

compartido y no tanto respecto de la prestación del servicio por parte del propietario del bien, que deviene *más bien una cuestión accesorio*.

Como ejemplos de estas empresas pueden mencionarse Airbnb, plataforma proveedora de servicios de alojamiento temporal en casi todo el mundo donde los usuarios ofrecen sus casas para clientes en busca de alojamiento; las numerosas plataformas existentes para compartir los vehículos o "carsharing", que puede implicar el uso temporal de vehículos o aprovechando el destino o el trayecto del viaje del propietario o el préstamo de vehículos por y entre particulares; plataformas que permiten compartir plazas de estacionamiento particulares o incluso en la vía pública, etc.

En estos supuestos, la prestación del servicio por parte del propietario del bien es totalmente accesorio, mientras que lo relevante es el bien compartido; si bien no se puede desconocer que alguna prestación de servicios existe, ya que en ciertos casos los propietarios del vehículo conducen y los propietarios de los inmuebles deben acomodar a sus huéspedes, sin embargo, estas actividades son claramente secundarias en comparación con el arrendamiento del bien.

Es por ello que en estas modalidades de intercambio, en principio, no aparecen razones que justifiquen una intervención del Derecho del trabajo en virtud de que los sujetos involucrados, propietarios de los bienes, ejercen en forma libre y soberana su voluntad cuando ofrecen compartir sus bienes en el mercado a cambio de un precio.

## 2. Crowdfunding a través de la red

En esta modalidad las plataformas vinculan a las empresas o particulares que requieren la realización de un servicio que puede ser ejecutado directamente a través de la red (demanda), con personas que están dispuestas a ejecutar dichos los servicios (oferta), percibiendo la plataforma un porcentaje por cada prestación de servicios realizada.

Por ejemplo, la confección de un plano o la traducción de documentos, constituyen servicios que pueden ser prestados enteramente mediante las TIC's y que no requieren en principio una actividad o un desplazamiento físico de parte del prestador.

Pero también dentro de esta clasificación podrían incluirse aquellos servicios que requirieran algún tipo de desplazamiento o actividad física del prestador, pero que luego indefectiblemente necesiten de la transmisión de datos o imágenes al solicitante para considerar cumplido el servicio. Por ejemplo la toma de fotografías o la mensura de determinados predios, requiere el desplazamiento físico de la persona hasta el lugar que se desea que se retrate o mensure, aunque el servicio no se agota en la toma de las fotografías o en las mediciones, sino cuando éstas se editan o se trasladan a un plano y luego son enviadas al solicitante.

A su vez el crowdfunding a través de la red, puede comprender tanto servicios que pueden ofertarse de forma global, como servicios que requieren necesaria-

mente de una ejecución local. En caso de que exista una oferta global, la prestación podrá ser acometida por personas de todas las partes del mundo.

Así concebido, el *crowdworking* a través de la red se asemeja bastante al "teletrabajo offshore"<sup>15</sup>, diferenciándose básicamente por la forma en que los trabajadores son reclutados: compiten entre sí en subastas virtuales, en las que normalmente triunfan aquellos que están dispuestos a realizar un trabajo a menor precio.

Finalmente el *crowdworking* a través de la red puede comprender tanto aquellas plataformas que requieren servicios virtuales genéricos, como servicios virtuales específicos.

Naturalmente que en esta modalidad y sin perjuicio de que las plataformas se vinculan con los prestadores de servicios como contratistas o prestadores de servicios independientes o microemprendedores, se presenta la interrogante de si en realidad tienen tal calidad o más bien poseen algunas de las características de trabajadores dependientes o subordinados.

### 3. *Crowdworking* local

En este caso las plataformas vinculan a las empresas o particulares que requieren la realización de un servicio que necesariamente tiene que ser ejecutado físicamente en un lugar determinado, con personas que están en condiciones de prestar dichos servicios en el lugar y tiempo requeridos, percibiendo igualmente la plataforma un porcentaje por cada prestación de servicios realizada.

Dada la característica central de requerir la prestación física de una actividad, esta modalidad difícilmente se abra a una oferta global, pues necesariamente va a estar acotada a un ámbito local.

La oferta de servicios en el *crowdworking* local puede comprender servicios genéricos, como los de mantenimiento que ofrece *Taskrabbit* en Estados Unidos o plataformas específicas de un sector de actividad como *Uber* o *Lift*, para el transporte de pasajeros; *Sandeman*, para guías turísticos; *FlyCleaners*, lavandería personal; *Myfixpert*, reparación de aparatos electrónicos; *Chefly*, cocinero a domicilio; *Helpling*, limpieza del hogar; *Tuplaza.es* estacionamiento compartido o *Sharing academy*, profesores particulares.<sup>16</sup>

Del mismo modo que se expusiera para el caso del *crowdworking* en la red, también en esta modalidad las distintas plataformas proponen vincularse con los prestadores de servicios como contratistas o prestadores de servicios independientes o microemprendedores, extremo que tampoco debe llevar a descartar a priori que ciertos prestadores de servicios puedan asimilarse a los trabajadores dependientes o subordinados.

15 GAUTHIER, Gustavo., *Teletrabajo, Introducción a su régimen jurídico*, FCU, Montevideo, 2006. pág. 26.

16 TODOLI SIGNES, Adrián, ob. cit.

## V. El debate sobre la

Uno de los grandes debates precisamente el reconocimiento jurídico laborales entre los en las diversas plataformas incluso a ser planteado con de los modelos colaborati

Las normas sectoriales un elemento importante de los servicios de transporte o no dentro del espectro lanza en esta discusión. sean ajenas a este debate

Uber opera servicios más importantes del mundo de la empresa líder a nivel mundial a otras pertenecientes por el debate que comienzan tados Unidos a propósito

En primer lugar con Uber, con los usuarios de darse de un lugar a otro el mismo- requieren el servicio tomar un taxi u otro tipo

- La aplicación de Uber servicios de transporte ductores u operadores la aplicación)
- Uber aclara que por y no se asume como
- En las condiciones de "porte" quien decide mediante el uso de la
- Uber se presenta como del Transporte".
- Las condiciones del cios de transporte. es "Transporte" y donde
- Uber cobra por los "Transporte", en nom

## V. El debate sobre la laboralidad: el caso Uber

Uno de los grandes debates de la economía compartida en todo el mundo, es precisamente el reconocimiento o no de la existencia de verdaderas relaciones jurídico laborales entre los usuarios que prestan los servicios con ánimo de lucro en las diversas plataformas y las empresas titulares de éstas últimas, llegando incluso a ser planteado como el tema clave que condicionará la viabilidad futura de los modelos colaborativos o bajo demanda.

Las normas sectoriales de la actividad en la que se mueve una plataforma son un elemento importante para entrar en la discusión sobre laboralidad, es el caso de los servicios de transporte o de micro tareas. Particularmente Uber, se le quiera o no dentro del espectro de la economía colaborativa, está siendo la punta de lanza en esta discusión, sin que ello implique que otras plataformas de servicios sean ajenas a este debate.

Uber opera servicios de transportación privada en algunas de las ciudades más importantes del mundo y resulta particularmente interesante por tratarse de la empresa líder a nivel global en la prestación de estos servicios y que es similar a otras pertenecientes al mismo rubro como Lift o Easy Taxi, pero también por el debate que comienza a generarse ya a nivel de la jurisprudencia de los Estados Unidos a propósito de la naturaleza del vínculo entre Uber y sus choferes.

En primer lugar corresponde detenerse en las características del vínculo de Uber, con los usuarios del servicio, esto es, con las personas que debiendo trasladarse de un lugar a otro –por falta de un vehículo propio o por preferir no utilizar el mismo– requieren el servicio de transporte personalizado de Uber, antes que tomar un taxi u otro tipo de transporte:

- La aplicación de Uber contiene información y constituye un medio de obtener servicios de transporte ofrecido por terceros proveedores de transporte, conductores u operadores de vehículos (denominado “Proveedor de transporte” en la aplicación)
- Uber aclara que por sí misma no presta directamente servicios de transporte y no se asume como una empresa transportista.
- En las condiciones de contratación del servicio, es el “Proveedor del Transporte” quien decide ofrecer servicios de transporte, que se pueden solicitar mediante el uso de la aplicación.
- Uber se presenta como mero intermediario entre el usuario y el “Proveedor del Transporte”.
- Las condiciones del servicio también prevén que la prestación de los servicios de transporte, está sujeta al acuerdo entre el usuario y el “Proveedor del Transporte” y donde Uber no es parte del acuerdo.
- Uber cobra por los servicios de transporte prestados por el “Proveedor del Transporte”, en nombre del mismo.

- La calidad de los servicios de transporte solicitados a través del uso de la aplicación es responsabilidad del “Proveedor del Transporte”, quien en última instancia será quien preste los servicios.
- Bajo ninguna circunstancia, Uber acepta responsabilidad en relación con o derivada de los servicios de transporte prestados por el “Proveedor del Transporte” ni por ningún acto, acción, comportamiento, conducta o negligencia de su parte.
- Las reclamaciones sobre los servicios de transporte prestados por el “Proveedor del Transporte”, deben remitirse a éste último.

En segundo término, corresponde analizar las características del vínculo de Uber con los choferes o “Proveedores de Transporte” como se los denomina y que no son otros que personas que adquieren o poseen un vehículo y se registran en la plataforma de la empresa a efectos de ofrecer transporte personalizado:

- Al enviar la solicitud de ingreso, el chofer autoriza a Uber y a su contratista de seguridad, para la consulta y obtención de información de cualquier fuente legítima y legal, de diferentes bases de datos de autoridades competentes a nivel nacional. Entre ellas, entidades del Sector Financiero, Judicial y Policial, entre otras. De igual forma, acepta la verificación de los antecedentes y referencias personales o cualquier otra información personal.
- Las tarifas de los servicios son determinadas por Uber y pueden variar minuto a minuto en función de la demanda de servicios y la cantidad de vehículos disponibles en la zona.
- En algunos países Uber entrega a cada chofer un smartphone con la aplicación instalada.
- El vehículo y todos los gastos asociados están a cargo de los propietarios de los mismos.
- Uber cobra el precio del viaje directamente al usuario, retiene una comisión de entre 20% y 25% dependiendo de las ciudades y le paga el saldo restante al “Proveedor de Transporte” o chofer.
- En algunos servicios especiales de Uber, se sugiere a los conductores vestir profesionalmente.
- Uber puede cancelar el contrato con el conductor que no sigue las sugerencias o en virtud de quejas que los usuarios pueden subir a la plataforma.

Como es público y notorio, Uber también se encuentra operando en Montevideo desde el mes de noviembre del año 2015 y puede resultar particularmente interesante relevar las condiciones de la prestación del servicio que rigen para los “Proveedores de Transporte” o los “socios” como denomina la aplicación a los conductores en nuestro país:

- No existe obligación de conducir durante un tiempo mínimo al día o a la semana; aunque Uber abona un incentivo semanal en efectivo al conductor que estuvo activo para conducir más de 60 horas por semana.

- Cada “socio” determina sus circunstancias par...
- El “socio” se puede con... ra y tiene 10 segundos...
- Un porcentaje de acep... tivos.
- Cada “socio” puede reg... póliza de seguro (SOA... tracontractual, sin per...
- Una vez que el “socio”... hasta 10 minutos al cli...
- Entre las denominada... al cliente, si es apropia... rioro elegir su música: of... ofrecer un cargador pa... golosinas.
- Está prohibida la perc...
- Uber incluye a los “so... seguridad vial”.
- En caso de cualquier si... rante la prestación del... aplicación denominada... necesario.

Más allá de la forma c... utilizarse para referirse a... cio, se puede concluir prin... un sinnúmero de indicios... pendiente entre Uber y lo... características de una reb...

Entre los indicios que... relación de tipo dependien... el precio del servicio es fi... ciación por parte del “soci... las “Pautas del servicio” y... de parte de la empresa m... miento de servicios; la fa... no cumpla con las “suger... negativos de los usuarios... la forma en que el servici... usuarios); la prohibición... trabajo (en aquellas ciud...

- Cada “socio” determina el tiempo que quiere invertir en la plataforma según sus circunstancias particulares.
- El “socio” se puede conectar y desconectar de la aplicación cuantas veces quiera y tiene 10 segundos para aceptar un viaje.
- Un porcentaje de aceptación alto de viajes, determina la existencia de incentivos.
- Cada “socio” puede registrar varios vehículos, aunque todos deben poseer una póliza de seguro (SOA) con cobertura adicional por responsabilidad civil extracontractual, sin perjuicio de la póliza global de Uber.
- Una vez que el “socio” llega al lugar de recogida del pasajero, debe esperar hasta 10 minutos al cliente.
- Entre las denominadas “Pautas del servicio” Uber sugiere: abrirle la puerta al cliente, si es apropiado; consultarle por la ruta preferida; ofrecerle al usuario elegir su música; ofrecer aire acondicionado; mantener el vehículo limpio; ofrecer un cargador para el celular; utilizar el GPS si es necesario y ofrecer golosinas.
- Está prohibida la percepción de propinas, aunque el cliente las ofrezca.
- Uber incluye a los “socios” en el slogan: “Somos serviciales y respetamos la seguridad vial”.
- En caso de cualquier situación de emergencia que se le presente al “socio” durante la prestación del servicio, éste debe comunicarse con Uber por vía de la aplicación denominada “Telegram” a efectos que la empresa le brinde el apoyo necesario.

Más allá de la forma como se presentan o de las denominaciones que puedan utilizarse para referirse a las personas que en última instancia prestan el servicio, se puede concluir prima facie, desde una perspectiva tradicional, que existen un sinnúmero de indicios que podrían denotar la existencia de una relación independiente entre Uber y los choferes, como también otros que resultan propios o característicos de una relación de empleo.

Entre los indicios que tradicionalmente se han utilizado para denotar una relación de tipo dependiente o subordinada, podrían considerarse los siguientes: el precio del servicio es fijado por la empresa, sin ninguna posibilidad de negociación por parte del “socio”; el tipo de condiciones o “sugerencias” incluidas en las “Pautas del servicio” y que el “socio” debe observar suponen una injerencia de parte de la empresa más propia de un contrato de trabajo que de un arrendamiento de servicios; la facultad unilateral de cancelar el servicio al “socio” que no cumpla con las “sugerencias” o “Pautas del servicio” o que reciba informes negativos de los usuarios; el poder de control potencial de la plataforma sobre la forma en que el servicio es prestado (ruta, tiempo del viaje, calificación de los usuarios); la prohibición de recibir propinas; proporcionar las herramientas de trabajo (en aquellas ciudades donde Uber entrega a cada conductor un smart-

