Bullard Falla Ezcurra +

UNIVERSIDAD DEL PACÍFICO

10 AÑOS FACULTAD DE DERECHO

MOOT 2018 | Libre Competencia

CASO

Con la colaboración de:

APOYO CONSULTORIA

Cuarto MOOT Libre Competencia BFE+

1. MEILAND[1] es una república democrática que, aprovechando su buena situación económica, ha apostado en los últimos cinco años por la estructuración y ejecución de reformas integrales en sectores clave -como salud, educación, infraestructura y transporte- para así mejorar la calidad de vida de su población. En este contexto, en abril de 2014, el Congreso aprobó el Programa de Reforma Integral de Transporte (PRIT), con el objetivo de poner fin al caos en el transporte público meiliano.

2. El PRIT no solo dispuso la implementación de un Sistema Integrado de Transporte Público, que incluye la construcción del primer Metro de MEILAND y la compra y operación de buses que transiten en las zonas no cubiertas por éste, sino que además estableció lineamientos para la regulación del servicio de taxis, que hasta ese entonces no había estado sujeto a ningún tipo de regulación distinta a la obtención de licencia para prestar el servicio.

3. De hecho, esto último ha sido materia de discusión en los últimos años, pues la falta de regulación en el servicio de taxis ha sido la principal causante del desorden en el tráfico vehicular. Así, a mediados del 2015 el porcentaje de taxis que operaban en MEILAND superaba en 40% la cantidad en otros países de la región, una cifra desconcertante si se considera que MEILAND es el país más pequeño del continente. Ello, sin considerar el factor de la contaminación, ya que varios de los vehículos se encontraban en muy mal estado, y la inseguridad ciudadana, pues a inicios de 2014 se registró que 2 de cada 10 vehículos que prestaban este servicio habían sido utilizados en robo a mano armada, violaciones, secuestros, etc.

4. Cabe señalar, que en MEILAND este servicio se ha prestado a través de tres modalidades: (i) empresas con las que se contrata el servicio vía telefónica, (ii) asociaciones de taxistas independientes que se agrupan para brindar un mejor servicio y (iii) taxistas informales o “de la calle”, siendo este último caso el que se había incrementado más en los últimos años, mientras que los otros dos primeros redujeron su participación en el mercado debido a la falta de incentivos para brindar un servicio formal y seguro.

5. Por estas razones, de acuerdo con el PRIT, el Estado debía actuar para solucionar esta problemática. En base a ello, en julio de 2015 se aprobó el Decreto Legislativo No. 2045 (DL 2045) que regula las condiciones de acceso y permanencia del servicio de taxi en MEILAND, así como también el régimen sancionador aplicable ante la comisión de infracciones a las disposiciones y obligaciones contenidas en dicho decreto.

6. Al respecto, el artículo 6 del DL. 2045 establece determinados requisitos tanto para los conductores como para sus vehículos. Textualmente, dicho artículo señala que:

> *“Artículo 6.- Requisitos y condiciones generales de los vehículos del servicio de taxi en MEILAND:*

[1] Su idioma es el español. Su moneda es el WON (W/.)

a. *Tener peso neto mínimo de 1000 kg y motor con cilindrada mínima de 1250 cc;*
b. *Contar con cuatro puertas de acceso como mínimo;*
c. *Todos los vehículos del servicio de taxi deberán colocar en el interior del vehículo, en lugar visible para el pasajero, una ficha o letrero donde figure el número de la autorización de servicio, de la placa de rodaje del vehículo, el nombre de la persona natural o jurídica autorizada para prestar el servicio, teléfono de atención a usuarios, nombre del conductor, y su documento nacional de identidad*
d. *Contar con la autorización para ofrecer el servicio expedida por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones de MEILAND (MTCM)*
e. *La carrocería debe estar pintada integra y exclusivamente de color amarillo;*
f. *En las dos puertas laterales posteriores del vehículo deberá colocarse, pintado o con sticker y en color negro, el número de la placa de rodaje en un rectángulo de treinta y cinco centímetros (35 cm) y de largo por quince centímetros (15 cm) de alto;*
g. *Deberá contar con SOAT (Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito) para Taxis;*
h. *Llevar permanentemente en cada vehículo:*
    i. *Conos o triángulos de seguridad;*
    ii. *Un neumático de repuesto;*
    iii. *Linterna en perfecto estado de uso;*
    iv. *Botiquín de primeros auxilios con los elementos dispuestos por el MTC;*
    v. *Extintor de incendios en perfecto estado de uso.”*

7. Es el caso que, luego de que transcurrió el plazo de seis meses establecido en el DL 2045 para que los prestadores del servicio de taxi se adecúen a las nuevas condiciones, se observó una mejora significativa en la calidad del servicio, la seguridad y el tráfico meiliano, reduciéndose considerablemente el número de accidentes y denuncias vinculadas a la prestación de este servicio.

8. No obstante, esta nueva regulación también dio como resultado que el número de vehículos que prestaban el servicio de taxi se redujeran en un 40%, debido a que no todos los vehículos cumplían con las características establecidas en el DL 2045, afectando sobre todo a los taxistas de la calle o informales. Esto generó malestar tanto para aquellos que ya no calificaban para prestar el servicio como para los usuarios, que ya no conseguían un taxi con la misma facilidad que antes.

9. Uno de estos taxistas informales afectados por la nueva regulación, Julio Doig, vio en esta situación una oportunidad de negocio y fundó en enero de 2016 “MEIBEAT”, una empresa constituida en el extranjero, en el país FALLALANDIA, que ofrecería una aplicación (“app o aplicativo”) para acceder al servicio de transporte en vehículos particulares con el mismo nombre, en diversos países entre los que se encuentra MEILAND, que permite a los usuarios contactar a conductores, registrados en dicha plataforma y que están disponibles al momento de requerir el servicio. Las características de esta aplicación son las siguientes:

(i) Acceso a la aplicación para el usuario.- El usuario solo necesita contar con un dispositivo móvil con acceso a internet que les permita descargar la aplicación. Una vez descargada, el usuario debe crear una cuenta, registrando sus datos personales, y aceptar los términos y condiciones de la empresa allí transcritos, el usuario debe aceptarlos o no se les permitirá el acceso a la aplicación. Algunos extractos de estos términos y condiciones son los siguientes:

TÉRMINOS Y CONDICIONES

LEA ESTAS CONDICIONES DETENIDAMENTE ANTES DE ACCEDER O USAR LOS SERVICIOS

1. Relación contractual
(…)

Mediante su acceso y uso de los Servicios usted acuerda vincularse jurídicamente por estas Condiciones, que establecen una relación contractual entre usted y MEIBEAT. Si usted no acepta estas Condiciones, no podrá acceder o usar los Servicios. Estas Condiciones sustituyen expresamente los acuerdos o compromisos previos con usted. MEIBEAT podrá poner fin de inmediato a estas Condiciones o cualquiera de los Servicios respecto de usted o, en general, dejar de ofrecer o denegar el acceso a los Servicios o cualquier parte de ellos, en cualquier momento y por cualquier motivo.
(…)
2. Los Servicios

Los Servicios constituyen una plataforma de tecnología que permite a los usuarios de aplicaciones móviles de MEIBEAT o páginas web proporcionadas como parte de los Servicios organizar y planear el transporte y/o servicios de logística con terceros proveedores independientes de dichos servicios, incluidos terceros transportistas independientes y terceros proveedores logísticos independientes, conforme a un acuerdo con MEIBEAT o algunos afiliados de MEIBEAT ("Terceros proveedores"). A no ser que MEIBEAT lo acepte mediante un contrato separado por escrito con usted, los Servicios se ponen a disposición sólo para su uso personal, no comercial.

Usted reconoce que MEIBEAT no presta servicios de transporte o de logística o funciona como una empresa de transportes y que dichos servicios de transporte o logística se prestan por terceros contratistas independientes, que no están empleados por MEIBEAT ni por ninguna de sus afiliadas.
(…)

5. Legislación aplicable y Arbitraje

Salvo que aquí se especifique lo contrario, las presentes Condiciones se regirán e interpretaran exclusivamente en virtud de la legislación de Perú, con exclusión de sus normas de conflicto.

Cualquier disputa, conflicto, reclamación o controversia, del tipo que sea en contra de MEIBEAT, que resulte de las presentes Condiciones o que se relacione en gran parte con ellas, incluyendo las relativas a su validez, interpretación y exigibilidad (cualquier "Disputa"), deberán someterse forzosamente a arbitraje de derecho con sede en Meiland[2] administrado por el Centro de Arbitraje de la Cámara de Comercio Internacional, pudiendo el Tribunal Arbitral estar conformado por uno o tres árbitros.

Cualquier disputa, conflicto, reclamación o controversia, del tipo que sea en contra de los conductores registrados de MEIBEAT, que resulte de las presentes Condiciones o que se relacione en gran parte con ellas, incluyendo las relativas a su validez, interpretación y exigibilidad (cualquier "Disputa"), deberán someterse forzosamente a arbitraje de derecho con sede en Meiland[3] administrado por el Centro de Arbitraje de la Cámara de Comercio Internacional ante un Tribunal Arbitral de tres árbitros. Al respecto, los conductores de MEIBEAT han dado su consentimiento para arbitrar las controversias mencionadas en el presente párrafo al momento de registrarse en la aplicación."

(ii) Acceso a la aplicación para el conductor.- Todo aquel que desee ser conductor registrado de MEIBEAT debe de igual manera descargarse la aplicación y seguir el proceso de inscripción, en el que se comprometen, entre otros, a prestar el servicio de transporte en vehículos particulares bajo los términos y condiciones de la empresa –estándares de calidad, sujeción a determinadas modalidades de cobro, etc.-. Además, se les solicita sus datos personales –nombre, número de documento de identidad, placa de rodaje del vehículo, número de licencia de conducir y certificado de vigencia del SOAT[4].

Luego de que el conductor haya ingresado sus datos, la empresa realiza una revisión de antecedentes policiales del conductor y récord del vehículo. Además, los conductores deben pasar un examen psicológico y llevar a cabo una capacitación virtual[5], todo por cuenta de MEIBEAT.

Cabe señalar que, tratándose de un servicio de transporte en vehículos particulares, los conductores que se registran en MEIBEAT no se sujetan a lo establecido en el artículo 6 del DL 2045. Por ejemplo, no conducen vehículos pintados íntegramente de amarillo ni cuentan con el *sticker* de color negro con su número de placa. De hecho, muchos de los conductores que se registran en esta aplicación son personas

[2] La Ley de Arbitraje de Meiland es idéntica a la Ley Modelo UNCITRAL (en cuanto al artículo 7, recoge la opción I). Podrán encontrar la Ley de Arbitraje de Meiland en el siguiente enlace: https://www.uncitral.org/pdf/spanish/texts/arbitration/ml-arb/07-87001_Ebook.pdf

[3] La Ley de Arbitraje de Meiland es idéntica a la Ley Modelo UNCITRAL (en cuanto al artículo 7, recoge la opción I). Podrán encontrar la Ley de Arbitraje de Meiland en el siguiente enlace: https://www.uncitral.org/pdf/spanish/texts/arbitration/ml-arb/07-87001_Ebook.pdf

[4] MEIBEAT no solicita que el SOAT sea para vehículos de transporte público; por lo que la mayoría de conductores utilizan SOAT para vehículos privados.

[5] Las capacitaciones virtuales se enfocan principalmente en la construcción de la experiencia MEIBEAT. Así, la empresa ejemplifica las acciones a realizar por el conductor que normalmente generan una calificación sobresaliente del servicio, como por ejemplo, abrir las puertas del vehículo, preguntar al pasajero si posee una ruta de preferencia, ofrecer cargadores de teléfono, botellas de agua, no promover negocios ajenos a MEIBEAT, entre otros.

que nunca antes han prestado un servicio similar y conducen básicamente vehículos particulares.

Esto último ha permitido una acogida masiva, que ha dado como resultado que el número de conductores registrados en MEIBEAT supere en 4% el número de conductores que brindan el servicio de taxi según los términos del DL 2045, que no están registrados en dicha aplicación. De hecho, el mismo fundador de MEIBEAT, Julio Doig, quien como se sabe es un ex taxista informal, es un conductor registrado en su aplicación y ocasionalmente brinda el servicio de taxi a través de la misma.

(iii) Solicitud del servicio.- Una vez que el usuario ha finalizado su registro, puede solicitar a la aplicación que ubique a los conductores registrados más cercanos a fin de dar inicio a su viaje. En este punto, el usuario puede elegir entre consignar la dirección del destino, en cuyo caso la tarifa se determinará automáticamente, o seleccionar la opción "ingresa el destino más tarde", en cuyo caso la tarifa se determinará al finalizar el viaje.

Además, el usuario puede elegir si desea pagar en efectivo o con tarjeta de crédito, en este último caso, debe registrar el número de su tarjeta, pues de esa manera se cargará el monto correspondiente automáticamente al finalizar el viaje.

(iv) Tarifa.- La tarifa por el servicio de transporte en vehículos particulares es determinada por la aplicación según un tarifario, que se rige en función a tres variables: estimación del tiempo de viaje, distancia hacia el lugar de destino y tipo de servicio. Así por ejemplo, el precio puede aumentar si la duración del viaje es superior a la estimada. Asimismo, cuando la demanda de viajes supera la oferta de autos disponibles, la aplicación incrementa la tarifa habitual a fin de incentivar a los conductores a atender a una determinada zona. Este mecanismo, denominado "tarifa dinámica"[6] permite equilibrar la oferta y la demanda. Una vez que el número de conductores se incrementa, la tarifa vuelve a la normalidad.

Como se señaló en el acápite anterior, la tarifa se determinará antes de que el usuario inicie su viaje –si consignó el destino de manera previa- o una vez finalizado el viaje –si consignó el destino de manera posterior-. En el primer caso, el conductor podrá agregar en la aplicación aquellas circunstancias que incrementen el tiempo o distancia inicialmente previsto –esperar más tiempo al usuario antes que aborde el vehículo, desvíos generados por el usuario, etc.-, de tal manera que la aplicación recalcule la tarifa.

No obstante, según señaló el fundador Julio Doig en una reciente entrevista, los usuarios tienen la potestad de solicitar al conductor una tarifa menor, la que podrá ser aceptada o rechazada por este último.

[6] Mediante la aplicación de la tarifa dinámica, los precios pueden incrementarse desde 1.5x hasta 9.5x. MEIBEAT envía alertas a través de correos electrónicos y mensajes de texto a todos los conductores (a aquellos que se encuentran *online* como *offline)* advirtiendo del incremento en las tarifas a consecuencia de una subida en la demanda con el objetivo de incentivar el número de unidades disponibles a efectos de evitar la cancelación de servicios por no contar con conductores disponibles.

Por otro lado, MEIBEAT cobra una comisión por cada viaje realizado[7], equivalente al pago de un derecho por el uso de la aplicación, y un bono adicional por atender carreras en períodos de alta demanda, cubiertos por la "tarifa dinámica".

(v) Calificaciones del conductor.- MEIBEAT mantiene un historial actualizado del desempeño de cada uno de los conductores registrados, que toma en cuenta tres modalidades de evaluación: (1) supervisiones inopinadas a través de usuarios contratados para calificar el viaje; (2) calificación opcional del usuario en cada viaje con un rango de 0 a 5 –paralelamente, el conductor también puede calificar al usuario-; y, (3) número de viajes que el conductor cancela[8].

(vi) Incentivos.- La puntuación igual o superior a 4.6 y un mínimo número de viajes semanales[9], tanto para conductores como para usuarios, hace que automáticamente califiquen como "VIP", que es una red exclusiva integrada por los mejores usuarios y conductores, garantizando la calidad del servicio.

Por otro lado, MEIBEAT también otorga a los conductores vales de descuento para mantenimiento de los vehículos en diversas casas automotrices, descuento para planes de telefonía, alianzas comerciales con plataformas destinadas a la enseñanza de inglés, entre otros[10]. Ello, sin considerar los eventos que se llevan a cabo semestralmente y en el que MEIBEAT invita tanto al conductor como a su familia para disfrutar de diversas actividades.

(vii) Sistema de quejas y reclamos.- MEIBEAT pone a disposición de los usuarios una central telefónica para quejas y además incluye la opción de registrar su reclamo a través de la misma aplicación. En cuanto a sus conductores, MEIBEAT organiza reuniones bimestrales con aquellos conductores a nivel nacional que cuentan con más de 6 meses trabajando con la aplicación, a fin de que manifiesten las quejas o sugerencias del resto. En estas reuniones, participa el fundador de MEIBEAT, Julio Doig.

A manera de ejemplo, en la reunión de diciembre de 2016, se discutió la disconformidad de varios de los conductores con la tarifa calculada por la aplicación, por lo que MEIBEAT decidió ajustar sus tarifas dinámicas –lo que generó un aumento en 0.5x respecto de la tarifa anterior- a efectos de que se produzca un incremento generalizado en las tarifas, que lograra cubrir las expectativas de ganancia de los conductores, quienes debían invertir en sus vehículos a fin de mantenerse dentro de los estándares de calidad exigidos por la empresa.

(viii) Diversificación del servicio.- En octubre de 2016, debido al éxito alcanzado, además del tradicional servicio de transporte en vehículos particulares, MEIBEAT diversificó

[7] La comisión que cobra MEIBEAT por viaje es del 15% sobre la tarifa final del viaje y está destinada a cubrir costos variables asumidos por la empresa tales como el costo por el uso de plataformas de pago, cobertura del riesgo de no pago, reembolsos, atención al cliente, resolución de disputas, entre otros.

[8] Para obtener una buena puntuación, MEIBEAT requiere tener un porcentaje de aceptación de viajes oscilantes entre el 80 y 90% y un bajo ratio de cancelaciones equivalentes aproximadamente al 5%, de no cumplir con ello, los conductores pueden ser temporalmente suspendidos o definitivamente desafiliados de la plataforma.

[9] En el caso de clientes, requiere de un mínimo de 20 viajes semanales; mientras que para conductores requiere un mínimo de 100 viajes semanales.

[10] Dentro de los beneficios descritos, se otorgará ello en correspondencia a la obtención de un puntaje sobresaliente y el tiempo de servicio de cada conductor.

su servicio, implementando nuevas opciones: MEIBEAT POOL –que permite al usuario tomar el taxi con otros usuarios por una tarifa menor-, MEIBEAT VAN –que permite al usuario contratar una van por una tarifa mayor-, MEIBEAT PLATINUM –que permite al usuario contratar a los conductores mejor calificados por una tarifa mayor-. Asimismo, MEIBEAT acepta desde noviembre de 2016 que se registren conductores de motorizados o vehículos que deseen brindar el servicio de *Courier*, compitiendo con empresas como UPS, Fedex y oficinas postales.

10. Sin embargo, a medida que esta aplicación se popularizó en MEILAND, empezaron a publicarse, principalmente en redes sociales, una serie de denuncias por robo, acoso telefónico y desvíos de ruta intencionales contra algunos conductores registrados de MEIBEAT. Esto coincidió con un par de accidentes automovilísticos reportados por conductores de esta aplicación, en los que se determinó que ninguno de ellos contaba con una póliza de seguro que cubriera el accidente.

11. Este malestar también fue manifestado por el gremio de taxistas de MEILAND, que en noviembre de 2017 inició una campaña denominada “Fuera MEIBEAT”, con el objetivo de exigirle a las autoridades que se ordene a esta empresa cesar sus actividades pues estaría incumpliendo la regulación del servicio de taxi, implementada por el DL 2045. Según argumenta este gremio, MEIBEAT estaría compitiendo ilegalmente al asumir menores costos que otros taxistas en el mercado.

12. Además, en una reciente entrevista, la presidenta de este gremio, María López, insinuó que los conductores registrados en MEIBEAT no competían entre ellos, toda vez que cobrarían una tarifa fijada por esta aplicación, poniendo en una situación de desventaja a los conductores que, no estando registrados en dicha aplicación, cobraban un monto en algunos casos mayor.

13. Esto último llamó la atención de la Asociación Meiliana de Consumidores (ASOMELCO), que a inicios de diciembre de 2017 se reunió con el gremio de taxistas de MEILAND a fin de evaluar la posibilidad de que MEIBEAT estuviera facilitando acuerdos de precios entre los conductores registrados en su aplicación, conducta anticompetitiva que se encuentra sancionada por la Ley de Competencia **(ver Anexo 1)**.

14. Es así que se inició una investigación entre ambas organizaciones. Como resultado de esta última, se logró ubicar a un ex conductor de MEIBEAT que les proporcionó copias de capturas de pantalla de mensajes enviados en un grupo de Whatsapp denominado “conductores MEIBEAT" que evidenciarían una serie de coordinaciones entre los conductores y entre estos últimos con la gerente comercial de MEIBEAT, Maribel Olórtegui, respecto a la tarifa que se estaría cobrando en determinadas horas del día y que calificaban como “tarifa dinámica”. Asimismo, el ex conductor brindo una base de datos que reportaba la evolución de las tarifas de MEIBEAT para una determinada ruta para cinco conductores **(ver Anexo 2)**. Sin perjuicio de ello, el ex conductor sostiene que las tarifas que cobraron los otros conductores registrados en la aplicación tienen un comportamiento similar.

15. En este grupo de Whatsapp, lo que más llamó su atención fue un mensaje del 2 de enero de 2017 dirigido por un conductor a la gerente comercial de MEIBEAT, en el que se señala lo siguiente:

16. Este mensaje no fue respondido. No obstante ello, basándose en la información del servicio prestado por MEIBEAT, ASOMELCO considera que hay evidencia suficiente sobre la existencia de prácticas anticompetitivas en el mercado de servicio de transporte privado, que han afectado económicamente a los usuarios, quienes han tenido que pagar tarifas superiores a las debidas. Por ello, anunció mediante un comunicado de prensa que tomaría las acciones pertinentes, a fin de proteger el bienestar del consumidor.

17. Con ello ASOMELCO considera que se evidencia suficiente información sobre la existencia de prácticas anticompetitivas en el mercado de servicio de transporte privado, que generan un perjuicio al bienestar de los consumidores, por lo que -en cumplimiento del convenio arbitral estipulado en las cláusulas de registro- ha decidido interponer una demanda arbitral en la modalidad de proceso colectivo a efectos de que se reconozcan los daños causados a todos los consumidores que alguna vez pagaron tarifas derivadas de la conducta anticompetitiva; es decir aquella generada por la concertación de precios ejecutada a través de la metodología elaborada por MEIBEAT.

18. El proceso colectivo (o *class action*) se ampara en el artículo 27 de la Ley de Protección al Consumidor de MEILAND, que señala lo siguiente:

> *"**Artículo 27.-***
> *Los derechos difusos o colectivos de los consumidores afectados por prácticas contrarias a esta ley o a cualquier otra afectación a sus derechos o que de alguna manera los perjudique, pueden ser defendidos por la interposición de acciones de clase ante los tribunales competentes. Ello podrá incluir pedidos de daños individuales de ser el caso.*
>
> *Para estos efectos deberá publicarse un aviso en la Gaceta Oficial para que los consumidores involucrados tomen conocimiento de dicho proceso y que aquellos consumidores que no deseen ser protegidos por la acción de clase comuniquen su deseo de quedar excluidos de los*

alcances de la decisión que se adopte en dicho proceso."

Estado actual del caso:

19. En base a lo anterior, luego de consultar con sus abogados la mejor estrategia en este caso, la ASOMELCO decidió demandar a MEIBEAT y a los 536 conductores registrados en la aplicación, entre los que se encuentra Julio Doig, presentando una solicitud de arbitraje ante el Centro de Arbitraje de la Cámara de Comercio Meiliana. Ello, en virtud de la cláusula arbitral establecida en el numeral 5 de los Términos y Condiciones de MEIBEAT conjuntamente con el artículo 27 de la Ley de Protección al Consumidor de MEILAND.

20. En dicha solicitud, la ASOMELCO pidió al Tribunal que incluya una etapa de producción de documentos, a fin de que las partes cuenten con toda a la documentación relevante para presentar su caso.

21. Al respecto, el Tribunal declaró fundado dicho pedido y estableció que para el mismo se aplicarían las Reglas de la IBA sobre la Práctica de la Prueba 2010.

22. En virtud de ello, ASOMELCO solicitó a MEIBEAT producir: (i) la metodología del cálculo de la tarifa dinámica; así como, (ii) el registro de medición de la oferta y la demanda para el periodo detallado en el **Anexo 2**.

23. MEIBEAT objetó la producción de la documentación solicitada, alegando que: (i) esta no es material útil para resolución de la presente controversia; y, (ii) que la misma se encuentra protegida por el secreto técnico/comercial, pues es en base a la información solicitada por ASOMELCO que la aplicación determina las tarifas para sus usuarios.

24. En este escenario, el Tribunal Arbitral ha solicitado a las partes desarrollar sus argumentos respecto a la producción de documentos en sus escritos de demanda y contestación, respectivamente.

25. Al contestar la solicitud de arbitraje, MEIBEAT y los 536 conductores registrados, actuando de manera conjunta, sostuvieron que:

    - No es posible iniciar un proceso colectivo arbitral, toda vez que los convenios arbitrales aplicables no reconocen la posibilidad de iniciar este tipo de arbitrajes. Ello, además, resulta inconsistente con el artículo 27 de la Ley de Protección al Consumidor. Asimismo, ASOMELCO no ha acreditado que se cumplan los requisitos requeridos para la procedencia de este tipo de acciones. Tampoco resulta una materia arbitrable el reclamo de daños y perjuicios presentado. Le corresponde a la Comisión Meiliana de Defensa de la Competencia (CMFC) determinar la existencia de una práctica anticompetitiva.

26. Estando actualmente dentro de la etapa en la que cada una de las partes presentará sus argumentos de fondo, la demanda arbitral de ASOMELCO incluirá, necesaria pero no exclusivamente, lo siguiente:

    (i) El Tribunal Arbitral es competente para conocer la presente controversia, toda vez que la materia sí es arbitrable y el convenio arbitral sí permite iniciar un

proceso colectivo bajo el marco legal aplicable que incluya a MEIBEAT y los 536 conductores registrados.

(ii) Los 536 conductores registrados en MEIBEAT, con la complicidad de esta empresa, han incurrido en una práctica anticompetitiva horizontal, bajo la modalidad de fijación de precios a través de la aplicación MEIBEAT, que fijaba las mismas tarifas para los 536 conductores.

(iii) MEIBEAT debe pagar a la ASOMELCO, en representación de los usuarios, una indemnización por daños y perjuicios que estos han sufrido (mayor tarifa por el servicio de taxi) como consecuencia de la conducta anticompetitiva de los conductores registrados en MEIBEAT.

27. Una vez presentada la demanda arbitral, MEIBEAT y los 536 conductores registrados, presentarán su contestación arbitral de manera conjunta planteando, necesaria pero no exclusivamente, lo siguiente:

(i) El Tribunal Arbitral a conformarse no es competente para conocer el presente caso toda vez que:

- La determinación de una conducta anticompetitiva no es materia arbitrable. Lo mismo ocurre con la solicitud de indemnización de daños y perjuicios por el mayor precio pagado por el servicio de transporte en vehículos particulares.

- Las reglas aplicables a los convenios arbitrales celebrados por MEIBEAT con cada uno de sus usuarios, no reconocen la posibilidad de iniciar un proceso colectivo arbitral.

(ii) No existe el acuerdo de precios señalado por la ASOMELCO, pues al registrarse los 536 conductores aceptaron los términos y condiciones de MEIBEAT, llegando a un acuerdo con esta empresa de forma individual y no con los otros conductores.

(iii) Incluso en el supuesto negado que se acreditara que existió el referido acuerdo, no se han generado los daños reclamados.

ORDEN PROCESAL Nº 1
REGLAS APLICABLES AL PROCEDIMIENTO ARBITRAL

Arbitraje Nº 0075/2018 bajo el Reglamento de Arbitraje de la Cámara de Comercio de Internacional (CCI)

Demandante: La Asociación Meiliana de Consumidores (en adelante, ASOMELCO)
Demandado: MEIBEAT y otros.

De acuerdo a las facultades conferidas por las partes y al Reglamento de Arbitraje de la Cámara de Comercio Internacional, el Tribunal Arbitral emite la siguiente Orden Procesal con las reglas aplicables al presente arbitraje:

1. Tanto la parte demandante como la parte demandada podrán solicitar aclaraciones sobre los hechos del caso hasta el día 30 de marzo de 2018. Una vez presentadas las solicitudes de aclaraciones, el Tribunal Arbitral emitirá a través de una Orden Procesal las respuestas a las solicitudes de aclaración que resulten pertinentes para la resolución de la controversia.

2. Que la parte Demandante deberá presentar su escrito de demanda en fecha no posterior al 7 de mayo de 2018.

3. Que la parte Demandada deberá presentar su escrito de contestación a la demanda en fecha no posterior al 9 de julio de 2018.

4. Que una vez entregados los escritos de demanda y contestación a la demanda las partes quedarán emplazadas para las audiencias, las cuales tendrán lugar durante los días 9 a 11 de agosto de 2018.

5. Durante las rondas orales, se recomienda a las partes distribuir su tiempo de la siguiente forma: (i) 10 minutos para la discusión jurisdiccional; y, (ii) 20 minutos para la discusión de fondo [11]. En todo caso, se evaluará que los equipos aborden equitativamente tanto los argumentos legales como los argumentos económicos del caso.

_____
Huáscar de la Jara
Presidente en representación del Tribunal Arbitral
En Lima, 16 de marzo de 2018.

[11] Esta distribución se puede ampliar de forma proporcional con los 15 minutos de tiempo adicional que el Tribunal Arbitral puede conceder a las partes de acuerdo a lo establecido en el artículo 36 del Reglamento del Concurso.