servicio que fomenta la aplicación tecnológica se presta sin sujeción a rutas ni horarios, donde el usuario fija el lugar o sitio de destino y el recorrido se establece libremente por las partes contratantes, precisamente lo que estipula el artículo 6º del mencionado Decreto (Ardila, 2015, p. 16).

La razón por la cual estos intentos de regulación han fracasado obedecen a la falta de uniformidad de criterios por parte del ejecutivo colombiano por intermedio del Min-transporte (ver Anexo A) y la Superintendencia de Puertos y Transportes (ver Anexo B), quienes han dictado decretos y resoluciones que, por un lado, han intentado reglamentar e imponer límites al transporte de pasajeros a través de plataformas digitales y, por otro, se destacan disposiciones normativas que hacen de la existencia de este ejercicio económico una actividad legal que los conmina a pagar impuestos como cualquier otra organización empresarial.

A lo anterior se suma el reciente fallo de la S.I.C (ver Anexo C) proferido el 20 de diciembre de 2019, en el cual se determinó la salida del servicio de Uber en Colombia, presuntamente por incurrir en comportamientos desleales, situación que ha dado lugar al anuncio de la compañía de retirarse del mercado colombiano a partir del 31 de enero de 2020 (ver Anexo D).

Aunque en Colombia se han realizado diferentes esfuerzos legislativos por regular el uso y funcionamiento de estas plataformas, estos no han prosperado; así lo señala Cepeda (2016), quien argumenta que en 2015 y 2016 se buscó la presentación de iniciativas de ley para regular la materia, pero estas no lograron obtener el apoyo de las mayorías de las bancadas; al no encontrarse solución legislativa sobre el asunto, el problema ha sido llevado a los estrados judiciales, en donde la discusión se ha centrado en la competencia desleal y ha habido respuesta por la S.I.C, tal y como se señaló anteriormente.

1.1. Objetivo específico 2. Limitaciones en la cobertura de riesgos en las pólizas de responsabilidad civil y de amparo patrimonial de vehículos automotores que desarrollan actividades de transporte de pasajeros mediante plataformas digitales en Colombia

En Colombia son varias las compañías que entregan servicios de movilidad de personas mediante plataformas digitales, pero que no cuentan aún con reglamentación legal; tal es el caso de Uber, Cabify, Beat, InDriver, DIDI, Picap, entre otras; pero a pesar de no contar con regulación, Uber, y sus servicios especializados como UberAngel y UberEats, que se irá del país a finales de enero de 2020, es la única plataforma digital que cuenta con un contrato de responsabilidad civil y perjuicios, lo anterior con el fin proteger a los socios conductores, usuarios y terceros en todas las ciudades de Colombia en donde la App de Uber se encuentra disponible, el cual es ofrecido por la compañía Allianz Seguros. La cobertura de la póliza comienza desde el momento en que el usuario se sube al vehículo y termina cuando se baja del mismo.

Esta póliza tiene cobertura en materia de daños a terceros, para ocupantes del vehículo y para el socio conductor, pero a su vez tiene en cuenta otro tipo de contingencias derivadas de incapacidades, gastos funerarios, fallecimiento y asistencias médicas.

Tabla 1. Póliza de responsabilidad civil contractual y extracontractual de algunas plataformas digitales que operan en Colombia

Compañía	Descripción del servicio		Aseguradora	Tipo de seguro	Características de la cobertura
Uber	Transporte individual de pasajeros		Allianz	Responsabilidad civil y daños a terceros	Cobertura en todo momento del viaje: \$500.000.000 de responsabilidad del conductor frente a los pasajeros; y \$500.000.000 en coberturas por responsabilidad del conductor frente a terceros. Es importante destacar que tales coberturas son por evento, es decir, que aplica para cada accidente o contingencia sufrida por el conductor durante la prestación del servicio, lo que indica que el conductor podría hacerse acreedor a dicha cobertura sin límite de eventos Accidentes personales y daños a terceros: con esto se protege a los ocupantes del vehículo durante la prestación del servicio en temas específicos de

				incapacidad, primeros auxilios, gastos médicos, gastos funerarios y muerte accidental Responsabilidad civil contractual y extracontractual: protección a los pasajeros y a terceros que puedan resultar afectados en un accidente ocasionado durante la prestación del servicio
Picap	Mototaxi	SBS Seguros	Responsabilidad civil y daños a terceros	Protege a los conductores y a los usuarios durante cada viaje en caso de muerte accidental, invalidez o desmembración y auxilio funerario por muerte por accidente de tránsito El costo del seguro es asumido por el usuario y tiene un valor de doscientos mil pesos colombianos, los cuales se pagarán a la plataforma a través del conductor en la tarifa final del servicio
Cabify Transportes	Transporte corporativo	Sin información	Pólizas obligatorias para servicios de	Cobertura de riesgos contractuales y extracontractuales en todos los vehículos

			transporte público	
Cabify	Transporte	Sin información	Seguro global	Cubre a pasajeros y conductores
Colombia	individual	de		
	pasajeros			

Fuente: elaboración propia.

Es vital tener presente que en el ámbito asegurador colombiano no existe un producto destinado a asegurar situaciones que demanden responsabilidad civil contractual o extracontractual para vehículos adscritos a plataformas digitales; tal y como se observó en la tabla anterior, este tipo de pólizas se ofrecen a través de la plataforma, y sólo en algunas pocas aplicaciones; por lo tanto, no es posible identificar un producto específico ofrecido por una compañía de seguros dirigido explícitamente a cubrir contingencias que se desprendan de la entrega de un servicio de pasajeros y que pueda ser adquirido por el propietario del vehículo, de ahí que en la mayoría de los casos estos vehículos tengan pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual para vehículos particulares, punto que es objeto de debate y disputa entre quienes representan el gremio de taxistas, los cuales sí cuentan con una póliza especial para el ejercicio de su actividad como taxistas, y los conductores de plataformas digitales, quienes pueden incurrir en un uso indebido de la póliza que ofrece el mercado asegurador, por lo que ante una contingencia la compañía aseguradora podría no responder argumentando una violación al clausulado estipulado en la póliza en lo concerniente al uso que se le da al vehículo asegurado.

Pero la polémica no radica tanto en el tema de los costos de estas pólizas, ya que el mercado asegurador diferencia entre el valor de una póliza para un vehículo tipo taxi y el valor de una póliza para un vehículo particular, sino en que, por un lado, no existe un producto en el mercado asegurador dirigido exclusivamente para conductores de vehículos vinculados a plataformas digitales y, por el otro, estos conductores no están obligados a adquirir pólizas de responsabilidad civil contractual o extracontractual.

Para comprender lo anterior, se presenta la siguiente tabla comparativa, en donde se evidencia los costos aproximados en ambos tipos de servicios.

Tabla 2. Costos para poner a rodar un taxi vs. vehículos afiliado a plataforma

Ítem	Taxis	Vehículos afiliados a plataforma digital
Vehículo	\$42.000.000	\$36.000.000
Cupo	\$73.000.0000	\$0
Matrícula	\$600.000	\$600.000
Vinculación a empresa	\$273.000	\$0
Frecuencia radial	\$3.420.000	\$0
SOAT	\$500.000	\$800.000
Póliza de seguro	\$1.200.000	\$1.200.000*
Total	120.993.000	\$38.600.000

(*) Opcional

Fuente: elaboración propia.

Es importante que en toda operación de movilidad de personas en Colombia se garantice a todos los usuarios una protección integral frente a todos los riesgos derivados de dicha actividad, bien sea que la operen taxistas o particulares a través de plataformas tecnológicas, razón por la cual es necesario que ambos gremios cumplan con lo estipulado en el Decreto 1079 de 2005 y no sólo los taxistas, a fin de que también en las plataformas sea de obligatoria adquisición de

contratos de responsabilidad civil tanto contractual como extracontractual, cuya cobertura cumpla con unas exigencias mínimas.

Tabla 3. Características de las pólizas

Seguro de responsabilidad civil contractual	Seguro de responsabilidad civil extracontractual
Que cubra a los pasajeros por los riesgos de muerte, incapacidad permanente, incapacidad temporal y gastos médicos. El monto asegurado por persona no puede ser inferior a 60 SMMLV, y de 100 SMMLV para los vehículos de transporte especial.	Que cubra los riesgos de daños a bienes de terceros, así como la muerte o lesiones a una o más personas. El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a 60 SMMLV.
Fuente: Gil (2019).	

Pero además de las diferencias en el tema de los costos de las pólizas, existe otra problemática que se suma a este asunto y es que en las pocas aplicaciones en donde existe el respaldo de una póliza, frente a la ocurrencia de un siniestro o accidente, las compañías de seguros arguyen diferentes tipos de razones para no responder o hacerlo de manera parcial.

Los vehículos que prestan el servicio de transporte a través del aplicativo Uber, si tienen seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual, pero hay que tener en cuenta que las compañías de seguro no pagan la responsabilidad que se deriva de los siniestros si éste se presentó mientras el conductor prestaba el servicio de Uber, esto debido

a que el servicio no es el por el cual se contrató el seguro, por lo que el nombre de la persona quien sufra el daño no aparecerá en el contrato suscrito entre la aseguradora y el vehículo, debido a que la actividad que se realiza es un servicio de transporte individual, por lo que quien deberá pagar por los daños generados a consecuencia del siniestro será el conductor del vehículo, para lo cual el servicio de Uber también maneja una póliza contra todo riesgo esto por si llegado el caso las otras dos pólizas no funcionaran (Acosta & Espinosa, 2015, p. 171).

Este es un asunto que va a seguir generando una situación de debate e inconformidad desde una perspectiva legal, pues como se ha visto

se trata de un servicio eficiente, pero inseguro en materia de responsabilidad civil, cuyos principales consecuencias negativas los asumiría el usuario del servicio, ya que estas pólizas, en aquellos casos en los que existen, sólo cubren las contingencias del conductor y del vehículo, puesto que en materia de gastos médicos aplicaría el SOAT.

Finalmente, es importante destacar que el Estatuto del Consumidor establecido a través de la Ley 1480 de 2011 ofrece una serie de alternativas para abogar por los derechos de los usuarios de las plataformas de servicio de transporte de pasajeros cuando se presentan contingencias y las compañías aseguradoras buscan excluirse de sus responsabilidades; dicho instrumento normativo ofrece herramientas versátiles que generalmente terminan salvaguardando los intereses del asegurado, el beneficiario y terceros, ya que esta es una máxima que inclusive se promueve en la doctrina de la C.S.J en materia de derecho de seguros.

1.2. Objetivo específico 3. El seguro de responsabilidad civil de vehículos automotores en Colombia

El contrato de seguro automotor, según destaca Arboleda (2011), es un seguro que cubre los riesgos previsibles de la actividad de la conducción de vehículos. Los diferentes tipos de seguro automotor, se identifican de acuerdo a los daños asegurados: Por ejemplo, existe de un lado, el contrato de seguro obligatorio para accidentes de tránsito (SOAT), destinado a cubrir gastos médicos y de tratamiento a favor de las personas afectadas en su cuerpo a causa de accidentes de tránsito, sin embargo, en este trabajo abordaremos el contrato de seguro automotor que cubre no solamente daños en la salud de las personas inmersas en accidentes con automotores, sino que cubre daños ocurridos sobre bienes propios del tomador, (como el mismo automóvil) y de otras personas llamados terceros.

Este tipo de pólizas en Colombia han sido diseñadas tanto para vehículos livianos como para vehículos pesados dedicados al traslado de mercancías y de personas; en ambos casos, las pólizas tienen cobertura en materia de perjuicios, daños o pérdidas. Algunas coberturas, además de la responsabilidad civil extracontractual, amparan otra clase de situaciones lesivas y pérdidas que sufra el vehículo asegurado.

El contrato de seguro automotor, se le reconoce como una de las más importantes formas o instituciones del contrato de adhesión, hablando en términos de cuantías comerciales y márgenes de crecimiento, en tanto que las compañías aseguradoras han adoptado generalizadamente el uso

de esta forma por variadas razones, con origen principalmente en conceptos de eficiencia, en el sentido de las ciencias de la gerencia financiera.

Una de las problemáticas de estos contratos es que pueden contener Cláusulas Abusivas, que son aquellas disposiciones que limitan o restringen los derechos y facultades del asegurado. Rezzonico (2007) señala que estas cláusulas incrementan los poderes y obligaciones del asegurado, lo que da lugar a que se desnaturalice o se presente un desequilibrio contractual; en general, las características de estas cláusulas son “la tergiversación del principio de la buena fe contractual, la desnaturalización o desequilibrio de la relación contractual, un detrimento o perjuicio en contra del adherente al esquema contractual y una atribución exorbitante en favor del predisponente del esquema contractual (Arboleda, 2011, p. 43).

Con anterioridad, la declaración judicial de presencia de cláusulas leoninas en una póliza de seguro, dado que existe un control previo a la actividad aseguradora y específicamente a sus formas contractuales, era declarar la nulidad absoluta, de acuerdo a lo normado en el numeral 1 del art 899 del C.C.C, que señala que “será nulo absolutamente el negocio jurídico en los siguientes casos: 1) Cuando contraría una norma imperativa, salvo que la ley disponga otra cosa (...)” (Código de Comercio, art. 899); del mismo modo, en el artículo 902 se hace referencia a la nulidad parcial, lo que plantea una concepción de este tipo de contratos mediada por la manifestación volitiva de las personas naturales o jurídicas contratantes.

Así, frente a la ausencia de vicios en el consentimiento, en concordancia con la libertad contractual, es posible establecer un debate jurídico en donde se debe analizar los conceptos de

fuerza o error para poder determinar si estas condiciones o cláusulas han sido conocidas por el adherente en el contrato de seguro automotor, o que hubiesen sido calificadas como oscuras, inequitativas o sorpresivas por el Juez.

El adherente entonces debería probar el vicio de su consentimiento, constituyéndose en una carga de obligatorio cumplimiento si realmente procurase la prosperidad de su pretensión. La anterior es una manera de buscar una solución al problema según el derecho contractual tradicional, el cual no dispone de un mecanismo directo de solución frente al abuso fáctico y/o la presencia de clausulado leonino en el desarrollo de la relación de aseguración, y el cual recurre a los siguientes métodos de control:

Aplicación del principio del abuso del derecho (abuso en el ejercicio del derecho de libre contratación, de la libertad contractual).

Aplicación del principio de la buena fe, ya que además de servir como criterio de interpretación del contrato, también manifiesta las reales expectativas que del negocio tenía quien decidió adherirse. Además de ser principio, tiene una efectiva consagración legal en el artículo 871 del Código de Comercio y por lo tanto se trata de una norma imperativa que debe atenderse en la celebración y ejecución de cualquier tipo de contrato.

Con la institución de los vicios del consentimiento.

Con el uso de criterios tradicionales de interpretación de los contratos (“cláusulas ambiguas que hayan sido predispuestas por una de las partes, sea oferente o adherente, se interpretarán en contra de ella”; “las cláusulas de uso común se presumen aunque no se expresen”).

El art 1624 del C.C. no solo es un criterio de interpretación sino que además es un mecanismo de control sobre el contenido del contrato (Arboleda, 2011, p. 52).

Es preciso recordar que, debido a que el contrato de seguro automotor se ha convertido en negocio de masas en los últimos tiempos, para las empresas aseguradoras es imposible establecer relaciones contractuales singulares con cada uno de sus clientes, razón por la cual, la redacción de un contrato predeterminado en sus condiciones generales brinda la facilidad de crear pautas reguladoras del contrato convirtiéndose esta situación en el medio ideal para que hayan abusos de la parte más fuerte, sin generalizar esto a todos los contratos de adhesión, pero sin desconocer una realidad que facilita precisamente que se presenten desigualdades entre las partes.

Dado que se distinguen en los contratos de adhesión dos clases de cláusulas, las esenciales y las accesorias, el control objetivo debe extenderse a las segundas, entendiendo que las primeras hayan sido redactadas de manera clara y transparente, y que sobre las segundas, no hay consentimiento ni facultad de negociación de parte del tomador: a ellas precisamente deberían estar encaminados los procedimientos de control objetivo del contrato de seguro.

Así las cosas, se hace necesario que el Estado ejerza control sobre la actividad aseguradora, mediante una actividad legislativa que señale el tipo de cláusulas que no debe incluirse en los contratos de seguro por adhesión, y en segunda instancia, mediante un control administrativo representado por la Superintendencia Financiera que vele por la eficacia de las normas de la actividad aseguradora.

Por tratarse de un seguro de responsabilidad, este tipo de seguros están fijados a través de contratos de adhesión. Sobre estos contratos, la C.S.J ha sido enfática en determinar las consecuencias de la responsabilidad que tienen las compañías aseguradoras, pues son estas las llamadas a responder por los amparos establecidos en tales contratos.

Un ejemplo de lo anterior es lo analizado en la Sentencia del 12 de febrero de 2018, con los aportes del doctrinante Aroldo Wilson Quiroz Monsalvo, quien decide en esta ocasión sobre un recurso extraordinario de casación interpuesto por una empresa aseguradora frente a una decisión de un tribunal por el hurto de un vehículo embargado y secuestrado a su propietario, pero que se encontraba bajo tenencia de la entidad encargada del secuestro del bien.

Para la Corte, la compañía aseguradora debía hacerse responsable del amparo por hurto derivado del contrato de seguro de automóvil, ya que el mismo contenía una cláusula abusiva que limitaba dicho amparo a la tenencia exclusiva del propietario del vehículo, asunto que para dicha corporación se constituye en una clara muestra de abuso del derecho por posición dominante, lo que daba lugar a declarar ineficaz la cláusula que excluía dicho amparo y, por ende, desresponsabilizaba a la compañía aseguradora del hurto. La interpretación que hizo el Tribunal se basó en el siguiente argumento:

(...) si bien la póliza inicialmente consagra que las exclusiones serán aplicables a «todos los amparos»; a renglón seguido señala que «los amparos de esta póliza no cubren **la responsabilidad civil o las pérdidas o daños al vehículo**» (destacó la Sala), ocasionados por un embargo, secuestro o decomiso, entre otros eventos.

Es decir que la cláusula ciertamente muestra incoherencia porque al inicio del capítulo de exclusiones alude a todos los amparos, pero seguidamente se refiere únicamente a los de responsabilidad civil y daños al vehículo (Corte Suprema de Justicia, 2018, Rad. 11001-31-03-036-2010-00364-01).

Las empresas que ofertan los seguros diferencian muy bien entre las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual para vehículos particulares y las pólizas de esta misma naturaleza para los conductores de transporte de personas; ello en razón de que el interés asegurable es distinto, en la medida en que en el primero se aseguran riesgos derivados de actividades no comerciales y en el segundo existe un mayor grado de riesgo, por cuanto lo que se asegura se deriva del ejercicio de una actividad comercial, y aunque no se encuentre regulada tácitamente en el derecho, conlleva obligaciones y responsabilidades diferentes, por lo que, de igual manera, los amparos y exclusiones también serán distintos.

2. Conclusiones

Al realizar una identificación de la cobertura de las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual para vehículos vinculados a plataformas tecnológicas de transporte de pasajeros en Colombia, resulta claro que se hace necesario poner en evidencia los efectos jurídicos de dichas pólizas para los asociados, los dueños de los vehículos, las propias plataformas, los pasajeros y para terceros. Este tipo de pólizas, únicamente tienen cobertura en

materia de daños a terceros, para ocupantes del vehículo y para el socio conductor, pero siempre y cuando el servicio se encuentre activo, esto es, cuando se esté prestando el servicio a uno o varios usuarios; de tal manera que cuando el vehículo no se encuentre en servicio, dicha cobertura se inactiva, lo que convierte al vehículo y a su conductor en un particular más que dependería de una póliza diferente a la que ofrece la plataforma. Por lo anterior, resultaría claro que estas pólizas desresponsabilizan a las plataformas, y no tienen cobertura sobre el conductor no asociado o el propietario no asociado.

Ahora bien, se evidencia cierta similitud en las pólizas que ofrecen las compañías aseguradoras a las pocas plataformas digitales de transporte de pasajeros a los vehículos de transporte privado; en primer lugar, las plataformas tienen coberturas y amparos en materia de responsabilidad contractual y extracontractual para pasajeros y para terceras personas que pudieran resultar afectadas en un accidente; de igual manera, las pólizas cubren las contingencias relacionadas con accidentes personales del conductor atinentes a incapacidades, primera atención médica, costos hospitalarios, ayuda fúnebre o muerte accidental; pero dentro de dichas coberturas no se encuentra amparado el vehículo, es decir, que en caso de un accidente, un hurto o una situación de vandalismo sobre el vehículo la póliza no tiene cobertura. Se trata de contratos bastante condicionados para los vehículos y los conductores asociados a plataformas digitales de transporte de pasajeros, lo que hace necesario que en muchos casos sean los mismos propietarios de estos vehículos quienes tengan que adquirir pólizas de responsabilidad civil para proteger sus bienes con engaños, pues estas pólizas tienen límites y generan exclusiones cuando un vehículo particular es usado para el transporte público de pasajeros, situación que genera riesgos para los

Conductores, pues ningún tipo de póliza que existe en el mercado posee las coberturas necesarias para tal actividad.

Las condiciones jurídicas de funcionamiento y operatividad de las plataformas tecnológicas asociadas a la economía colaborativa para la prestación del servicio de transporte de pasajeros en Colombia aún no hay claridad, en especial porque en el país no existe aún legislación precisa al respecto; por ello es importante contemplar la idea de una salida legislativa a las disyuntivas que generan las plataformas tecnológicas asociadas a la economía colaborativa en general; se requiere de una normativa integral que establezca una serie de instrucciones para resolver controversias no sólo frente a plataformas que busquen respaldar los servicios de transporte individual de pasajeros, sino también otro tipo de plataformas que tengan que ver con este tipo de negocios, prestándose especial atención al tema de la responsabilidad de estas plataformas, así como también conductores que ofrecen este producto de transporte y las personas que acceden a estos servicios.

La figura del seguro de responsabilidad civil de vehículos automotores a la luz del derecho de seguros colombiano es un tema bastante desarrollado y claro, pero es aún confuso para los vehículos que están asociados a plataformas digitales que prestan servicios de transporte de pasajeros, especialmente porque estos se encuentran dentro del ámbito de la ilegalidad y la ilegitimidad jurídica. Sin duda alguna, las plataformas tecnológicas representan un nuevo nicho de mercado importante para las compañías de seguros, por lo cual estas empresas deben comenzar a diseñar productos que atiendan los requerimientos y exigencias que se generan en los distintos sectores en donde tienen cabida el uso de plataformas digitales; con normas y

reglamentos claros sobre el tema, las compañías aseguradoras asumirán la obligación de cumplir con los amparos debidos estipulados en las pólizas que ofertan, brindándose así servicios más seguros para quienes operan estas plataformas, así como también para los prestadores y usuarios de estas.

No hay duda de que en Colombia existen limitaciones con respecto a los amparos en la cobertura de riesgos en las pólizas de responsabilidad civil y de amparo patrimonial de vehículos automotores que desarrollen actividades de transporte de pasajeros mediante plataformas digitales; en otras palabras, en el país existen sendos vacíos sobre las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual para vehículos vinculados a plataformas tecnológicas de transporte de pasajeros; todavía hay un gran desconocimiento sobre los reales amparos y exclusiones de estas pólizas, así como también existe un amplio desuso de estos productos por parte de las nuevas compañías que han incursionado en el campo transportador de pasajeros a través de plataformas digitales; estos vacíos pueden ser generadores de incumplimientos por parte de las compañías de seguros, pues al operar estos servicios en una ámbito de ilegalidad e ilegitimidad por la falta de regulación, puede establecerse una causal para excluir la responsabilidad de la aseguradora, ya que en últimas dichas pólizas se han constituido en contratos de adhesión que, en algunos casos, pueden tener cláusulas abusivas que convierten a este tipo de servicio de transporte en una actividad riesgosa, riesgos que general y principalmente recaen en el prestador

del servicio o en el usuario y no propiamente sobre la compañía que sirve de plataforma tecnológica.

Dentro de las limitaciones puntuales se destaca, principalmente, la falta de cobertura que tienen los conductores que desarrollan actividades de transporte mediante plataformas tecnológicas cuando se encuentran en proceso de recepción de un servicio, ya que las pólizas sólo aplican única y exclusivamente desde el momento en que el conductor toma el servicio hasta que este finaliza; así, un conductor que trabaja diez horas al día puede prestar servicios de transporte individual de pasajeros únicamente durante seis horas, quedando desprotegido y sin cobertura en materia de responsabilidad civil y accidentes personales durante cuatro horas, esto es, durante un 40% del tiempo de su actividad laboral; frente a esto, es pertinente que cada conductor asociado a una plataforma adquiera una póliza de seguro adicional, de tal manera que cuente con una cobertura total frente a todo tipo de riesgo en temas como hurto, catástrofes naturales, actos de vandalismo (asonada), incendio del vehículo, asistencia jurídica, asistencia en viaje y, a su vez, obtengan unos incrementos en los amparos, limitando además el número de exclusiones de estas pólizas.

Jurídicamente hablando, para un conductor de una plataforma se hace necesario y casi que obligatorio contar con una póliza adicional de responsabilidad civil, tanto contractual como extracontractual, de tal forma que no vea afectado su patrimonio ni mucho menos su integridad y la de terceros.

Aunque en virtud del principio de seguridad en Colombia la legislación vigente establece la obligación que tienen todos los prestadores del servicio público de pasajeros de adquirir pólizas de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual, cuyos amparos cobijen a conductores, usuarios y terceros, en la práctica esto es algo que no es de obligatorio

cumplimiento para las App digitales de economía colaborativa que ofrecen intermediación para esta clase de servicios; y si bien sólo algunas de esas plataformas procuran ciertos tipos de pólizas, su cobertura está limitada única y exclusivamente para el espacio temporal en que se preste el servicio, lo que hace aún más difícil equiparar condiciones de igualdad de competencia entre el gremio de taxistas y quienes se encuentran adscritos a dichas plataformas.

Al tomar como ejemplo la póliza que ofrece Allianz a los conductores de la plataforma de Uber, se evidencia las limitaciones que tienen estas coberturas, ya que si bien es una póliza multieventos, es decir, que no cubre una única situación accidental, sino que se presenta de manera ilimitada en el número de situaciones, lo cierto es que el monto de la cobertura, en cierta medida, es relativamente bajo, ya que la suma máxima asegurada de \$500.000.000 no podría cubrir una contingencia completamente, por ejemplo en los casos en donde resultan afectados el conductor, sus pasajeros (que pueden ser hasta de un máximo de cuatro personas) y terceros y además sus bienes, pues al dividir este monto entre todos los afectados la reparación sería mínima.

Al comparar estas coberturas con el servicio de transporte individual de pasajeros que brinda el sector de taxis en el país, se evidencia una clara diferencia entre los montos asegurables, pues las pólizas que se exigen a los taxistas tienen una cobertura mucho más amplia; frente a este asunto, se han presentado en los últimos años cuatro proyectos de ley (Proyecto de ley 22 de 2016 Senado, Proyecto de ley 082 de 2018 Cámara, Proyecto de ley 190 de 2019 Senado y Proyecto de ley 296 de 2019 Cámara) que han buscado legalizar este tipo de plataformas, y uno de los puntos que se ha buscado regular es el tema de la cobertura de riesgos, pretendiendo que

con ello se provea de una asegurabilidad mucho más amplia, hasta el punto de equipararla con las coberturas que tiene el sector taxista.

Frente al tema de los riesgos, es claro que tanto el conductor/propietario de un vehículo adscrito a este tipo de plataformas tecnológicas, así como los usuarios de estos servicios, están expuestos a un mayor número de situaciones riesgosas, por cuanto la protección y amparos a través de las pólizas que brindan estas compañías no poseen una cobertura lo suficientemente amplia para hacer frente a los distintos tipos de contingencias y hechos fácticos que surjan en la implementación de labores de transporte de pasajeros; a ello se suma el riesgo permanente al que están sujetos los conductores de estos vehículos, quienes constantemente padecen el asedio de las autoridades de tránsito, ya que su actividad, al no encontrarse regulada por la ley, se considera ilegal, lo que les acarrea sanciones pecuniarias, así como también la posible cancelación del permiso de conducción y la retención del automotor, lo que claramente afecta directamente su derecho al trabajo. A ello se suma la coacción constante de grupos de taxistas, quienes persiguen de manera ilegal e ilegítima a los conductores asociados a plataformas digitales, ocasionándose, en ciertas situaciones, afectaciones a los vehículos y a la integridad física de sus conductores.

Esta clase de riesgos no poseen ningún tipo de cobertura y las plataformas no se hacen responsables por esta clase de contingencias, por lo que los amparos que se ofrecen en sus pólizas a algunas plataformas son realmente insuficientes, generándose con ello que las compañías aseguradoras desconozcan su responsabilidad frente a un variado número de

situaciones riesgosas que son inherentes a la prestación del servicio de transporte de pasajeros a través de plataformas tecnológicas.

Por último, es de destacar que esta problemática ha tenido todo un trasfondo jurídico que se ha buscado abordar en diferentes instancias; así por ejemplo, la S.I.C en el mes de diciembre de 2019 ordenó el cese de las actividades del servicio de transporte de Uber, lo que dio lugar a que la compañía dejara de operar en Colombia a partir del 1 de febrero de 2020; sin embargo, un mes más tarde volvió a operar en el país bajo una razón social diferente denominada Uberya, la cual modificó el contrato con la descripción del servicio prestado, catalogándolo ahora como un contrato de arrendamiento temporal que hace el usuario con el conductor del vehículo, pero que, en esencia, sigue siendo el mismo servicio con las mismas garantías y condiciones en que se venía prestando y con una póliza igual a la que se tenía anteriormente, situaciones ponen en evidencia la necesidad de regular el tema de las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual para vehículos vinculados a plataformas tecnológicas de transporte de pasajeros en Colombia.

Referencias

- Acosta L., M., & Espinosa S., L. (2015). Uber: una alternativa necesaria para el transporte de pasajeros. *Revista Científica Codex*, 1(1), 163-176.
- Arboleda R., E. (2011). *Abuso y cláusula abusiva en el contrato de seguro automotor como contrato de adhesión [Tesis de grado]*. Universidad de Antioquia.
- Ardila M., M. (2015). “Uber”: funcionamiento, regulación y problemáticas del marco jurídico nacional [Artículo académico]. Universidad de Los Andes.
- Barrientos G., L. (1987). El Abuso del Derecho. *Revista de la Facultad de Derecho y Ciencias Políticas de la U.P.B.*, (76), 15-29.
- Bonivento F., J. A. (2000). *Los principales contratos civiles y comerciales*. Librería del Profesional.
- Botero P., J. (2018). *Economía colaborativa y relaciones laborales en el siglo XXI: el caso de UBER en Colombia [Tesis de grado]*. Universidad Pontificia Bolivariana.
- Busto L., J., & Reglero C., L. (Coord.). (2013). *Lecciones de responsabilidad civil*. Aranzadi.

Cepeda N., N. (2016). *Regulación de plataformas para la economía colaborativa en el transporte público de pasajeros: el caso Uber [Artículo académico]*. Universidad de Los Andes.

Congreso de la República. (16 de diciembre de 1938). *Por la cual se provee al establecimiento del seguro de manejo y cumplimiento [Ley 225 de 1938]*. DO: 23.950.

Congreso de la República. (19 de diciembre de 1990). *Por la cual se expiden normas en materia de intermediación financiera, se regula la actividad aseguradora, se conceden unas facultades y se dictan otras disposiciones [Ley 45 de 1990]*. DO: 39.607.

Congreso de la República. (2016). Proyecto de ley 22 Senado, por medio de la cual se incluye la economía del Océano Azul en Colombia. *Gaceta del Congreso*, 25(526), 19-24.

Congreso de la República. (2018). Proyecto de ley 082 Cámara, por medio de la cual se regula el Trabajo Digital en Colombia y se dictan otras disposiciones. *Gaceta del Congreso*, 27(669), 26-34.

Congreso de la República. (2019). Proyecto de ley 190 Senado, por medio de la cual se regula el Trabajo Digital económicamente dependiente realizado a través de empresas de intermediación digital que hacen uso de plataformas digitales en Colombia. *Gaceta del Congreso*, 28(894), 1-9.

Congreso de la República. (2019). Proyecto de ley 296 Cámara, por medio de la cual se protege el trabajo en entornos digitales mediante la regulación de la contratación de colaboradores autónomos a través de plataformas digitales de economía colaborativa. *Gaceta del Congreso*, 28(1109), 11-25.

Congreso de la República. (24 de julio de 1997). *Por la cual se modifican los artículos 1036 y 1046 del Código de Comercio [Ley 389 de 1997]*. DO: 43.091.

Congreso de la República. (28 de diciembre de 1996). *Estatuto General de Transporte [Ley 336 de 1996]*. DO: 42.948.

Congreso de la República. (29 de noviembre de 1927). *Sobre compañías de seguros [Ley 105 de 1927]*. DO: 20.656.

Congreso de la República. (30 de diciembre de 1993). *Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones [Ley 105 de 1993]*. DO: 41.158.

Congreso de la República. (30 de julio de 2009). *Por la cual se definen principios y conceptos sobre la sociedad de la información y la organización de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones –TIC–, se crea la Agencia Nacional de Espectro y se dictan otras disposiciones [Ley 1341 de 2009]*. DO: 47.426.

Congreso de la República. (4 de agosto de 1999). *Por la cual se dictan disposiciones en relación con el sistema financiero y asegurador, el mercado público de valores, las Superintendencias Bancaria y de Valores y se conceden unas facultades [Ley 510 de 1999]*. DO: 43.654.

Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil. (14 de junio de 2007). *Expediente 08001-3103-007-1998-00358-01*. [MP. Manuel Isidro Ardila Velásquez].

Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil. (16 de mayo de 2008). *Expediente 11001-3103-007-1998-06332-01*. [MP. Edgardo Villamil Portilla].

Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil. (12 de febrero de 2018). *Rad. 11001-31-03-036-2010-00364-01*. [MP. Aroldo Wilson Quiroz Monsalvo].

Echeverri M., L., & Londoño C., N. (2000). *Aspectos conceptuales y procedimentales de la responsabilidad civil extracontractual originada en accidente de tránsito de vehículo automotor [Tesis de grado]*. Universidad de Antioquia.

Galindo C., H. (2006). *Los seguros hace 25 años y cómo se visualizan en los próximos, compilado en Temas de Derecho Financiero Contemporáneo [Tesis de grado]*. Universidad del Rosario.

- Gil M., L. (2019). Retos de los seguros de responsabilidad civil para pasajeros. *Revista Fasecolda*, (175), 18-22.
- Goerlich, J. (2016). ¿Repensar el derecho del trabajo? Cambios tecnológicos y empleo. *Gaceta sindical*, (127), 173-190.
- Hernández S., R., Fernández C., C., & Baptista L., P. (2004). *Metodología de la investigación*. McGraw-Hill.
- Jaramillo J., C. (2010). *Derecho de seguro: estudios y escritos jurídicos*. Pontificia Universidad Javeriana.
- Jaramillo J., C. (2012). *La prescripción en el contrato de seguro: tratamiento legal, jurisprudencial y doctrinal*. Pontificia Universidad Javeriana – Temis – CEDEP.
- Jaramillo J., C., & Stiglitz, R. (2011). *Contrato de seguro*. Temis.
- Londoño H., G. & Pabón E., Á. (2002). *La acción directa de la víctima de accidente de tránsito contra el asegurador del responsable civil extracontractual: ley 45 de 1990, artículo 84 [Tesis de grado]*. Universidad de Antioquia.
- López B., H. (1999). *Contrato de seguro*. Dupré.

López B., H. (2004). *Comentarios al contrato de seguro*. Dupré.

Medina H., S., Restrepo M., J., & Bedoya V., J. (2017). Pérdidas esperadas y detrimento patrimonial por hurto de vehículos en Colombia. *Cuadernos de Economía*, 36(71), 261-292.

Ministerio de Transporte. (26 de mayo de 2015). *Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte [Decreto 1079 de 2005]*. DO: 49.523.

Ministerio de Transporte. (5 de febrero de 2001). *Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi [Decreto 172 de 2001]*. DO: 44.318.

Ordóñez O., A. (2001). *Cuestiones generales y caracteres del contrato. Lecciones de derecho de seguros*. Universidad Externado de Colombia.

Orozco P., S. & Velásquez F., M. (2015). UBER: La plataforma tecnológica que rompe con los esquemas tradicionales de la regulación en materia de transporte individual de pasajeros en Colombia. *Revista de Derecho, Comunicaciones y Nuevas Tecnologías*, (14), 1-36.

Ospina F., G. & Ospina A., E. (2000). *Teoría general del contrato y del negocio jurídico*. Temis.

Ossa G., J. (1991). *Teoría General del Seguro*. Temis.

Palacio S., F. (2007). *Seguros. Temas Esenciales*. Universidad de la Sabana.

Peña N., L. (2015). *De los contratos mercantiles nacionales e internacionales*. ECOE.

Peñas M., M. (2018). La resolución alternativa de conflictos de seguros con consumidores en el derecho español. *Revista Ibero-Latinoamericana de seguros*, 27(49), 6-25.

Presidencia de la República. (15 de julio de 2010). *Por el cual se recogen y reexpiden las normas en materia del sector financiero, asegurador y del mercado de valores y se dictan otras disposiciones [Decreto 2555 de 2010]*. DO: 47.771.

Presidencia de la República. (16 de junio de 1971). *Por la cual se expide el Código de Comercio [Decreto 410 de 1971]*. DO: 33.339.

Presidencia de la República. (23 de julio de 1940). *Por el cual se dictan disposiciones sobre compañías de seguros [Decreto 1403 de 1940]*. DO: 24.420.

Rezzonico, J. (2007). *Contratos con cláusulas predispuestas, condiciones negociales generales*. Astrea.

Rezzonico, J. C. (1987). *Contratos con cláusulas predispuestas. Condiciones Negociales Generales*. Astrea.

Sánchez S., L., Avendaño J., S., Coronel Á., Y., & Castellanos C., L. (2016). Uber: ¿un negocio innovador desregularizado o vulnerador de la libre competencia? *Justicia y Derecho*, 2, 7-39.

Schmill O., U. (2010). Hans Kelsen. Aportaciones teóricas de la teoría pura del Derecho. *DOXA, Cuadernos de Filosofía del Derecho*, 33, 17-36.

Stiglitz, R. (1994). *Cláusulas abusivas en el contrato de seguro*. Abeledo-Perrot.

Stiglitz, R. (1999). Contrato de consumo y cláusulas abusivas. *Contexto*, (4), 32-51.

Suescún M., J. (2003). *Derecho Privado: estudios de derecho civil y comercial Contemporáneo Tomo II*. Legis.

Superintendencia de Industria y Comercio. (2019). *Superindustria ordena cese de la prestación del servicio de transporte a Uber*. <https://www.sic.gov.co/slider/superindustria-ordena-cese-de-la-prestaci%C3%B3n-del-servicio-de-transporte-uber>

Torres, G. (2009). *Terminología de los Seguros*. <http://www.torresguarin.com.co/ecuador/glosario/capacitacion.htm#ales>

Uber. (2018). *Allianz y Uber, respaldo en todos tus viajes en Colombia*.
<https://www.uber.com/es-CO/blog/allianz-y-uber-respaldo-en-todos-tus-viajes-sc/>

Van Audenhove, F. (2020). *Rethinking on-demand mobility. Turning roadblocks into opportunities*. <https://www.adlittle.us/en/rethinking-demand-mobility>

Velásquez S., M. (2000). Naturaleza Jurídica del Seguro. *Revista de la Facultad de Derecho y Ciencias Políticas*, (102), 153-168.

Venegas F., A. (1999). Algunas consideraciones sobre el derecho de seguros. *Revista de la Academia Colombiana de Jurisprudencia*, (305), 48-78.

Vicente, A., Parra, M., & Flores, M. (2017). ¿Es la Economía Colaborativa una versión 2.0 de la Economía Social? *Sphera Pública*, 1(17), 64-80

Zornosa P., H. (2011). Las partes en el contrato de seguros. *Revista de derecho privado*, (7), 54-72.

Anexos

Anexo A. Concepto del Ministerio de Transporte sobre prestación de servicios no autorizados a través de la plataforma Uber



Bogotá, 02-10-2014

Señores:

REPRESENTANTES DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE ESPECIAL

Referencia: Prestación de servicios no autorizados a través de la plataforma Uber.

Respetados Señores:

Teniendo en cuenta las constantes quejas presentadas por las empresas de servicio individual en la que manifiestan su inconformidad por la utilización de vehículos vinculados al transporte especial para realizar operaciones de transporte contratadas a través de la plataforma Uber, considero necesario realizar las siguientes observaciones en relación con la responsabilidad de las empresas de transporte especial y su utilización en la prestación de servicios no autorizados.

El artículo 3 de la Ley 105 de 1993, establece dentro de los principios fundamentales del transporte público, la existencia de un servicio básico de transporte accesible a todos los usuarios y la posibilidad de reglamentar un transporte especial, que no compitan deslealmente con el sistema básico.

Vale resaltar que en Colombia el servicio de transporte fue elevado a la categoría de servicio público, pues si bien en principio es un contrato de índole comercial, se hace necesaria la intervención estatal con el objeto de procurar que el servicio se preste en adecuadas condiciones de seguridad y calidad, bajo la responsabilidad de una empresa que cumpla los reglamentos preexistentes tal como se desarrolla a continuación.

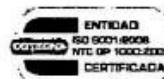
El Código de Comercio Colombiano define al contrato de transporte, como el acuerdo mediante el cual una de las partes se obliga para con la otra, a cambio de un precio, a conducir de un lugar a otro, por determinado medio y en el plazo fijado, personas o cosas y entregar éstas al destinatario.

El mismo Código, determina como obligaciones del transportador, cumplir con los reglamentos oficiales y le atribuye al Gobierno Nacional, la competencia para fijar las características de las empresas de servicio público y reglamentar las condiciones de su creación y funcionamiento, entre ellos, la necesidad de que los dueños de los vehículos, celebren el respectivo contrato de vinculación, conforme a las normas



NIT.899.999.055-4

PROSPERIDAD PARA TODOS



Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20144000357831



02-10-2014

reglamentarias del transporte, también dispone de forma expresa que el transporte deberá ser contratado con transportadores autorizados¹.

Como consecuencia de la Constitución Colombiana de 1991, fueron expedidas las Leyes 105 de 1993², y 336 de 1996³, normas determinaron los principios rectores del transporte, a partir de los cuales se desarrolló la actividad del Estado en la regulación y control del tránsito y el transporte en Colombia, ambos derivados de los principios constitucionales contenidos en los artículos 24 y 100 de nuestra Constitución.

Como resultado de la facultad de intervención y reglamentación contenido en las normas precitadas, desde el año 2001 el Gobierno Nacional Colombiano, se han expedido las reglamentaciones propias de cada modalidad, que establecen las condiciones y requisitos necesarios para obtener la respectiva habilitación, delimitándola a la prestación de un servicio autorizado específico.

Bajo el amparo de ésta reglamentaciones (Decretos 172 y 174 de 2001), existen claras diferencias entre el servicio público de transporte especial y el servicio público de transporte individual en vehículos clase taxi, así como frente a las demás modalidades.

De forma general, el servicio de transporte especial cuenta reglas de contratación específicas, en las que siempre debe intervenir la empresa de transporte habilitada y de cuyo contrato debe constar una prueba por escrito, además, las unidades o vehículos destinados para la prestación del servicio son autorizados uno a uno por el Ministerio de Transporte, para satisfacer demandas específicas, contempladas en los respectivos contratos de transporte y según la programación o plan de rodamiento que la empresa habilitada presenta ante el Ministerio⁴.

Por su parte, el servicio de transporte individual o en vehículos clase taxi, se desarrolla para satisfacer las necesidades de movilización eventual de los usuarios, dentro del perímetro urbano y está sujeta a la regulación y predeterminación de tarifas, las cuales son fijadas por la autoridad local, con base en los correspondientes estudios de oferta y demanda, el número de vehículos autorizados corresponde a una demanda

¹ Artículos 981 y siguientes del Código de Comercio Colombiano.

² Ley 105 de 1993, Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones.

³ Ley 336 de 1996, Por la cual se adopta el estatuto nacional del transporte.

⁴ Decreto 174 de 2001.



NIT.899.999.055-4

PROSPERIDAD PARA TODOS



Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20144000357831



02-10-2014

total para el municipio, considerando la oferta existente en otras modalidades del mismo radio de acción, el ingreso de nuevas unidades solo es posible previo estudio que efectivamente concluya que es viable por su impacto en la movilidad local ⁵.

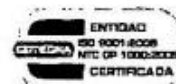
Adicionalmente el Decreto 3366 de 2003, "*Por el cual se establece el régimen de sanciones por infracciones a las normas de Transporte Público Terrestre Automotor y se determinan unos procedimientos*", define el "*servicio no autorizado*", como aquel que se realiza a través de un vehículo automotor de servicio público, sin el permiso o autorización correspondiente para la prestación del mismo; o cuando este se preste contrariando las condiciones inicialmente otorgadas.

1. En Colombia, la actividad del Transporte es un servicio público, ampliamente regulada, por ello solamente las empresas habilitadas pueden ofrecer la contratación del servicio de transporte de acuerdo a la autorización concedida, cumpliendo con los requisitos que cada reglamentación contiene (celebración de contrato por escrito, elaboración de un plan de rodamiento, reglas para el ingreso de nuevas unidades).
2. Cada modalidad de transporte está diseñada para cumplir un tipo de servicio y no pueden ejercerse actividades o servicios distintos de los que le fueron autorizados.
3. En este orden de ideas, la operación de los vehículos vinculados al servicio especial es responsabilidad directa de la empresa que lo tiene vinculado, por ello la prestación de servicios diferentes al autorizado, acarrea sanciones a la empresa vinculadora.
4. Los vehículos vinculados al servicio especial, tienen por objeto la operación de un contrato de transporte que es previamente presentado al Ministerio de Transporte, para sustentar la tarjeta de operación e incluido en el Plan de Rodamiento de la empresa.
5. Bajo los anteriores criterios la utilización de ayudas tecnológicas para la celebración de contratos solo podría servir como herramienta de utilización directa por parte de las empresas de transporte y cumpliendo con cada uno de los requisitos previstos en las normas anteriormente citadas, entre otros la celebración de un contrato por escrito, su inclusión en el respectivo plan de rodamiento y la expedición del extracto de contrato.
6. Correlativamente, no son legales las aplicaciones tecnológicas que faciliten la celebración de contratos de transporte con empresas que no cuenten con habilitación o autorización de la autoridad competente, en virtud de las cuales se presten servicios no autorizados, por vehículos de servicio particular o por vehículos de servicio público, que fueron registrados con el propósito de atender demandas específicas de

⁵ Decreto 172 de 2001



NIT.899.999.055-4

**PROSPERIDAD
PARA TODOS**Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20144000357831

02-10-2014

prestación de servicio y que en la práctica, atiendan demandas de transporte distintas, es decir, cuya prestación se encuentre autorizada a otras empresas y/o modalidades.

Por lo expuesto, de manera respetuosa tal como se les manifestó desde el la introducción del presente escrito, les solicito verificar que los vehículos vinculados a sus empresas, presten exclusivamente los servicios para los cuales están autorizados, evitando con ello la imposición de sanciones.

Cordialmente

AYDA LUCY OSPINA ARIAS
Directora de Transporte y Tránsito

Anexo B. Circular Externa 024 de 2014 de la Superintendencia de Puertos y Transporte



Superintendencia de Puertos y Transporte
República de Colombia



30 DIC. 2014

CIRCULAR EXTERNA No. 00000024

PARA: AUTORIDADES DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE MUNICIPAL,
DISTRITAL Y METROPOLITANO

DE: SUPERINTENDENCIA DELEGADA DE TRÁNSITO Y
TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR

ASUNTO: ADOPCIÓN MEDIDAS FRENTE AL TRANSPORTE INFORMAL

De conformidad con las facultades conferidas por los Decretos 101 y 1016 de 2000, modificados por el Decreto 2741 de 2001, Ley 769 de 2002, artículo 3º, parágrafo 3º, esta Superintendencia Delegada solicita a las Autoridades de Tránsito y Transporte Municipal, Distrital y Metropolitano, aplicar dentro del marco de sus competencias las medidas tendientes a la inmovilización de vehículos de servicio particular y público en las modalidades de pasajeros por carretera y especial, que trasgredan lo previsto en los Decretos 171, 172 y 174 de 2001 y demás disposiciones concordantes.

Adicionalmente, aplicar las medidas tendientes a la inmovilización de vehículos de servicio particular y público que presten servicio no autorizado a través de la plataforma "UBER", incumpliendo lo dispuesto en la Circular No 013 del 09 de julio de 2014, emitida y publicada en la página Web de esta entidad.

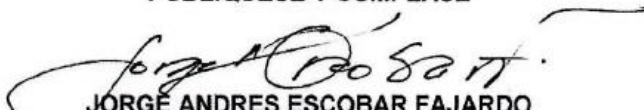
Con el propósito de ejercer la función de vigilancia sobre las medidas adoptadas, deberán enviar a esta Superintendencia la información pertinente, para lo cual pueden tomar como referencia el formato Excel anexo a la Circular No. 23 del 23 de diciembre de 2014, en lo relativo al ítem "Operativos - control a la informalidad", al correo electrónico transito@supertransporte.gov.co.

La presente circular es de obligatorio cumplimiento para los destinatarios de la misma y su inobservancia dará lugar a las acciones administrativas procedentes.

La presente circular rige a partir de la fecha de su publicación en el Diario Oficial.

Dado en Bogotá D.C., a los 30 DIC. 2014

PUBLÍQUESE Y CÚPLASE


JORGE ANDRES ESCOBAR FAJARDO
Superintendente Delegado de Tránsito y Transporte

Proyectó: Martha Lucia Rosas M / Walter Wilmer Bravo P

Calle 63 No. 9A - 45 - PBX: 3526700 - Bogotá D.C. www.supertransporte.gov.co
Línea Atención al Ciudadano 01 8000 915615

Anexo C. Acta de demanda por competencia desleal en contra de Uber Colombia



ACTA DE REALIZACIÓN DE LA AUDIENCIA DE QUE TRATA EL ARTÍCULO 373 DEL C.G.P.

ACTA No. 2383

Proceso por competencia desleal

Radicación: 16 - 102106

Demandante: COMUNICACIÓN TECH Y TRANSPORTE S.A. – COTECH S.A.

Demandados: UBER COLOMBIA S.A.S., UBER B.V. y UBER TECHNOLOGIES INC.

En la ciudad de Bogotá D.C., a los 20 días del mes de diciembre de 2019, se da continuación a la audiencia de que trata el artículo 373 del Código General del Proceso.

A la misma comparecieron:

Por la Superintendencia de Industria y Comercio:

JOSÉ FERNANDO SANDOVAL GUTIÉRREZ, El Asesor asignado a la Delegatura para Asuntos Jurisdiccionales.

Por la demandante:

NICOLÁS EDUARDO ALVIAR, identificado con cédula de ciudadanía No. 1.001.294.748 y tarjeta profesional No. 201.789 del C. S. de la J., en su calidad de apoderado judicial.

Por las sociedades demandadas:

CARLOS MAURICIO CERRATTO PEÑA, identificado con cédula de ciudadanía No. 94.551.979 y tarjeta profesional No. 182.929 del C. S. de la J., en su calidad de apoderado judicial de **UBER COLOMBIA S.A.S.**

RAFAEL RINCÓN ORDOÑEZ, identificado con cédula de ciudadanía No. 91.513.953 y tarjeta profesional No. 161.454 del C. S. de la J., en su calidad de apoderado judicial de la sociedad **UBER B.V.**

FELIPE SERRANO PINILLA, identificado con cédula de ciudadanía No. 91.519.674 y tarjeta profesional No. 155.763 del C. S. de la J., en su calidad de apoderado judicial de la sociedad **UBER TECHNOLOGIES INC.**

Etapas evacuadas:

1. **Se dictó la sentencia**, cuya parte considerativa se expone a continuación:

SENTENCIA

En mérito de lo expuesto, la Abogada del Grupo de Trabajo de Competencia Desleal y Propiedad Industrial de la Superintendencia de Industria y Comercio, en ejercicio de las facultades jurisdiccionales conferidas por el Código General del proceso, administrando justicia en nombre de la República de Colombia y por autoridad de la Ley,

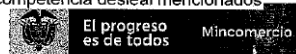
RESUELVE:

PRIMERO: DECLARAR que las sociedades **UBER COLOMBIA S.A.S.; UBER TECHNOLOGIES, INC y UBER B.V.**, incurrieron en los actos de competencia desleal de desviación de clientela, contemplado en el artículo 8 de la Ley 256 de 1996 y de violación de normas contenido en el artículo 18 de la Ley 256 de 1996.

SEGUNDO: ORDENAR a las sociedades **UBER B.V., UBER TECHNOLOGIES, INC y UBER COLOMBIA S.A.S.** que de manera inmediata cesen los actos de competencia desleal mencionados

Web: www.sic.gov.co Teléfono en Bogotá: 5920400 - Línea gratuita a nivel nacional: 08000010109
Dirección: Cra. 13 # 27 - 00 pisos 1, 3, 4, 5, 6, 7 y 10, Bogotá D.C. - Colombia
Teléfono: (571) 6870600 - e-mail: contactanos@sic.gov.co

Nuestro aporte es fundamental,
al usar menos papel contribuimos con el medio ambiente



conforme a las explicaciones hechas en la parte motiva de esta providencia y que ejecutan haciendo uso de la aplicación "Uber".

TERCERO: ORDENAR a las sociedades **UBER B.V., UBER TECHNOLOGIES, INC y UBER COLOMBIA S.A.S.**, que de manera inmediata cesen la utilización de contenido, acceso y prestación del servicio de transporte individual de pasajeros bajo las modalidades "**Uber**" "**Uber X**" y "**Uber VAN**", por medio de la utilización de la aplicación tecnológica "**UBER**" en el territorio Colombiano mediante las páginas web que aparecen mencionadas en el **folio 4 del cuaderno 2** de este expediente y cuya copia se anexa a la presente acta, hasta tanto no se ofrezca el servicio mencionado bajo las normas que regulan la actividad de transporte individual de pasajeros en Colombia.

CUARTO: Se ordena librar oficio a las empresas prestadoras del servicio de telecomunicaciones, habilitadas por el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones: **COMUNICACIÓN CELULAR S.A. COMCEL S.A. (CLARO), COLOMBIA TELECOMUNICACIONES A.S. E.S.P. (Movistar), COLOMBIA MOVIL S.A. E.S.P. y EMPRESA DE TELECOMUNICACIONES DE BOGOTÁ (ETB)**, para que suspendan la transmisión, el alojamiento de datos, el acceso a las redes de telecomunicaciones o la prestación de cualquier otro servicio equivalente de intermediación en relación con la aplicación tecnológica "**UBER**" específicamente en lo que respecta a los servicios "**Uber**" "**Uber X**" y "**Uber VAN**". Se aclara a los operadores que esta orden debe cumplirse siempre y cuando estén en posibilidades técnicas de hacerlo. Los oficios serán elaborados por la Secretaría de este Despacho y serán entregados a sus destinatarios por la parte demandante quien debe gestionarlos ante esta entidad. Esta orden deben cumplirla dentro de los treinta (30) días siguientes a la recepción del oficio.

QUINTO: CONDENAR en costas las sociedades **UBER B.V., UBER TECHNOLOGIES, INC y UBER COLOMBIA S.A.S.** Por concepto de agencias en derecho se fija la suma equivalente a 5 SMLMV, esto es, la suma total de \$4.140.580 que deberán pagar las tres demandadas en partes iguales distribuidas entre ellas.

SEXTO: NEGAR las demás pretensiones de la demanda conforme a lo expuesto en la parte motiva de esta providencia.

Decisión que quedó notificada en estrados.

2. Recurso de apelación:

En este punto, las sociedades demandadas presentaron recurso de apelación. En atención a lo anterior, el Despacho concedió los recursos propuestos en el efecto devolutivo, para lo cual los apoderados de las sociedades demandadas cuentan con tres (3) días siguientes a la presente audiencia para dar a conocer sus reparos.

En el momento correspondiente, **por Secretaría** remítase el expediente al Tribunal Superior de Bogotá – Sala Civil.

3. Se toma una determinación:

En consideración a que el proceso de encuentra al despacho se ordenó a la **Secretaría** retirarlo de este estado, a partir del día **lunes 23 diciembre de 2019**. Así mismo, deberá anexar folio 4 del cuaderno 2, a la presente acta.

JOSÉ FERNANDO SANDOVAL GUTIÉRREZ
El Asesor asignado a la Delegatura para Asuntos Jurisdiccionales

Para el ciudadano, para hacer seguimiento a su solicitud, la entidad le ofrece los siguientes canales:
www.sic.gov.co - Teléfono en Bogotá: 8920400 - Línea gratuita a nivel nacional: 018000910166
Dirección: Cra. 13 # 27 - 00 pisos 1, 3, 4, 5, 6, 7 y 10, Bogotá D.C. - Colombia
Teléfono: (571) 8920400 - e-mail: contactenos@sic.gov.co

 Nuestro aporte es fundamental,
al usar menos papel contribuimos con el medio ambiente



El progreso
es de todos

Mincomercio

Anexo D. Comunicado de prensa de Uber frente a su salida del mercado colombiano

Colombia | 10 de ene., 2020

Uber deja de funcionar en Colombia

Escrito por Uber

Compartir    

Bogotá, 10 de enero de 2020. En cumplimiento al sorpresivo fallo producido por la Superintendencia de Industria y Comercio – SIC– el pasado 20 de diciembre, a partir de las 0:00 del 1º de febrero de 2020 Uber dejará de funcionar en Colombia.

La compañía considera que la decisión es arbitraria pues va en contra del ordenamiento jurídico colombiano, violando el debido proceso y derechos constitucionales. Por esta razón, apeló inmediatamente este fallo y está utilizando todos los recursos legales para defender el derecho de 2 millones de usuarios de elegir cómo se mueven por las ciudades y la oportunidad de 88.000 socios conductores registrados en la aplicación de generar ganancias adicionales para el sustento de sus familias.

Uber respeta la ley y las decisiones emitidas por las autoridades. Sin embargo, decisiones como esta, responden también a la ausencia de una reglamentación del servicio de movilidad colaborativa a través de plataformas tecnológicas en Colombia.

Uber fue la primera compañía en ofrecer al país una alternativa de movilidad innovadora y confiable. Hoy, seis años después, Colombia es el primer país del continente en cerrarle las puertas a la tecnología.

Uber Eats no se ve afectado por la decisión de la SIC. Los usuarios seguirán teniendo acceso a la aplicación de Uber Eats.