

UNIVERSIDAD
SIGLO 21



UBER:

**“Responsabilidad Civil en caso de accidente de
tránsito frente al pasajero”**

María Fernanda Barbero

Abogacía

-2017-

RESUMEN

La radicación en nuestro país de la empresa Uber para el traslado de pasajeros en vehículos particulares, a través de una aplicación tecnológica de telefonía móvil ha generado polémica no solo por la competencia que significa a los tradicionales proveedores del servicio de traslado de pasajeros (taxis y remises) sino porque existiría cierta conflictividad legal en el caso de resarcir un daño ocasionado por un accidente durante la prestación del servicio. ¿Debe responder el dueño del vehículo o la empresa que organiza y presta el servicio?

El marco conceptual, doctrinal y legal sobre la problemática de la responsabilidad civil de empresa y transportista ante daños ocasionados en un accidente de tránsito, así como la ley de defensa al consumidor, aportan elementos para reflexionar sobre los alcances y limitaciones de esta novedosa empresa.

ABSTRACT

The establishment in our country of the company Uber for the transfer of passengers in private vehicles, through a technological application of mobile telephony has generated controversy not only for the competition that means to the traditional providers of the service of transfer of passengers (taxis and Remises) but because there would be some legal conflict in the case of compensation for damage caused by an accident during the provision of the service. Should the owner of the vehicle or the company that organizes and deliver the service respond?

The conceptual, doctrinal and legal framework on the problems of civil liability of company and carrier to damages caused by a traffic accident, as well as the law of defense to the consumer, contribute elements to reflect on the scope and limitations of this new company.

ÍNDICE

Introducción	5
Capítulo I: Nociones Generales sobre Responsabilidad Civil	
Introducción	7
1. Definición de la Responsabilidad Civil	7
2. Sistema de Responsabilidad Civil.	8
3. Presupuestos vinculados	8
3.1. Antijuricidad.	9
3.2. Causas de justificación	10
3.3. Factores de Atribución	11
3.3.1. Factores Objetivos	12
3.3.2. Factores Subjetivos	14
3.4. Eximentes.	16
3.5. Daño Resarcible	17
3.5.1. Clases de daño: patrimonial y moral	18
3.5.2. Subtipos de daños	20
3.5.3. Tipos de reparación	21
3.6. Relación de Causalidad	22
Conclusiones parciales	24
Capítulo II: Contrato de Transporte de Pasajeros	
Introducción	25
1. Conceptualización en el Código Civil y Comercial de la Nación	25
2. Objeto .	25
2.1. Ámbito de aplicación	25
2.2. Plazo y alcance	26
2.3. Oferta al público	27
3. Caracterización	28
3.1. Consensual	28
3.2. Bilateral	29
3.3. Oneroso	29
3.4. Conmutativo	30
3.5. No formal	30
3.6. Nominado	30
3.7. Por adhesión	31
3.8. Comercial	31
3.9. De consumo	31
4. Partes	33
4.1. Obligaciones del Transportador	33
4.2. Obligaciones del Pasajero	34
5. Alcance y Límites de la Responsabilidad del Transportista	34
Conclusiones parciales	35

Capítulo III: Responsabilidad Civil de la empresa transporte en accidentes de tránsito con relación al pasajero

Introducción	37
1. Concepto de Accidente de tránsito	37
2. Factores de atribución	38
2.1. Responsabilidad por el hecho del dependiente	39
2.2. Riesgo provecho	40
3. Eximentes	42
3.1. El hecho del damnificado	42
3.2. El hecho de un tercero por quien no debe responder.	43
3.3. Caso Fortuito.	46
Conclusiones parciales	49

Capítulo IV: Análisis de caso: Uber, caracterización, naturaleza jurídica y tipificación según la legislación argentina

Introducción	51
1. Conceptualización y Naturaleza Jurídica	51
2. Uber como Aplicación Tecnológica	51
3. Una empresa bajo la modalidad de contratación a distancia	52
3.1. La protección del consumidor en los contratos de <i>e-commerce</i>	53
4. Como Empresa de Transporte	54
4.1. Como Servicio Público.	56
5. Responsabilidad Civil frente a un accidente de tránsito frente al pasajero.	56
5.1. Presupuestos de Responsabilidad:	57
6. Legalidad de la prestación del servicio	61
7. Análisis Jurisprudencial	62
Conclusiones parciales	66

Conclusión general

Referencias bibliográficas

1. Doctrina	70
2. Legislación	71
3. Jurisprudencia	71
4. Enlaces electrónicos	73

INTRODUCCIÓN

Las deficiencias en el servicio de transporte de pasajeros en Argentina son notorias, (confluencia de tarifas altas, mal estado de las unidades y escasa frecuencia sobre todo en horarios de mayor afluencia de usuarios, congestión, desorden vehicular, y con ello la constante multiplicación de accidentes derivados de la circulación)¹. Bajo este panorama, recientemente se radicó en nuestro país una empresa llamada Uber, que pretende ser una alternativa innovadora (de mayor calidad, celeridad, económica, segura y eficiente) en la prestación del servicio conectando, a través del uso de una aplicación tecnológica de telefonía móvil, al pasajero, con un conductor particular que recibe a cambio de dicha actividad un porcentaje de una tarifa prefijada

Sin embargo, su radicación no ha sido sencilla, ya que Uber pretende desconocer las leyes de nuestro país; alegando lagunas en el derecho que regulen dicha actividad e invocando el principio “Permittitur quod non prohibetur”, donde busca desobligarse de todo tipo de responsabilidad frente los posibles accidentes que puedan afectar a las personas que opten por sus servicios, provocando que varios choferes y propietarios de taxis hayan manifestado su descontento frente a una eventual competencia desleal.

En función de ello, el principal interrogante que anima este trabajo es determinar si ¿existe Responsabilidad Civil de la empresa Uber en el caso de un accidente de tránsito frente al pasajero que contrata el servicio?

La hipótesis de partida es que no obstante la concepción que hace la firma de sí misma y que efectivamente presenta características novedosas en cuanto a su forma de operar en el país, conforma una empresa de transporte que se ajusta cabalmente al art. 1280 del CCyC “Hay contrato de transporte cuando una parte llamada transportista o porteador se obliga a trasladar personas o cosas de un lugar a otro, y la otra llamada pasajero o cargador, se obliga a pagar un precio o flete”, por lo que la empresa debe ajustarse a la regulación de la responsabilidad civil prevista en la misma fuente y en la Ley de Defensa del Consumidor 24.240 para las empresas de transporte.

Con respecto al marco metodológico, este trabajo es de carácter exploratorio y descriptivo, puesto que se estudiará y caracterizará el caso de la empresa

¹ La Nación, 13-9-2016

UBER en Argentina y sus implicancias con respecto a la responsabilidad civil por accidentes de tránsito y la reparación de un daño ocasionado durante la prestación del servicio. Se utilizará una estrategia metodológica cualitativa que busca explorar, describir y comprender, en forma crítica, la situación que se estudia. Las fuentes de información utilizadas son amplias y diversas, a saber: primarias (Código civil y comercial, Ley de defensa de consumidor, y jurisprudencia sobre accidentes de tránsito en los que se demanda a las empresas de transporte por los daños sufridos por sus pasajeros) y secundarias (doctrina). La información obtenida será procesada y analizada de acuerdo con estrategias de análisis documental y de contenido.

El presente trabajo se compone de cuatro capítulos. En el primero se exponen las nociones generales de la responsabilidad civil según lo dispuesto en el Código Civil y Comercial de nuestro país, en este se definirán los presupuestos de la Responsabilidad Civil (Antijuricidad, Factores de atribución, Relación de causalidad y Daño resarcible). El segundo capítulo se centra en una fase de análisis más específico, a través del estudio del contrato de transporte de pasajeros, determinando sus sujetos, objeto y causa. Ya en el tercer capítulo, se analiza la responsabilidad civil de la empresa de transporte frente a los pasajeros en los accidentes de tránsito, la normativa aplicable ante la producción del daño. Finalmente en el último capítulo, y a partir del marco conceptual-analítico y legal desarrollado previamente, se aborda la naturaleza jurídica de Uber, y la responsabilidad civil que le corresponde como empresa frente a un daño ocasionado en un accidente de tránsito al usuario del servicio, evidenciándolo a través del análisis de la jurisprudencia de nuestro país en casos análogos.

En base al desarrollo de los capítulos precedentemente expuestos, se intentara arribar a una conclusión, que no solo de respuesta a los interrogantes planteados, sino que se propondrán ciertas adaptaciones a la normativa vigente para incluir expresamente el uso de tecnologías en la prestación del servicio de transporte, que permitan optimizarlo, adaptándolo a las necesidades de los usuarios del mismo, y de esta manera evitar que esta empresa, manipule o intente evadir nuestra legislación en función de sus intereses económicos monopolizando la prestación sin ningún tipo de responsabilidad.

Capítulo I: “Nociones Generales sobre Responsabilidad Civil”

Introducción

En el presente apartado se buscara exponer las nociones introductorias de la Responsabilidad Civil, poniendo especial énfasis a lo dispuesto por el Código Civil y Comercial., se la definirá, y analizaran sus presupuestos: a) *antijuridicidad* y sus causas de justificación, b) los *factores de atribución*, determinando las clases que recepta nuestro ordenamiento jurídico (subjetivo y objetivo) y los eximentes en cada una de estas, c) *el daño*, especificando que se entiende sobre este, los requisitos para ser resarcible, las clases y los tipos de reparación, para concluir con el análisis de la d) *relación de la causalidad*.

Resulta importante comprender el contexto conceptual de la Responsabilidad Civil, lo cual resulta necesario para avanzar hacia la problemática de investigación.

1. Definición de Responsabilidad Civil

Numerosos estudios aportan una definición sobre el objeto de este estudio. En particular, es de destacar la noción clásica establece que "la responsabilidad civil comporta siempre un deber de dar cuenta a otro del daño que se le ha causado" (Bustamante Alsina, 1995, p. 73), de la cual emerge, claramente, su función reparatoria o resarcitoria del daño causado. Es decir, sobre la base de la cuantía del daño producido, se graduará la responsabilidad del sujeto que produjo el daño. Esta noción ha sido predominante en el Código Civil de Vélez Sarsfield, y de gran influencia en nuestra doctrina y jurisprudencia.

Sin embargo, una evolución jurisprudencial también vislumbró la necesidad de incorporar otras funciones al concepto: tales como la de prevenir y sancionar.

Con respecto a la función preventiva se toma en cuenta "su objeto no es otro que impedir, suspender, prohibir o hacer cesar la conducta ilícita, peligrosa y causante de una lesión actual o futura". (Nicolau, 1996)

Con respecto a la función sancionatoria o punitiva, adquirió trascendencia con la figura del daño punitivo prevista en el art. 52 bis de la ley 24.240, a partir de la cual el juez puede aplicar una multa civil a favor del consumidor, que dependerá de la

gravedad del hecho, las circunstancias del caso y será independiente de las otras indemnizaciones que correspondan al damnificado. (Cornejo, 2016)

Estas nociones han sido recepcionadas en el Código Civil y Comercial recientemente reformado, con el objetivo primordial de proteger la persona humana, y de acuerdo con los mandatos que surgen de la Constitución Nacional y de los tratados de derechos humanos con jerarquía constitucional. En efecto, el art. 52 del nuevo Código establece que la afectación de la persona humana permite reclamar la “prevención” y la “reparación” de los daños sufridos.

2. Sistema de Responsabilidad Civil.

El régimen de responsabilidad civil que se estructura en el CCyC impulsa la “unificación de las órbitas contractual y extracontractual”, procurando, con ello, “un tratamiento sistemático y genérico que contemple todas las situaciones en las cuales existe una atribución del daño por el ordenamiento jurídico que impone el deber de resarcirlo”. (Barletta, 2006, p. 42).

Este tratamiento sistemático implica, entonces, el establecimiento y cumplimiento de ciertos requisitos o presupuestos para que exista la obligación de resarcir el daño injustamente sufrido por una persona.

3. Presupuestos vinculados

La especificación y definición de cuáles son esos presupuestos no es novedosa. Por caso, durante las *V Jornadas Nacionales de Derecho Civil* efectuadas en Rosario, en 1971, ya se determinaron cuatro requisitos, a saber:

- 1) Antijuricidad;
- 2) Daño;
- 3) Causalidad y
- 4) Factores de Atribución.

Desde entonces, estos presupuestos no dejan de ser objeto de constante redefinición y readecuación, a lo largo del tiempo se ha ampliado y explicitado la definición de cada uno de estos, por lo que hoy se sostiene que “la responsabilidad generadora del deber de indemnizar exige la concurrencia de:

- 1) El incumplimiento objetivo: es la infracción al deber mediante el incumplimiento de la palabra empeñada en un contrato, o través de la violación del deber general de no dañar;

- 2) El daño: la lesión a un derecho subjetivo por el incumplimiento jurídicamente atribuible;
- 3) La relación de causalidad suficiente entre el hecho y el daño;
- 4) Un factor de atribución, es decir la razón suficiente para asignar el deber de reparar al deudor, que podrá ser objetivo o subjetivo. (Barletta, 2016, p. 77)

A continuación se definirán cada uno de los presupuestos, los cuales son condiciones necesarias que dan lugar a la obligación de indemnizar el daño injustamente causado:

3.1. Antijuricidad.

El CCyC “consagra una antijuricidad objetiva y material”. (Herrera, Caramelo y Picasso, 2015, p. 421). Esto quiere decir, según el art.1717 CCyC, que “...cualquier acción u omisión no justificada que causa un daño será antijurídica...”; para que se configure este presupuesto basta con que se viole el deber general de no dañar a otro. De modo que “...el ilícito civil es atípico, porque no es necesario que la ley describa en cada caso con detalle la conducta prohibida”. (Herrera, Caramelo y Picasso, 2015, p. 421)

Vázquez Ferreyra (2015, p. 38) explica que “la antijuricidad es un concepto objetivo pues evalúa la mera contradicción de una conducta con el ordenamiento jurídico, sin entrar en valoraciones subjetivas que califiquen a la conducta como culpable o dolosa”. En materia de responsabilidad por daños hay que analizar la conducta y el daño, y luego se determinará, si es antijurídico. Tal calificación puede devenir porque la conducta es contraria a derecho (o no) y por ende el resultado también.

En la misma dirección interpretativa, Barletta (2016) agrega que en este ámbito del derecho la ilicitud es atípica por lo que cualquier conducta que ocasione un daño resulta adversa al derecho, a excepción de que se encuadrara en lo recientemente previsto por el art. 1718 del CCyC, que introduce y enumera las circunstancias que justifican un daño:

“Está justificado el hecho que causa un daño:

- a) en ejercicio regular de un derecho;
- b) en legítima defensa propia o de terceros, por un medio racionalmente proporcionado, frente a una agresión actual o inminente, ilícita y no

provocada; el tercero que no fue agresor ilegítimo y sufre daños como consecuencia de un hecho realizado en legítima defensa tiene derecho a obtener una reparación plena;

c) para evitar un mal, actual o inminente, de otro modo inevitable, que amenaza al agente o a un tercero, si el peligro no se origina en un hecho suyo; el hecho se halla justificado únicamente si el mal que se evita es mayor que el que se causa. En este caso, el damnificado tiene derecho a ser indemnizado en la medida en que el juez lo considere equitativo”.

3.2.Causas de Justificación:

Sabido es que las causas de justificación son las que borran la antijuridicidad (Lorenzetti, 2014; Herrera, Caramelo y Picasso, 2015). Sin embargo, solo por una excepción estas causas pueden abrir la posibilidad de una indemnización. Entre ellas, el nuevo Código contempla el ejercicio regular de un derecho, la legítima defensa y el estado de necesidad

a) En ejercicio regular de un derecho;

Explican Herrera, Caramelo y Picasso (2015, p. 422) que esta justificación “...tiene como límite el ejercicio abusivo del derecho”. En efecto, según el art. 10 del CCyC, el derecho debe ser ejercido de acuerdo con el ordenamiento jurídico y los límites impuestos por la buena fe, la moral y las buenas costumbres. Pero cuando esos límites se transgreden se configura el abuso, y aunque el acto se encuentre formalmente dentro de los límites del derecho, es ilícito. (Herrera, Caramelo y Picasso, 2015)

b) En legítima defensa propia o de terceros, por un medio racionalmente proporcionado, frente a una agresión actual o inminente, ilícita y no provocada; el tercero que no fue agresor ilegítimo y sufre daños como consecuencia de un hecho realizado en legítima defensa tiene derecho a obtener una reparación plena;

En particular, esta causa de justificación requiere la existencia de una agresión ilícita, actual o inminente, “...salvo que quien agrede actúe a su vez en ejercicio de una causa de justificación, ausencia de provocación de parte de quien se defiende o del tercero contra quien se dirige la agresión; y el empleo de un medio racionalmente proporcionado para defenderse, en relación con el usado por el atacante (por ejemplo, no actúa en legítima defensa quien responde con disparos de arma de fuego a un simple empujón propinado por el agresor)”. (Herrera, Caramelo y Picasso, 2015, p. 423)

c) *Estado de necesidad*: Quien cometa una daño para evitar un mal, actual o inminente, de otro modo inevitable, que amenace al agente o a un tercero, si el peligro no se origina en un hecho suyo; el hecho se halla justificado únicamente si el mal que se evita es mayor que el que se causa. En este caso, el damnificado tiene derecho a ser indemnizado en la medida en que el juez lo considere equitativo.

Además, el CCyC contiene otras previsiones:

d) *Asunción de riesgos* (Artículo 1719)

La exposición voluntaria por parte de la víctima a una situación de peligro no justifica el hecho dañoso ni exime de responsabilidad a menos que, por las circunstancias del caso, ella pueda calificarse como un hecho del damnificado que interrumpe total o parcialmente el nexo causal.

Quien voluntariamente se expone a una situación de peligro para salvar la persona o los bienes de otro tiene derecho, en caso de resultar dañado, a ser indemnizado por quien creó la situación de peligro, o por el beneficiado por el acto de abnegación. En este último caso, la reparación procede únicamente en la medida del enriquecimiento por él obtenido.

e) *Consentimiento del damnificado* (Artículo 1720)

Sin perjuicio de disposiciones especiales, el consentimiento libre e informado del damnificado, en la medida en que no constituya una cláusula abusiva, libera de la responsabilidad por los daños derivados de la lesión de bienes disponibles. La inclusión del consentimiento informado como eximente de responsabilidad responde al principio constitucional de autodeterminación de las personas. No obstante ello, aclara Lorenzetti (2014, p. 382) deben darse "...requisitos para que la voluntad de la víctima reste antijuricidad al daño por ella sufrido", a saber: que el consentimiento del damnificado sea libre (acto voluntario) e informado, la cláusula que lo instrumenta no sea abusiva y que recaiga sobre bienes disponibles.

3.3. Factores de Atribución

Los factores de atribución son esenciales para determinar el grado de responsabilidad ya que funcionan como fundamento para que la ley atribuya jurídicamente la obligación de indemnizar un daño, haciendo recaer su peso sobre quien corresponde. (Herrera, Caramelo y Picasso, 2015). Es oportuno mencionar que ya la ley 17.711 de reforma del CC, en el año 1968, introdujo expresamente diversos factores objetivos de atribución (el riesgo, la equidad, etc.), los cuales quitaron toda trascendencia a la valoración subjetiva del accionar del dañador.

En la actualidad, el artículo 1721 expresa: “La atribución de un daño al responsable puede basarse en factores objetivos o subjetivos. En ausencia de normativa, el factor de atribución es la culpa”.

Al mencionar ambos tipos de factores objetivos (riesgo, garantía, equidad, abuso del derecho y las relaciones de vecindad) o subjetivos (culpa, dolo y culpa agravada) en forma indistinta, la norma clausura la discusión acerca de la igualdad cualitativa entre ellos. Sin embargo, Herrera, Caramelo y Picasso (2015, p. 426) advierten que desde una perspectiva cuantitativa “...los factores objetivos son de mucho mayor número y aplicables en los supuestos más variados”

Con vistas a ofrecer mayores precisiones sobre este supuesto, el CCyC dedica un artículo a la definición de los factores objetivos y subjetivos de atribución. Antes de adentrarnos en este tema, es válido anticipar que, en la práctica jurídica, los factores de atribución no se excluyen unos a otros (Barletta, 2016, p. 98). Esta línea interpretativa es ilustrada por el siguiente fallo:

“...en el voto de la mayoría, luego de referirse a la responsabilidad objetiva de la demandada como dueña de la cosa de la que deriva riesgo (consid. 7°), se ha expresado que “numerosos elementos obrantes en el 'sun lite' permitirían tener por demostrada, por el contrario la culpa de la demandada 'corroborante de su responsabilidad por el riesgo de la cosa'. Y en su disidencia parcial, los doctores Belluscio y Petracchi formularon idénticos conceptos sobre el punto. En ambos votos se coincide en señalar que “al riesgo de la cosa se ha sumado en autos, en importante medida, la negligencia de la demanda,...”.²

3.3.1. Factores Objetivos

El artículo 1722 del CCyC dispone que “...el factor de atribución es objetivo cuando la culpa del agente es irrelevante a los efectos de atribuir responsabilidad. En tales casos, el responsable se libera demostrando la causa ajena, excepto disposición legal en contrario”.

²C.S. J.N. “Coria, Amelia y otras c. Ferrocarriles Argentinos s/daños y perjuicios”, 20-10-1992. La Ley, 1993-C, 384.

Para Barletta (2016, p. 92) “...el factor de atribución objetivo asigna responsabilidad al agente sin indagar en la culpa”, debido a que esta resulta irrelevante por cuanto “...se trata de una presunción de autoría a nivel de causalidad en donde la liberación solo se produce si el sindicado como responsable puede demostrar la causa ajena”.

Es oportuno mencionar que ya en la reforma de 1968 se procuró responder a la problemática creciente de los accidentes de tránsito, introduciendo la *teoría del riesgo*. Al respecto, entiende Barletta (2016, p. 92) “que la implementación de dicho criterio dejó al descubierto la necesidad de aplicar un factor objetivo de atribución en casos donde se ocasionaban daños por el riesgo o vicio de la cosas”, en este caso, el automóvil. Desde entonces, en cuanto a la temática de los accidentes de tránsito, la jurisprudencia presenta pronunciamientos consensuados:

“Toda vez que se produzca un accidente de tránsito entre un peatón y un rodado, nos encontraremos ante un supuesto de atribución objetivo de responsabilidad que nace con total independencia del elemento subjetivo “culpa”. En tal sentido, al damnificado bastará con acreditar el perjuicio sufrido y la intervención de la cosa que lo produjera, o el contacto con la misma; es decir, probar la relación de causalidad material entre el vehículo del cual se trata y el daño”.³

Mientras que al demandando le corresponde la carga de prueba de las eximentes en alguno de tales presupuestos, acreditando, para ello, una causa ajena que interrumpa la relación de causalidad.

En cuanto a la responsabilidad por incumplimiento obligacional para el caso de transporte de pasajeros, la jurisprudencia sostiene:

“En virtud de la obligación de “resultado” que pesa sobre el transportista de llevar al pasajero sano y salvo a destino, cabe considerar que la responsabilidad del primero comprende todo el daño que pueda ocurrir durante el viaje, salvo que medie culpa de la víctima, de un tercero por el cual la empresa transportista no deba responder, o en su defecto, de un caso fortuito”⁴

³Cám. Nac. de Apelaciones en lo Civil Sala J, Moreira, José Luis vs. Sabino, Roberto Antonio s. Daños y perjuicios, 15-05-2007.

⁴(Aguilera, Azucena Petrona c. el puente SAT y otro/a s/daños y perjuicios, 26-3-2015.

Por su parte, el art 1723 dispone también la responsabilidad objetiva en el ámbito contractual, en los casos que el deudor debe obtener un determinado resultado a partir de circunstancias de la obligación, o lo convenido por las partes.

3.3.2. Factores Subjetivos

El art. 1724 establece y define cuáles son los factores subjetivos de atribución (la culpa y el dolo):

“La culpa consiste en la omisión de la diligencia debida según la naturaleza de la obligación y las circunstancias de las personas, el tiempo y el lugar. Comprende la imprudencia, la negligencia y la impericia en el arte o profesión. El dolo se configura por la producción de un daño de manera intencional o con manifiesta indiferencia por los intereses ajenos”.

De acuerdo con Herrera, Caramelo y Picasso (2015, p. 429) la culpa puede asumir distintas “formas”:

- Negligencia: no prever lo previsible o no adoptar la diligencia necesaria para evitar el daño.
- Imprudencia: conducta precipitada que no prevé las consecuencias.
- Impericia: incapacidad técnica para ejercer una función, profesión o arte.

Por su parte, el artículo 1725 agrega otros elementos para analizar esta problemática:

“Cuanto mayor sea el deber de obrar con prudencia y pleno conocimiento de las cosas, mayor es la diligencia exigible al agente y la valoración de la previsibilidad de las consecuencias.

Cuando existe una confianza especial, se debe tener en cuenta la naturaleza del acto y las condiciones particulares de las partes”

Para valorar la conducta no se toma en cuenta la condición especial, o la facultad intelectual de una persona determinada, a no ser en los contratos que suponen una confianza especial entre las partes. En estos casos, se estima el grado de responsabilidad, por la condición especial del agente”.

Finalmente, para valorar la conducta del agente, es necesario que el juez analice las circunstancias concretas de cada caso, a fin de estimar el grado de previsión. Así, sería posible conformar una comparación flexible y circunstancial, que represente la conducta con la que debió actuar quien ocasionó el daño. (Herrera, Caramelo y Picasso, 2015)

En cuanto al dolo, el CCyC introduce algunas modificaciones. Por un lado, el dolo como vicio de la voluntad⁵ es regulado por el art. 271 y sges, conservando la definición aportada por el Código de Vélez, en donde la principal característica es "...el engaño que se emplea para que otro celebre un acto jurídico" (Lorenzetti, 2014, p. 66) y en donde confluyen tanto la acción como la omisión dolosa. Esta última es incorporada expresamente en el Código unificado.

Por otro lado, los llamados dolo obligacional y delictual confluyen en un solo concepto de dolo para el ámbito contractual y extracontractual. En el Código derogado esta figura requería dos presupuestos: el acto ilícito ejecutado a sabiendas y con la intención de dañar, ya fuera el autor consciente o no de la antijuricidad de su conducta. (Alterini, Ameal y López Cabana, 1995, p. 197) aun así, lo importante era la previsión del resultado dañoso a través del acto llevado a cabo por el agente. Por el contrario, en el nuevo Código estas categorías se unifican en función del resultado de la acción (intención de dañar o desentenderse de ese resultado con relación a intereses ajenos) (Lorenzetti, 2014).

A su vez, el art. 1724 incorpora también el dolo eventual: la acción no se ejecuta para causar el daño, el autor del hecho menosprecia el perjuicio que puede ocasionar pero igual se afronta la acción (Lorenzetti, 2014, p. 410).

En el régimen actual la prueba del dolo incumbe a quien lo alega y son admisibles los medios de prueba. Son inválidas las cláusulas que liberan anticipadamente de responsabilidad total o parcial. El dolo se configura cuando el daño es producido de manera intencional. De acuerdo con Echevesti, (2015, p. 9) "...a la tradicional idea de dolo como intención de dañar, se le agrega la actuación con manifiesta indiferencia por los intereses ajenos, es decir, que se adopta una conceptualización amplificada... ("de culpa grave" o de "dolo eventual").

⁵ "Acción dolosa es toda aserción de lo falso o disimulación de lo verdadero, cualquier artificio, astucia o maquinación que se emplee para la celebración del acto. La omisión dolosa causa los mismos efectos que la acción dolosa, cuando el acto no se habría realizado sin la reticencia u ocultación"

3.4.Eximentes

De acuerdo con Lorenzetti (2014, p. 395) las eximentes operan “...en la ruptura total o parcial entre el resultado dañoso y el hecho ilícito [de modo] que exonerar al responsable, total o parcialmente, del deber resarcitorio”.

Estas eximentes pueden operar en el ámbito de la responsabilidad objetiva y subjetiva. Para el primero, el Código aclara que “...el factor de atribución en la responsabilidad está determinado por la extensión del compromiso del deudor” (Lorenzetti, 2014, p. 402)

Sobre las eximentes de responsabilidad objetiva, según art. 1722, el demandado se releva de responsabilidad objetiva solo mediante la prueba de causa ajena. Ello implica la demostración de que el daño se originó en un hecho o actividad ajeno al de quien se imputa, no bastando lo que se denomina la prueba de la causa desconocida o la mera interrupción del nexo causal (Echevesti, 2015, p. 18). Es decir, que para que la causa ajena opere como eximente de responsabilidad objetiva es necesario precisare el origen del daño y su ajenidad a quien eventualmente se lo imputa. No obstante ello, Herrera, Caramelo y Picasso (2016, p. 427) aclaran que también“...en la responsabilidad subjetiva la fractura del nexo causal exonera de responsabilidad, razón por la cual esa eximente no es propia y exclusiva de los factores objetivos”.

Dentro de las eximentes de responsabilidad objetiva que fracturan la relación de causalidad entre el hecho ilícito y el daño a reparar, y que por tanto impiden la atribución del resultado dañoso al agente, podemos enumerar:

1) el hecho del damnificado (art. 1729)

Se excluye o limita la responsabilidad por la contribución causal o incidencia del damnificado en la generación del daño, sin que ese hecho sea culpable. Para que el hecho de la víctima excluya totalmente la responsabilidad del agente es preciso que reúna los caracteres del caso fortuito (art. 1730). Si no fuera así, el hecho de la víctima implica una concausa de daño, lo que justifica la reducción de la indemnización.

2) el hecho de un tercero por el cual no debe responder. (art. 1731)

Se configura “...con el hecho de un tercero, no dependiente del responsable, que interviene haciendo imposible la ejecución o provocando el daño” (Trigo Represas y López Mesas, 2004, p. 870)

En este caso, se exime de responsabilidad cuando reúne los caracteres de fuerza mayor (imprevisible o inevitable). De lo contrario, el tercero responde juntamente con el resto de los obligados a reparar –indemnizar-, en forma solidaria o concurrente, a la víctima.

3) Caso fortuito o fuerza mayor (art. 1730)

Produce un quiebre total de la relación causal entre el hecho del agente y el daño puesto que el caso fortuito aparece como un acontecimiento imprevisible, exterior al riesgo de la cosa o de la actividad. Es oportuno aclarar que el nuevo Código equipara conceptualmente ambas figuras.

3.5.Daño Resarcible

Es consenso entre la doctrina que el daño es el principal presupuesto de la responsabilidad civil. Esta concepción ha sido receptada por el art. 1737 del CCyC, que define al daño jurídico y explicita el daño resarcible, que lesiona el derecho o interés de una persona, el patrimonio, o un derecho de incidencia colectiva.

En relación con este artículo, se entiende que el CCyC procura la tutela de la persona humana. Esto es así porque queda explicitado el perjuicio en un sentido jurídico -no fáctico- como la lesión a un interés no reprobado por el ordenamiento jurídico. Así, “...el perjuicio es concebido desde el individuo, por lo que si existen diversos damnificados pueden también existir diversos intereses para cada uno de ellos”. (Herrera, Caramelo y Picasso, 2015, p. 444)

Finalmente, al hacer mención a todo interés “no reprobado por el ordenamiento jurídico” (derecho subjetivo), se hace alusión a que también son resarcibles las consecuencias que surgen de la afectación de un interés legítimo o simple. Ahora bien, el art 1739, de acuerdo con la doctrina previa, enumera los requisitos para la resarcibilidad del daño, a saber:

- Certeza

El daño debe ser cierto, actual, real y efectivo, por oposición al daño hipotético o conjetural (Lorenzetti, 2014, p. 487), o suficiente probabilidad, de acuerdo al curso natural y ordinario de los acontecimientos. En definitiva, el daño debe haber ocurrido al momento de reclamar.

- Personalidad

El daño o interés afectado –patrimonial o moral- debe ser sufrido por quien lo reclama, no por un tercero. Esta característica, a su vez identifica un daño de tipo directo –“...que se produce cuando el acto lesivo recae sobre la persona o bienes del damnificado, que es, a la vez víctima del hecho...”–, y otro indirecto, “...el acto ataca los bienes o la persona de la víctima y se refleja en el patrimonio de otra que resulta damnificado”. (Bustamante Alsina, 1993, p. 173)

- Subsistente:

El daño no debe haber desaparecido en el momento en que debe ser resarcido (Bustamante Alsina, 1993, p. 171), por lo cual aún permanece jurídicamente en la víctima del perjuicio.

- Antijuricidad:

Como ya se desarrolló en un capítulo anterior, el daño debe ser ilegítimo, antijurídico o no justificado para que el dañador sea responsabilizado por el daño generado a la víctima

- Causalidad:

Como ya se analizó en este trabajo, el daño debe estar relacionado causalmente con el hecho dañador de la persona o cosa.

- Trascendencia:

El daño debe ser serio, valorable o de identidad tal que merezca ser indemnizado (Trigo Represas y López Mesas, 2004, p. 506)

- Legitimidad:

El daño debe lesionar un interés legítimo tutelado por la ley o a un simple interés de hecho, no ilegítimo, del damnificado. ((Trigo Represas y López Mesas, 2004, p. 506)

3.5.1. Clases de daño: patrimonial y moral

Ahora bien, es oportuno aportar un concepto y distinguir las clases de daño. En primer lugar, el daño patrimonial hace referencia al que recae sobre un objeto, en forma directa (bienes económicos destruidos o deteriorados) o indirecta -como consecuencia de un daño causado a la persona titular del mismo- y siempre que sea susceptible de comercio entre los hombres. (Maciá Gomezi, 2001, p. 2) Por ejemplo, los gastos para la curación de las lesiones corporales, o las ganancias que se frustran

por la incapacidad para trabajar de la víctima. En definitiva, la disminución de la utilidad se reintegra o repara con dinero o con bienes intercambiables por dinero.

Resulta oportuno mencionar que el daño patrimonial se puede clasificar según los sujetos legitimados: directo (si lo reclama la víctima (artículo 1079 c. civil) e indirecto (si lo reclama otra persona que sufrió perjuicio en un interés propio y legítimo).

Por su parte, el daño moral alude a limitación que sufre una persona damnificada, que se manifiesta en cierta perturbación de su personalidad o de su dignidad, e implica una reducción del nivel de satisfacción o utilidad, personal e íntima, que ni el dinero, ni otros bienes pueden reponer (Maciá Gomezi, 2001, p. 4). El daño moral importa una minoración en la subjetividad de la persona y/o en el desenvolvimiento de su capacidad de entender, derivada de la lesión a un interés no patrimonial, y que se traduce en un modo de estar diferente de aquel al que se hallaba antes del hecho (Pizarro, 1996, p. 47). Por ejemplo, la angustia por lesiones sufridas en un accidente de tránsito. El daño moral es considerado un “concepto residual” (Maciá Gomezi, 2001, p. 4) puesto que, en definitiva, implica todo aquel daño que no cabe incluir en los daños materiales.

En función de ello, puede decirse que tanto la disminución de la integridad física humana como la merma de las aptitudes constituyen un daño resarcible. Asimismo, Zannoni (1982) aclara que hay supuestos en que el daño lesiona un derecho extra patrimonial (la vida o la salud) y provoca también un daño patrimonial (lucro cesante por incapacidad para el trabajo o los gastos de curación). Lorenzetti (2014) explica que la lesión de la persona humana en su integridad y plenitud puede generar indemnización patrimonial (daño emergente y lucro cesante) y moral. De manera que el criterio distintivo entre ambos tipos de daño reside el diverso interés que presupone el derecho lesionado.

Al respecto entiende la jurisprudencia:

“Debe confirmarse la indemnización otorgada en concepto daño moral y material al hijo de la víctima fatal, pues el a quo ha ponderado para su cuantificación la edad que tenía al momento del deceso de su madre, la edad de ésta fallecida, computando el tiempo razonable en el cual se extendería la prestación alimentaria, así como la asistencia material y

afectiva, que probablemente se continuara hasta la mayor edad, y la estrecha vinculación espiritual y biológica que se tiene con la madre”⁶
“A efectos de determinar el importe indemnizatorio que le corresponda a la víctima de un accidente de tránsito en concepto de "Daño Moral", cabe considerar la edad, sexo, estado civil y condición socioeconómica de la actora, el natural temor que de ordinario siente toda persona al ser víctima de un siniestro, el tipo de lesiones sufridas y las secuelas que le han quedado, las consultas médicas que tuvo que realizar, los estudios e intervenciones que se le hicieron y el lapso que demandó su curación y convalecencia”⁷.

En virtud de estas conceptualizaciones, es oportuno detenerse ahora en los tipos de daños que distinguen cada una de estas clases.

3.5.2. Subtipos de daños

Dentro del daño patrimonial, Lorenzetti (2014, p. 484) diferencia:

- Daño Emergente

En el perjuicio efectivamente sufrido que 'produjo el hecho nocivo y que se manifiesta en el empobrecimiento o disminución patrimonial del damnificado.

- Lucro Cesante

Es la pérdida del enriquecimiento patrimonial razonablemente esperado, o sea la frustración de las ventajas, utilidades, ganancias o beneficios de los que se privó al damnificado.

Rige el parámetro de la razonabilidad, conforme el curso natural y ordinario de las cosas (art. 1727), y en orden a la previsibilidad de las consecuencias (arts. 1725 y 1726). Por ejemplo, las ganancias que no percibirá el dueño de un taxi o remis durante el tiempo en el que el automóvil estará fuera de circulación para ser reparado.

Ambos tipos de daños pueden concurrir de modo conjunto o por separado. Lo importante es que el daño resulte cierto al momento de la sentencia

⁶ Cámara De Apelaciones En Lo Civil Y Comercial, Buenos Aires “Suarez, Marta Del Valle y Otro/A c/ Loos, José María y Otros s/ Daños y Perj. Autom. C/Les. O Muerte (Exc. Estado)”, 19-11-2013.

⁷ Cámara De Apelaciones En Lo Civil Y Comercial, Buenos Aires Sala 2, “Domínguez, Aranda Epifania c/ Alanis, Gustavo Javier s/ Daños y Perjuicios”, 11-6-2013

- Pérdida De Chance

Se frustra la probabilidad o expectativa de ganancias futuras. En este caso no se indemniza todo el beneficio esperado (lucro cesante) sino la oportunidad perdida. Puede tener repercusiones patrimoniales o no patrimoniales, como el padecimiento y aflicción por la pérdida de una capacidad.

3.5.3. Tipos de reparación

A su vez, se establece una diferencia en los tipos de reparación integral (equivalente, in natura).

Borda (1998) explica que la reparación integral supone: indemnizar el daño emergente y el lucro cesante; estimar los daños al momento de la sentencia, fijar de intereses sobre la indemnización, y la reparación del daño futuro y de la pérdida de las chances. Por ello, se entiende que la reparación íntegra se asienta en cuatro reglas: el daño debe ser fijado al momento de la decisión; la indemnización no debe ser inferior al perjuicio; la apreciación debe formularse en concreto, y la reparación no debe ser superior al daño sufrido (Pizarro, 1998).

Ello es así a fin de que la reparación signifique el restablecimiento de la situación preexistente al hecho lesivo, sea mediante el pago de una suma de dinero o de obligaciones de hacer o de dar para recomponer en especie el estado anterior, con las limitaciones que establece el ordenamiento jurídico. Lo relevante aquí es que quien ha sufrido injustamente un daño sea reparado en todas sus consecuencias (Borda, 1998, p. 104)

Es oportuno diferenciar la reparación en equivalente de la reparación *in natura*. La primera se configura cuando "...el responsable paga a la víctima una suma de dinero para recomponer su patrimonio y compensar el perjuicio extra patrimonial sufrido". En este caso, la indemnización debe ser equivalente a los valores patrimoniales menoscabados (consecuencias con repercusión en el patrimonio), pero es imposible establecer una equivalencia exacta en lo que atañe al daño moral (Herrera, Caramelo y Picasso, 2015, p. 461). En tanto que la segunda, presupone la reposición de las cosas al estado anterior cuando ello fuera total o parcialmente posible (Mosset Iturraspe, 1971, p. 241). Está sujeta a algunos requisitos (Lorenzetti, 2014):

- 1) debe mediar pedido de parte;

2) posibilidad material y jurídica (no es posible en los daños morales o en la violación de los derechos personalísimos);

3) no debe resultar excesivamente onerosa o para el deudor.

Ahora bien, tras la reforma del CCyC el artículo 1740 regla que la indemnización debe ser plena o completa, y que de las dos modalidades, en especie o en dinero, el derecho de opción recae en el deudor. No podrá indemnizarse en especie si esa forma de resarcimiento resulta abusiva o excesivamente onerosa para el deudor

3.6.Relación de Causalidad.

La relación causal en la responsabilidad civil resulta de gran importancia. Goldenberg (1984, p. 16) la define como "...la necesaria conexión que debe existir entre la acción humana y el resultado dañoso producido".

Agrega Barletta (2016, p. 105) que esta causalidad posee una doble función en el ámbito de la responsabilidad civil:

- 1- Establecer la posibilidad de imputar materialmente el resultado dañoso
- 2- Fijar la extensión de la reparación.

Esta importancia fundamental también ha sido reflejada en diversos pronunciamientos:

"...la relación de causalidad tiene, en nuestro sistema jurídico, una importancia trascendental y una doble función, opera no sólo como condición general de la responsabilidad (a partir de la cual se define la autoría) sino también para establecer la medida de esta responsabilidad (determina las consecuencias del perjuicio). La causalidad indica quién es el autor o el responsable del daño, y también., en qué medida o hasta dónde debe resarcir".⁸

De las diversas teorías sobre la materia, la Teoría de la causalidad (Von Kries) se sustenta en "la adecuación de la causa en función de la posibilidad y probabilidad de un resultado, atendiendo a lo que corrientemente acaece, según lo indica la experiencia diaria en orden al curso ordinario de los acontecimientos" (Cit en Barletta. 2016, p. 107)

⁸(Cámara de Apelaciones en lo Civil y Comercial de Santiago del Estero, "Gorocito, Jorge Marcelo vs. Alderete, Javier Ignacio s. Daños y perjuicios, 30-4-2010.

Esta concepción ha sido adoptada por el CCyC para explicitar los diferentes supuestos de responsabilidad. Así, se diferencian:

- La causalidad adecuada subjetiva: se tiene en cuenta la previsibilidad que pudo tener el propio agente dañador (Art 1728)

- La causalidad adecuada objetiva: evalúa la previsibilidad en abstracto, teniendo como ejemplo a una persona normal y de acuerdo a lo que acostumbra suceder conforme a lo ordinario (Art 1726). En otras palabras, “son reparables las consecuencias dañosas que tienen nexo adecuado de causalidad con el hecho productor del daño” (Barletta, 2016, p. 112)

“Si bien no es necesario el contacto "material" con la cosa riesgosa, sí resulta indispensable que se pruebe el mismo en sentido amplio, de manera tal que pueda existir entre el hecho inicial -contacto en sentido amplio- y el daño, una relación de causalidad adecuada, la cual tampoco se ha probado. Siendo ello así, se impone en el caso en análisis el rechazo del recurso de apelación, pues ha quedado dicho que era carga del actor acreditar la intervención activa de la cosa en el evento dañoso”⁹.

En el derogado Código Civil el resarcimiento por responsabilidad extracontractual se extendía a las consecuencias inmediatas y las mediatas, y comprendía casuales cuando mediaba dolo del autor del daño (arts. 903 a 905 CC), mientras que el deudor que incumplía una obligación únicamente debía indemnizar — en principio— las consecuencias “inmediatas y necesarias” (art. 520 CCyC), y las mediatas solo en caso de incumplimiento “malicioso” (art. 521 CC);

Por el contrario, explican Herrera, Caramelo y Picasso (2015, p. 426) el CCyC dispone que cualquiera sea la fuente de la responsabilidad (el incumplimiento de obligaciones, o la violación del deber general de no dañar) son aplicables las mismas reglas. Como consecuencia de ello, desaparecen las diferencias antes aludidas:

- a. se fija un plazo común de tres años para la prescripción liberatoria de las acciones de responsabilidad civil (art. 2561, párr. 2, CCyC), cualquiera sea la fuente del deber de resarcir; y si bien se prevén plazos distintos para supuestos especiales (arts. 2561, párr. 2 y 3; 2562, incs. b y d, y 2563, inc.

⁹ Cámara de Apel. en lo Civil, Comercial, Laboral Y De Minería, Neuquén, Sala 1, “Armellino, Lucas Lujan. C/ Olarte María Marcela Y Otro. S/ D. Y P. Por Uso Autom. C/ Lesión o Muerte”, 26-2-2013

- c, CCyC), ellos no se fundan en la naturaleza obligacional o extracontractual de la responsabilidad en esos casos;
- b. el deber de resarcir se extiende a las consecuencias inmediatas y mediatas.

Conclusiones Parciales

En la actualidad, la responsabilidad civil es una concepto que engloba funciones reparatorias, preventivas y sancionatorias. Sin embargo, la primera función es la más extendida y que presta amplia discusión en los ámbitos judiciales. Al respecto, con la sanción del CCyC se avanzó en la delimitación y clarificación de los requisitos o presupuestos, varios de ellos ya contenidos en el Código de Vélez, para que exista la obligación de resarcir el daño injustamente sufrido por una persona. Estos requisitos son el incumplimiento objetivo que genera un daño (lesión), la causalidad suficiente entre el hecho y el daño, y el factor de atribución que recae sobre el deudor.

Esto es así siempre y cuando no surgieran causas de justificación que borren la antijuridicidad, así como también, eximentes de la responsabilidad que rompan la causalidad entre el resultado dañoso y el hecho ilícito de modo que se exonera al responsable, total o parcialmente, del deber resarcitorio.

Capítulo II: Contrato de Transporte de Pasajeros

Introducción

En este capítulo se prestará especial atención a la regulación del contrato referido al transporte de pasajeros, enfocando en análisis sobre las reformas introducidas por el CCyC. En virtud de la información obtenida, se podrá determinar si el servicio prestado por la empresa Uber encuadra en la tipología y abordaje previstos por la normativa vigente.

1. Conceptualización en el Código Civil y Comercial de la Nación

Antes la Reforma de nuestro Código Civil y Comercial, el contrato de transporte estaba regulado por el Código previo

La reforma del Código Civil y Comercial de la Nación resulta importante a los fines del objeto de estudio en tanto que aporta una novedosa y clara definición de “*contrato de transporte*” que permite legislar sobre la materia en forma precisa, de acuerdo con la realidad actual. Hasta entonces, el Código de Comercio preveía, en los arts. 162 a 206, solo algunas pautas para las partes en los contratos de transporte terrestre y ferroviario; e incluía formas de transporte ya en desuso (troperos y arrieros). Con vistas a reparar ese vacío, la norma ahora vigente regula este tipo de contrato en forma precisa y clara.

“Artículo 1280. Hay contrato de transporte cuando una parte llamada transportista o porteador se obliga a trasladar personas o cosas de un lugar a otro, y la otra, llamada pasajero o cargador, se obliga a pagar un precio o flete”.

2. Objeto

El citado artículo, además, identifica las obligaciones nucleares del contrato, que lo caracterizan como tal: a) el traslado de cosas o personas de un lugar a otro, y b) el pago del precio o flete por el servicio brindado.

2.1.Ámbito de aplicación

Las normas del nuevo código, según el artículo 1281, se aplican a toda clase de transporte, salvo los casos especiales del transporte multimodal que se rigen por leyes especiales (Lorenzetti, 2014), por ejemplo, el Código Aeronáutico (17.285), Ley de Navegación (20.094), de Regulación del Transporte y Distribución de Gas

Natural (24.076), de Hidrocarburos -transporte por tuberías o ductos- (17.319 y su modificatoria 27.007), de Distribución, Transporte y Generación de Energía (24.065) y General de Ferrocarriles -transporte ferroviario y subterráneos- (2873).

De modo que aunque los principios generales se aplican a todos los contratos de transporte, estos deben convivir en armonía, y se articulen, con las leyes especiales sobre las distintas clases de transporte que existen en la actualidad (Lorenzetti, 2014).

2.2. Plazo y alcance

De acuerdo con el art. 1284, el transportista asume la responsabilidad de realizar el servicio en el plazo acordado y con el debido cuidado para cumplirlo en forma eficiente y de acuerdo con los horarios preestablecidos entre ambos. Se ha señalado que, “El incumplimiento del plazo es responsabilidad del transportador quien deberá reparar los daños ocasionados como consecuencia mediata e inmediata de su negligencia” (Herrera, Caramelo y Picasso, 2015, p. 35)

Con respecto al inicio del contrato de transporte, es el momento en que el pasajero arriba al lugar de partida y finaliza con su desembarco. Con esta previsión, contenida en el art. 1288 del Código, se procura cerrar diversas controversias judiciales sobre los accidentes ocurridos durante el embarco y desembarco de los pasajeros, sobre los cuales, a partir de la reforma, el transportista es también responsable. No es indispensable el pago del boleto porque la relación contractual nace con el consentimiento de las partes. (Herrera, Caramelo y Picasso, 2015)

De manera tal que en el CCyC, el contrato de transporte comprende tres etapas consecutivas, de acuerdo con lo enumerado y explicado por Lorenzetti (2015)

1. Embarco: conductas o actos para materializar el inicio del traslado, desde esperar en el lugar y horario establecido hasta el momento en que se asciende al medio de transporte.
2. Traslado: comprende todo el tiempo y lugar en que el pasajero, luego de haber "embarcado", permanece a disposición del transportista que lo traslada (esperas, detenciones, interrupciones) hasta que se baja.
3. Desembarco: son los actos para bajar del vehículo y realizar otros que no guarden relación con el transporte. Esta acción debe ser posibilitada y autorizada por el transportista.

En suma, explica Lorenzetti que la definición y aclaración de estas etapas resulta importante al momento de definir el grado de responsabilidad del transportista

con respecto a un eventual daño que sufriera el pasajero "...la determinación del tiempo, lugar y conductas que manifiestan el comienzo y fin del contrato de transporte permiten superar diversos problemas vinculados con la responsabilidad contractual del transportista". (Lorenzetti, 2015, p. 29)

2.3 Oferta al público

Sobre este punto, el CCyC aporta un *corpus* de artículos (1100 a 1103, 1108 y 1283) que resultan claros y taxativos:

"Artículo 1283. Oferta al público. El transportista que ofrece sus servicios al público está obligado a aceptar los pedidos compatibles con los medios ordinarios de que dispone, excepto que exista un motivo serio de rechazo; y el pasajero está obligado a seguir las instrucciones dadas por el transportista conforme a la ley o los reglamentos.

Los transportes deben realizarse según el orden de los pedidos y, en caso de que haya varios simultáneos, debe darse preferencia a los de mayor recorrido".

Esta norma regula dos supuestos diferentes, por un lado, sobre oferta al público y por el otro, sobre el orden del transporte. Por ello, se considera que "...se articula con las reglas prácticas y con el esquema legal del consumidor". (Lorenzetti, 2014, p. 18)

De modo que para su implementación debe integrarse, por un lado, con la ley específica sobre defensa del consumidor -sobre la que nos referiremos más adelante- y con normas particulares sobre el carácter de la información vertida en la oferta y publicidad de productos y servicios en general (Arts. 1100 al Art 1103 de CCyC), y la realizada por medios electrónicos (art 1108).

"Artículo 1100. Información. El proveedor está obligado a suministrar información al consumidor en forma cierta y detallada, respecto de todo lo relacionado con las características esenciales de los bienes y servicios que provee, las condiciones de su comercialización y toda otra circunstancia relevante para el contrato. La información debe ser siempre gratuita para el consumidor y proporcionada con la claridad necesaria que permita su comprensión".

"Artículo 1101. Publicidad. Está prohibida toda publicidad que: a) contenga indicaciones falsas o de tal naturaleza que induzcan o puedan inducir a error al consumidor, cuando recaigan sobre elementos esenciales del producto o servicio; b) efectúe comparaciones

de bienes o servicios cuando sean de naturaleza tal que conduzcan a error al consumidor; c) sea abusiva, discriminatoria o induzca al consumidor a comportarse de forma perjudicial o peligrosa para su salud o seguridad”.

“Artículo 1102. Acciones. Los consumidores afectados o quienes resulten legalmente legitimados pueden solicitar al juez: la cesación de la publicidad ilícita, la publicación, a cargo del demandado, de anuncios rectificatorios y, en su caso, de la sentencia condenatoria”.

“Artículo 1103. Efectos de la publicidad. Las precisiones formuladas en la publicidad o en anuncios, prospectos, circulares u otros medios de difusión se tienen por incluidas en el contrato con el consumidor y obligan al oferente”.

“Artículo 1108. Ofertas por medios electrónicos. Las ofertas de contratación por medios electrónicos o similares deben tener vigencia durante el período que fije el oferente o, en su defecto, durante todo el tiempo que permanezcan accesibles al destinatario. El oferente debe confirmar por vía electrónica y sin demora la llegada de la aceptación”

De modo que este *corpus* de artículos resulta importante porque dan por sentado la obligación del oferente de brindar información certera, precisa y fidedigna sobre el producto o servicio a vender; sin recurrir a maniobras o estrategias engañosas que pudieran confundir al usuario en su elección. La mención de la publicidad por medios electrónicos es relevante a los fines del estudio, puesto que este servicio se ofrece y operativiza por telefonía móvil.

3. Caracterización

La importancia de la clasificación de los contratos reside en que posibilita el “adecuado encuadre de un determinado negocio jurídico, en una u otra categoría”. (Caramelo, 2015, p. 345). A partir de ello, es posible establecer con claridad cuál ha de ser su régimen y los efectos que podrá producir. Entonces, y de acuerdo con los criterios de clasificación pautados en el CC y C, el contrato de transporte es consensual, bilateral y oneroso, conmutativo, no formal. Veamos en qué consiste cada una de estas características para, finalmente, determinar si el servicio prestado por Uber encuadra en ellas.

3.1. Consensual

Quiere decir que todos los contratos regulados por el CC y C nacen por el acuerdo de las partes y se perfeccionan con su consentimiento. Así queda expresado en el art. 957, que amplía las funciones del contrato: “Contrato es el acto jurídico

mediante el cual dos o más partes manifiestan su consentimiento para crear, regular, modificar, transferir o extinguir relaciones jurídicas patrimoniales”.

3.2. Bilateral

Hace referencia a que del acuerdo emergen obligaciones recíprocas, simultáneas e interrelacionadas para dos o más partes contratantes,

“...de modo que la causa de la obligación de una de las partes es la consideración de una contraprestación a cargo de la otra.... una de las obligaciones no puede válidamente concebirse sin la otra; cada parte no está obligada a la prestación a su cargo sin que sea debida la prestación de la otra. No se requiere equivalencia objetiva entre las prestaciones”.

(Caramelo, 2015, p. 346)

En este caso, el transportista debe trasladar al pasajero al lugar convenido y este debe pagar el precio pactado. Al respecto, el art. 966 explicita que los contratos son bilaterales “...cuando las partes se obligan recíprocamente la una hacia la otra. Las normas de los contratos bilaterales se aplican supletoriamente a los contratos plurilaterales”. Establece, así, una diferencia con los contratos unilaterales que no había sido tomada en cuenta en el Código Civil. (Caramelo, 2015)

3.3. Oneroso

En conformidad con lo establecido en el Art 967 del CC y C el contrato de transporte es oneroso ya que cada una de las partes se obliga para que el otro de o haga algo, y a partir de ello se intercambia un valor.

“Los contratos son a título oneroso cuando las ventajas que procuran a una de las partes les son concedidas por una prestación que ella ha hecho o se obliga a hacer a la otra. Son a título gratuito cuando aseguran a uno o a otro de los contratantes alguna ventaja, independiente de toda prestación a su cargo”.

Explica Caramelo (2015, p. 349) que

“La noción de onerosidad se integra no solo por el provecho o ventaja proyectada, sino también por cierta relación de equivalencia que no necesariamente importa igualdad en términos de precio o de valoración económica del intercambio... Los contratantes acuerdan un intercambio de obligaciones que satisface el interés de cada uno de ellos, en una forma de equilibrio de base objetiva, cuyo ajuste se hace según intereses subjetivos”.

Asimismo, el art. 1282 excluye el transporte gratuito –es decir, cuando se exime al pasajero del pago del precio aunque esa circunstancia no excluye de las obligaciones y responsabilidad de las partes-; salvo que un transportista ofrezca sus servicios al público en el curso de su actividad, esa relación se regirá por las reglas dispuestas en Código.

3.4. Conmutativo

“Artículo 968. Los contratos a título oneroso son conmutativos cuando las ventajas para todos los contratantes son ciertas...”.

Explica Caramelo (2015) que este tipo de contratos genera obligaciones para cada una de las partes que pueden determinarse con cierto grado de certeza cualitativa desde el momento de la celebración del acuerdo. En estos casos, las partes conocen cuáles son sus obligaciones.

3.5. No Formal

Son los contratos no sujetos por la ley al cumplimiento de un requisito formal, por lo que las partes “...pueden utilizar la forma que estimen conveniente, aun cuando ella sea más exigente que la impuesta por la ley”. (Caramelo, 2015, p. 353) precisamente, el contrato de transporte de pasajeros no requiere de formas ni solemnidades especiales para su instrumentación. Sin embargo el boleto o pasaje es un de medio de prueba escrito.

“Artículo 969. Contratos formales. ...Cuando la ley o las partes no imponen una forma determinada, ésta debe constituir sólo un medio de prueba de la celebración del contrato”.

3.6. Nominado

El contrato es nominado cuando tiene una regulación legal completa y específica, de acuerdo con la regulación prevista en el CCyC, y también otros disciplinados por leyes especiales, como el contrato de seguro (ley 17.418).

“Artículo 970. Contratos nominados e innominados. Los contratos son nominados e innominados según que la ley los regule especialmente o no. Los contratos innominados están regidos, en el siguiente orden, por: a) la voluntad de las partes; b) las normas generales sobre contratos y obligaciones; c) los usos y prácticas del lugar de celebración; d) las disposiciones correspondientes a los contratos nominados afines que son compatibles y se adecuan a su finalidad”.

3.7. Por adhesión

Para el caso del transporte, cuando el pasajero adquiere el boleto adhiere a las condiciones impuestas unilateralmente por el transportista. En esta situación, los sujetos no son igualmente libres y tienen un disímil poder de negociación, por lo que se entiende que el contrato se forma a través de la estructura jurídica de adhesión (arts. 984 a 989 CCyC).

3.8. Comercial

Se lleva a cabo en forma de empresa, definida la misma como “la organización técnico-económica que produce, mediante la combinación de naturaleza, trabajo y capital, bienes o servicios para la obtención de beneficios, corriendo los riesgos por cuenta del empresario, quien reúne, coordina y dirige esos elementos bajo su responsabilidad” (Enciclopedia Jurídica OMEBA, p. 55).

Se entiende que, a nivel jurídico, la empresa no tiene un estatuto propio por lo que debe atenderse al régimen legal de sus diversos elementos, resultando de interés los aportes del derecho tributario y del derecho laboral (Dubois, 2015).

Según el nuevo Código Civil y Comercial, la “empresa” es una especie de “actividad económica organizada” (Dubois, 2015) pero su configuración requiere elementos adicionales y especiales que la diferencian (profesionalidad en su dirección, mayor complejidad en su organización, permanencia y habitualidad, asunción de riesgo, utilización de trabajo ajeno, mayor incidencia del capital en los resultados, y propósito de lucro, entre otros)

3.9. De consumo

El art. 1093 del CCyC hace referencia a esta caracterización, definiéndolo como el contrato

“...celebrado entre un consumidor o usuario final con una persona humana o jurídica que actúe profesional u ocasionalmente o con una empresa productora de bienes o prestadora de servicios, pública o privada, que tenga por objeto la adquisición, uso o goce de los bienes o servicios por parte de los consumidores o usuarios, para su uso privado, familiar o social.”.

De manera que esta categoría de contrato delimita la protección a los consumidores –a partir de ahora más abarcativa de diversos aspectos (cláusulas abusivas, precisiones publicitarias y supuestos especiales- en el marco de acuerdos que establezcan con los proveedores (Lorenzetti, 2014).

Asimismo la relación dada en el marco del contrato de transporte de pasajeros integra las relaciones de consumo contenidas en el art. 1092 CCyC y ss., y los contratos celebrados por adhesión a cláusulas generales predispuestas, cláusulas abusivas (art. 988, 1117 y ss.).

Sobre la base de esta categorización, entonces, también es de aplicación lo dispuesto en la Ley 24.240 de Defensa del Consumidor, así como también, con las reglamentaciones y normas sobre defensa de la competencia, lealtad comercial y, en particular, con el artículo 42 de la Constitución Nacional, referido a los derechos de los consumidores y usuarios y a su protección estatal y legal.

“Los consumidores y usuarios de bienes y servicios tienen derecho, en la relación de consumo, a la protección de su salud, seguridad e intereses económicos; a una información adecuada y veraz; a la libertad de elección, y a condiciones de trato equitativo y digno.

Las autoridades proveerán a la protección de esos derechos, a la educación para el consumo, a la defensa de la competencia contra toda forma de distorsión de los mercados, al control de los monopolios naturales y legales, al de la calidad y eficiencia de los servicios públicos, y a la constitución de asociaciones de consumidores y de usuarios.

La legislación establecerá procedimientos eficaces para la prevención y solución de conflictos, y los marcos regulatorios de los servicios públicos de competencia nacional, previendo la necesaria participación de las asociaciones de consumidores y usuarios y de las provincias interesadas, en los organismos de control”.

Este aparato normativo apunta a brindar una protección y solución legal para el usuario o consumidor ante eventuales abusos de quien se encuentra en mejores condiciones en la relación económica de ofertar un servicio o producto. Por ello las cláusulas que resulten abusivas, como las que limitan la responsabilidad del transportista por muerte o daños corporales, son inválidas. (Caramelo, 2015, p. 39). Sobre la base de esta caracterización de los contratos, también se puede decir que el servicio prestado por Uber se ajusta a lo establecido por el CCyC, así como también, normas específicas sobre la materia.

4. Partes

Para el caso analizado, claro es que las personas que intervienen en el contrato son el transportista -quien asume la actividad y el riesgo del traslado- y el pasajero, quien contrata su propio desplazamiento. La norma precisa las obligaciones de ambos durante la prestación del servicio y señala que se pueden pactar otras obligaciones que no comprometan el orden público. (Caramelo, 2015), estas obligaciones tiene carácter de indisponibles (art 962 y 963), es decir, que se imponen a la voluntad de las partes.

En virtud de la autonomía de la voluntad cada una de las partes tienen la libertad para reglar sus derechos y establecer sus obligaciones en el contrato de transporte, siempre que no se alteren ni contradiga las disposiciones de orden público, nuestro ordenamiento ha calificado con esta condición a ciertas obligaciones, las cuales son materia indisponible, por lo que no se pueden sustituir ni excluir; teniendo en cuenta que junto con la sanción del CC y C subsisten las leyes especiales es que estos artículos se presentan como una innovación ya que determinan el orden de prelación en el supuesto en que estas se contradigan, tanto en lo referente al orden público como en aquellos casos en los que se debe recurrir a la integración del contrato.

4.1.Obligaciones del Transportador

“Artículo 1289. Son obligaciones del transportista respecto del pasajero:

- a) proveerle el lugar para viajar que se ha convenido o el disponible reglamentariamente habilitado;
- b) trasladarlo al lugar convenido;
- c) garantizar su seguridad;
- d) llevar su equipaje”.

Al respecto, Caramelo (2015, p. 38) ha explicitado en qué consiste el cumplimiento de estas obligaciones. El inciso a) “establece que el transportista debe garantizarle al pasajero las comodidades de viaje pactadas o brindarle un lugar libre para usar, siempre que esté habilitado reglamentariamente con espacio para trasladar a las personas”. El inciso b) determina que el transportista debe llevar al pasajero al destino especificado, (establecido por ruta previa o indicado al momento de contratar), lo que constituye su principal obligación de la que no se puede desligar. El inc. c) especifica que el transportista debe “llevar sano y salvo al pasajero” durante todas las etapas en que se presta el servicio. Este inciso aporta una “...garantía fundamental del

contrato de transporte y en caso de incumplimiento el transportista será responsable en forma integral y objetiva”. (Caramelo, 2015, p. 38). El último inciso hace referencia cuidado del equipaje, que debe ser traslado –dentro de límites reglamentarios y legales-, y devuelto en las mismas condiciones en que fue entregado por el pasajero al momento de iniciar el recorrido.

3.2 Obligaciones del Pasajero

El artículo 1290 enumera las obligaciones del pasajero, las cuales también son indisponibles

- a) “pagar el precio pactado;
- b) presentarse en el lugar y momentos convenidos para iniciar el viaje;
- c) cumplir las disposiciones administrativas, observar los reglamentos establecidos por el transportista para el mejor orden durante el viaje y obedecer las órdenes del porteador o de sus representantes impartidas con la misma finalidad;
- d) acondicionar su equipaje, el que debe ajustarse a las medidas y peso reglamentarios”.

Estas obligaciones resultan claras y no dan lugar a controversias, por lo que si el pasajero no las cumple “puede perder el derecho al traslado convenido”. (Caramelo, 2015, p. 40). Ahora bien, en este caso deben considerarse las especiales circunstancias que convierten al pasajero en un posible consumidor, por lo que también “...se deben aplicar las reglas de interpretación de los artículos 1094 y 1095 del CCyC”¹⁰. (Lorenzetti, 2015, p. 31)

5. Alcances y límites a la responsabilidad del transportista

El CC unificado aporta una serie de artículos (1285, 1286 y 1291) que ofrecen especificaciones con respecto al retraso por responsabilidad del transportista –salvo que se pruebe una causa externa a él- y los efectos de ello; así como también, su responsabilidad por eventuales daños que sufriera el pasajero y/o sus pertenencias.

¹⁰*Artículo 1094.* Las normas que regulan las relaciones de consumo deben ser aplicadas e interpretadas conforme con el principio de protección del consumidor y el de acceso al consumo sustentable. En caso de duda sobre la interpretación de este Código o las leyes especiales, prevalece la más favorable al consumidor. *Artículo 1095.* El contrato se interpreta en el sentido más favorable para el consumidor. Cuando existen dudas sobre los alcances de su obligación, se adopta la que sea menos gravosa.

“Art. 1286. Responsabilidad del transportista. La responsabilidad del transportista por daños a las personas transportadas está sujeta a lo dispuesto en los artículos 1757 y siguientes...”

“Artículo 1291. Además de su responsabilidad por incumplimiento del contrato o retraso en su ejecución, el transportista responde por los siniestros que afecten a la persona del pasajero y por la avería o pérdida de sus cosas”.

De modo que el CCyC, a través de la introducción de estos artículos más específicos, regula el retraso en el cumplimiento del contrato (de traslado), así como también la responsabilidad del transportista por daños de las personas transportadas y en sus cosas (solo lo que lleva consigo y su equipaje de mano. Art. 1293), sin perjuicio de las normas especiales que regulen situaciones particulares. Por último, precisa los supuestos de responsabilidad del transportista y complementa la norma general para evitar discordancias (Lorenzetti, 2015). No obstante ello, en el art. 1294 introduce una salvedad con respecto a los objetos de valor extraordinario no declarados con anterioridad, o los que están bajo custodia del pasajero, con la excepción de que se pruebe la culpa del transportista en la pérdida o el daño ocasionado. Se ha advertido que la norma no define qué es un valor extraordinario, por lo que deberá ser interpretado en cada caso particular.

Dicha responsabilidad está sujeta a lo dispuesto en los artículos 1757 y siguientes, que guardan similitud con el criterio de la normativa anterior (arts. 184 y 188 C. Com.) en tanto que establecen que “...la responsabilidad por los daños en el transporte es de naturaleza objetiva” y hace responsable al transportista por el daño en la persona del pasajero. (Caramelo, 2015, p. 36).

Conclusiones parciales

El contrato de transporte de pasajeros es definido en forma clara y precisa por el CCyC; el cual introduce, también los caracteres típicos y miembros de esta relación contractual: un conductor que provee un servicio de traslado, un pasajero-consumidor, y el pago por ese servicio. A su vez, la norma profundiza sobre la materia al establecer y explicar las principales características de los contratos de transporte. Asimismo, en relación delimita en forma clara la responsabilidad del transportista por el retraso en la prestación del servicio, pérdida de pertenencias del pasajero y daños

que este pudiera sufrir desde el momento que arriba hasta que desciende del medio de transporte. Esta regulación se complementa con otras leyes específicas sobre transporte y usuarios.

En definitiva, puede decirse que la responsabilidad de quien es contratado para trasladar a un pasajero que paga por ello, es indisociable de la prestación del servicio. En efecto, en caso de daños al pasajero la ley no exime de responsabilidad, salvo demostración de causa ajena objetiva. En función de lo desarrollado, entonces, la normativa vigente sobre contrato de transporte se ajusta en líneas generales al servicio de traslado de pasajeros que presta Uber, por lo cual no habría fundamento de ningún tipo para que la empresa desconozca u omita el marco legal y jurídico aquí presentado. De manera que podría ser regulado y, eventualmente sancionado, por la legislación vigente Incluso ese desconocimiento resultaría violatorio del articulado desarrollado en este capítulo.

Capítulo III: Responsabilidad Civil de la empresa transporte en accidentes de tránsito con relación al pasajero

Introducción

En este capítulo confluyen las dos vertientes más importantes de la investigación: por un lado, la responsabilidad civil y, por el otro, las empresas de transporte y el chofer a cargo de la prestación del servicio, en el caso de un accidente de tránsito.

Para avanzar en la temática se aporta un marco conceptual y, sobre todo, un análisis de las modificaciones y novedades que al respecto introdujo el CCyC. Se espera que este *corpus* funcione como un marco regulatorio para la reflexión sobre la responsabilidad civil de la empresa Uber ante las víctimas de un accidente de tránsito durante la prestación del servicio.

1. Concepto de accidente de tránsito

La ley Nacional de Tránsito 24449, en su artículo 64, define como accidente de tránsito a “todo hecho que produzca daño en personas o cosas como consecuencia de la circulación”. Rosatti y Mosset Iturraspe (1995) caracterizan a ese daño como imprevisto o eventual, ocurre en las vías de circulación y es protagonizado por alguna de las personas mencionadas en la Ley de Tránsito.

En nuevo CC y C establece una correlación directa entre los accidentes de tránsitos ocasionados por vehículos y la responsabilidad civil derivada por el desarrollado de actividades riesgosas o peligrosas -las que cuentan con la potencialidad de generar un daño-. Es decir, que el daño ocasionado en un accidente de tránsito deriva de una cosa viciosa o riesgosa, que, con su accionar, produce el hecho con un grado de autonomía en relación al hombre (Alterini, Ameal y López Cabana, 1995, p. 203) y presupone la eventualidad de causar daño debido a que el automóvil circulando por las calles es lo peligroso.

Estas conceptualizaciones son reflejadas en la redacción del nuevo Código Civil y Comercial, que establece en su art. 1769 que la responsabilidad derivada de la intervención de cosas se aplica a los daños causados por la circulación de vehículos. La norma se vincula con lo establecido por los art. 1757 y ss. del CCyC, referidos a los perjuicios causados por el accionar de cosas viciosas o riesgosas. En concreto,

prevé el riesgo creado y el vicio de las cosas y de las actividades riesgosas como el factor de atribución de responsabilidad objetivo cuantitativamente más importante (Lorenzetti, 2014, p. 576). Esta incorporación no es casual sino que responde a abundante doctrina y jurisprudencia que conciben al automotor como una cosa típicamente riesgosa para terceros. A partir de ello, si el daño deriva del riesgo (potencialidad de un daño) o vicio (defecto en el funcionamiento que la torna riesgosa) de la cosa, y conforme a una relación de causalidad adecuada, su dueño o guardián deben responder por el daño sufrido por la víctima, prescindiendo de la idea de culpa subjetiva (Güiraldes, 2012)

Se inscribe en esta línea interpretativa Trigo (1993, p. 36), quien ha explicado que "el automotor es una típica cosa riesgosa que...por su propia naturaleza es peligrosa para terceros. A partir de ello la víctima del accidente de circulación le basta con acreditar el perjuicio sufrido y la intervención de la cosa que lo produjo o... la causalidad puramente material entre vehículo y el daño [ocasionado]".

Agrega el especialista que esta concepción responde a que sobre el creador del riesgo se presume causalidad, y esta relación se rompe solo si se acredita una causa ajena como generadora del riesgo (Trigo, 1993).

A continuación se aplicarán los conceptos ya vertidos en los capítulos anteriores a la generación de responsabilidad civil frente a daños ocasionados por accidentes de tránsito.

2. Factores de atribución

Ya se adelantó que el CCyC establece, en sus arts. 1286 y 1757, que la responsabilidad del transportista por daños a las personas transportadas es de naturaleza objetiva en tanto que se presume el riesgo de la actividad y de la cosa (conducir un automotor).

“Artículo 1757: Toda persona responde por el daño causado por el riesgo o vicio de las cosas, o de las actividades que sean riesgosas o peligrosas por su naturaleza, por los medios empleados o por las circunstancias de su realización. La responsabilidad es objetiva. No son eximentes la autorización administrativa para el uso de la cosa o la realización de la actividad, ni el cumplimiento de las técnicas de prevención”.

En función de la responsabilidad que asume el conductor por daños a las personas transportadas, no son considerados como eximentes de ello las circunstancias administrativas que son inherentes a la organización del servicio, tales como: la autorización administrativa y el cumplimiento de las técnicas de prevención. Las demás situaciones que configuren "causa ajena" pueden actuar como eximentes, solo si reúnen los requisitos que liberan o pueden liberar de responsabilidad en esas situaciones (Barletta, 2016)

2.1.Responsabilidad por el hecho del dependiente

Actualmente, siendo el dependiente responsable, cualquiera sea el factor de atribución, objetivo o subjetivo, dicha responsabilidad objetiva se extiende al principal. O sea que, respondiendo el dependiente como dueño o guardián de una cosa riesgosa, pese a no existir culpa por parte de él, igualmente debe responder el principal (Vázquez Ferreyra, 1992).

En igual perspectiva interpretativa, el art. 1753 del CCyC establece que el principal responde objetivamente por los daños que causen los que están bajo su dependencia, cuando el hecho dañoso acaece en ejercicio o con ocasión de las funciones encomendadas. Se refiere a los daños que el dependiente causa a terceros, en ejercicio o con ocasión de una función (por ejemplo, si un chofer de un colectivo, mientras cumple con su labor, arrolla a un peatón). Esto implica que debe comprobarse la necesaria relación entre las tareas propias del subordinado y el perjuicio ocasionado.

Es válido aclarar, por un lado, que la relación de dependencia debe entenderse en sentido amplio, y se configura si el autor del daño dependió de la autorización del principal para accionar, aun cuando la relación sea circunstancial o gratuita (Bustamante Alsina, 1995; Lorenzetti, 2014). A su vez, la norma dispone que la responsabilidad del principal es concurrente con la del dependiente.

Por otro lado, existe una distinción entre "el ejercicio o en ocasión" del cumplimiento de una función. El primer caso se da cuando el dependiente ejecuta el acto dañoso practicando el cargo recibido. La otra circunstancia comprende los actos ajenos o la función, pero que únicamente pudieron ser llevados a cabo por el dependiente por mediar esas funciones. (Herrera, Caramelo y Picasso, 2015, p. 474)

El factor de atribución es la garantía, "...puesto que se consagra un deber de indemnidad a cargo del principal frente a los terceros, por el accionar de los dependientes que se encuentran a su cargo" (Lorenzetti, 2014, p. 562). Entonces, "...el

deber de responder del comitente es inexcusable, por lo que debe resarcir el daño ocasionado a la víctima” (Herrera, Caramelo y Picasso, 2015, p. 473), siempre que se encuentren reunidos los presupuestos de este tipo de responsabilidad (relación de dependencia, daño ocasionado en ejercicio de una función, hecho ilícito cometido por el dependiente).

Al respecto, los pronunciamientos judiciales expresan:

“La responsabilidad del conductor de transporte no guarda relación con el contrato que vincula al pasajero con la empresa transportista, sino que es de índole extracontractual. Y dentro de éste ámbito, debe tenerse en cuenta que la circunstancia de encontrarse la cosa riesgosa de hecho durante el transporte bajo la dirección y vigilancia del conductor no implica que éste detente la guarda jurídica de la misma -de la que no se desprende el titular por haberla confiado a un dependiente- a los efectos de hacerle cargar con la responsabilidad objetiva por los riesgos de una actividad con la que se beneficia exclusivamente su principal”¹¹.

2.2.Riesgo provecho

Se entiende que el riesgo provecho concurre para atribuir responsabilidad al conductor de un automóvil que, con su accionar, genera el peligro y se beneficia con el uso de la cosa (Galdós, 1996). Una excepción a dicho principio es el caso del conductor dependiente. Según el extinto Código Civil, el riesgo era desplazado por el régimen de la culpa subjetiva (artículo 1109). Así el chofer profesional en virtud del contrato de transporte, crea el riesgo, pero lo hace en beneficio o provecho ajeno, -el del dueño de la empresa-, a cuyo nombre y favor detenta la tenencia material e intelectual de la cosa riesgosa. Así se responsabiliza al beneficiario económico por el daño ocasionado a la víctima.

“Quien explota un servicio de transporte de pasajeros asume una actividad generadora de riesgo tanto para sus transportados como para los no transportados; y lo hace en su propio beneficio. El aprovechamiento económico que la explotación de la actividad supone hace que fundamentalmente se ponga en cabeza de esas empresas la

¹¹ Cciv. y Com. San Isidro, Sala 1ª. 22-12-98, “González, Carolina c/ Palacios y Micrómnibus General San Martín S.A. s/ Daños y perjuicios”.

responsabilidad, que solo puede desplazar invocando y probando alguna de las eximentes legalmente previstas”¹².

“Cuando la demanda es una empresa dedicada al transporte de pasajeros que obtiene provecho con su lícita y razonable incorporación al medio social de una cosa “per se” peligrosa, como es un colectivo, -con el que desarrolla su finalidad comercial lucrativa-, deviene necesario que, asuma la indemnización del daño causado por esa actividad riesgosa, desplegada con cosas, de la que se beneficia”¹³.

“...de calzada, bacheo y mejoramiento del entoscado de ruta, por el fallecimiento de un menor que mientras conducía su bicicleta por la banquina fue embestido por un camión que transportaba y descargaba materiales para dicha obra vial, dado que la empresa demandada reviste el carácter de guardián del vehículo embistente en los términos de lo dispuesto en el art. 1113 primera parte del Código Civil, y no acreditó que hubiera existido culpa de la víctima o de un tercero por quien no debiera responder”¹⁴.

Estas perspectivas son retomadas en el art. 1758 del CCyC, que establece la responsabilidad concurrente entre los legitimados pasivos, es decir, el dueño –quien ostenta la titularidad de dominio- y el guardián -quien se sirve de la cosa, ejerciendo, de manera autónoma, el poder de control y gobierno de ella, aunque no pueda llegar a servirse de la cosa- de las cosas. Por lo tanto, quien utiliza la cosa siguiendo directivas de otro, no asume la condición de guardián. Si se trata de las actividades riesgosas o peligrosas la responsabilidad recae en quien crea el riesgo o sea el titular de la actividad.

Ambos fallos resultan interesantes a los fines del objeto de estudio pues adelantan la posición de la jurisprudencia con respecto a la responsabilidad civil en caso de accidentes de tránsito durante el transporte de pasajeros, en este caso UBER.

¹² Cciv. y Com. San Isidro, Sala 1ª. 16-7-99, “Torres, E. C/Emp. Línea 216 S.A.T. s/daños y perjuicios”. El subrayado es nuestro.

¹³ Civ. y Com. Azul, Sala 2, 22-10-96, “Municipalidad de Tandil c/ T.A. La Estrella S.A. y otro s/ Daños y perjuicios”, en DJBA 152, 21 - ED 171, 378 - JA 1997 III, 224 - LLBA 1997, 273

¹⁴ SCJ, Buenos Aires, Bogado, Juan Jorge y otro c/ Toledo, Víctor Adrián y otros s/ Daños y perjuicios, 15-7-2015.

3. Eximentes

La obligación resarcitoria del transportista cesa si se prueba que el accidente sucedió por "culpa de la víctima" o "de un tercero por quien la empresa no sea civilmente responsable" o "por quien no debe responder" o provino de un "caso fortuito o fuerza mayor", es decir, causas ajenas a la prestación del servicio. Dichas eximentes se encuentran legisladas por los arts. 1113 y 1729, y las mismas "...deben ser evaluadas en cada caso concreto a fin de conocer cómo se han presentado los hechos y si objetivamente su incidencia ha interrumpido el nexo de causalidad entre el actuar y el daño" (Barletta, 2016, p. 119)

A continuación se hará referencia a las eximentes contempladas por la legislación

3.1.El hecho del damnificado

Conforme al Art 1729 del CC y C: "La responsabilidad puede ser excluida o limitada por la incidencia del hecho damnificado en la producción del daño, excepto que la ley o el contrato dispongan que debe tratarse de su culpa, de su dolo, o de cualquier especial"

Vale aclarar que el CCyC introduce una modificación en tanto que "dispone que para interrumpir total o parcialmente el nexo causal no es preciso un accionar culpable de la víctima sino que basta con el hecho del damnificado, culpable o no". (Lorenzetti, 2015, p. 432)

Mosset Iturraspe, explica que "esta comprensión amplía el campo de actuación de la eximente, permitiendo alcanzar a los inimputables que, por su propio obrar se causen a sí mismo un perjuicio" (Mosset Iturraspe, 1971)

Barletta (2016, p. 123) concluye que lo más relevante en este eximente "...es la incidencia causal del hecho de la víctima, no importando su culpa, salvo que la ley imponga este agravamiento... [En efecto] si no hay una condición con entidad suficiente para elevarse al concepto de causa, tal situación no tiene gravitación en el resultado dañoso"

Alguna jurisprudencia ha tomado atención a este eximente, basándose en el grado de responsabilidad de la víctima por el daño ocurrido y en orden a ello, ha excluido, en forma parcial y total, la responsabilidad del transportista:

"Si la actora caminaba por el pasillo del colectivo sin sostenerse del pasamano y en función de ello pierde la estabilidad y cae al piso del rodado incurrió en una conducta manifiestamente imprudente, máxime teniendo en cuenta sus circunstancias personales y el hecho de portar cartera, bolsa de mano y paraguas. **Tal conducta, sin embargo, sólo excluye parcialmente la responsabilidad** que en el evento cupo al demandado, pues el chofer del micro tiene obligación de conducir previniendo y advirtiendo las distintas circunstancias que acaecen en el vehículo a su cargo"¹⁵

"El conductor de un automotor no resulta responsable por la muerte de un peatón que cruzó la calle fuera de la senda peatonal y con un alto grado de ingesta alcohólica, toda vez que si bien es cierto que el camión se desplazaba a una velocidad superior a la permitida, quedó acreditado que la conducta de la víctima al momento de su muerte ha sido intempestiva, inexplicable y sorpresiva y aun cuando resulta cierto que no todas las personas ebrias reaccionan de la misma manera, no puede negarse el alto nivel de alcohol en sangre que presentaba el sujeto y que el estado de percepción y comportamiento de los consumidores es modificado por el alcohol a medida que se aumenta la dosis"¹⁶.

"Debe rechazarse la demanda de daños y perjuicios interpuesta contra una empresa prestadora del servicio de transporte público, por los herederos de un hombre que falleció al ser arrollado por un colectivo, pues se acreditó que la víctima intentó ascender al ómnibus cuando el vehículo estaba en movimiento, con las puertas cerradas y fuera de la respectiva parada, lo cual configura notoriamente la culpa de la víctima en la ocurrencia del siniestro".¹⁷

3.2. El hecho de un tercero por quien no debe responder

Este eximente también forma parte de la denominada causa ajena, sin embargo su análisis debe tener en consideración distintas circunstancias que desplacen la responsabilidad del agente conductor. Así, resulta clarificador desarrollar los

¹⁵ Cciv. y Com. Quilmes, Sala 2, 4-12-97, "Núñez, Juana Zulma c/ Expreso Quilmes S.A. y Otro s/ Daños y Perjuicios. El subrayado es propio.

¹⁶ Cámara de Apel. en lo Civil, Comercial, Laboral y de Minería, Neuquén, "Cardozo, Denis Iván y Otros c/ Cangros, Jorge Arturo y Otros s/ Daños y perjuicios por uso autom. c/Lesión o muerte", 18-11-2014. El subrayado es propio.

¹⁷ Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil, Capital Federal, "M. c/ F. s/ años y perjuicios (acc. tran. c/ les. o muerte)", 31-7- 2013. El subrayado es propio.

requisitos mencionados por Agoglia, Boragina y Mesa (2006) para que una conducta se configure como causa ajena al sindicado y responsabilidad recaiga entonces en un tercero.

1. El tercero –persona física o jurídica, capaz o incapaz- debe ser ajeno al causante del daño. No revisten este carácter los dependientes del deudor, ni los integrantes de la cadena de producción (art 2 de la Ley 24.240), los autorizados por el dueño o guardián de la cosa si usaron la cosa de acuerdo a la voluntad expresa o presunta del titular del derecho sobre la cosa que produjo el daño; tampoco los hijos menores. Finalmente no libera de responsabilidad los actos efectuados por los codeudores solidarios o de una obligación cuyo objeto es indivisible. Agoglia, Boragina y Mesa (2006)

2. El hecho del tercero debe guardar adecuación causal e incidencia directa con el perjuicio ocasionado.

Sobre este punto, el CC y C aclara que ya no se requiere la demostración de un obrar culposo sino la incidencia causal del hecho del tercero para romper el nexo de causalidad entre el actuar del demandado y el daño producido.

3. La conducta llevada a cabo por el tercero debe ser de *motu proprio*.

4. Debe ser imprevisible e inevitable, porque si el daño pudo evitarse de alguna manera, entonces, no es suficiente para liberarlo de su responsabilidad. Así lo entiende también la jurisprudencia:

Si se demanda en función de un contrato de transporte por lesiones que sufrió la víctima en ocasión del mismo, por la colisión del colectivo en el que viajaba con otro rodado, la empresa de transportes demandada que invoca la culpa del tercero como eximente, solo puede eximirse totalmente de responder frente a la víctima si demuestra que la culpa –o el hecho- del tercero es exclusiva, tiene los caracteres de imprevisible e inevitable y es totalmente ajena -“extraña” o “exterior”- a la actividad riesgosa que desarrolla.¹⁸

El actuar del tercero debe ser meritado al tiempo del hecho dañoso. El CC y C dispone en su art 1731 “Para eximir de responsabilidad, total o parcialmente, el

¹⁸ Cciv. y Com. San Isidro, Sala 1ª. 16-7-99, “Torres, E. C/Emp. Línea 216 S.A.T. s/daños y perjuicios

hecho de un tercero por quien no se debe responder debe reunir los caracteres de caso fortuito”.

El hecho del tercero en definitiva debe tener las características del caso fortuito, es decir, ser imprevisible o previsto inevitable; ser ajeno a la labor desarrollada por el deudor a su conocimiento (no se concibe esta eximente si quien produce el daño tiene algún tipo de relación con el causante del perjuicio como podría ser una amistad, familiaridad o relación de parentesco). Así queda reflejado en el siguiente fallo:

“Si el hecho dañoso cuya reparación se reclama fue causado por terceros ajenos a la emplazada -en el caso, los malvivientes que subieron al transporte y que ninguna relación tenían con la empresa-, el accionar de aquéllos configura, sin duda, un supuesto de caso fortuito o fuerza mayor apto para eximir de responsabilidad a la transportadora (arts. 514 del Cód. Civil; 184 del Cód. de Comercio). El asalto que efectúan personas extrañas al transportista no constituye una circunstancia relacionada con el hecho del transporte; por el contrario, es un hecho extraño al mismo que, aunque de acuerdo a la realidad social que estamos viviendo puede calificarse de previsible, resulta para las empresas de transporte automotor inevitable, atento principalmente a la gran cantidad de colectivos que hoy en día invaden las calles y la innumerable cantidad de personas que los utiliza para trasladarse de un lugar a otro.

Entonces, en el caso ninguna responsabilidad puede atribuirse a la demandada, pues el daño no provino ni del vicio ni del riesgo de la cosa de su propiedad, ni del hecho de su dependiente, tratándose de un acto efectuado por un tercero por el que no se encuentra obligado a responder. La situación vivida por el pasaje escapa a la esfera de probabilidades ordinarias que debe tener en cuenta una empresa que presta un servicio de pasajeros, encuadrándose la misma dentro de las causales previstas en los arts. 184 del C.Com. y 514 del C.C”¹⁹.

Tampoco una relación de subordinación o dependencia. Es por ello que en ciertas situaciones (animales en ruta, accionar de delincuentes, etc.) no se ha ponderado como eximentes de la causalidad en el daño debido a que conforme al tipo

¹⁹ Cciv. y Com. San Isidro, Sala 1ª, 9-3-99, “Gillioni c/MONSA s/daños y perjuicios

de actividad llevada por quien resulta sindicado como responsable, las situaciones debieron ser previsibles. (Barletta, 2016) En la resolución judicial de los accidente de tránsito esta eximente reviste trascendental importancia, por cuanto en ocasiones los siniestros se producen por el actuar de terceros ajenos a las partes involucradas en el hecho, tal es el caso de las colisiones plurales de automotores, choques en cadena, mal estacionamiento.

Al respecto, la jurisprudencia ha determinado:

“Si se demanda en función de un contrato de transporte por lesiones que sufrió la víctima en ocasión del mismo, por la colisión del colectivo en el que viajaba con otro rodado, la empresa de transportes demandada que invoca la culpa del tercero como eximente, **solo puede eximirse totalmente de responder frente a la víctima si demuestra que la culpa –o el hecho- del tercero es exclusiva, tiene los caracteres de imprevisible e inevitable** y es totalmente ajena –“extraña” o “exterior”- a la actividad riesgosa que desarrolla”.²⁰

3.3. Caso Fortuito.

Sabido es que los accidentes pueden ocasionarse por múltiples motivos: el actuar de la víctima o de un tercero, y por hechos imprevisibles o inevitables. Estas circunstancias también eximen de responsabilidad porque rompen el nexo de causalidad entre el actuar y el daño ocasionado. No obstante, para atribuir este carácter de fortuito como eximente deben analizarse las especiales circunstancias del caso, ya que de ser previsibles o evitables, el deudor debe igualmente responder, como ya se anticipó en el apartado anterior.

La legislación define el caso fortuito como “...el hecho que no ha podido ser previsto o que, habiendo sido previsto, no ha podido ser evitado. El caso fortuito o fuerza mayor exime de responsabilidad, excepto disposición en contrario” (art. 130). A modo de ejemplo, la jurisprudencia consultada ha entendido que el caso fortuito exime de responsabilidad al conductor:

“La aparición imprevista de un perro sobre la ruta constituye caso fortuito. Si bien es normal la presencia de animales en las banquetas de las rutas de la región, lo anormal, en el caso de autos, es la forma de la aparición del animal. Si bien el caso fortuito no se encuentra

²⁰ Cciv. y Com. San Isidro, Sala 1ª, “Torres, E. C/Emp. Línea 216 S.A.T. s/daños y perjuicios, 16-7-99.

expresamente contemplado en el art. 1113 del Código Civil como eximente de responsabilidad del dueño o guardián, está aceptado mayoritariamente que su acaecimiento, por su imprevisibilidad e irresistibilidad, coloca el resultado fuera del ámbito del riesgo o vicio de la cosa, constituyéndose en un factor interruptivo de la cadena causal”²¹.

Pero también se ha expedido en sentido contrario:

“El conductor que, en un día lluvioso, invadió el carril contrario y colisionó con otro rodado, resulta responsable por el accidente, pues si bien alegó que un lodazal proveniente del desborde de un arroyo lo empujó a la mano contraria, no se acreditó el carácter extraordinario del hecho natural denunciado -que por otra parte es común en esa época del año-, que fuera inevitable o imprevisible para el accionado, ni que tal hecho fuera insuperable, a punto tal que un conductor prudente no lo pudiera sortear”.²²

También se exime de responsabilidad en el caso de imposibilidad de cumplimiento producido por caso fortuito o fuerza mayor. Algunos artículos del CC y C que hacen referencia a que el caso fortuito extingue la responsabilidad del transportista frente al daño en casos específicos de imposibilidad absoluta y temporal (arts. 955 y 956)

Por su parte, el art 1732 también determina que

“El deudor de una obligación queda eximido del cumplimiento, y no es responsable, si la obligación se ha extinguido por imposibilidad de cumplimiento objetiva y absoluta no imputable al obligado. La existencia de esa imposibilidad debe apreciarse teniendo en cuenta las exigencias de la buena fe y la prohibición del ejercicio abusivo de los derechos”.

A su vez, es importante aclarar que aunque exista caso fortuito o imposibilidad de cumplimiento, el deudor no se exime de responsabilidad en las siguientes situaciones (Art 1733):

²¹ Cámara de Apel. en lo Civil, Comercial, Laboral y De Minería, Neuquén, “González, Viviana y otro. c/ A. Evangelista S. A. y otros s/ daños y perjuicios, 22-5-2012

²² Cámara en lo Civil y Comercial , San Salvador De Jujuy, “Díaz, Beatriz Inés c/ Rivera Alfredo Hilarión, Rivera Rodrigo Gonzalo s/ Indemnización de daños y perjuicios”, 5-7-2012

a) si ha asumido el cumplimiento aunque ocurra un caso fortuito o una imposibilidad;

b) si de una disposición legal resulta que no se libera por caso fortuito o por imposibilidad de cumplimiento;

c) si está en mora, a no ser que ésta sea indiferente para la producción del caso fortuito o de la imposibilidad de cumplimiento;

d) si el caso fortuito o la imposibilidad de cumplimiento sobrevienen por su culpa;

e) si el caso fortuito y, en su caso, la imposibilidad de cumplimiento que de él resulta, constituyen una contingencia propia del riesgo de la cosa o la actividad;

f) si está obligado a restituir como consecuencia de un hecho ilícito.

Finalmente, resulta ilustrativo traer a colación algunos pronunciamientos, de un corpus significativamente más amplio, que toman en cuenta este eximente, aún antes de la reforma del CCyC:

“Entonces, en el caso ninguna responsabilidad puede atribuirse a la demandada, pues el daño no provino ni del vicio ni del riesgo de la cosa de su propiedad, ni del hecho de su dependiente, tratándose de un acto efectuado por un tercero por el que no se encuentra obligado a responder. La situación vivida por el pasaje escapa a la esfera de probabilidades ordinarias que debe tener en cuenta una empresa que presta un servicio de pasajeros, encuadrándose la misma dentro de las causales previstas en los arts. 184 del C.Com. y 514 del C.C.”²³

"En el supuesto en que el pasajero haya sufrido un daño a raíz del tiroteo producido entre dos individuos que intentaron robar la recaudación al conductor y un policía a que viajaba en el colectivo efectuando un servicio de custodia para la empresa transportadora, no cabe eximir de responsabilidad a esta última atribuyendo el hecho dañoso a un tercero por el que no debía a responder y al caso fortuito o fuerza mayor; ya que, por un lado, el mencionado agente del orden, aún sin ser un dependiente del transportista estaba ligado a éste por una locación de servicios y, por otro, el asalto y ulterior tiroteo dentro de un rodado de transporte de pasajeros este dentro del riesgo específico de la actividad, con lo cual no es un hecho ni imprevisible ni inevitable. En consecuencia la empresa

²³ Cciv. y Com. San Isidro, Sala 1ª, “Gillioni c/MONSA s/daños y perjuicios”, 9-3-99.

deber responder por los daños que hubiere acreditado la víctima -arts. 1113, 1068, 1069 y 1086 C. Civil y 375, 384 y 479 C. Proc"²⁴

"El transportador que esgrime la culpa de un tercero por quien no debe responder, tiene que justificar que el conductismo de éste reviste los caracteres de caso fortuito o fuerza mayor; el choque o la colisión que pueda experimentar el vehículo de transporte público no puede ser considerado como un caso fortuito o fuerza mayor, pues es una contingencia previsible y propia de la actividad empresarial dedicada al transporte de personas o cosas.

"... una colisión, para las empresas de transporte, está dentro de lo que se denomina "riesgo empresario", de modo que no puede erigirse en eximente total de responsabilidad, debiendo el transportista responder ante el pasajero por haberse quebrantado el deber de transportarlo sano y salvo a destino, sin perjuicio del derecho de repetir contra quien, en definitiva también resulte responsable y en la proporción que corresponda atribuirle desde el punto de vista causal, la generación del accidente"²⁵.

Conclusiones parciales

La responsabilidad civil del transportista y de la empresa frente a un daño generado por un accidente de tránsito es de naturaleza objetiva y reviste una relación causal entre su actuar y la consecuencia dañosa. La responsabilidad puede ser concurrente entre ambos. En este sentido, tanto el CCyC como la doctrina y jurisprudencia previas a la reforma son categóricos y unánimes.

Sin embargo, la norma contempla una serie de eximentes que rompen esa relación causal, y atribuyen la responsabilidad a un tercero, al damnificado o a un evento fortuito, liberando así de ello al transportista. Sin embargo, su verificación dependerá de las circunstancias particulares de cada caso.

²⁴ Cciv. y Com. Morón, Sala II, 11-5-95, "Peña Wenceslao R. c/ EMP. DE TRANSPORTE DEL OESTE S.A. s/ Daños y perjuicios", en E.D. 166, 423 - LLBA 1995, 864

²⁵ Cciv. y Com. Morón, Sala 2, 15-7-96, "Rouxel, Luisa Ercilia c/ Leuci, Angel y otros s/ Daños y perjuicios".

Lo desarrollado en estos capítulos permitirá, a continuación, reflexionar acerca de la eximición o no de responsabilidad civil de la empresa Uber frente a un accidente de tránsito y el consecuente daño a los pasajeros; y si cabría algún tipo de excepcionalidad por las características particulares de este servicio que resultarían novedosas a la luz de la legislación vigente sobre transporte.

Capítulo IV: Análisis de caso: Uber, caracterización, naturaleza jurídica y encuadre en la legislación argentina

Introducción

En este capítulo final se procura volcar el marco conceptual al análisis de la empresa Uber, cuyas principales características también se abordan para el conocimiento del lector. Finalmente se busca verificar si la normativa vigente aporta un marco desde el cual determinar la responsabilidad civil de la empresa ante un eventual accidente de tránsito.

1. Conceptualización y Naturaleza Jurídica

Al comenzar este trabajo se adelantó que la empresa Uber presta un servicio de traslado de pasajeros a través de un usuario que se contacta con un conductor (que oficia como “socio disponible”) a través de una aplicación tecnológica. Las principales particularidades del servicio es que se presta a través de un automóvil no registrado –al menos bajo reglamentaciones tradicionales o institucionalizadas, como es el caso de los taxis o remis- y el contacto entre usuario y conductor es a través de la telefonía móvil. Claro está que ninguna de estas circunstancias están reguladas ni contempladas por el CCyC que incorpora cambios y novedades significativas con respecto al transporte, como se vio en un capítulo anterior; ni tampoco por otra legislación referida a transporte de pasajeros, accidentes de tránsito ni de servicios al consumidor, por lo que su implementación ha generado cierta incertidumbre. Dado este carácter novedoso, no existe doctrina local al respecto y solo se encontraron algunas sentencias, sobre los que se hará referencia más adelante.

No obstante ello, es posible analizar este caso de estudio a través de los conceptos y normas desarrolladas en este trabajo, sobre todo si se toma en cuenta que Uber es, en definitiva, una empresa que presta un servicio rentado en el que se traslada a un pasajero de un punto a otro; es decir, también que hay un contrato entre el conductor y el usuario o consumidor. Esta relación contractual puede interpretarse desde diversas formas.

2. Uber como aplicación tecnológica

Según su página de Internet²⁶, la empresa Uber se define como “...una aplicación que conecta pasajeros que requieren un servicio de traslado –por ahora, la única funcionalidad disponible en Argentina- con conductores –“socios” propietarios del vehículo particular- disponibles para brindarlo”. Desde el punto de vista empresarial, se configura como una sociedad de responsabilidad limitada privada, según las leyes de los Países Bajos.²⁷

Para prestar el servicio, se organiza en torno a una aplicación de telefonía móvil (plataforma de tecnología). Tanto el pasajero como el conductor deben estar registrados en la plataforma digital de la empresa.

Desde el punto de vista contractual el servicio comienza a prestarse después que Uber y el cliente/empresa celebran un contrato, en el que se establecen los términos bajo los cuales el cliente puede utilizar la facturación, junto con el Servicio de Uber y la aplicación (“Uber App”) asociada. Además, se considera que existe un contrato de transporte puesto que el servicio que se presta es rentado. En la actualidad, la tarifa inicial –lo que comúnmente se conoce como “bajada de bandera”- rondaría los 15 pesos argentinos (poco menos de un dólar) al que se agregan 4,50 pesos (30 centavos de dólar) por cada kilómetro recorrido; y 1,75 (12 centavos de dólar) por minuto. La forma de pago es a través de tarjeta de crédito. (Cerdá, 2016)

De manera que la principal particularidad de la empresa reside en la forma de contactar a los pasajeros y conductores. En virtud de estas características que asume la empresa, resulta importante conocer de qué forma puede ser regulada a partir de lo establecido en el CCyC unificado. En efecto, introdujo algunos cambios que implican un acercamiento al tipo de servicios prestados por la empresa analizada.

3. Una empresa bajo la modalidad de contratación a distancia

Uber puede ajustarse a las denominadas plataformas de comercio electrónico de consumo colaborativo, las cuales solo en forma muy reciente y parcial se encuentran reguladas en forma directa o específica en el CCyC. Esto es así por la razón de que la empresa no estaba instalada en la Argentina al momento de la redacción y sanción del CCyC.

²⁶ Recuperado el 30 de septiembre de <https://drive.uber.com/argentina/preguntas-frecuentes/>

²⁷ Bajo número de registro societario 56317441 y domicilio legal en Vijzelstraat 68, 1017 HL Ámsterdam (“Uber”). <https://www.uber.com/es/legal/business/international/es/>

Aun así, el cuerpo normativo incorpora diversos aspectos que tienen que ver con el relacionamiento comercial por medios informáticos, electrónicos o telemáticos. Por ejemplo, el denominado e-commerce puede incluirse en una modalidad especial llamada "Contratos celebrados a distancia", los cuales son regulados principalmente por los Art. 1105 –aporta una definición sobre esta modalidad de contratación caracterizada porque los participantes de la contratación no se encuentran frente a frente-; 1106, 1107 –que establece el derecho del consumidor a recibir información clara sobre la prestación del servicio y quién asume los posibles riesgos- y 1108. En cuanto a la definición de esta modalidad de contratos, el Art 1105 establece:

Art 1105. “...son concluidos entre un proveedor y un consumidor con el uso exclusivo de medios de comunicación a distancia, entendiéndose por tales los que pueden ser utilizados sin la presencia física simultánea de las partes contratantes. En especial se consideran los medios postales, electrónicos, telecomunicacionales, así como servicios de radio, televisión o prensa”.

3.1. La protección del consumidor en los contratos de *e-commerce*

Por otra parte la nueva legislación otorga derechos del consumidor al establecer:

Art 1107: “Información sobre los medios electrónicos: si las partes, se valen de técnicas de comunicación electrónica o similar es para la celebración de un contrato de consumo a distancia, el proveedor debe informar al consumidor, además del contenido mínimo del contrato y la facultad de revocar, todos los datos necesarios para utilizar correctamente el medio elegido, para comprender los riesgos derivados de su empleo y para tener absolutamente claro quién asume esos riesgos.”

Ya se mencionó importancia crucial de estas cuestiones en la celebración de contratos de consumo, que antes no eran explicitadas por el Código derogado.

Esta forma de contratación no implica que el proveedor quede liberado de sus las obligaciones generadas por su participación en un contrato de consumo; tampoco pueden imponer cláusulas en los contratos que excedan las limitaciones legales de la normativa vigente sobre consumo. Esto es así porque el consumidor es

objeto de tutela por la normativa general y específica en materia de contratos de consumo. En efecto, los Art. 1094 y 1095:

"despliegan un principio de alcance general para todo el sistema normativo, según el cual toda norma que regule relaciones de consumo debe ser aplicada e interpretada conforme con el principio de protección del consumidor y el acceso al consumo sustentable. Se trata de una disposición de orden público protectorio, imperativa en su aplicación e indisponible para las partes"

En suma, la modalidad de contratación y la incorporación de una novedad tecnológica no implican un desamparo para el consumidor o que el proveedor eluda sus responsabilidades contractuales o las previstas por la norma.

En materia de defensa del consumidor podrá aplicarse no solo lo dispuesto en el nuevo CC y C de la Nación sino también los derechos adquiridos desde el plexo constitucional (art 42 C.N) y las normativas específicas (ley 24.240 Derecho del Consumidor y sus modificatoria ley 26361.)

Según el art. 42 CN, el consumidor debe ser protegido en su salud, seguridad e intereses económicos y es a la satisfacción de esas finalidades que debe apuntar la interpretación de las normas relacionadas con la materia, las que a menudo son dictadas por organismos con poder de policía en distintas áreas del mercado, como la Secretaría de Comercio e Industria, el Banco Central de la República Argentina, la Superintendencia de Seguros de la Nación o la de Servicios de Salud, entre otros, tanto en el orden nacional como provincial o de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Por otra parte, de acuerdo con este *corpus* legal, los problemas e irregularidades derivados de la transacción comercial por medios electrónicos deben ser resueltas a favor del consumidor y asegurando un consumo sustentable. En tal sentido, resultó novedoso y determinante para el tratamiento de esta modalidad comercial un pronunciamiento que condenó a la empresa electrónica *Mercado Libre* por realizar una operación considerada fraudulenta²⁸.

4. Como Empresa de Transporte

Uber se jacta de que no ofrece un servicio de transporte, sino que vincula una parte llamada transportista -encargada de trasladar personas- con la contraparte,

²⁸ Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil, Sala K, "Claps Enrique Martín y otro c/ Mercado Libre S.A. s/ daños y perjuicios, 5-10-2012.

que paga el servicio contratado. Esta relación se establece a través de una aplicación móvil que la empresa gestiona y administra.

En función de ello y de acuerdo con lo desarrollado en los capítulos anteriores esta empresa sí presta un servicio que se encuadra dentro del contrato de transporte. En primer lugar el contrato establecido entre las partes puede calificarse como consensual, bilateral, oneroso, conmutativo, no formal, es decir, que surge de un acuerdo entre las partes, en este caso, para el traslado del pasajero mediante el pago de un valor previamente concertado. Del mismo, a su vez, emergen obligaciones recíprocas, simultáneas e interrelacionadas.

De acuerdo con la legislación vigente, puede decirse que el servicio prestado funciona bajo la órbita del contrato de transporte debido a que, una parte llamada transportista se obliga a trasladar personas o cosas de un lugar a otro, y la otra, llamada pasajero paga un precio por ello. La norma, a su vez, delimita cuáles son las obligaciones para ambas partes que emanan de ese contrato: a) el traslado de cosas o personas de un lugar a otro, y b) el pago del precio o flete por el servicio brindado.

Por otro lado, es evidente que Uber funciona como empresa en tanto que coordina y dirige bienes para la provisión de un servicio, del cual obtiene un beneficio económico. Por lo tanto, se erige como responsable de esa situación y eventuales accidentes que pudieran ocurrir.

Asimismo la relación dada en el marco del contrato de transporte de pasajeros integra las relaciones de consumo contenidas en el art. 1092 CCyC y ss., y los contratos celebrados por adhesión a cláusulas generales predispuestas, cláusulas abusivas (art. 988, 1117 y ss.).

De modo que este *corpus* de artículos resulta importante porque dan por sentado la obligación del oferente de brindar información certera, precisa y fidedigna sobre el producto o servicio a vender; sin recurrir a maniobras o estrategias engañosas que pudieran confundir al usuario en su elección. La mención de la publicidad por medios electrónicos es relevante a los fines del estudio, puesto que este servicio se ofrece y operativiza por telefonía móvil.

En definitiva, puede decirse que la responsabilidad de quien es contratado para trasladar a un pasajero que paga por ello, es indisociable de la prestación del servicio. En efecto, en caso de daños al pasajero la ley no exime de responsabilidad, salvo demostración de causa ajena objetiva. En función de lo desarrollado, entonces, la normativa vigente sobre contrato de transporte se ajusta al servicio de presta Uber,

por lo cual no habría fundamento de ningún tipo para que la empresa desconozca u omita el marco legal y jurídico aquí presentado. Incluso ese desconocimiento resultaría violatorio del articulado desarrollado en capítulos anteriores.

4.1. Como Servicio Público.

En el caso del servicio público, el Estado garantiza y asegura la prestación del servicio mediante contratos y concesiones a terceros o particulares, contemplados en las leyes y reglamentos. Una característica esencial de las concesiones o contratos de servicios públicos, es la determinación de una tarifa oficial en el cobro de los mismos, a fin de evitar maniobras especulativas o de lucro por los proveedores.

El Estado, a su vez, supervisa que estos servicios cumplan con estándares básicos de calidad y eficiencia. En este caso, a través de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, que establece el marco regulatorio del autotransporte público de pasajeros de carácter urbano y suburbano de jurisdicción nacional (taxis, remises, ómnibus de media y larga distancia), así como también, el marco normativo para el otorgamiento de los permisos de explotación. En este aspecto, sí habría un vacío legal puesto que los vehículos asociados a Uber no cuenta con un taxímetro regulado por la Comisión Nacional de Transporte y, además, esos asociados no contarían con un permiso para explotar la actividad otorgado por agente estatal.

En virtud de lo aquí expuesto, la empresa Uber aporta un servicio que puede encuadrarse en una modalidad de contrato a distancia y de contrato de transporte; aunque no así como servicio público de pasajeros. No obstante ello, no implica que el servicio sea ilegal como se arguyó desde diversos sectores cuando esta empresa se instaló en el país. Incluso, un fallo se expresó en esa dirección²⁹.

Aclarada esta cuestión, es válido detenerse en el nudo problemático de este trabajo: ¿cuál es la responsabilidad civil que asume la empresa frente a un eventual accidente de tránsito?

5. Responsabilidad Civil frente a un accidente de tránsito frente al pasajero.

²⁹ Juzgado Nacional en lo Criminal de Instrucción, UBER s/, 1-8-2016.

5.1. Presupuestos de Responsabilidad:

En primera instancia, y superada la discusión acerca de la legalidad del servicio y su tipificación como contrato de transporte, en tanto que un transportista traslada a una persona que paga por ese servicio, puede decirse que en caso de accidente de tránsito y consecuentes daños, la responsabilidad objetiva recae sobre el prestador del servicio (el conductor y Uber). En efecto, el nuevo CC y C –de acuerdo con doctrina y jurisprudencia previas- establece una correlación directa entre los accidentes de tránsito ocasionados por vehículos y la responsabilidad civil derivada por el desarrollado de actividades riesgosas o peligrosas. Esto es así porque el daño ocasionado por un accidente de tránsito es producto de una cosa viciosa o riesgosa por su propia naturaleza–al automotor- para terceros (art. 1757). De modo que el vicio de las cosas y de las actividades riesgosas funciona como factor de atribución de responsabilidad objetiva (arts. 1286 y 1757).

Ahora bien, en caso de accidente de tránsito, ¿debe responder Uber -en tanto empresa que creó una aplicación digital para organizar el servicio de traslado y obtiene a cambio un beneficio económico- o el dueño del automóvil? En función de lo desarrollado en capítulos previos se ensayaron algunas respuestas que no pretenden zanjar la discusión.

Por un lado, si la responsabilidad por el hecho dañoso recae sobre el dependiente (dueño del automóvil, cosa riesgosa), esta también se extiende al principal (Uber), por lo que se considera responsabilidad concurrente. En efecto, el art. 1753 del CCyC establece que el principal responde objetivamente por los daños que causen los que están bajo su dependencia, cuando el hecho dañoso acaece en ejercicio o con ocasión de las funciones encomendadas, siempre que se encuentren reunidos los presupuestos de este tipo de responsabilidad (relación de dependencia, daño ocasionado en ejercicio de una función, hecho ilícito cometido por el dependiente). Aunque el dueño del automóvil aparezca como “asociado” en la empresa, no es menos cierto que Uber recibe un beneficio económico por esos conductores “asociados” que están bajo su órbita. En efecto, la relación de dependencia es entendida en sentido amplio por la doctrina.

Por otro lado, la noción de riesgo provecho permite explicar también la responsabilidad de Uber, y delimitar la del conductor, frente al daño generado por un accidente de tránsito durante la prestación del servicio. En concreto. Así el chofer en virtud del contrato de transporte, crea el riesgo al conducir un automóvil, pero no lo

hace en beneficio propio sino ajeno, -en este caso Uber del dueño de la empresa-, a cuyo nombre y favor detenta la tenencia material e intelectual de la cosa riesgosa. Por ello, es la empresa la que debe responder por el daño ocasionado a la víctima. A su vez, el art. 1758 del CCyC establece la responsabilidad concurrente entre el dueño – quien ostenta la titularidad de dominio- y el guardián -quien ejerce, de manera autónoma, el control de la cosa, aunque no pueda llegar a servirse económicamente de ella. Por lo tanto, quien utiliza la cosa siguiendo directivas de otro, no asume la condición de guardián. Si se trata de las actividades riesgosas o peligrosas la responsabilidad recae en quien crea el riesgo o sea el titular de la actividad.

Como ya se desarrolló, la obligación resarcitoria del transportista solo se exime si se prueba que el accidente sucedió por "culpa de la víctima" o "de un tercero por quien la empresa no sea civilmente responsable" o "por quien no debe responder" o provino de un "caso fortuito o fuerza mayor", es decir, causas ajenas a la prestación del servicio.

Ahora bien, el aspecto problemático de esta cuestión reside en que la empresa ostenta la abierta intención de eximirse de cualquier tipo de responsabilidad ante daños o accidentes, bajo un argumento explicitado en su reglamento:

"(A) En ningún caso UBER serán responsables de los daños y perjuicios indirectos, punitivos, accesorios, ejemplares, especiales o emergentes, o por la pérdida de negocios o lucro cesante, que sufra la otra parte o un tercero, que surjan de este contrato, ya sean contractuales, extracontractuales o basado en cualquier fundamento jurídico, aun cuando UBER o el cliente (o sus agentes) hayan tenido conocimiento de la posibilidad de esos daños y perjuicios y (B) en ningún caso las partes serán responsables conforme a este contrato por los daños y perjuicios directos por un importe que exceda la cifra superior entre (X) un millón de dólares estadounidenses (USD 1.000.000) (o la divisa local equivalente que corresponda) e (Y) las tarifas totales que la compañía debe pagar a UBER en virtud del presente"

Esta reglamentación atenta abiertamente contra la legislación en materia de defensa del consumidor, las características de los contratos y de regulación del transporte. Por un lado, va en dirección contraria a los postulados y fundamentos

vertidos en la Ley de Defensa del Consumidor en lo referente a cláusulas abusivas. Por otro lado, en la celebración de contratos bilaterales y recíprocos puesto que impone condiciones e intenta eximirse de la responsabilidad por accidente durante la prestación del servicio y que emergen del contrato establecido con el pasajero. Y, finalmente, contra la obligatoriedad de que todo vehículo inscripto en una actividad comercial debe poseer un seguro que se ajuste a esa categoría. Esto implica una discrepancia o zona gris puesto que en el caso de Uber autos particulares, asegurados como tales para uso personal, prestan un servicio similar al de taxis o remis, incurriendo en un evidente incumplimiento de la normativa. Al respecto, las compañías aseguradoras enfatizaron que en el supuesto de ocurrencia de un accidente ocurrido por un auto asegurado con póliza convencional, pero con uso comercial o de remis, la compañía aseguradora podría rechazar el siniestro porque significa una agravación del riesgo³⁰, con fundamento en la exclusión general de la mayoría de las pólizas: “cuando el vehículo sea destinado a un uso distinto al indicado en el Frente de póliza y/o certificado de Cobertura sin que medie comunicación fehaciente al Asegurador en contrario, o cuando sufrieran daños a terceros transportados en el vehículo asegurado en oportunidad de ser trasladados en virtud de un contrato oneroso de transporte, sin haberse consignado tal uso o destino en el frente de póliza”. (Cit en Cerda, 2016). Además, el seguro de responsabilidad civil vehicular obligatorio exigido por Ley 24.449 no otorgaría cobertura al estar excluido el riesgo de transporte de pasajeros oneroso.

Ya se analizó en un capítulo previo que la ley de Defensa al Consumidor es taxativa y contundente al establecer que el derecho del consumidor de recibir información clara, sobre las características del servicio, no implica una desprotección o desconocimiento de cuáles son sus derechos, ni mucho menos que el proveedor de un servicio quede liberado de sus obligaciones, como puede ser la de responder civilmente ante un daño y perjuicio. De modo que esta información que es proporcionada por la empresa en su página web de ningún modo puede ser entendida como un eximente que libere al proveedor. En efecto, el CCyC aporta un aparato normativo para mayor protección del usuario o consumidor ante eventuales abusos de quien se encuentra en mejores condiciones en la relación económica de ofertar un

³⁰ <http://www.apertura.com/negocios/Uber-vs.-aseguradoras-quien-se-hace-cargo-si-el-auto-choca-20160511-0007.html>

servicio o producto. Por ello las cláusulas que resulten abusivas, como las que limitan la responsabilidad del transportista por muerte o daños corporales, son inválidas.

A su vez, la Ley de Defensa del Consumidor establece que si de la relación de consumo se origina un daño, corresponde la responsabilidad solidaria del proveedor y prestador del servicio, impuesta en su art. 40 y solo eximida si la causa del daño les es ajena.

“Si el daño al consumidor resulta del vicio o riesgo de la cosa o de la prestación del servicio, responderán el productor, el fabricante, el importador, el distribuidor, el proveedor, el vendedor y quien haya puesto su marca en la cosa o servicio. El transportista responderá por los daños ocasionados a la cosa con motivo o en ocasión del servicio.

Así mismo, los consumidores y usuarios que son afectados en sus derechos por los proveedores de servicios pueden recurrir a la figura del daño directo, definido en el art. 40 bis, “todo perjuicio o menoscabo al derecho del usuario o consumidor, susceptible de apreciación pecuniaria, ocasionado de manera inmediata sobre sus bienes o persona, como consecuencia de la acción u omisión del proveedor de bienes o del prestador de servicio”. De manera que la norma hace mención al usuario o consumidor damnificado en sus derechos por la acción del proveedor de un bien o servicio (Mc Donald, 2010)

Sobre la base de esta normativa, se considera que frente a un daño generado durante la prestación del servicio por Uber, pueden iniciarse acciones sobre el chofer, la aseguradora y la misma compañía (Sobrino, 2016), con el fundamento que “La ley 22.240 establece la responsabilidad de quien pone la marca en la cadena de comercialización. Si el pasajero contrató un servicio de Uber, esta empresa obtiene una ganancia, lo que implica también la asunción de responsabilidad por riesgos”. En efecto, el pago que realiza el pasajero no va directo al chofer sino que se transfiere a Uber, que descuenta un porcentaje y luego liquida el resto al conductor.

Por otro lado, la Ley de Tránsito 24.449, en su art. 68, exige la contratación de un Seguro Obligatorio para todo automotor, acoplado o semiacoplado, que cubra eventuales daños causados a terceros, transportados o no. A su vez la ley establece que el vehículo que preste el servicio debe contar con habilitación, inscripción y permiso de la autoridad de transporte que corresponda; así como el chofer, con licencia profesional.

Como ya se adelantó, la empresa no reúne ninguno de estos requisitos para la contratación de sus asociados transportistas, lo que implica una desprotección del consumidor trasladado ante cualquier accidente de tránsito y el posible daño consecuente. Incluso, desde la Asociación Argentina de Productores Asesores de Seguros (2016) recomendó no promover contratos de seguros para quienes operen en una actividad como Uber, pues las pólizas de vehículos particulares excluyen la responsabilidad civil de trasladados en el marco de un contrato oneroso³¹.

En efecto, es importante recordar que denominado Seguro de Responsabilidad Civil Vehicular Obligatorio exigido por Ley 24.449 no otorga cobertura al estar excluido el riesgo de transporte de pasajeros oneroso, sin las habilitaciones correspondientes. Incluso, si Uber quisiera hacer uso de los seguros denominados *Off Shore*, que aseguran bienes y su responsabilidad consecuente en el extranjero, estos se encuentran prohibidos por la legislación argentina (Ley 12.988).(Cerdá, 2016)

Además, queda claro que varias de las cláusulas informadas en la página web de la empresa no deberían admitirse puesto que transgreden el art. 37 de la ley de Defensa de Consumidor (“Las cláusulas que desnaturalicen las obligaciones o limiten la responsabilidad por daños...”) y el artículo 1292 del CCyC: “Las cláusulas que limitan la responsabilidad del transportista de personas por muerte o daños corporales se tienen por no escritas”. En virtud de esta normativa, queda evidenciada la responsabilidad del transportista en caso de accidente.

6. Legalidad de la prestación del servicio

En cuanto a la legalidad del servicio, puede decirse que evidencia un grave incumplimiento de las normas actuales que regulan el Código de Tránsito y Transporte. Uno de los principales argumentos es que sus "socios" (choferes) no ofrecen las condiciones legales ni requerimientos para que asuman responsabilidad civil, es decir, carecen de habilitación profesional para conducir un automóvil en el marco de una actividad comercial y no poseen seguro para traslado de pasajeros. La Compañía, según expresa en su página web, exige a sus socios (chofer):

1. Ser mayor de 21 años

³¹ Web <http://www.revistaestrategas.com.ar/noticia-1579.html>

2. Disponer de un auto modelo 2009 o posterior, 4 puertas, aire acondicionado, espacio para valijas, cualquier color, y excelentes condiciones generales.

3. Documentación: licencia de conducir vigente de alcance nacional, cédula blanca, verde o azul del auto, oblea de seguro obligatorio del automotor, comprobante de pago del seguro al día, certificado de antecedentes penales.

4. Aplicación Uber Driver.

5. Cuenta bancaria para la acreditación de los pagos de Uber

En definitiva, el servicio prestado por Uber denotaría ciertos caracteres de ilegalidad en tanto que no se ajusta al requerimiento de habilitación profesional y seguro para transporte comercial, requisitos que establece la normativa vigente sobre tránsito para el transporte de. Hecha esta salvedad, la empresa no puede desconocer ni eludir que presta un servicio de transporte rentado, por lo que debe ajustarse a lo que dicta la normativa sobre la materia; lo cual le genera responsabilidades frente a los usuarios por eventuales daños que pudieran generarse durante el traslado de los pasajeros. Asimismo, los usuarios se encuentran protegidos por la Ley de Defensa del Consumidor y lo que estipula el CCyC sobre e-commerce.

Ahora bien, para finalizar este apartado, se analizará reciente jurisprudencia sobre la problemática para conocer cómo ha receptado las cuestiones aquí desarrolladas. Es oportuno señalar que la jurisprudencia es escasa, aunque actualizada, debido a hace poco tiempo que la empresa se instaló en el país y, por el momento, solo presta el servicio en Buenos Aires

7. Análisis Jurisprudencial

Por un lado, los primeros pronunciamientos fueron medidas cautelares para suspender el servicio de UBER, en respuesta a acciones legales iniciadas por choferes y propietarios de taxis³², quienes se consideran los principales damnificados por la competencia que les implica la llegada de la empresa extranjera. Por ejemplo, se dispuso como medida cautelar una orden dirigida al Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires para que suspendiera las actividades prestadas por UBER “...hasta tanto se dicte sentencia definitiva o se presente la hipótesis prevista en el art.

³²Sindicato de Peones de Taxis de la Capital Federal, la Cámara Empresaria del Autotaxi, la Asociación Civil de Taxistas de Capital, la Sociedad Propietarios de Automóviles con Taxímetro y la Unión de Propietarios de Autos Taxis.

182 del CCAyT, debiendo informar en manera circunstanciada a este Juzgado, dentro del plazo de cinco (5) días, las medidas adoptadas”³³

El mismo fallo procuró avanzar en conocer el grado de institucionalidad de la empresa, es decir, en qué medida ha incorporado las reglamentaciones y requisitos que impone el Estado para la prestación y organización del transporte de pasajeros, así como también, a las dependencias fiscales. La decisión también dispone librar diversos oficios para obtener información sobre la actividad de UBER:

“Librar oficios a: i) la Agencia Gubernamental de Control para que informe si la empresa conocida mundialmente como UBER ha presentado algún pedido de habilitación para el servicio de transporte público de pasajeros y, en caso afirmativo, informe desde qué fecha y remita los antecedentes administrativos o copia certificada de los mismos. ii) A la Administración Gubernamental de Ingresos Públicos para que indique si la empresa está registrada como contribuyente, desde qué fecha y cuál es su domicilio fiscal. iii) A la Secretaría de Transporte del GCBA, para que informe si la empresa... realizó alguna presentación para actuar en el rubro de transporte de pasajeros y, en su caso, remita las correspondientes actuaciones o copia certificada de éstas. En razón del carácter cautelar de las medidas, los oficios deberán ser contestados en el plazo de cinco (5) días, bajo apercibimiento de aplicar astreintes a los funcionarios responsables o a quienes los reemplacen legalmente en caso de vacancia o licencia (cfr. art. 30, CCAyT)”.

Por último, reconoce el fallo que el desarrollo de esta actividad implica el tratamiento de diversas cuestiones que afectan intereses y demandas de diversos grupos de actores de la sociedad civil, tales como

“...la seguridad urbana, la defensa de los usuarios y consumidores, el derecho a trabajar y de ejercer industria lícita, aspectos tributarios, conflictos derivados del uso de las nuevas tecnologías y su impacto en el sistema jurídico, la seguridad y coordinación del transporte urbano, la igualdad ante las cargas públicas, la actuación de sociedades o empresas extranjeras en el ámbito local, los alcances del poder de policía, etc....”.

³³Juzgado Contencioso Administrativo y Tributario N° 15, CABA, “*Sindicato de Peones de Taxi de la Capital Federal y ots. c/ GCBA y otros s/ Amparo*” (Expte. N° C 3065-2016/0), 13-4-2016,

Y aunque no se hace referencia directa a la responsabilidad civil de la empresa por la generación de daños a los pasajeros durante el traslado, sí aclara que “la empresa debe velar por la protección de la salud y seguridad, lo cual implica una estricta adecuación a los controles estatales”

En forma simultánea, un fallo radicado en La Plata también dictaminó la suspensión del servicio en esa ciudad debido a que

“...la actividad que se propone realizar la accionada, sin contar con habilitación y/o permiso en ninguna localidad de la República Argentina, resulta una competencia desleal para los integrantes del Sindicato de Conductores de Taxímetros, ya que no cumplimenta los recaudos que inexorablemente deben cumplir sus afiliados, lo que podría configurar alguna situación de peligrosidad o de falta de cobertura para los eventuales usuarios (...)

“...corresponde señalar la posibilidad de que la actividad desplegada por UBER podría estar en colisión con el artículo 6.1.743 de la Sección 6, Capítulo I de la ley n° 451 “Régimen de Faltas”, entre otras normas”³⁴

Poco después, y como probable consecuencia de las irregularidades y críticas vertidas en los mencionados fallos a la empresa, se dictó la "clausura/bloqueo preventivo" de la página "www.uber.com/argentina" y las plataformas digitales, aplicaciones y todo otro recurso tecnológico que permita difundir, contratar y/o hacer uso de los servicios de transporte de pasajeros que ofrece la empresa “...hasta tanto la empresa se adecue a la normativa de la ciudad (de Buenos Aires)".

Esto se fundamentó en que

“...las condiciones de seguridad y funcionamiento del servicio que se pretende explotar en la Ciudad se encuentran comprometidas y los usuarios desamparados, por cuanto las exigencias para la actividad reglada del servicio de pasajeros de personas en automóviles de categoría particular no son requeridas por la empresa a los conductores de Uber, de modo que estarían contratando un servicio

³⁴ Juzgado Contencioso Administrativo, N° 3, La Plata, Berón, Juan Carlos c/Uber Technologies Inc. Y Otros s/materia a categorizar”, 18-4-2016.

de pasajeros totalmente exento de los controles del estado con las eventuales consecuencias disvaliosas que ello puede acarrear”³⁵.

La mención de este fallo resulta importante a los objetivos de este trabajo pues expresa claramente que la empresa ha transgredido los controles y habilitaciones que establece el Estado para prestar un servicio de traslado de pasajeros rentado. De modo que en caso de un accidente de tránsito se dificultaría determinar quién responde civilmente por los daños ocasionados al pasajero. En definitiva, aunque en líneas generales, los marcos legales existentes se ajustan al servicio de transporte de pasajeros que presta UBER, no hay una legislación específica ni adecuación normativa de la empresa que indique qué sucede en caso de un eventual accidente. Asimismo, nótese que el pronunciamiento concibe a la empresa como proveedora de un servicio de pasajeros –y todas las obligaciones que ello implica- y por otro lado, resalta o evidencia la desprotección de los usuarios.

Sin embargo, la problemática no resulta aún resuelta. En efecto, en octubre de 2016 un Tribunal de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires determinó la licitud del comercio desarrollado por UBER, y desestimó, por “inexistencia de delito”, la denuncia que la gremial de los taxistas había hecho contra 33 conductores de Uber, por los presuntos delitos de entorpecimiento del transporte, desobediencia, competencia desleal, instigación a cometer delitos y asociación ilícita³⁶. Este fallo fue luego ratificado por la cámara.

Aunque los argumentos vertidos en ese fallo eximen a la empresa de los presuntos delitos denunciados por una gran mayoría de taxistas que sienten que sus ingresos se verán mermados si UBER logra instalarse definitivamente en el mercado; por el contrario, parece no tomar cuenta que la empresa demuestra desconocer su rol como prestadora de un servicio de traslado de pasajeros, por lo que resulta necesario que su legalidad vaya de la mano de una adecuación a lo estipulado por la normativa de tránsito y el CCyC. Sobre esa base, la ocurrencia de un accidente de tránsito y las consecuencias dañosas generan responsabilidad civil objetiva, pero sobre quién ¿sobre la empresa o sobre el conductor?

³⁵ Cámara Penal, contravencional y de faltas. Ciudad Autónoma de Buenos Aires; Cámara Nacional en lo Criminal, Sala V, octubre de 2016

³⁶Juzgado Nacional en lo Criminal de Instrucción, UBER s/, 1-8-2016.

Conclusiones parciales

El servicio de traslado de pasajeros provisto por UBER es novedoso desde un punto de vista tecnológico y aparenta ofrecer una alternativa al servicio de taxis y remises cuyo servicio estaría congestionado por la creciente demanda de usuarios. Desde esta perspectiva puede regularse desde la legislación sobre defensa al consumidor, la comercialización por medios electrónicos y sobre transporte de pasajeros.

Sin embargo, y más allá de la polémica que generó entre los principales competidores del sector –taxis y remises-, la empresa se ha instalado en el país intentando eludir la normativa vigente al respecto. En este contexto, la jurisprudencia analizada no ha llegado a una opinión unánime sobre la legalidad del servicio y menos aún sobre la responsabilidad civil que debe asumir la empresa como proveedora de un servicio de traslado de pasajeros. Sí ha quedado en claro la desprotección de los pasajeros en esta situación.

Ahora bien, la legislación analizada aporta elementos para regular la actividad y, en el caso de un eventual accidente de tránsito durante el traslado del pasajero, proteger y resarcir a este último ante posibles daños. En efecto, la responsabilidad del dependiente se extiende al principal en caso de accidente y, además, la empresa se ve en la obligación de resarcir puesto que de la organización del servicio tiene un provecho económico. Asimismo, la legislación sobre defensa al consumidor aporta otro basamento de protección a los usuarios de este servicio, puesto que regula el denominado e-commerce, digital o a distancia, así como también, ante las cláusulas abusivas impuestas por los proveedores de servicios.

No obstante estas precisiones, las compañías aseguradoras se muestran reticentes a la hora de responder en caso de daños por accidentes debido a que los automóviles registrados bajo esta empresa no cuentan con un seguro comercial y acorde a la actividad que implica un riesgo, sino una póliza particular, ni tampoco con la habilitación profesional, expedida por organismo correspondiente, para el traslado de pasajeros.

CONCLUSIÓN GENERAL

En líneas generales, la responsabilidad civil frente a los daños siempre ha estado presente en el ordenamiento legal argentino; al igual que la verificación de una serie de atributos (antijuricidad; daño; causalidad y factores de atribución) para determinar la responsabilidad frente al daño.

Aun así, con la sanción del CCyC se procuró un abordaje más integral y sistémico de la atribución de un daño que debe resarcirse. En efecto, los ya conocidos atributos que deben cumplirse en materia de responsabilidad civil para resarcir un daño, fueron profundizados y especificados en la nueva norma, a partir de lo cual se toma en cuenta el incumplimiento objetivo del deber general de no dañar, la lesión de un derecho subjetivo, la a relación de causalidad suficiente entre el hecho y el daño, y el (los) factor(es) de atribución.

De acuerdo con este marco, la relación de causalidad es nodal para determinar la existencia de responsabilidad civil, y determina de modo contundente la posibilidad de imputar materialmente el resultado dañoso y la extensión de la reparación. En tanto que los factores de atribución, si bien son definidos como objetivos y subjetivos en el CCyC, en la práctica aparecen alternándose. ¿Cómo se aplican estos postulados, conceptualizaciones y categorías a la responsabilidad civil por daños en accidentes de tránsito en los que participan servicios o empresas de transporte de pasajeros?

Para responder ese interrogante, es oportuno recordar que el contrato de transporte de pasajeros es definido en forma clara y precisa por el CCyC; el cual introduce, también los caracteres típicos de esta relación contractual: un conductor que provee un servicio de traslado, un pasajero-consumidor, y el pago por ese servicio. A su vez, la norma profundiza sobre la materia al establecer y explicar las principales características de los contratos en general.

Asimismo, en relación con el transporte de pasajeros delimita en forma clara cuál es la responsabilidad del transportista por el retraso en la prestación del servicio, pérdida de pertenencias del pasajero y daños que este pudiera sufrir desde el momento que arriba hasta que desciende del medio de transporte. Esta regulación se complementa con otras leyes específicas sobre transporte y usuarios.

En definitiva, puede decirse que la responsabilidad de quien es contratado para trasladar a un pasajero que paga por ello, es indisociable de la prestación del

servicio. En efecto, en caso de daños al pasajero la ley no exime de responsabilidad, salvo demostración de causa ajena objetiva. Por otra parte, esta conceptualización convierte al pasajero también en un consumidor, y como tal, queda protegido por la normativa específica así como también por la amplia protección que aporta el CCyC.

Establecidas estas cuestiones, qué marca la normativa en el caso de accidentes de tránsito. En primer lugar, destaca la responsabilidad civil objetiva del chofer y la empresa a la que representa, de lo que emana la relación de causalidad entre la responsabilidad, el hecho y la generación del daño; así como también la responsabilidad concurrente y la extensión de la responsabilidad del dependiente al principal por ocasionar daños como producto de la prestación del servicio de traslado de pasajeros. Cuestiones por las que deben responder en forma solidarias la empresa y el conductor. Así ha quedado refrendado por una amplia corriente jurisprudencial y doctrinaria.

Sin embargo estos preceptos y normativas fueron puestos en jaque con el desembarco de la empresa UBER, proveedora de un novedoso servicio de traslado de pasajeros a través de una aplicación de telefonía móvil. A partir de esta particularidad la empresa intenta eludir la normativa vigente sobre la materia. En este trabajo quedó demostrado que esta pretensión no es posible puesto que ese servicio está claramente regulado por la normativa sobre contrato de pasajeros, responsabilidad civil en casos de accidentes de tránsitos –que de ningún modo contempla un eximente de responsabilidad para el caso de accidente de tránsito-, así como también por la legislación sobre consumo en general, y consumo electrónico en particular, que establece que el proveedor debe informar al consumidor, entre otras cuestiones, el contenido mínimo para comprender los riesgos derivados de su empleo y “...para tener absolutamente claro quién asume esos riesgos”.

Incluso, va de suyo que las actividades con automóviles u otro medio de traslado son consideradas típicamente riesgosas. Por lo cual no habría fundamento de ningún tipo para que la empresa desconozca u omita el marco legal y jurídico aquí presentado

Aunque los primeros pronunciamientos judiciales por denuncias acerca de la ilegalidad del servicio de UBER, interpusieron medidas cautelares para prohibir el servicio con el fundamento que no acataba las normativas vigentes, pocos meses después un tribunal se expresó en sentido contrario, pronunciando la legalidad del servicio. De modo que la problemática aún está en vías de resolución; mientras los

pasajeros-consumidores enfrentan una situación de cierta desprotección en caso de accidente durante el traslado en autos de la empresa UBER.

Hasta el momento, solo algunos artículos de la ley de defensa del consumidor y del CCyC establecen que las cláusulas abusivas o que limitan la responsabilidad del transportista frente a muerte o daños corporales deben tomarse como no admitidas o no escritas. Asimismo, la legislación analizada aporta elementos para regular la actividad y, en el caso de un eventual accidente de tránsito durante el traslado del pasajero, proteger y resarcir a este último ante posibles daños. En efecto, la responsabilidad del dependiente se extiende al principal en caso de accidente y, además, la empresa se ve en la obligación de resarcir puesto que de la organización del servicio tiene un provecho económico. Asimismo, la legislación sobre defensa al consumidor aporta otro basamento de protección a los usuarios de este servicio, puesto que regula el denominado e-commerce, digital o a distancia, así como también, ante las cláusulas abusivas impuestas por los proveedores de servicios.

Referencias bibliográficas

1. Doctrina

- Alterini, A., Ameal, O. y López Cabana, R., (1995). Derecho de las obligaciones civiles y comerciales, Abeledo-Perrot, Buenos Aires, 1995.
- Barletta, H. (2016) *Responsabilidad civil y accidentes de tránsito en el nuevo Código Civil y Comercial de la Nación*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: D&D.
- Borda, G. (1998). *Tratado de Derecho Civil. Obligaciones*. T. I. Buenos Aires: Abeledo-Perrot.
- Bustamante Alsina, J. (1995). *Teoría General de la Responsabilidad Civil*. Novena Edición ampliada y actualizada. Buenos Aires: Abeledo Perrot.
- Cerda, S. (2016). UBER y las incertidumbres en materia de Seguros. *Diario Civil y Obligaciones*, 88.
- Cornejo, B. (2016). *Breve reseña sobre la responsabilidad civil y sus funciones. Evolución en el tiempo*. Disponible en www.saij.gob.ar Consultado el 19 de enero de 2017.
- Favier Dubois, E. (h) (2015) La Empresa en el Nuevo Derecho Comercial: Importancia, delimitación e implicancias legales y fiscales. *La Ley*.
- Echevesti, R. (2015). *Código Civil y Comercial de la Nación. Diez puntos básicos en responsabilidad*. Disponible en www.infojus.gov.ar. Consultado el 10 de diciembre de 2016.
- Galdós, J. M. (2016). El riesgo creado y el conductor del automóvil. *Revista de Jurisprudencia Argentina*.
- Güiraldes, R. (2012). Responsabilidad derivada de la intervención de cosas y de ciertas actividades. Buenos Aires: El Derecho.
- Lorenzetti, R. (2014) *Código Civil y Comercial de la Nación comentado*, T. IV a VIII. Buenos Aires: Rubinzal Culzoni.
- Nicolau, N. (1996), La tutela inhibitoria y el nuevo artículo 43 de la Constitución Nacional, *La Ley*.
- Maciá Gomezzi, R. (2001). La dualidad del daño patrimonial y del daño moral. *Revista de responsabilidad civil y seguro*, 21
- Mc Donald, A. F. (2010). El daño directo en el Consumidor. *Suplemento de Consumidor Servicios Públicos*.

- Mosset Iturraspe, J. (1971). *Responsabilidad por daños. Parte general*. T. I. Buenos Aires: Ediar.
- Pizarro, R. D. (1996). Daño moral. Prevención. Reparación. Punición. El daño moral en las diversas ramas del derecho. Buenos Aires: Hammurabi.
- Pizarro, R. D. (1998) El principio de la reparación plena del daño. Situación actual y perspectiva. *Separata de la Academia Nacional de Derecho y Ciencias Sociales de Córdoba*.
- Rosatti, H. y Mosset Iturraspe, J. (1995) Derecho de tránsito. Santa Fe: Rubinzal Culzoni.
- Trigo Represas, F. y López Mesa, M. (2004). *Tratado de la responsabilidad civil*. Buenos Aires: La Ley.
- Vázquez Ferreyra, R. A. (1992). Responsabilidad del principal por el hecho del dependiente, eximentes de responsabilidad y otras cuestiones interesantes del nuevo derecho de daños. *Revista Jurisprudencia Argentina*, 5788.
- Zannoni, E. A. (1982). *El daño en la responsabilidad civil*. Buenos Aires: Astrea.

2. Legislación

Constitución Nacional

Ley de Defensa del Consumidor 24.240

Ley Nacional de Tránsito 24.449

Ley 26361 (modificatoria de la ley de Defensa del Consumidor)

3. Jurisprudencia

Cámara de Apelaciones en lo Civil y Comercial, Buenos Aires, “Suarez, Marta Del Valle y Otro/A c/ Loos, José María y Otros s/ Daños y Perj. Autom. C/Les. O Muerte (Exc. Estado)”, 19-11-2013.

Cámara de Apelaciones en lo Civil y Comercial, Buenos Aires, Sala 02, “Domínguez, Aranda Epifania c/ Alanis, Gustavo Javier s/ Daños y Perjuicios”, 11-6-2013.

Cámara de Apelaciones en lo Civil y Comercial, laboral y de Minería, Neuquén, “González, Viviana y otro. c/ A. Evangelista S. A. y otros s/ daños y perjuicios, 22-5-2012

Cámara de Apelaciones en lo Civil y Comercial, laboral y de Minería, Neuquén, “Cardozo, Denis Iván y Otros c/ Cangros, Jorge Arturo y Otros s/ Daños y perjuicios por uso autom. c/Lesión o muerte”, 18-11-2014

Civ. y Com. Azul, Sala 2, “Municipalidad de Tandil c/ T.A. La Estrella S.A. y otro s/ Daños y perjuicios”, 22-10-96.

Cámara Civil y Comercial, Morón, Sala 2, “Peña Wenceslao R. c/ EMP. DE TRANSPORTE DEL OESTE S.A. s/ Daños y perjuicios”, 11-5-1995.

Cámara Civil y Comercial, Morón, Sala 2, “Rouxel, Luisa Ercilia c/ Leuci, Ángel y otros s/ Daños y perjuicios”, 15-7-1996.

Cámara Civil y Comercial, Quilmes, Sala 2, “Núñez, Juana Zulma c/ Expreso Quilmes S.A. y Otro s/ Daños y Perjuicios”, 4-2-1997

Cámara Civil y Comercial, San Isidro, Sala 1, “González, Carolina c/ Palacios y Micrómnibus General San Martín S.A. s/ Daños y perjuicios”, 22-12-98.

Cámara Civil y Comercial, San Isidro, “Torres, E. C/Emp. Línea 216 S.A.T. s/daños y perjuicios”, 16-7-99.

Cámara Civil y Comercial, San Isidro, Sala 1ª, “Gillioni c/MONSA s/daños y perjuicios”, 9-3-99.

Cámara Civil y Comercial, San Isidro, Sala 1, “Torres, E. C/Emp. Línea 216 S.A.T. s/daños y perjuicios”, 16-7-99.

Cámara Civil y Comercial, Sala I, “Aguilera, Azucena Petrona c. el puente SAT y otro/a s/daños y perjuicios”, 26-3-2015.

Cámara en lo Civil y Comercial, San Salvador De Jujuy, “Díaz, Beatriz Inés c/ Rivera Alfredo Hilarión, Rivera Rodrigo Gonzalo s/ Indemnización de daños y perjuicios”, 5-7-2012

Cámara de Apelaciones en lo Civil y Comercial, Santiago del Estero, “Gorocito, Jorge Marcelo vs. Alderete, Javier Ignacio s. Daños y perjuicios”, 30-4-2010

Cámara de Apelaciones en lo Civil, Comercial, Minas de Paz y Tributario, Mendoza, “Adarme, Dante Alejandro vs Muratore, José Luis s. Daños y perjuicios”, 15-3-2012.

Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil, “Moreira, José Luis vs. Sabino, Roberto Antonio s. Daños y perjuicios”, 15-05-2007.

Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil, “M. c/ F. s/ años y perjuicios (acc. Tránsito. c/ les. O muerte)”, 31-7- 2013.

C.S.J.N. “Coria, Amelia y otras c. Ferrocarriles Argentinos s/daños y perjuicios”, 20-10-1992.

C.S.J.N. “Bogado, Juan Jorge y otro c/ Toledo, Víctor Adrián y otros s/ Daños y perjuicios”, 15-7-2015.

Juzgado Contencioso Administrativo y Tributario N° 15, CABA, “Sindicato de Peones de Taxi de la Capital Federal y ots. c/ GCBA y otros s/ Amparo” (Expte. N° C 3065-2016/0), 13-4-2016,

Juzgado Contencioso Administrativo, N° 3, La Plata, “Berón, Juan Carlos c/Uber Technologies Inc. Y otros s/materia a categorizar”, 18-4-2016.

Juzgado Nacional en lo Criminal de Instrucción, “UBER s/”, 1-8-2016.

4. Enlaces electrónicos

Diario La Nación, www.ln.com.ar 13-9-2016.

Ministerio de Economía de la Nación. www.infoleg.gob.ar

Plataforma empresa Uber. <https://drive.uber.com>

Revista Apertura. <http://www.apertura.com/negocios/Uber-vs.-aseguradoras-quien-se-hace-cargo-si-el-auto-choca-20160511-0007.html>

Revista Estrategas. <http://www.revistaestrategas.com.ar/noticia-1579.html>

Sistema Argentino de Información Jurídica. www.saij.gob.ar-

**AUTORIZACIÓN PARA PUBLICAR Y DIFUNDIR
TESIS DE POSGRADO O GRADO
A LA UNIVERIDAD SIGLO 21**

Por la presente, autorizo a la Universidad Siglo21 a difundir en su página web o bien a través de su campus virtual mi trabajo de Tesis según los datos que detallo a continuación, a los fines que la misma pueda ser leída por los visitantes de dicha página web y/o el cuerpo docente y/o alumnos de la Institución:

Autor-tesista <i>(apellido/s y nombre/s completos)</i>	BARBERO María Fernanda
DNI <i>(del autor-tesista)</i>	32.737584
Título y subtítulo <i>(completos de la Tesis)</i>	<u>UBER:</u> "Responsabilidad Civil en caso de accidente de tránsito frente al pasajero"
Correo electrónico <i>(del autor-tesista)</i>	ferchu_barbero@hotmail.com
Unidad Académica <i>(donde se presentó la obra)</i>	Universidad Siglo 21
Datos de edición: <i>Lugar, editor, fecha e ISBN (para el caso de tesis ya publicadas), depósito en el Registro Nacional de Propiedad Intelectual y autorización de la Editorial (en el caso que corresponda).</i>	Mendoza 04 de Abril 2017 Editor:

Otorgo expreso consentimiento para que la copia electrónica de mi Tesis sea publicada en la página web y/o el campus virtual de la Universidad Siglo 21 según el siguiente detalle:

Texto completo de toda la Tesis (Marcar SI/NO) ^[1]	SI
Publicación parcial (informar que capítulos se publicarán)	-

Otorgo expreso consentimiento para que la versión electrónica de este libro sea publicada en la en la página web y/o el campus virtual de la Universidad Siglo 21.

Lugar y fecha: Mendoza, 04 de Abril de 2017

Firma autor-tesista

BARBERO MARÍA FERNANDA
Aclaración autor-tesista

Esta Secretaría/Departamento de Posgrado de la Unidad Académica: _____
_____ certifica que la tesis adjunta es la aprobada y registrada en esta dependencia.

Firma

Aclaración

Sello de la Secretaría/Departamento de Posgrado

[1] Advertencia: Se informa al autor/tesista que es conveniente publicar en la Biblioteca Digital las obras intelectuales editadas e inscriptas en el INPI para asegurar la plena protección de sus derechos intelectuales (Ley 11.723) y propiedad industrial (Ley 22.362 y Dec. 6673/63. Se recomienda la NO publicación de aquellas tesis que desarrollan un invento patentable, modelo de utilidad y diseño industrial que no ha sido registrado en el INPI, a los fines de preservar la novedad de la creación.