



**UNIVERSIDAD  
PANAMERICANA**

*"Sabiduría ante todo, adquiere sabiduría"*

Facultad de Ciencias Jurídicas y Justicia  
Licenciatura en Ciencias Jurídicas y de la Justicia

**Plataforma digital Uber en el ámbito laboral y  
el Derecho Comparado**

(Tesis de Licenciatura)

Diana Zucely Arias Guzmán

Guatemala, agosto 2021

Facultad de Ciencias Jurídicas y Justicia  
Licenciatura en Ciencias Jurídicas y de la Justicia

**Plataforma digital Uber en el ámbito laboral y  
el Derecho Comparado**  
(Tesis de Licenciatura)

Diana Zucely Arias Guzmán

Guatemala, agosto 2021

Para efectos legales y en cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 1º, literal h) del Reglamento de Colegiación del Colegio de Abogados y Notarios de Guatemala, Diana Zucely Arias Guzmán elaboró la presente tesis, titulada Plataforma digital Uber en el ámbito laboral y el Derecho Comparado

**AUTORIDADES DE UNIVERSIDAD PANAMERICANA**

**M. Th. Mynor Augusto Herrera Lemus**

Rector

**Dra. Alba Aracely Rodríguez de González**

Vicerrectora Académica

**M. A. César Augusto Custodio Cobar**

Vicerrector Administrativo

**EMBA. Adolfo Noguera Bosque**

Secretario General

**FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y JUSTICIA**

Dr. Enrique Fernando Sánchez Usera

Decano de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Justicia

Guatemala, 04 de mayo de 2021

Señores Miembros  
Consejo de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Justicia  
Universidad Panamericana  
Presente

Estimados señores

Tengo el agrado de dirigirme a ustedes, haciendo referencia a mi nombramiento como tutor del estudiante Diana Zucely Arias Guzmán, ID 000102803. Al respecto se manifiesta que:

- a) Brindé acompañamiento al estudiante en referencia durante el proceso de elaboración de la tesis denominada Plataforma digital Uber en el ámbito laboral y el Derecho Comparado.
- b) Durante ese proceso le fueron sugeridas correcciones que realizó conforme los lineamientos proporcionados.
- c) Habiendo leído la versión final del documento, se establece que el mismo constituye un estudio serio en torno al tema investigado, cumpliendo con los requerimientos metodológicos establecidos por la Facultad de Ciencias Jurídicas y Justicia para esta modalidad académica.

En virtud de lo anterior, por este medio emito **DICTAMEN FAVORABLE** para que se continúe con los tramites de rigor.

Atentamente,



M.A. José Luis de Jesús Samayoa Palacios



Lcda. Rosa Isabel De León Godoy  
Abogada y Notaria  
Correo: [deleon.rosa@upana.edu.gt](mailto:deleon.rosa@upana.edu.gt)

---

Guatemala, 02 de julio de 2021.

Señores Miembros  
Consejo de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Justicia  
Universidad Panamericana  
Presente

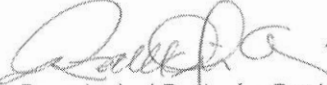
Estimados señores:

Respetuosamente me dirijo a ustedes, en referencia a mi nombramiento como **revisor metodológico** de la tesis de la estudiante **Diana Zucely Arias Guzmán**, ID número **000102803**, titulada "**Plataforma digital Uber en el ámbito laboral y el Derecho Comparado**".

Al respecto manifiesto que la versión final de la investigación fue objeto de revisión de forma y de fondo, verificando que la misma constituye un estudio serio que cumple con los requerimientos metodológicos establecidos por la Facultad de Ciencias Jurídicas y Justicia para esta modalidad académica.

En virtud de lo anterior, emito **DICTAMEN FAVORABLE** para que se continúe con los trámites de rigor.

Atentamente,

  
Lcda. Rosa Isabel De León Godoy  
Abogada y Notaria  
*Rosa Isabel De León Godoy*  
*Abogada y Notaria*

---

En el municipio de Guatemala, departamento de Guatemala, el día tres de agosto del año dos mil veintiuno, siendo las nueve horas, yo, **VALERIA DEL CARMEN ESTRADA MERINO**, Notaria, colegiado activo veintisiete mil tres (27,003), me encuentro constituida en la cero calle diecinueve guion cincuenta, zona quince, Vista Hermosa Dos, municipio de Guatemala, departamento de Guatemala, soy requerida por **DIANA ZUCELY ARIAS GUZMÁN**, de treinta años de edad, soltera, guatemalteca, estudiante, de este domicilio, quien se identifica con Documento Personal de Identificación (DPI) con Código Único de Identificación (CUI) dos mil noventa y seis, treinta y un mil ciento cuatro, cero quinientos doce (2096 31104 0512), extendido por el Registro Nacional de las Personas de la República de Guatemala, quien requiere mis servicios profesionales con el objeto de hacer constar a través de la presente **DECLARACIÓN JURADA**, sobre lo siguiente: **PRIMERA:** La requirente, **BAJO SOLEMNE JURAMENTO DE LEY**, y enterada por la Infrascrita Notaria de las penas relativas al delito de perjurio, **DECLARA** ser de los datos de identificación personal consignados en la presente y que se encuentra en el libre ejercicio de sus derechos civiles. **SEGUNDA:** Continúa declarando bajo juramento la requirente: i) ser autora del trabajo de tesis titulado: **"Plataforma digital Uber en el ámbito laboral y el Derecho Comparado"**; ii) haber respetado los derechos de autor de las fuentes consultadas y reconocido los créditos correspondientes; iii) aceptar la responsabilidad como autora del contenido de la presente tesis de licenciatura.



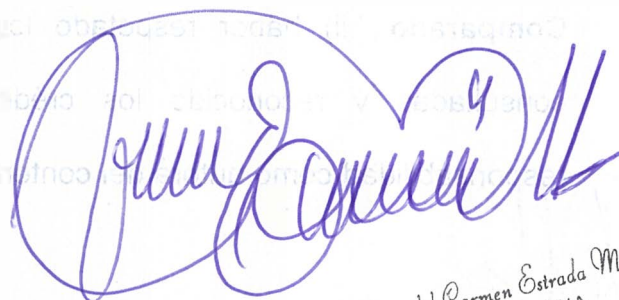
  
Licda. Valeria del Carmen Estrada Merino  
ABOGADA Y NOTARIA

No habiendo nada más que hacer constar, finalizo el presente instrumento en el mismo lugar y fecha de inicio, quince minutos después, la cual consta en una hoja de papel bond tamaño oficio, impresa en ambos lados, que numero, firmo y sello, a la cual le adhiero los timbres para cubrir los impuestos correspondientes que determinan las leyes respectivas: un timbre notarial del valor de diez quetzales con serie A Y guion cero cero sesenta y dos mil setecientos ochenta y uno (AY-0062781) y un timbre fiscal del valor de cincuenta centavos con número de registro un millón setecientos noventa y nueve mil, setenta y ocho (1799078). Leo íntegramente lo escrito a la requirente, quien, enterada de su contenido, objeto, validez y demás efectos legales, la acepta, ratifica y firma con la Notaria que autoriza. **DOY FE DE TODO LO EXPUESTO.**

F. \_\_\_\_\_

**DIANA ZUCELY ARIAS GUZMAN**

**ANTE MÍ:**



Licda. Valeria del Carmen Estrada Merino  
ABOGADA Y NOTARIA





## ORDEN DE IMPRESIÓN DE TESIS DE LICENCIATURA

Nombre del Estudiante: **DIANA ZUCELY ARIAS GUZMÁN**  
Título de la tesis: **PLATAFORMA DIGITAL UBER EN EL ÁMBITO LABORAL Y EL DERECHO COMPARADO**

El Decano de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Justicia,

### Considerando:

**Primero:** Que previo a otorgársele el grado académico de Licenciada en Ciencias Jurídicas y de la Justicia, así como los títulos de Abogada y Notaria, la estudiante ya mencionada, ha desarrollado el proceso de investigación y redacción de su tesis de licenciatura.

**Segundo:** Que tengo a la vista el dictamen favorable emitido por el tutor, M.A. José Luis de Jesús Samayoa Palacios, de fecha 04 de mayo de 2021.

**Tercero:** Que tengo a la vista el dictamen favorable emitido por la revisora, Licda. Rosa Isabel De León Godoy, de fecha 02 de julio de 2021.

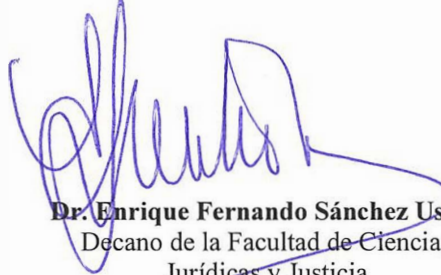
**Cuarto:** Que tengo a la vista el acta notarial autorizada en el municipio de Guatemala, departamento de Guatemala el día 03 de agosto de 2021 por la notaria Valeria del Carmen Estrada Merino, que contiene declaración jurada de la estudiante, quien manifestó bajo juramento: *ser autor del trabajo de tesis, haber respetado los derechos de autor de las fuentes consultadas y reconocido los créditos correspondientes; y aceptar la responsabilidad como autor del contenido de su tesis de licenciatura.*

### Por tanto,

Autoriza la impresión de la tesis elaborada por la estudiante ya identificada en el acápite del presente documento, como requisito previo a la graduación profesional.

Guatemala, 24 de agosto de 2021

"Sabiduría ante todo, adquiere sabiduría"

  
**Dr. Enrique Fernando Sánchez Usera**  
Decano de la Facultad de Ciencias  
Jurídicas y Justicia



**Nota:** Para los efectos legales únicamente el sustentante es responsable del contenido del presente trabajo.

## **Dedicatoria**

### **A Dios y a Jesús**

Por su fidelidad y amor incondicional, por ser la luz que en ningún momento me abandonó y la fortaleza para poder culminar este sueño profesional. Para honra y gloria de su nombre.

### **A mis padres**

Armengol Arias (Q.E.P.D) y Olinda Guzmán, por su amor eterno, por creer en mí, por sus consejos y oraciones para nunca darme por vencida.

### **A mis hermanos**

Carmen, Mayra, Clarita, Dani e Isabel, por su amor y apoyo incondicional en todos los aspectos de mi vida. Gracias por existir, por alegrar mis días y ser ejemplo de constancia, disciplina y esfuerzo.

### **A Rommel Sales**

Por su amor, confianza, ánimos y apoyo durante todo este proceso de formación profesional.

### **A Universidad Panamericana, Programa PEI**

Por ayudarme a concluir este sueño profesional.

## **Con cariño especial**

A la Licenciada Isabel De León Godoy, por su ejemplo, orientación, paciencia y esmero para que este proyecto sea una realidad.

# Índice

Resumen	i
Palabras clave	ii
Introducción	iii
Uber en el ordenamiento jurídico nacional	1
Uber en las relaciones laborales internacionales	19
Consecuencias jurídicas de la plataforma digital Uber en el ámbito laboral nacional e internacional	39
Conclusiones	63
Referencias	65

## **Resumen**

Se estableció la necesidad de examinar la regulación legal aplicable al modelo de negocio de la plataforma digital Uber en el territorio guatemalteco y las actividades ejecutadas por los socios. Se realizó un análisis de las sentencias internacionales en materia de derecho laboral de los Juzgados de Trabajo de California, Estados Unidos, Londres, Inglaterra y Montevideo Uruguay, con las cuales se tuvo la oportunidad de conocer los criterios que utilizaron los Jueces de Trabajo para determinar que en la prestación de los servicios de transporte de personas con la intervención de la plataforma digital se derivan elementos constitutivos de una relación de trabajo que se encuentra vulnerada.

Las consecuencias jurídicas por la falta de regulación legal de la plataforma digital Uber tanto nacional como internacional, repercutió en el ámbito del derecho laboral ya que la Compañía utilizó figuras de naturaleza mercantil para llevar a cabo la contratación de la mano de obra, con lo cual privó a los socios conductores de gozar del reconocimiento como trabajadores y por ende, a no disfrutar de los derechos laborales mínimos reconocidos por el ordenamiento jurídico laboral interno y en los convenios internacionales de trabajo debidamente ratificados.

Se utilizó el método de investigación comparativo el cual permitió conocer que la organización de las actividades a través de la plataforma digital se realiza de forma estandarizada en cada uno de los países en los cuales funciona Uber y que los socios conductores son contratados como independientes o autónomos del servicio principal. Se comprobó que no es necesario que exista un contrato individual de trabajo para que se configuren los elementos necesarios de una relación laboral, sin embargo, fue necesario que los socios conductores acudieran a los Juzgados de Trabajo Internacionales para que de la revisión del contrato de prestación de servicios ésta fuera declarada.

## **Palabras clave**

Plataforma digital Uber. Instrucciones organizativas. Intermediario. Sistema de evaluación. Retribución económica.

## **Introducción**

Se determinará la importancia de regular las actividades que se ejecutan con la intervención de las plataformas digitales, en virtud que las empresas de tecnología transformarán la forma de trabajar, de manera sistematizada establecerán los procedimientos de contratación de personal, para lo cual no será necesario realizar un proceso de reclutamiento y selección, así como, la firma de un contrato individual de trabajo. Sostendrán que actúan como intermediarias en la prestación de los servicios, con ello buscarán que los trabajadores sean considerados como independientes de la actividad principal, las políticas de uso y privacidad constituirán los reglamentos a los que se deberán de sujetar desde el momento en obtengan los accesos. Por ello, corresponderá a la Organización Internacional del Trabajo unir esfuerzos con los Estados Parte para encontrar las soluciones que permitan el cumplimiento de los derechos laborales mínimos.

Se establecerá la necesidad de lograr el reconocimiento de los trabajadores que ejecutan actividades específicas por medio de una plataforma digital para que de esta forma no los denominen socios o independientes del servicio, con ello se garantizará la protección de la normativa laboral, en virtud que las empresas les ofrecerán un trabajo independiente, con horarios flexibles y sin supervisión. Sin embargo, esto provocará que trabajen jornadas extensas y fines de semana, toda vez que la retribución



económica que quieran percibir dependerá de la cantidad de horas diarias que le dediquen a la aplicación.

Se utilizará el método de investigación comparativo el cual permitirá establecer si el modelo de negocio de Uber es el mismo en cada uno de los países en los cuales funciona la aplicación. De esta forma, se compararán las sentencias internacionales que determinaron la existencia de una relación de trabajo y el reconocimiento de los derechos laborales, lo anterior será fundamental para conocer qué elementos se consideraron como vinculantes en la prestación de los servicios. La Ley AB5 del Estado de California de los Estados Unidos ayudará a conocer los nuevos elementos de trabajo que se consideran elementales para que las empresas de tecnología comprueben la independencia organizativa de los trabajadores, con el objeto de evitar las falsas contrataciones y el incumplimiento de las leyes laborales.

Se plantearán tres objetivos, uno general: analizar la legislación guatemalteca frente a la legislación internacional aplicada a la plataforma digital Uber, para establecer consecuencias jurídicas sobre su regulación legal, dos específicos: examinar la regulación legal que se aplica a la plataforma digital Uber dentro del marco normativo guatemalteco y comparar con los fallos internacionales de California, Estados Unidos, Londres, Inglaterra y Montevideo, Uruguay que existe relación laboral entre Uber y los socios conductores.

Se desarrollarán tres títulos, el primero se denominará, Uber en el ordenamiento jurídico nacional y se subdividirá en Uber como compañía de transporte, contratos de adhesión, términos y condiciones de la plataforma digital Uber; el segundo se denominará, Uber en las relaciones laborales internacionales y se subdividirá Ley AB5 del Estado de California, recomendación 198 de la Organización Internacional del Trabajo, sentencias internacionales de los tribunales de trabajo de California, Estados Unidos, Londres, Inglaterra, Montevideo, Uruguay; el tercero se denominará, consecuencias jurídicas de la plataforma digital Uber en el ámbito laboral nacional e internacional y se subdividirá socios independientes en la plataforma digital Uber, Uber fuente complementaria del salario, Uber como intermediario en la relación comercial entre conductores y pasajeros, instrucciones organizativas de cumplimiento en la prestación de servicios, sistema de evaluación como herramienta de control directo para los conductores.

## **Uber en el ordenamiento jurídico nacional**

El Código de Comercio establece que una empresa extranjera puede realizar actividades mercantiles en la República de Guatemala a partir del momento en que obtengan la inscripción ya sea para un tiempo definido e indefinido, para ello deben acreditar que se encuentran debidamente constituidas en el país de origen, de acuerdo con lo que regulan los artículos 215 y 221 del referido Código. Para poder iniciar operaciones tienen que obtener la autorización del Registro Mercantil ya que de esta forma pueden gozar de los mismos derechos y cumplir las obligaciones que tienen los comerciantes guatemaltecos.

Las empresas nacionales o extranjeras que celebren contratos de adhesión deben asegurarse que los términos y condiciones del servicio no son contrarios al ordenamiento jurídico interno, para lo cual la Ley de Protección al Consumidor y Usuario, Decreto 06-2003 del Congreso de la República de Guatemala regula todo lo concerniente a dichos contratos y establece como obligación remitirlos a la Dirección de Atención al Consumidor para que la institución pueda tener conocimiento del contenido al momento de intervenir por algún inconveniente que se derive de la prestación de los servicios.

Uber previo a iniciar operaciones en Guatemala no realizó ningún trámite de inscripción como empresa de transporte a pesar de que se encuentra debidamente constituida en el extranjero. En la página web, en la sección de los términos y condiciones se encuentran los datos de su inscripción. UBER B.V. (2017) establece: “Uber B.V., es una sociedad de responsabilidad limitada constituida en los Países Bajos, con domicilio social en *Mr. Treublaan 7, 1097 DP, Ámsterdam Países Bajos*, inscrita en la Cámara de Comercio de Ámsterdam con el número 56317441 (“Uber”)” (parr.1).

La falta de inscripción como empresa extranjera ha propiciado para que actualmente en el país no se tenga claro si únicamente provee los servicios de tecnología a través de los cuales los socios conductores pagan un precio a cambio de obtener los accesos a la plataforma digital que les permite conectar a usuarios o clientes debidamente registrados, o si en efecto el giro comercial corresponde al servicio de transporte de personas que lo pueda obligar a establecer una agencia o sucursal en el país, para que de esta forma se pueda sujetar al cumplimiento de las leyes mercantiles, fiscales y laborales que garantice la libre competencia.

Uber como compañía de transporte

La compañía utiliza una plataforma digital para conectar a usuarios y socios conductores debidamente registrados para llevar a cabo el servicio

principal que corresponde al transporte de personas, de esta forma sólo los que se encuentran registrados en la aplicación pueden utilizar los servicios que provee. Para que una persona pueda obtener los accesos debe cumplir con los requisitos que Uber solicita, si cumple con ellos les asigna un perfil particular único e intransferible.

Es importante mencionar que no existe un concepto que defina a las plataformas digitales. “De esta manera queda claro que la plataforma es un sistema electrónico del que se sirve el prestador de servicios de la sociedad de la información y no el servicio en sí mismo (Moreno Serrano, E. 2016)” (González y otros, 2019, pp.54-56). El diccionario de la Real Academia Española define la palabra software como: “Conjunto de programas, instrucciones y reglas informáticas para ejecutar ciertas tareas en una computadora”. Con lo establecido se puede indicar que Uber no se limita a funcionar tan sólo como una empresa que provee servicios de tecnología ya que la plataforma digital a través del software es la herramienta que se utiliza para generar el servicio de transporte de personas.

En la actualidad Uber ofrece una variedad de servicios que pueden ser pagados en efectivo o por medio de tarjeta de crédito o débito. Uber X, es el servicio más económico que provee la compañía y el que más socios conductores tiene registrados, el servicio de Uber Vip ofrece traslados personalizados en vehículos más nuevos y espaciosos, los cuales son

manejados por los socios mejor calificados en la aplicación, con ello busca ofrecer una experiencia agradable para los ejecutivos que de forma general lo utilizan.

De esta forma, Uber transformó la forma en la que el servicio de transporte de personas se prestaba años atrás y que con el avance de la tecnología resulta de gran aceptación en la sociedad. Las personas que necesitan movilizarse con la intervención de la aplicación deben ingresar, marcar el punto de partida, fijar el destino y elegir el método de pago, con ello, ya no tienen que llamar a una empresa proveedora del mismo servicio que demore en llegar, debido a que se asignará al conductor más cercano a su ubicación, puesto que por la cantidad de socios registrados siempre hay un conductor cerca del punto donde se requiera.

En la República de Guatemala para que una empresa pueda realizar actividades mercantiles dirigidas a la producción e intermediación de bienes o servicios es necesario que obtenga la inscripción en el Registro Mercantil para que con ello pueda realizar los trámites que le permitan darle cumplimiento a los deberes formales que tienen los comerciantes, así como, garantizar la libre competencia, tal y como lo establecen los artículos 2, 14, 334 y 362 del Código de Comercio. De esta forma, Uber como una empresa proveedora de los servicios de transporte de personas a través de una plataforma digital, se encuentra en la obligación de cumplir con la normativa guatemalteca.

La Constitución Política de la República de Guatemala en el artículo 131, reconoce de utilidad pública el servicio de transporte terrestre, y establece que una empresa nacional o extranjera antes de iniciar operaciones en el país debe cumplir con los requisitos legales para obtener los permisos gubernamentales. Por lo anterior, Uber al realizar actividades dirigidas al servicio de transporte de personas particulares debe realizar los trámites ante la autoridad competente para poder operar legalmente.

La Ley de Transporte, Decreto número 253 del Congreso de la República de Guatemala, contiene la normativa que deben cumplir las empresas o personas individuales que provean servicios de transporte urbano y extraurbano. El artículo 1 regula que toda empresa que se establezca en el territorio con el fin de prestar servicios de transporte debe cumplir con los requisitos que para el efecto señale dicha ley, así como, tramitar las licencias de operación ante la Dirección General de Transportes de Guatemala.

El Acuerdo No. COM-025-05 emitido por el Concejo Municipal de la Municipalidad de Guatemala, contiene el Reglamento para la prestación del servicio de taxis en el Municipio de Guatemala y es la normativa a la que se deben de sujetar las personas individuales o jurídicas que quieran prestar el servicio de taxi y para hacerlo deben tramitar el registro de los vehículos ante la Entidad Metropolitana Reguladora de Transporte y Tránsito del Municipio de Guatemala, así como, obtener los permisos que

les permita circular sin ningún inconveniente dentro de la ciudad y asistir a las capacitaciones en las fechas que la Entidad le programe a los taxistas, según lo dispuesto en los artículos 1, 5, 8 y 10 del referido acuerdo.

Para el efecto, y por la naturaleza del servicio que provee Uber a través de la plataforma digital, es preciso que se sujete al cumplimiento de las disposiciones legales contenidas en el Acuerdo No. COM-025-05 ya que el servicio que presta es similar al de los taxis, por lo cual sería importante que al contar con la inscripción en el Registro Mercantil la empresa debiera llevar a cabo los trámites de inscripción de los vehículos, o bien que los socios conductores pudieran realizarlos para que exista igualdad en la prestación de los servicios. Por lo anterior, sería importante que Uber y la Municipalidad de Guatemala pudieran llegar a un acuerdo en el cual se establezca qué requisitos debe cumplir el servicio a través de la aplicación y cuáles no serían aplicables debido a la forma en la que se lleva a cabo el traslado de personas por medio de la aplicación.

El Código de Comercio en su artículo 794 regula el contrato de transporte, por medio del cual un porteador se obliga frente a un consignatario para conducir personas o mercaderías de un lugar a otro, de tal forma que Uber en las relaciones contractuales con los socios conductores utiliza una figura similar ya que en el contrato de adhesión de los servicios la compañía indica que actúa como una intermediaria, por lo cual los socios



conductores deben pagarle a la aplicación el derecho para transportar personas a cambio de recibir una retribución económica.

A lo referido con anterioridad, es importante mencionar que en la página oficial de Uber Blog se encuentra establecido que Uber es una empresa dedicada a los servicios de tecnología, por lo cual se debe entender que facilita la conectividad entre usuarios y socios conductores y no como una empresa de transporte de personas. El Tribunal de Justicia (Gran Sala) de la Unión Europea (2017) indicó: “Por consiguiente, debe considerarse que este servicio de intermediación forma parte integrante de un servicio de transporte y, por lo tanto, que no responde a la calificación de <<servicio de la sociedad de la información>>” (...) (parr.40). Con lo anteriormente expuesto, se puede establecer que el servicio que provee Uber a través de la plataforma digital consiste en un servicio de transporte de personas ya que el servicio no se podría llevar a cabo sin la existencia de esta herramienta. Por ello, se encuentra en la obligación de tramitar los permisos y licencias que se requieren para la circulación de los vehículos a pesar de que la compañía establezca que sólo se dedica a proporcionar el uso del software que le permite a los socios conductores conectar a los usuarios.

Por lo descrito, solicitar un traslado con el uso de la aplicación resulta más económico en cada uno de los países en los que funciona, en virtud que el costo de inversión es más bajo debido a que no se encuentra regulado, lo

cual le permite no efectuar el trámite de los permisos para que la compañía pueda realizar la actividad principal, así como, al cumplimiento de las garantías mínimas laborales reconocidas por la legislación interna que lo obligue a pagar el salario mínimo y seguro social, razón por la cual puede ofrecer una tarifa de cobro más accesible para las personas que utilizan el servicio.

Otra de las razones es que los vehículos que se utilizan para transportar a las personas pertenecen a los socios conductores, los cuales deben cumplir con los requisitos que la compañía solicita, entre los cuales se puede mencionar, que no deben ser mayores a diez años de antigüedad y estar en buenas condiciones, de esta forma no realiza una inversión propia para la adquisición de los mismos, tampoco se encarga de los gastos que corresponden al mantenimiento de las unidades y al pago del combustible.

Lo anterior, le ha permitido generar mayores ganancias en virtud que el porcentaje que recibe de forma diaria se encuentra libre de todos los gastos operativos que devienen de la prestación del servicio, así como, del pago de impuestos por proveer el uso de la plataforma digital, toda vez que es a los socios conductores a los que les corresponde realizar la inversión para que el vehículo que utilizan se encuentre en buenas condiciones. Asimismo, estar al día con el cumplimiento de las obligaciones tributarias por cada viaje realizado y con el pago del impuesto de circulación del

vehículo, ya que de lo contrario la compañía procede a no asignarles viajes y a desactivarles el perfil, con lo cual ya no pueden ingresar a la aplicación.

Por lo expuesto, Uber como compañía de transporte realiza operaciones mercantiles sin sujeción alguna al cumplimiento de la normativa guatemalteca aplicable al servicio que ofrece con la intervención de la plataforma digital, lo cual afecta la libre competencia para los taxistas, ya que se enfrentan a una empresa internacional a la cual no se le exige realizar los trámites para que los vehículos puedan circular de forma legal, y que a su vez, no se tenga claro el vínculo jurídico que se deriva de la prestación de los servicios entre la plataforma digital y los socios conductores.

### Contratos de adhesión

La legislación guatemalteca reconoce que hay contrato cuando dos o más personas convienen en crear, modificar o extinguir una obligación y que basta el consentimiento para que éste se perfeccione, según disposiciones reguladas en los artículos 1517 y 1518 del Código Civil, a su vez, refiere a los contratos de adhesión como aquellos en los cuales predomina la voluntad de una de las partes quien de forma unilateral ha estipulado las condiciones sobre las cuales se llevará a cabo la prestación del servicio, sin que la otra parte pueda oponerse a su contenido o realizar alguna

modificación, de acuerdo a lo establecido en el artículo 47 de la Ley de Protección al Consumidor y Usuario, Decreto 06-2003 del Congreso de la República de Guatemala. Aguilar Guerra (2017) indica: “Son contra determinados por una producción masiva de bienes y servicios, que hace imposible la discusión individualizada con cada usuario o consumidor” (...) (p.146).

Las empresas que celebran contratos de esta naturaleza deben inscribirlos en la Dirección de Atención y Asistencia al Consumidor adscrita al Ministerio de Economía para que el mismo tenga validez y fuerza legal, así como, para que la referida institución pueda revisar que los términos y las condiciones no favorezcan de forma especial al proveedor del servicio y para poder actuar como mediadora al momento de que exista alguna controversia que se derive por alguna inconformidad del mismo.

Al proceder con el registro de los contratos de adhesión los proveedores y clientes deberán de sujetarse a las disposiciones que establece la Ley de Protección al Consumidor y Usuario, la cual regula los derechos y obligaciones que con ocasión de la prestación del servicio se derivan, asimismo, obliga al proveedor para que no se exceda en facultades y para que los términos y condiciones suscritos entre las partes estén claros, comprensibles, legibles y que no contradigan la normativa legal, es aplicable tanto para las empresas nacionales y extranjeras, toda vez, que el servicio se lleve a cabo en el territorio guatemalteco.

Lo anterior, busca que la adquisición de los servicios se pueda reglamentar con las disposiciones contenidas en la respectiva ley para que el cliente no se encuentre en desventaja frente al proveedor, y constituir un instrumento legal que se pueda utilizar en caso de duda sobre el contenido del contrato de adhesión. Es aplicable, incluso si la negociación inicial se realizó al amparo de otra ley, ya que es suficiente con que este se hubiere celebrado. Sin embargo, no podrá ser invocada cuando la prestación se derive de una relación laboral que deba ser analizada por otras disposiciones legales.

Uber regula la relación contractual que deviene del uso de la plataforma digital por medio de un contrato de adhesión, tanto para los usuarios que solicitan el servicio como para los socios conductores que realizan el traslado de personas. Dicho contrato no se perfecciona con la firma en un formulario físico, en su lugar se realiza de forma electrónica cuando la persona acepta los términos y condiciones del servicio, así como, cuando ingresa los datos personales a la política de uso y privacidad. Por lo anterior, al celebrar este tipo de contratos se encuentra en la obligación de remitirlos a la Dirección de Atención y Asistencia al Consumidor para que ésta pueda tener conocimiento de las condiciones pactadas e intervenir cuando se interponga alguna inconformidad por el incumplimiento de algún término.

## La Organización Internacional del Trabajo en el Informe sobre Perspectivas Sociales y del Empleo en el mundo (2021) establece:

Los términos y condiciones de los servicios se recogen en contratos de adhesión definidos unilateralmente por las plataformas, en los que figuran aspectos relativos al tiempo de trabajo, la remuneración, los protocolos de atención al cliente, la legislación aplicable y la propiedad de los datos, entre otros. Por lo general, estos contratos no definen la relación contractual entre la plataforma y el trabajador como una relación de trabajo. (...) (p.8)

Con lo anteriormente expuesto, la referida Institución manifiesta la preocupación porque las actividades realizadas con la intervención de las plataformas digitales se encuentren reguladas por medio de un contrato de adhesión, en el cual sólo se definen las atribuciones, condiciones de uso, interpretación de los términos y condiciones que sólo favorecen a las empresas propietarias de las aplicaciones y la normativa aplicable que prohíbe invocar el derecho interno. Aspectos que conllevan a la falta de reconocimiento de los derechos laborales y a establecer un vínculo jurídico laboral con las personas que llevan a cabo la actividad principal.

### Términos y condiciones de la plataforma digital Uber

Constituyen los lineamientos a los que se deben de sujetar las partes que van a adquirir un servicio específico. Son creados de forma unilateral por el proveedor, no permiten ninguna negociación o modificación debido a que se encuentran plasmados en un contrato de adhesión. La persona que solicita la prestación se encuentra en la libertad de aceptarlos o no, en todo caso si los rechaza no se lleva a cabo la ejecución del servicio. Resultan

de cumplimiento obligatorio, ya que si alguna de las partes incumple se procede a la cancelación y a reclamar los daños y perjuicios que se hayan establecido en la negociación.

La plataforma digital Uber establece los términos y condiciones en la política de uso y privacidad para todas las personas que desean utilizarla, son de aceptación forzosa, de lo contrario no se procede a crear el perfil que les permita ingresar y son de cumplimiento obligatorio. A través de éstos, las partes se vinculan jurídicamente por lo que al existir controversias que procedan de la prestación del servicio se deberán de resolver de acuerdo con los procedimientos que la compañía predeterminó.

Es importante mencionar que los socios conductores facultan a la compañía para que de forma unilateral tome decisiones en la ejecución del servicio, lo cual resulta desfavorable, toda vez que no pueden negociar las tarifas de cobro, seleccionar un método de pago y rutas alternas durante el viaje. Para ello, como se indicó no puede haber oposición ya que de lo contrario la aplicación procede a desactivar los perfiles, y en este caso deberán acercarse a los centros de activación para poder acceder nuevamente.

UBER B.V. (2017) establece: “Uber podrá modificar las condiciones relativas a los servicios cuando lo considere oportuno. Las modificaciones serán efectivas después de la publicación” (...) (parr.4). Los referidos términos le permiten hacer los cambios que considere necesarios en la política de servicios sin realizar una nueva negociación. Sin embargo, contraviene lo dispuesto en el artículo 30 de la Ley de Protección al Consumidor y Usuario que regula la obligación de respetar las condiciones convenidas, por lo cual, previo a realizar algún cambio en los términos y condiciones que afecten al contrato de adhesión, Uber los tendría que poner en conocimiento de la Dirección de Atención al Consumidor y Usuario para que éstos sean revisados antes de su publicación.

De acuerdo con UBER B.V. (2017), los usuarios renuncian a toda garantía y declaración de fiabilidad, puntualidad, calidad y experiencia de los socios conductores y por los daños ocasionados al vehículo, es decir que, como una intermediaria del servicio se limita a responder solamente por el uso de la plataforma digital. Sin embargo, el Código Civil en el artículo 1651 regula que las empresas o dueños de cualquier medio de transporte serán solidariamente responsables por los daños o perjuicios que cause la persona encargada del vehículo. El artículo 800 del Código de Comercio regula la obligación de los portadores de responder por los daños y perjuicios ocasionados por el conductor aunque no sea un empleado de éste. Si bien, Uber no es el dueño de los vehículos si es propietario de la



aplicación, por lo que estaría en la obligación de responder por los daños y perjuicios que ocasionen los socios conductores al estar utilizándola.

Uber no se responsabiliza por cualquier reclamo que se derive por la experiencia de manejo de los socios conductores, lo cual resulta perjudicial para el usuario ya que al momento de existir algún reclamo la compañía no responderá por la experiencia de manejo que posea el socio conductor. Por lo anterior, la importancia para que la Municipalidad de Guatemala les pueda exigir a los socios conductores de Uber las capacitaciones de educación vial que anualmente se les solicita a los taxistas, tomando en consideración que el servicio es similar. De esta forma, al estar certificados por la Entidad Metropolitana Reguladora de Transporte y Tránsito se tendrá un mejor respaldo del servicio, según lo dispuesto en el artículo 12 del Acuerdo COM-025-05.

UBER B.V. (2017) afirma. “Salvo que aquí se especifique lo contrario, las presentes condiciones se regirán e interpretarán exclusivamente en virtud de la legislación de los países bajos, con exclusión de sus normas sobre conflicto de leyes” (...) (parr.32). Sin embargo, la Constitución Política de la República de Guatemala en el artículo 44, establece que se tienen por no puestas las disposiciones gubernativas o de cualquier otro orden que disminuyan los derechos que reconoce la Constitución. Por lo anterior, aunque Uber establezca en los términos y condiciones que las contiendas que se derivan por el uso de la plataforma digital deban interpretarse en

base a la legislación de los Países Bajos, contraviene lo dispuesto en la normativa constitucional, así como, lo dispuesto en el artículo 215, numeral 6º, incisos a y b, del Código de Comercio que estipula en su parte conducente que las empresas extranjeras deben someterse a las leyes guatemaltecas en todos los negocios que celebren en la República y la prohibición para invocar derechos de extranjería.

Los artículos 53 y 54 de la Ley de Protección al Consumidor y Usuario, establecen que la Dirección de Atención y Asistencia al Consumidor es la entidad encargada de resolver los conflictos que se derivan de la prestación los servicios entre clientes y proveedores. Sin embargo, los socios conductores y usuarios dan su consentimiento para que todos los conflictos se solucionen sin intervención alguna, es decir, se deben de resolver directamente con la aplicación y si no se llega a un acuerdo se resolverán por los procedimientos establecidos en los términos y condiciones pactados.

Para la solución de conflictos Uber estableció el procedimiento de mediación, el cual no puede durar más de seis meses y en caso de no llegar a un acuerdo se resolverá por medio del arbitraje internacional, cuya sede sería en los Países Bajos. Sin embargo, como se ha mencionado las empresas extranjeras tienen prohibido invocar derechos de extranjería, por lo cual, el procedimiento de mediación y arbitraje se tendrían que resolver de acuerdo con las disposiciones legales de la República de Guatemala.

Chicas Hernández (2005) manifiesta, la conciliación y mediación son instituciones jurídicas que generan cierto grado de confusión, sin embargo, la conciliación que regula la legislación guatemalteca es lo que en doctrina se estudia como mediación.

Para ello, los artículos 49 y 50 de la Ley de Arbitraje, Decreto 67-95 del Congreso de la República de Guatemala, regulan el procedimiento de la conciliación como un método alternativo no procesal para solucionar los conflictos que se originan de una relación comercial o de otra naturaleza con la intervención de un tercero que podrá ser un Centro de Arbitraje y Conciliación u otra entidad similar. El artículo 1 de la referida ley, establece que las disposiciones de su contenido son aplicables al arbitraje nacional e internacional. El artículo 48 de la Ley de Protección al Consumidor y Usuario preceptúa que si al contrato de adhesión se le incorporó el acuerdo de arbitraje, éste deberá contener en caracteres claros la advertencia de su contenido y los artículos 78 y 83 regulan el procedimiento de arbitraje de consumo como mecanismo para solucionar los conflictos entre los proveedores y consumidores.

UBER B.V. (2017) establece que:

(...) Usted reconoce que Uber no presta servicios de transporte de ningún tipo o de logística o funciona como una empresa de transportes y que dichos servicios de transporte o logística se prestan por terceros prestadores particulares independientes, que no están empleados por Uber (...). (parr.7).

Con lo establecido en el párrafo anterior, la compañía busca por medio de los términos y condiciones, la forma para desvincularse de una posible relación laboral con los socios conductores, ya que al aceptarlos dan su consentimiento para que la prestación de los servicios se tenga considerada de naturaleza comercial y que son independientes de una plataforma digital que funciona únicamente como intermediaria entre el usuario que solicita el transporte y el socio conductor que cuenta con los permisos para ejecutarlos, asimismo, deben aceptar que Uber no contrata de forma directa a las partes que intervienen en la ejecución del servicio, es decir que es ajeno al vínculo jurídico que se pueda ocasionar en el transcurso del viaje a pesar de que ésta se encuentre funcionando.

De esta forma, permite que los servicios ejecutados se alejen de la protección del derecho laboral, afectando de forma directa a las personas que se dedican a utilizar la aplicación de tiempo completo y que constituye una fuente única de ingresos, ya que se ven en la necesidad de trabajar jornadas extensas que sobrepasan el límite establecido en la legislación guatemalteca para poder generar las ganancias que les permitan cubrir los gastos del vehículo y salario, toda vez que de la cantidad de viajes realizados depende la retribución que semanalmente reciben. Asimismo, se considera como desventaja el hecho que cualquier conflicto de naturaleza laboral o mercantil se deba solucionar directamente con la compañía, lo cual repercute en que los usuarios y conductores no puedan

acudir a las instituciones encargadas para solucionar las controversias que permitan determinar si en efecto hubo o no incumplimiento en los términos pactados.

## **Uber en las relaciones laborales internacionales**

La Ley AB5 del Estado de California, Estados Unidos constituye un instrumento legal para que las empresas que proveen algún servicio específico de tecnología como lo es Uber, puedan demostrar que los independientes o autónomos del servicio realizan actividades sin la intervención y organización de la plataforma digital. Para ello, establece los requisitos que Uber debe probar para no considerarlos como trabajadores ya que de lo contrario deberá proceder a la reclasificación de los puestos de trabajo.

A través de la recomendación 198 de la Organización Internacional del Trabajo, la referida institución orienta a los Estados Parte para tomar en consideración los indicios de trabajo propuestos, a efecto de incluirlos en el ordenamiento jurídico laboral interno para prevenir el encubrimiento de una relación de trabajo que atente en contra de los derechos laborales reconocidos. Por lo anterior, es importante mencionar que el Juzgado Letrado de Trabajo de 6°. Turno de Montevideo, Uruguay hizo referencia al contenido de la presente recomendación al emitir la sentencia número

77 en la que declaró la existencia del vínculo jurídico laboral que se deriva de la prestación de los servicios que provee la plataforma digital Uber.

Uber en el ámbito internacional enfrentó demandas laborales interpuestas por los socios conductores quienes solicitaron la revisión de los términos del contrato de adhesión en los Juzgados de Trabajo de California, Estados Unidos, Londres, Inglaterra y Montevideo, Uruguay, para que a través de una sentencia se tuviera a bien determinar si las actividades que se realizaban con la intervención de la aplicación correspondían a una relación de naturaleza comercial o si de la prestación de los servicios se generaba una relación de índole laboral que al ser declarada les permitiera acceder a los beneficios que la ley les otorga a los trabajadores.

Las sentencias internacionales en materia de derecho laboral de los Juzgados de Trabajo anteriormente descritos en contra de la plataforma digital Uber, constituyen jurisprudencia internacional para conocer los diferentes criterios y qué elementos resultan fundamentales para determinar la relación laboral entre Uber y los socios conductores, así como, las razones que los impulsaron para exigir el reconocimiento como trabajadores y la forma en la que Uber organiza las actividades.

Ley AB5 del Estado de California

Los antecedentes se encuentran en la sentencia S222732 de la Corte Suprema de California, Estados Unidos de fecha 30 de abril de 2018 en

contra de la empresa *Dynamex*. La demanda fue interpuesta por uno de los repartidores de mensajería, debido a que en el año 2004 *Dynamex* de forma unilateral modificó las políticas de servicio y con ello cambió el estatus de los trabajadores a socios independientes, con lo cual, los trabajadores además de perder todos los beneficios laborales que hasta ese momento tenían, debían de proporcionar un vehículo propio, encargarse de los mantenimientos y pagar el seguro.

La Ley AB5 entró en vigencia el 01 de enero de 2020 y con el contenido de ésta, el Estado de California busca que las empresas realicen un análisis sobre la prueba ABC que se utilizó en la sentencia *Dynamex*, plasmada en la referida ley. Si los patronos comprueban que en la ejecución de las actividades se cumplen con los tres nuevos elementos de trabajo podrán llevar a cabo la contratación de la mano de obra bajo la denominación contractual de autónomos o independientes, ya que, ante la falta de alguno de éstos tres elementos deberán considerarlos como trabajadores.

Para el efecto, la Ley AB5 del Estado de California (2019) establece:

(...) A) La persona está libre del control y la dirección de la entidad contratante en relación con la ejecución del trabajo, tanto bajo el contrato para la ejecución del trabajo como de hecho. B) La persona realiza un trabajo que está fuera del curso habitual de los negocios de la entidad contratante. C) La persona se dedica habitualmente a un oficio, ocupación o negocio establecido independientemente de la misma naturaleza que el involucrado en el trabajo realizado. (sección.2)

Con lo anterior, la carga probatoria queda a cargo de los contratantes, por lo cual, los trabajadores que se consideren clasificados erróneamente en un puesto de trabajo podrán acudir ante un Juez competente del Estado de California para solicitar la revisión del contrato. La inclusión de los nuevos elementos de trabajo obliga a las empresas para que comprueben que las funciones que realizan los autónomos o independientes están libres de control, horarios fijos e instrucciones en la prestación de los servicios, es decir, demostrar que los trabajadores realizan una actividad laboral que no se encuentra bajo la dirección y supervisión de un patrono, así como, establecer que no se encuentran sujetos a la organización administrativa de éstos y que por lo tanto, no dependen de ningún elemento material y valores incorpóreos de la empresa que los contrata.

Se busca que exista independencia en las actividades que realiza la empresa y el contratista. Para ello, deberán comprobar que los autónomos realizan las funciones en un lugar distinto a las del socio principal y que asumen sus propios gastos de producción. Por lo anterior, no pueden depender de la publicidad, programas informáticos, plataformas digitales y la marca. Sánchez Calero (1999) indica que: “Las marcas son los signos distintivos de las mercaderías y de los servicios” (p.76).

Al establecer que los autónomos deben tener una estructura empresarial independiente, busca que los contratistas, en efecto realicen una actividad distinta a la del giro comercial de la empresa contratante, por lo cual, éstos



deberán contar con una empresa y marca propia que se limite a proveer solamente los productos o servicios en favor de un principal. Con lo anterior, el autónomo deberá realizar las funciones que corresponden a la naturaleza del contrato suscrito al inicio de la relación comercial. De esta forma, las actividades laborales no podrán revestir una relación contractual de índole mercantil.

Por lo referido, la Ley AB5 busca proteger a la parte trabajadora que ante el surgimiento de las empresas dedicadas a proveer servicios a través de las plataformas digitales tratan de desvincularse de una relación laboral, creando figuras de otra naturaleza con el fin de eximirse de las obligaciones patronales a las que se sujetarían si los autónomos fueran reconocidos como trabajadores. Por ello los tres nuevos elementos de trabajo constituyen las herramientas para que puedan hacer valer esa condición. Con lo anterior, Uber deberá comprobar que en la prestación de los servicios los socios conductores ejecutan una actividad independiente a la que realiza la plataforma digital, es decir, que la aplicación se limita solamente a proveer la conectividad y demostrar que como intermediario cumple con los tres nuevos elementos de trabajo para descartar un posible vínculo jurídico laboral. Otro de los aspectos que le corresponderá demostrar es que no ejerce ningún tipo de control en la ejecución del servicio.

## Recomendación 198 de la Organización Internacional del Trabajo

Con el avance de la tecnología la forma de trabajar cambió y con ello la contratación de los empleados. Desde plasmar la voluntad del patrono y del trabajador en un contrato individual de trabajo sujeto a un contenido formal establecido por la legislación laboral de cada país y de estricto cumplimiento para ambas partes, hasta hoy en día en que la ausencia de los contratos individuales de trabajo es notoria, con lo cual, se pone de manifiesto la necesidad de proteger al trabajador por ser éste la parte más vulnerable en la relación laboral. Como se comprobó, las plataformas digitales utilizan figuras contractuales de naturaleza civil o mercantil para evitar un vínculo jurídico laboral, a pesar de que las actividades realizadas dependen del control, organización y dirección de éstas. Con lo cual quedan desprotegidos por el derecho laboral, ya que no son reconocidos como trabajadores.

En la actualidad las empresas de tecnología tratan de desvincularse de una relación de trabajo a través de la adhesión en un contrato de servicios que sujeta al trabajador al cumplimiento de términos y condiciones previamente establecidos, los cuales, en diferentes ocasiones son difíciles de comprender para los trabajadores, quienes por la necesidad de encontrar un trabajo los aceptan y en la mayoría de los casos representa la renuncia de los derechos laborales. Con ello son las empresas las que se

benefician ya que al no estar sujetos al pago del seguro social, salario mínimo, horas extras y vacaciones disminuyen los costos de inversión.

Por una parte, indican que en la prestación de los servicios no establecen instrucciones y que no ejercen una dirección inmediata sobre las actividades del contratista, autónomo o independiente, en virtud que éstos son los que definen los días, horarios y la forma en que el trabajo se efectuará. No obstante, es importante mencionar que, en la ejecución del trabajo mediante plataformas digitales las compañías no llevarían a cabo la actividad principal del negocio sin la subordinación de un empleado directo y por otra parte los trabajadores no podrían realizar las funciones para las cuales fueron contratados sin la existencia de éstas, por lo cual necesitan utilizar la marca, proveerse del uso del software y la publicidad que la empresa contratante realiza, por lo referido, se ha considerado que existe dependencia de ambas partes para que la ejecución de los servicios se realice.

Con el objetivo de frenar la subcontratación y las falsas contrataciones que surgieron en la última década, el 31 de mayo de 2006 en la 95 conferencia, la Organización Internacional del Trabajo, aprobó la recomendación 198 que se refiere a la relación de trabajo, en virtud que al cambiar la forma en que se desarrollan las actividades laborales se debe procurar en lo posible que a los trabajadores no se les prive de sus derechos, por lo cual, esta

figura es de suma importancia para contrarrestar arbitrariedades por la parte patronal.

La Organización Internacional del Trabajo a través de la Recomendación 198 (2006) establece que:

Los miembros deberían considerar la posibilidad de definir en su legislación, o por otros medios, indicios específicos que permitan determinar la existencia de una relación de trabajo. Entre estos indicios podrían figurar los siguientes: a) el hecho de que el trabajo se realiza según las instrucciones y bajo el control de otra persona, que el mismo implica la integración del trabajador en la organización de la empresa, que es efectuado única o principalmente en beneficio de otra persona, que debe ser ejecutado personalmente por el trabajador, dentro de un horario determinado, o en lugar indicado o aceptado por quien solicita el trabajo; que el trabajo es de cierta duración y tiene cierta continuidad, o requiere la disponibilidad del trabajador, que implica el suministro de herramientas, materiales y maquinarias por parte de la persona que requiere el trabajo. (...) (p.6)

Con lo anteriormente expuesto, se puede observar que la Organización Internacional del Trabajo ante la inminente amenaza que representa el trabajo ejecutado a través de plataformas digitales, busca a través de esta recomendación que los Estados Parte, formulen políticas acordes a las nuevas formas de trabajo y contratación o que realicen reformas al ordenamiento jurídico en los cuales se agreguen los elementos necesarios y acordes a la nueva realidad que ayuden a determinar la existencia de una relación laboral, tomando en consideración el control, dirección e instrucciones que las aplicaciones ejercen sobre las actividades que realiza el trabajador.

Asimismo, porque las nuevas aplicaciones tecnológicas modificaron la forma tradicional en la que los servicios se prestaban en el pasado y por la necesidad de que el concepto de trabajador que se encuentra regulado en la legislación laboral se adecúe a las actividades que se realizan con la intervención de las plataformas digitales, ya que la falta de reconocimiento como trabajadores da lugar a que no gocen de los derechos laborales mínimos reconocidos a nivel nacional e internacional, tomando en consideración que las empresas proveedoras de servicios buscarán por los medios necesarios delimitar este concepto a efecto de desvincularse de una relación laboral.

Por lo referido, recomienda que en el ordenamiento jurídico interno se agreguen nuevos indicios de trabajo que permitan establecer la existencia de una relación de trabajo, a efecto de que las funciones ejecutadas por los trabajadores no se alejen de la actividad principal. Este aspecto es importante para determinar la efectiva dependencia, en virtud que las empresas dedicadas a proveer servicios de tecnología buscan desvirtuar esta realidad al indicar que las actividades ejecutadas por los trabajadores son diferentes a la del giro comercial.

Uno de los aspectos importantes de la recomendación es la sugerencia para que los Estados Parte establezcan dentro de la normativa que no es necesario que un empleado cumpla con una determinada cantidad de horas a la semana para considerarse trabajadores directos de la empresa, toda

vez que exista continuidad en las actividades que ejecutan. Asimismo, que el trabajador se encuentra en la libertad de proporcionar las herramientas, materiales y maquinaria para llevar a cabo las funciones principales del puesto de trabajo, para que con ello se pueda hacer frente a las empresas de tecnología que sostienen que la relación que deviene del uso de la aplicación no puede considerarse de naturaleza laboral en virtud que lo único que proveen es el uso de la plataforma digital.

Por último, propone que sean los hechos relativos a la ejecución del trabajo los que determinen si en realidad se constituye o no una relación jurídica de naturaleza comercial o laboral, es decir, que para efectos de establecer la existencia de una relación de trabajo sería suficiente que las actividades se lleven a cabo bajo el control, dirección y dependencia de la plataforma digital. En virtud que las compañías tratan de desvirtuar el vínculo que se deriva de la prestación del servicio al indicar que las funciones ejecutadas son distintas al negocio principal.

Sentencia internacional del tribunal de trabajo de California, Estados Unidos

La sentencia tiene su origen en los casos números 13-cv-03826-EMC y 15-cv-00262-EMC del Tribunal de Distrito de los Estados Unidos, Distrito Norte de California en el año 2016. La demanda fue interpuesta por *Douglas O'Connor* y *Hakan Yucesoy*, en contra de *Uber Technologies*,

*Inc.*, quienes argumentaban que Uber reclasificaba a los conductores como contratistas independientes del servicio, lo cual les perjudicaba, ya que al no estar clasificados como trabajadores no tenían derecho a la protección del Código Laboral de California y también para exigir el pago de las propinas que no recibieron por la ejecución de los servicios.

De acuerdo con la referida sentencia, Uber se opuso a la demanda indicando que el Tribunal del Distrito Norte de California, no debía considerar como empleados a los conductores, toda vez que el control que ejerce en las actividades es mínima, ya que son los conductores los que establecen las horas de trabajo que mejor se adecúen a sus necesidades, por lo cual solicitó que los demandantes para el presente caso se tuvieran como clientes autónomos de la aplicación, en virtud que ellos pagaban para obtener un servicio que les permitía generar ingresos propios sin estar sujetos a la organización de una empresa.

Por su parte, los demandantes indicaban que Uber se encargaba de organizar la forma en la que el servicio se debía de prestar, lo cual repercutió en la decisión que tomó la empresa de indicarle a los clientes que la propina estaba incluida en la tarifa del servicio, sin embargo, Uber en ningún momento les hizo llegar ese pago, por lo cual consideraban que al no realizar ese reintegro había incumplido con las normas que prohíben la competencia desleal en el Estado de California, siendo este el segundo

motivo que originó el descontento y que los impulsó para interponer la demanda.

Por lo anterior, el Tribunal del Distrito Norte de California indicó que sería imposible para los conductores llevar a cabo el traslado de personas con la intervención de la plataforma digital, si Uber no tuviera a bien organizar las actividades de forma directa, considerando que la solicitud del servicio se realiza por medio de la aplicación y los conductores se limitan a aceptarla, por lo cual, esta característica es muy importante para poder determinar la subordinación que existe en la prestación del servicio, de tal cuenta, que si los socios conductores no participaran en el negocio principal la aplicación no podría funcionar.

El referido Tribunal consideró que en la prestación de los servicios se cumple con la figura de la remuneración económica, ya que de forma directa no son los socios conductores los que reciben el pago que corresponde por la ejecución del servicio, los usuarios lo realizan a través de la plataforma digital y es Uber el que se encarga de realizar el cálculo de los viajes realizados y les transfiere el porcentaje que les corresponde, descontando la ganancia que percibe la aplicación por el derecho de uso.

Estableció que se debe entender como despido directo la forma en la que Uber procede a desactivar las cuentas de los socios conductores ya que no existe un procedimiento en el cual se establezcan las causas que conllevan



a tomar esa decisión. De esta forma, el no aceptar una cantidad de viajes no es un motivo suficiente para considerarlo como una falta que conlleve a tal sanción, toda vez que la Compañía debería considerar un tiempo prudencial para que los conductores finalicen un viaje y asignarles otro.

Uber se refirió a los términos y condiciones del servicio pactados al inicio de la relación contractual y después de cinco años de litigio, el Tribunal del Distrito Norte de California, hizo ejecutable la conciliación de acuerdo al ordenamiento jurídico interno, es decir, no de forma internacional tal y como lo establecen los términos y condiciones. El acuerdo de conciliación conllevó al pago de las reclamaciones formuladas por los socios conductores y al reintegro de las propinas no percibidas, además del compromiso por parte de Uber para crear una política en la que se establezca el procedimiento para la desactivación de las cuentas a través de un aviso previo, así como, una política que establezca la forma en la que se obtendrán las propinas del servicio.

El acuerdo de conciliación constituye un antecedente más en contra de Uber, a pesar de que los demandantes al final del proceso se centraron más en la devolución de las propinas. El Tribunal hizo referencia a los elementos constitutivos de una relación laboral, tales como, la subordinación que existe en la prestación de los servicios, la dependencia de la plataforma digital para llevar a cabo los traslados y la remuneración económica, a pesar de que no exista de por medio un contrato individual

de trabajo y la importancia que tuvo para acordar con Uber la necesidad de establecer una política para la desactivación de cuentas en la que el motivo principal no radique en la falta de aceptación de viajes sin que previamente se haya realizado una investigación.

Sentencia internacional del tribunal de trabajo de Londres, Inglaterra

La sentencia corresponde al caso número 2202551/2015 del Tribunal de Empleo del centro de Londres de fecha 28 de octubre del año 2016. La demanda fue interpuesta por *Mr. y Aslam* en contra de Uber B.V., *Mr. J. Farrar* en contra de Uber London, Ltd., y *Others* en contra de Uber Brittainia Ltd., en la cual los socios conductores solicitaron el reconocimiento del vínculo jurídico laboral para que de esta forma pudieran solicitar la indemnización por tiempo laborado, ya que Uber de forma unilateral había procedido a desactivarles la cuenta.

Los demandantes manifestaron que la falta de reconocimiento como trabajadores directos de la plataforma digital Uber les traía muchas desventajas laborales, ya que al ser considerados como autónomos del servicio quedaban desprotegidos por las leyes laborales de Londres y por los convenios internaciones de trabajo, lo cual no les permitía acceder a los servicios y programas de salud, así como, a disfrutar del derecho a las vacaciones anuales e indemnización por despido injustificado.

El Tribunal de Empleo del centro de Londres determinó que las actividades que los socios conductores realizaban a través de la plataforma digital no consistían en actividades de naturaleza comercial en la que Uber no tuviera injerencia en la organización del servicio. Por lo cual, dichas actividades se encontraban subordinadas a las instrucciones de la empresa, lo cual daba origen a una relación laboral que se debía declarar ya que los conductores se encontraban desprotegidos por la legislación laboral debido a una clasificación contractual errónea.

Uno de los elementos que fueron vinculantes en la decisión del referido Tribunal, fue la forma en la que Uber llevaba a cabo la organización de las actividades a través de las instrucciones a las cuales se debían de sujetar los socios conductores en la prestación de los servicios. La plataforma digital era la que se encargaba de asignar los viajes y les indicaba la forma en la que se debían dirigir a los usuarios para crear un ambiente agradable, por lo cual, los conductores no podían elegir libremente a los clientes.

Otro de los elementos fue el control directo que Uber ejerce en la prestación del servicio, ya que durante el viaje la aplicación les solicitaba que reportaran el inicio y la finalización del viaje, por lo cual no era posible considerar que existía una independencia toda vez que no había libertad para realizar el trabajo. El Tribunal consideró que, si bien el socio conductor elegía las horas y los días para trabajar, no es que ellos se encargaran de organizar los viajes, elegir las rutas y a los clientes.

El Tribunal de Empleo del centro de Londres determinó la existencia del control disciplinario a través del bloqueo de cuentas de forma parcial o permanente por parte de la empresa, lo cual se originaba por la interposición de quejas por mal servicio o por objetos olvidados. Los socios conductores desconocían el procedimiento que Uber realizaba para resolverlas y la forma en la que lo hacía ya que no había una investigación o llamada de atención en la que se evidenciara tal circunstancia.

Otro de los aspectos vinculantes consistió en el procedimiento de cobro y determinación de rutas. Los socios conductores no eran los que fijaban el costo del viaje, siendo esto, algo que sólo le compete definir a la aplicación. Asimismo, determinó que los socios conductores realizan el traslado de personas particulares utilizando una marca ajena, considerando que la publicidad que realiza la plataforma digital se dirige a posicionar la marca como tal y no el servicio que realizan los autónomos o independientes.

Estableció que no es posible indicar que existe autonomía en la prestación de los servicios, en virtud que los socios conductores realizan una actividad específica a favor de una empresa que provee el uso de la plataforma digital y la marca. Por ello, los socios conductores no se pueden considerar autónomos, socios o independientes, debido a que por la propia naturaleza del servicio la actividad principal debe llevarse a cabo con la intervención de verdaderos trabajadores. Por lo cual, no sería

legítimo indicar que una cantidad determinada de socios depende del uso de una misma plataforma digital, tomando en cuenta que cada uno necesitaría tener un cliente y se puede ver que en este modelo de negocio los usuarios se registran de forma directa con Uber.

A través de la sentencia del caso número 2202551/2015, Uber fue obligado a modificar el modelo de negocio, ya que no debe realizar la contratación de los conductores bajo ninguna otra denominación, distinta de la actividad principal, ni utilizando figuras contractuales de naturaleza mercantil, por lo cual, debe también reclasificar al estatus de trabajadores a los conductores de la ciudad de Londres para que tengan acceso a los beneficios laborales reconocidos por la legislación.

Sentencia internacional del tribunal de trabajo de Montevideo, Uruguay

La sentencia se origina del caso IUE: 2-3894/2019 del Juzgado Letrado de Trabajo de 6°. Turno de Montevideo, Uruguay. La demanda fue interpuesta por Esteban Queimada en contra de Uber *Technologies* Uruguay, S.A., quien solicitó la revisión de los términos del contrato de adhesión para que se le reconociera como trabajador de la empresa y de esta forma, gozar de la licencia vacacional y aguinaldo. Asimismo, exigía el resarcimiento de los daños y perjuicios ocasionados por la desactivación de la cuenta.

Uber indicó que no debía de considerarse como una empresa de transporte, toda vez que en los Países Bajos, se discutió la naturaleza del servicio y ahí se estableció que se trata de una aplicación tecnológica de intermediación, por lo cual, la demanda se debía declarar sin lugar. Sin embargo, el Juzgado Letrado de Trabajo de 6°. Turno, hizo referencia al pronunciamiento de la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea en donde se determinó que el giro comercial de Uber se comprende dentro de los servicios de transporte.

La empresa solicitó que el caso no fuera conocido por un Juzgado de Trabajo porque se estaría contraviniendo a lo pactado al inicio de la relación contractual, en donde los socios conductores habían aceptado los términos y condiciones en los que se acordó que cualquier disputa que se originara por la prestación de los servicios tenía que resolverse a través de la conciliación y el arbitraje internacional, teniendo como sede a los Países Bajos, Holanda. Ante esta petición el referido Juzgado consideró que dicha solicitud consistía en una acción dilatoria para atrasar el proceso, por lo cual, procedió a rechazar la excepción de falta de jurisdicción ya que el trabajo desempeñado por el demandante se llevaba a cabo en la ciudad de Montevideo, Uruguay.

El Juzgado Letrado de Trabajo de 6°. Turno, hizo referencia a la forma en la que Uber trata de desvirtuar una relación laboral desde el momento en que les prohíbe a los socios conductores utilizar insignias que los

identifique como verdaderos trabajadores, así como, utilizar la marca de forma personal esto con el fin de que los usuarios de la plataforma digital no se vuelvan clientes directos de los conductores. Por ello, el Juez de Trabajo consideró que el concepto de autónomo se aleja de esta realidad, toda vez que los socios conductores no pueden elegir por sí mismos a los clientes.

El referido Juzgado de Trabajo estableció que no es determinante que la relación contractual de Uber y los socios conductores se encuentre regulada por disposiciones legales contenidas en un contrato de adhesión, en virtud que no tendrá trascendencia jurídica si el derecho que se reclama corresponde al área del derecho laboral y si de la prestación del servicio se encuentra que existen elementos constitutivos de una relación laboral, toda vez que los considerados autónomos lo hagan valer en juicio.

Para determinar la dependencia y la subordinación laboral que se deriva de la prestación de los servicios entre los socios conductores y la plataforma digital Uber, el Juez de Trabajo respaldó su decisión en los preceptos que establece la recomendación 198 de la Organización Internacional del Trabajo, por considerar que las actividades que se realizan constituyen una nueva modalidad de trabajo que tiene elementos propios que no se encuentran definidos en las leyes laborales de Uruguay.

El criterio judicial se basó en el principio doctrinal de la primacía de la realidad, debido a que las plataformas tecnológicas han transformado la forma en que el trabajo se realiza y ante ello no puede aplicarse el término tradicional de trabajador, ya que este ha evolucionado, por ende, la demanda se calificó de acuerdo con los hechos reales que se derivaron de la prestación del servicio entre el conductor y la plataforma digital. Además de considerar que sin la existencia de la plataforma digital los conductores no podrían llevar a cabo el traslado de los pasajeros.

Estableció que a pesar de que la relación contractual no sea definida como una relación de trabajo, el vínculo que existe entre la plataforma digital y los socios conductores no cumple con las características de una relación de naturaleza comercial, en virtud que los autónomos o independientes no compran los servicios de tecnología que la aplicación ofrece, sino que al contrario los utiliza para generar dinero y Uber depende de la mano de obra de los conductores para llevar a cabo el servicio principal. La referida sentencia aporta un precedente en Latinoamérica en la lucha por regular las relaciones laborales que se derivan por el uso de las plataformas digitales, como una nueva modalidad de trabajo con características propias y diferentes de las demás. La cual se encuentra susceptible de protección por el derecho interno y convenios internacionales, para que con ello se eviten las falsas contrataciones y una denominación errónea del trabajador.



## **Consecuencias jurídicas de la plataforma digital Uber en el ámbito laboral nacional e internacional**

La falta de regulación del trabajo a través de las plataformas digitales ha propiciado para que las empresas de tecnología incumplan con la normativa laboral ya que al darle cumplimiento a las obligaciones que establecen los códigos de trabajo tanto a nivel nacional como internacional repercutirían en la disminución de las ganancias obtenidas por el servicio que proveen. Siendo esta una de las razones por las cuales evitan la contratación de trabajadores para llevar a cabo las actividades.

Uber realiza la contratación de los socios conductores a través de un contrato de adhesión de servicios, en el que únicamente establece la forma en la que las actividades se deben de realizar, el procedimiento para solucionar los conflictos que se deriven de la prestación del servicio y derechos constitutivos a su favor. Lo anterior, genera una consecuencia directa para los conductores: la falta de reconocimiento como trabajadores de la plataforma digital. De esta forma se vulneran derechos laborales reconocidos en el ordenamiento jurídico interno y en convenios internacionales, ya que al utilizar la denominación de socio o independiente trata de generar una relación de naturaleza comercial ya que estas figuras propias y utilizadas en el derecho mercantil, hacen referencia a personas que actúan por cuenta de otro y como se ha podido observar en el presente, los socios conductores dependen de la organización que

realiza Uber para llevar a cabo el traslado de personas con la intervención de la aplicación.

Otra de las consecuencias jurídicas es que Uber ofrece una forma de obtener ingresos independientes no relacionados directamente a una actividad laboral ni sujeta a horarios específicos. Sin embargo, en la prestación de los servicios resulta lo contrario ya que los socios conductores se encuentran en la necesidad de trabajar jornadas extensas y fines de semana, derivado a que por cada viaje realizado, la aplicación obtiene un porcentaje de ganancia, es decir, la totalidad del pago que realiza el usuario no es para el conductor. Asimismo, no se puede hablar de independencia en el servicio toda vez que los socios conductores por sí mismos, no pueden elegir los viajes y a los clientes ya que la aplicación los asigna de forma unilateral, así como, las rutas y la tarifa de cobro.

### Socios independientes en la plataforma digital Uber

El concepto de socio independiente es utilizado por las empresas propietarias de plataformas digitales para llevar a cabo la contratación de las personas que deben ejecutar las actividades principales que éstas proveen, ya sea un servicio o producto determinado. Para el caso particular de Uber hace alusión a los conductores que realizan el traslado de los usuarios registrados en la aplicación que solicitan los servicios de transporte. Sánchez Calero (1999) comenta que: “Dentro de esta categoría

de los colaboradores independientes incluimos a aquellas personas que, sin estar vinculadas en forma subordinada y estable con un empresario, ayudan a éste en el ejercicio de su actividad” (p.100).

Las personas que quieran asociarse como conductores de Uber deben instalar la aplicación en un teléfono celular y anexar a la solicitud una fotografía de la licencia de conducir vigente, antecedentes penales y policiales, número de identificación tributaria y documento personal de identificación, así como, ingresar un número de teléfono y dirección de correo electrónico para confirmar que el solicitante posea como mínimo la edad de veintiún años. De esta forma, se inscriben directamente en la plataforma digital y se adhieren a la prestación del servicio a través de un contrato de adhesión.

El Código de Comercio de Guatemala en el artículo 280 se refiere a los agentes de comercio independientes, como aquellas personas que actúan en nombre de un principal a través de su propia empresa y que se encuentran ligados por medio de un contrato de agencia, quienes tienen como responsabilidad realizar las funciones convenidas. De acuerdo con Villegas Lara (2006), por el contrato de agencia un comerciante le encarga a otro que promocióne negocios que competen a su giro comercial, sin la necesidad de expandir sus operaciones o aperturar nuevas agencias o sucursales que lo hagan incurrir en gastos administrativos que repercutan en la obtención de ganancias. Con lo expuesto, se puede observar que Uber

trata de utilizar esta figura en la prestación de los servicios, sin embargo, no sería lo prudente toda vez que los socios conductores no figuran como propietarios de la aplicación ya que únicamente pagan una cantidad de dinero para acceder al servicio que la aplicación provee, la cual les permite trasladar personas a cambio de percibir una ganancia.

Asimismo, el referido artículo establece que son agentes de comercio dependientes las personas que se encuentran ligadas con un comerciante a través de un contrato de trabajo y que actúan por instrucción de éstos, lo cual se ajusta de cierta forma al modelo de negocio de Uber. Sin embargo, como se ha podido observar en el presente, las relaciones contractuales en la prestación de los servicios que se originan por el uso de la plataforma digital se encuentran reguladas a través de un contrato de adhesión, lo cual haría imposible tipificarlo en esta figura contractual.

Dentro de la normativa legal de Uruguay no se encuentra regulada la figura contractual del independiente tal y como lo establece la legislación mercantil guatemalteca. Asimismo, es importante mencionar que el Código de Comercio No. 817 de Uruguay, de forma explícita no aporta una definición para los agentes auxiliares de comercio regulados en el título III, tampoco hace una distinción entre los que son dependientes e independientes. Sin embargo, el artículo 152 del referido Código preceptúa que son dependientes las personas que se encargan de vender por menor a nombre de un principal.

La Ley AB5 del Estado de California de los Estados Unidos establece que para que una persona se considere como independiente o autónoma del servicio que ofrece una empresa, es necesario que no se encuentre vinculada de forma directa con el servicio principal que ésta provee, de tal forma que las actividades realizadas por los socios conductores de la plataforma digital Uber inminentemente se encuentran sujetas a la dependencia organizativa de la aplicación ya que de forma independiente no podrían llevar a cabo el transporte de personas.

“Tradicionalmente se ha considera autónomo a aquél que trabaja directamente para el mercado, ofreciendo su trabajo a uno o varios empresarios sin integrarse en el ámbito de organización de estos (...) (Martínez Barroso, M.R. 2005)” (Todolí, 2015, pp.8-9). Con lo anteriormente expuesto, se puede indicar que para que los socios conductores de Uber se puedan considerar como autónomos o independientes del servicio, tendrían que realizar una actividad distinta a la de transportar personas, considerando que ésta es la actividad principal de la plataforma digital. De esta forma, si Uber se dedicara a funcionar como una intermediaria en la prestación de los servicios de tecnología no necesitaría de la mano de obra de los conductores para que la aplicación cumpliera con el objeto de su creación.

## Uber fuente complementaria del salario

La ejecución del servicio de transporte de personas a través de la plataforma digital Uber, ya sea por tiempo completo o de forma parcial, permite que los socios conductores perciban una remuneración económica por los viajes realizados, es decir, no depende de las horas que efectivamente pasen conectados en la aplicación. El Convenio C100 de la Organización Internacional del Trabajo sobre igualdad de remuneración, establece en el artículo 1, inciso a, que la remuneración constituye el salario pagado al trabajador por la realización de alguna actividad a favor de un patrono y la Constitución Política de la República de Guatemala en el artículo 102, inciso b, regula el derecho fundamental de que todo trabajo será remunerado.

El artículo 54 de la Constitución de la República de Uruguay establece la justa remuneración a la que tienen derecho los trabajadores que se encuentran en una relación de trabajo ya sea como obrero o trabajador. Es preciso mencionar que Uruguay no cuenta con un Código de Trabajo debidamente codificado en el que se establezca un concepto de salario y la determinación del salario mínimo, tal y como sucede en Guatemala. Por lo anterior, primero se deben verificar las disposiciones constitucionales, en segundo lugar las leyes ordinarias que se refieran al salario y su fijación y por último a los Convenios Internacionales.

En cuanto al Código de Trabajo de Guatemala, los artículos 103 y 113 preceptúan que es derecho del trabajador percibir el salario mínimo que para el efecto establezca el Organismo Ejecutivo mediante Acuerdo emanado por el Ministerio de Trabajo y Previsión Social, según determinación salarial que realice la Comisión Nacional del Salario. La Ley No. 10449 de Uruguay, establece en el artículo 1 que se debe considerar como salario mínimo al que es necesario para asegurar que el trabajador tenga un nivel de vida en el que se puedan satisfacer todas aquellas necesidades físicas, intelectuales y morales. A su vez, en el artículo 5 establece que los Consejos de Salarios son los encargados de determinar el monto mínimo de los salarios por categoría laboral. El Convenio 175 de la Organización Internacional del Trabajo que se refiere a tiempo parcial, en el artículo 5, indica que se debe garantizar a los trabajadores de tiempo parcial el derecho de percibir el salario mínimo, ya que a pesar de que no realicen una jornada completa a favor de un patrono no significa que no tengan ese derecho.

De acuerdo con lo regulado en la sección 1 de la Ley del Salario Mínimo Nacional de Inglaterra (1998), es derecho de los trabajadores percibir el salario mínimo que establezca el Secretario de Estado. Un aspecto importante de esta ley es que el monto del salario mínimo determinado es fijo. Es decir, no cambia de forma anual tal y como sucede en Guatemala.

Otro aspecto importante es que se encuentra segmentado por edades, es decir, varía de acuerdo a la edad que tenga el trabajador.

A lo anteriormente expuesto, es preciso mencionar que Uber no denomina salario al pago que perciben los conductores por utilizar la plataforma digital. En su lugar, reciben una ganancia por cada viaje finalizado. Sin embargo, es preciso mencionar que el Convenio 95 de la Organización Internacional del Trabajo que se refiere a la protección del salario, establece en el artículo 1 que salario sea cual fuere su denominación significa la remuneración o ganancia que percibe el trabajador, es decir, todo lo que ingresa. Por ello, se puede establecer que el pago que reciben por parte de Uber constituye un salario.

El Código de Trabajo de Guatemala en el artículo 88, establece que salario es la retribución que un patrono le paga al trabajador derivado de un contrato de trabajo. A lo anterior, una de las consecuencias que conlleva la falta de denominación de trabajador y del salario en la prestación de los servicios de la plataforma digital, radica en que el mismo dependerá de la cantidad de viajes realizados por día, de tal forma que si el socio conductor realiza un viaje de larga distancia y si de regreso al punto en donde se originó el traslado no encuentra otra solicitud, Uber no les paga el recorrido y el tiempo que pasan en la búsqueda de nuevos usuarios que requieran el servicio.



El referido artículo establece en el inciso c, que si el trabajador percibe la remuneración por participación de las utilidades, éste no responderá por las pérdidas que sufra el patrono. Sin embargo, es importante mencionar que Uber no les hace efectivo el pago a los socios conductores cuando hay alguna cancelación del servicio por parte de los usuarios, a pesar de que ya se encuentren en ruta. Lo anterior, les afecta de manera significativa por el consumo de combustible y la depreciación del vehículo, tomando en cuenta que de la retribución que perciben deben cubrir los mencionados gastos y el pago de los impuestos ante la Superintendencia de Administración Tributaria.

El Código Laboral del Estado de California, Estados Unidos, en la división 2, artículo 1 establece: “Salarios incluye todos los montos por trabajo realizados por empleados de cualquier descripción, ya sea que el monto sea fijo o determinado por el estándar de tiempo, tarea, pieza, comisión u otro método de cálculo”. Como se puede observar, el Estado de California contempla dentro del salario las comisiones que percibe el trabajador, mientras que en Guatemala las ventajas económicas se otorgan a los trabajadores como beneficios adicionales para que éstos desempeñen mejor su trabajo. El diccionario de la Real Academia Española define la palabra comisión: “Porcentaje que percibe un agente sobre el producto de una venta o negocio”. Por lo anterior, las propinas que reciben los socios

conductores de la plataforma digital Uber en el Estado de California se podrían considerar parte del salario.

Ginés y Gálvez (2016) establecen que:

Como se ha apuntado anteriormente, la retribución es abonada por parte de los clientes a Uber, cargando el importe automáticamente a la tarjeta de crédito al finalizar el trayecto, sin que exista ningún tipo de intervención por parte del conductor. Con posterioridad, la empresa paga la retribución correspondiente a sus conductores, una vez deducido el 10-20% en concepto de acceso a la plataforma virtual. (p.26)

Como se puede observar los usuarios pagan el costo del viaje de forma directa a la aplicación siempre que tengan registrado en su perfil alguna tarjeta de débito o crédito, ya que de lo contrario deben realizar el pago en efectivo y es por esta única vez que los socios conductores reciben directamente el pago total del viaje. Sin embargo, la plataforma digital en el próximo viaje en el que realice el cobro por medio de tarjeta les descontará el 25% del viaje pagado en efectivo y adicionalmente el 25% del viaje actual. Con lo expuesto, se puede indicar que para las personas que se adhieren a los servicios de Uber para complementar el salario o que se dediquen a utilizar la aplicación de forma parcial, no representa mayores desventajas, más no así para las personas que como fuente principal de ingresos dependen de la aplicación ya que al deducir del pago los gastos operativos es evidente que no alcanzan el salario mínimo.

Uber como intermediario en la relación comercial entre conductores y pasajeros

En la sección de los términos y condiciones que se encuentran regulados en la página oficial de Uber, la compañía establece que el servicio del software que provee a través de la plataforma digital funciona como una intermediaria en la prestación del servicio entre los usuarios registrados que necesitan conectar a un socio conductor para que los traslade al destino determinado en la aplicación. Por lo anterior, se debe considerar como una empresa de tecnología y no como una proveedora de servicios de transporte particular o un servicio de taxi que contrata a los choferes.

Derivado del consentimiento otorgado a través del contrato de adhesión a los servicios, la plataforma digital Uber establece que en la ejecución del transporte de personas no debe entenderse que de forma directa los socios conductores realizan las actividades a favor de la empresa y tampoco la realizan los usuarios. De esta forma, el vínculo contractual que se deriva por la prestación del servicio no se puede relacionar con la función principal de la aplicación por considerarla de naturaleza distinta.

El Código de Comercio de Guatemala no establece ninguna definición para el intermediario como agente de comercio, por ello es importante acudir al Derecho Comparado para tratar de definirlo desde un punto de vista comercial. Sin embargo, la legislación mercantil internacional dentro

de la que se puede mencionar a la de Uruguay, el Estado de California, Estados Unidos, México y España, tampoco regula un concepto que haga referencia al intermediario o al servicio de intermediación. Este vacío legal permitió que Uber estableciera que en la prestación de los servicios funciona como un intermediario sin existir una definición comercial. Por lo anterior, es preciso recurrir a la normativa laboral para tomar una referencia sobre lo que ahí se establece.

El Código de Trabajo de Guatemala en el artículo 5 regula al intermediario, y se refiere a aquella persona que se encarga de realizar en nombre propio la contratación de personal para que realicen actividades a favor de un patrono, es decir, se encargan de la administración de la planilla y el cumplimiento de las obligaciones patronales. La Ley No. 18251 de Uruguay, establece en el artículo 1, inciso b), que intermediario es el empresario que lleva a cabo la contratación de trabajadores para que presten servicios a favor de otro patrono o empresario principal. El artículo 13 de la Ley Federal del Trabajo de México, regula que no se considerará como intermediario y sí como patrono a las empresas que provean los elementos materiales que les permitan a los trabajadores cumplir con las obligaciones que éstos hayan adquirido a favor de otro empleador.

Fernández Molina (2011) indica: “Este intermediario no dispone más que de su habilidad para obtener una ventaja en la contratación laboral. Si tuviera equipos propios, ya no sería un intermediario sino que un

empleador, un contratista” (p.155). Por lo anterior, con lo dispuesto en la normativa laboral nacional e internacional no se puede tipificar en el vínculo jurídico que trata de crear Uber entre los usuarios y socios conductores, toda vez que éstos no se constituyen como intermediarios que buscan mano de obra para que realicen actividades en favor de la aplicación.

Por lo descrito anteriormente y considerando que los auxiliares de comercio actúan en nombre y por cuenta del comerciante principal, se tiene a bien analizar las características de los que se encuentran debidamente regulados en la legislación comparada, para que de esta forma se pueda hacer referencia al que más se adecúe al servicio de intermediación que realiza Uber entre los usuarios y socios conductores a través de la plataforma digital. Para el efecto, es preciso realizar un estudio al concepto del Corredor por las características que se pueden relacionar con la prestación de servicios de Uber.

El Código de Comercio de México en el Título Segundo regula las disposiciones aplicables al Comercio Electrónico y de forma muy aislada hace referencia al intermediario en un mensaje de datos. El artículo 89 establece que intermediario es la persona que actuando en nombre de otro envía, recibe o archiva dicho mensaje. Por lo anterior, a pesar de encontrarse definido en la normativa mercantil no proporciona un concepto que se relacione al intermediario pero como agente de comercio,

considerando que es el que se necesita para poder definir el posible vínculo jurídico contractual entre usuarios y socios conductores en la prestación de los servicios.

Como se indicó anteriormente el Código de Comercio de Uruguay no establece de forma clara un concepto para los agentes de comercio. Los artículos 88 y 89 regulan únicamente que el corredor es un agente auxiliar de comercio sujeto a las leyes comerciales e indica los requisitos que deben cumplir las personas que quieran desempeñar las funciones de un corredor. El Código de Comercio de España a diferencia de Guatemala no regula a los corredores como auxiliares de comercio si no como agentes mediadores del comercio, es decir al comercio en sí y no a un principal.

El Código de Comercio de Guatemala establece en el artículo 292, que corredor es aquella persona que se dedica a poner en contacto a otros que se encuentran interesados en finalizar un negocio, es decir, conectar a una persona que quiera vender y otra que quiera comprar. Lo anterior, se relaciona de cierta forma con lo que realiza Uber, ya que a través del uso del software vincula a usuarios que necesitan adquirir el servicio que la plataforma digital provee y por otra parte se encuentran los socios conductores quiénes necesitan vender el servicio que previamente adquirieron.

Como se ha mencionado, uno de los inconvenientes que se derivan a partir del momento en que la plataforma digital figura como intermediaria del servicio y no como una empresa de transporte, consiste en que el socio conductor se encuentra en la obligación de responder por los daños que se ocasionan al vehículo por algún choque o accidente de tránsito, esto a pesar de que se encuentren utilizando la aplicación. De esta forma se limita sólo a responder por las fallas generadas en el sistema operativo y a su vez para solucionar las quejas y consultas que dirijan los usuarios.

Hernández y Galindo (2016) indican:

(...) En este caso se trata de una aplicación que se descarga e instala en un dispositivo móvil (Smartphone), y dicho servicio es vendido a terceros (propietarios de vehículos particulares de diferentes marcas), para proveer del servicio de transporte a usuarios que lo soliciten mediante la aplicación. (p.164)

Con lo anteriormente descrito, se puede determinar que Uber al momento de utilizar la figura de intermediario pretende que durante el trayecto del viaje se genere un vínculo contractual distinto entre todos los que intervienen en la prestación del servicio. Por ello, pone a disposición y a la venta el uso del software, el cual es adquirido por los socios conductores considerados para la empresa como personas que se dedican a una actividad autónoma e independiente que al contar con un vehículo propio y con las autorizaciones para acceder a la aplicación, pueden conectar de forma inmediata y directa a clientes ajenos al giro comercial de la empresa

y que se encuentran en la búsqueda de un servicio específico que les permite transportarse de un lugar a otro.

Esta situación le permite a la empresa Uber desvirtuar un posible vínculo jurídico laboral entre el socio conductor que realiza el traslado de particulares y la plataforma digital que provee el servicio. El modelo de negocio está adecuado para pensar en la posibilidad de que los choferes al adquirir el uso del software pueden buscar por sí mismos a clientes propios sin que exista la intervención de una empresa que se encargue de organizar de forma administrativa, las actividades del conductor y la logística del viaje que incluye entre otros aspectos determinar las rutas y fijar el cobro.

De esta forma se puede indicar que si la actividad principal de Uber se encontrara limitada solamente a proveer el uso del software sin que existiera injerencia en las actividades y sin un interés de por medio, estaríamos frente a una oferta de servicio autónoma. Sin embargo, desde el momento en que las funciones principales se ejecutan con la intervención de la aplicación por medio de la organización administrativa presupone la existencia de una empresa que en realidad contrata a trabajadores.

Por lo anterior, no sería oportuno indicar que Uber no se encuentra vinculado de forma directa en la prestación del servicio y que solamente se limita a funcionar como una intermediaria, toda vez que los socios



conductores deben cumplir con las instrucciones y políticas de servicio que la empresa ha establecido para mejorar los estándares de servicio. De esta forma la plataforma digital no podría subsistir por sí sola, depende de los socios conductores para que lleven a cabo la actividad principal y que al realizarlas con total intervención no se puede establecer una independencia de ésta.

Desde el momento en que la plataforma digital interviene de forma directa en la prestación del servicio por medio de las recomendaciones, determinación de rutas, establecimiento del cobro y al definir el porcentaje de retribución que corresponde por las ganancias generadas a través del uso de la aplicación, así como, al delegar en los usuarios el procedimiento de evaluación de las actividades de los socios conductores permite que el servicio principal que provee Uber no pueda considerarse tan sólo de intervención tecnológica. Por lo anterior, se puede considerar como un servicio de transporte de personas debidamente organizado. Con lo establecido, no es posible pensar que no se encuentra vinculado con el socio conductor y el usuario en la prestación de los servicios.

Instrucciones organizativas de cumplimiento en la prestación de servicios

Para que los socios conductores de Uber puedan llevar a cabo la ejecución del servicio principal que la aplicación provee, se deben de sujetar a una serie de instrucciones organizativas por parte de la plataforma digital, con

el fin de brindar un servicio seguro, confiable y de calidad que se encuentre acorde a los estándares de servicio que la compañía ofrece en las campañas publicitarias de atracción de clientes nuevos, debido a que estos son aspectos que le permiten posicionarse como la aplicación de transporte de personas con mayor aceptación.

Ginés y Gálvez (2016) indican que:

Uber recomienda a los conductores en California vestir de forma profesional, apagar la radio o reproducir música suave durante un servicio, abrir la puerta al cliente o, incluso, acompañar al cliente con un paraguas al entrar o salir del vehículo en días de lluvia. (...) (p.22)

Con lo anteriormente expuesto, se puede observar la forma en la que Uber instruye a los socios conductores en la ejecución del servicio, las cuales van desde poner música agradable con volumen bajo hasta tener el vehículo en buen estado, ordenado y limpio. Asimismo, se observa que de forma directa la empresa no utiliza la palabra instrucción, en su lugar establece recomendaciones, consejos y sugerencias en la prestación de los servicios, con lo cual trata de no evidenciar la existencia de una dependencia organizativa y un control directo en las actividades que realizan los socios conductores con la intervención de la aplicación.

En la página oficial de Uber blog, se encuentran las denominadas guías comunitarias las cuales son de actualización constante y de cumplimiento obligatorio para los socios conductores. En ellas pueden encontrar

consejos para utilizar la aplicación y actitudes de servicio que les permitirán obtener una buena calificación, así como, recomendaciones sobre situaciones que no deben ocurrir durante el viaje y que puedan resultar desagradables para el usuario que lo obligue a dejar un mal comentario que les perjudique en el perfil personal. Dichas guías, son el resultado de los estudios realizados a los comentarios que reciben los socios conductores en cada uno de los países en que la plataforma digital funciona.

La Ley de Protección al Consumidor y Usuario, Decreto 06-2003 del Congreso de la República de Guatemala, regula en el artículo 49 que las disposiciones contenidas en un contrato de adhesión se deben interpretar al sentido literal. Con lo expuesto, resulta importante mencionar que si Uber celebró el referido contrato con los socios conductores, se entendería que las condiciones sobre las cuales se debe prestar el servicio fueron pactadas. Por lo anterior, no es oportuno crear por aparte políticas o guías comunitarias que les indiquen la forma para llevar a cabo las actividades, ya que en todo caso lo prudente sería modificar las cláusulas del contrato.

Por su parte, la Ley AB5 del Estado de California regula que para que un trabajador se considere independiente es necesario que se encuentre libre del control de la empresa contratante. De esta forma los socios conductores no pueden considerarse totalmente autónomos ya que se encuentran sujetos al cumplimiento de las instrucciones que la aplicación

les indica. Por medio de éstas Uber puede tener un control directo sobre las funciones que ejecutan los conductores, ya que se encuentran vinculadas a la calificación que realizan los usuarios al finalizar el trayecto del viaje. La referida calificación le sirve a la plataforma digital para determinar si el socio conductor cumplió o incumplió, con las recomendaciones que se le indicaron.

El Código de Trabajo de Guatemala en el artículo 63 inciso a), establece que es obligación del trabajador realizar las actividades laborales bajo la dirección del patrono, para ello, se deben de sujetar a las estipulaciones del contrato individual de trabajo y normas legales contenidas en el Reglamento Interior de Trabajo. De tal forma que Uber a través de las instrucciones organizativas del servicio y por medio del cumplimiento de las guías comunitarias realiza la misma función que un patrono.

El Código de Comercio de Guatemala establece en el artículo 282 que los agentes de comercio dependientes o independientes se deben de sujetar a las condiciones convenidas en la negociación inicial. Por lo anterior, si Uber considera como independientes a los socios conductores no sería oportuno dictar de forma constante las instrucciones en la ejecución del servicio, tomando en consideración que al inicio de la relación contractual se pactaron las condiciones en las que se estableció la forma en la que se debía llevar a cabo el traslado de personas con la intervención de la plataforma digital.

Sistema de evaluación como herramienta de control directo para los conductores

El sistema de evaluación que utiliza la empresa Uber en la prestación del servicio consiste en la calificación a través de las cinco estrellas y comentarios que realizan los usuarios hacia los socios conductores al momento de finalizar el viaje. Dicha calificación, constituye una herramienta de control directo para que la plataforma digital pueda determinar si el socio conductor cumplió con las recomendaciones y consejos del servicio, por lo anterior, es importante que los usuarios califiquen el viaje.

Para que un socio conductor obtenga beneficios dentro de la plataforma digital deberá contar con una calificación promedio semanal por arriba de las cuatro estrellas y una tasa de cancelación muy baja. Esto le permitirá acceder a bonificaciones por buen servicio, subir de categoría, así como lograr que la aplicación le asigne una determinada cantidad de viajes por día sin necesidad de moverse a lugares muy lejanos. Con ello, Uber motiva a los socios conductores para que sobrepasen las expectativas en la prestación del servicio.

Uber Blog (2018) consejos para socios conductores, indica que:

Como Socio Conductor, tu calificación en Uber es el reflejo de las experiencias de las que fuiste parte en el viaje de cada uno de los usuarios. Puede ser porque manejaste muy bien, porque fuiste amable, por una plática excelente con un usuario o porque ayudaste con cargar sus cosas

al carro. Son estos pequeños, pero importantes detalles los que mejoran la comunidad de Uber diariamente. (...) (parr.1)

Con lo descrito en el párrafo anterior, se puede indicar que para Uber es muy importante que los socios conductores obtengan una calificación de cinco estrellas y buenos comentarios al finalizar cada viaje, en virtud que ese puntaje refleja la comodidad con la que se sintió el usuario mientras utilizaba el servicio que ofrece la plataforma digital. Para la empresa una calificación por debajo de las cuatro estrellas denota que el socio conductor no cumplió las recomendaciones y consejos que la aplicación le sugirió en el trayecto del viaje, ya que de haberlos cumplido la calificación sería buena.

La calificación y los comentarios que se obtienen al finalizar el viaje constituye lo más importante en la prestación del servicio, debido a que de estos resultados depende el posicionamiento e imagen de la marca Uber. Por lo cual, la plataforma digital delega en los usuarios la responsabilidad para calificar el comportamiento del socio conductor, ya que de otra forma la empresa no podría controlar las actividades y conocer la percepción del cliente para mejorar el servicio de forma continua.

El control que ejercen los usuarios a través de la calificación del servicio no resulta muy favorable para los socios conductores. Lo anterior, se debe a que en diferentes ocasiones les solicitan que realicen alguna parada que no se encuentra definida en el trayecto del viaje y al momento de no

hacerlo proceden a no calificarlos o bien a poner malos comentarios que les afectan en el perfil personal, considerando que éstos son de conocimiento público e incluso conlleva a que la empresa les pueda desactivar la cuenta.

Es importante mencionar que la plataforma digital Uber confía en la evaluación que realizan los usuarios al finalizar el viaje, en virtud que sobre los socios conductores recae la obligación para que el servicio principal que ofrece la empresa pueda ser recomendado de un usuario registrado a otra persona que de forma tradicional no utiliza la aplicación. Por lo anterior, los socios conductores deben realizar gastos extraordinarios para cumplir con los estándares de servicio que les garantice obtener un buen puntaje.

De esta forma los socios conductores se encuentran sujetos al control directo que ejercen los usuarios por medio de la calificación que de forma obligatoria deben realizar. Asimismo, se sujetan al control que ejerce Uber al dictarles las recomendaciones para que el servicio se realice cumpliendo con las políticas y guías comunitarias que le permitan obtener una buena calificación. Como consecuencia, la referida calificación y los comentarios que los usuarios realizan al finalizar el viaje no se utilizan para completar una encuesta o estadística de satisfacción al cliente, en su lugar son analizados por la empresa para evaluar el servicio. Por lo anterior, resulta un medio para que Uber pueda tomar decisiones en cuanto

a la continuidad del socio conductor ya que de resultar desfavorable la plataforma digital procede a bloquear los accesos, lo cual les perjudica ya que no pueden realizar ningún traslado.



## **Conclusiones**

Derivado de la naturaleza del servicio que provee Uber a través de la plataforma digital, es posible aplicar las normas contenidas en la Constitución Política de la República de Guatemala, Código de Comercio, Código Civil, Código de Trabajo, Ley de Protección al Consumidor y Usuario, Reglamento para la prestación del servicio de taxis en el Municipio de Guatemala, Convenio C100 sobre igualdad de remuneración y el Convenio 175 sobre trabajo a tiempo parcial de la Organización Internacional del Trabajo, sin embargo al no estar constituida como una empresa extranjera proveedora de los servicios de transporte de personas y debidamente inscrita en el Registro Mercantil resulta improcedente el cumplimiento de las normas referidas.

Las sentencias internacionales en materia de derecho laboral en contra de Uber emitidas por el Tribunal de Distrito de los Estados Unidos, Distrito Norte de California, Tribunal de Empleo del Centro de Londres, Inglaterra y del Juzgado Letrado de Trabajo de 6º. Turno de Montevideo, Uruguay, establecieron el vínculo jurídico laboral que se deriva de la prestación de los servicios con la intervención de la plataforma digital. No obstante, de que la relación contractual no se encuentra regulada a través de un contrato individual de trabajo.

Las consecuencias jurídicas por la falta de regulación del servicio que provee la plataforma digital a nivel nacional e internacional radican en la falta de cumplimiento de las leyes constitucionales, mercantiles y laborales aplicables a toda empresa que realice una actividad comercial. Lo anterior, afecta de forma especial para definir el vínculo jurídico que se origina de la prestación de los servicios entre Uber y los socios conductores ya que se puede analizar desde una perspectiva mercantil y laboral.

## Referencias

### Textos

Aguilar Guerra, V.O. (2017). *El Negocio Jurídico*. (7<sup>a</sup>. ed.). Guatemala: Serviprensa

Chicas Hernández, R.A. (2005). *Derecho Colectivo del Trabajo*. (3<sup>a</sup>. ed.). Guatemala: [s.e.]

Fernández Molina, L. (2011). *Derecho Laboral Guatemalteco*. (4<sup>a</sup>. ed.) Guatemala: Oscar de León Palacios

González, I., Rodríguez, M., Fonticiella, B. (2019). *Las viviendas vacacionales entre la economía colaborativa y la actividad mercantil*-. Madrid: Dykinson

Sánchez Calero, F. (1999). *Principios del Derecho Mercantil*. (4<sup>a</sup>. ed.). Madrid: McGRAW-HILL/INTERAMERICANA DE ESPAÑA, S.A.U.

Villegas Lara, R.A. (2006). *Derecho Mercantil Guatemalteco - Obligaciones y Contratos*-. (6<sup>a</sup>. ed.). Guatemala: Universitaria

## **Legislación nacional**

Asamblea Nacional Constituyente de Guatemala. (1985) *Constitución Política de la República de Guatemala de 1985*. Publicado en Diario de Centroamérica, el 03 de junio de 1985. Guatemala.

Congreso de la República de Guatemala. (1971) Decreto 2-70. *Código de Comercio*. Publicado en Diario de Centroamérica, No. 40, del 22 de abril de 1970. Guatemala.

Congreso de la República de Guatemala. (1961) Decreto 1441. *Código de Trabajo*. Publicado en Diario de Centroamérica, el 16 de junio de 1961. Guatemala.

Congreso de la República de Guatemala. (1995) Decreto 67-95. *Ley de Arbitraje*. Publicado en Diario de Centroamérica, el 17 de noviembre de 1995. Guatemala.

Congreso de la República de Guatemala. (1946) Decreto 253. *Ley de transporte*. Publicado en Diario de Centroamérica, el 15 de julio de 1946. Guatemala.

Congreso de la República de Guatemala. (2003) Decreto 06-2003. *Ley de Protección al Consumidor y Usuario*. Publicado en Diario de Centroamérica, No. 24, del 11 de marzo de 2003. Guatemala.

Jefatura de Gobierno de la República de Guatemala. (1963). Decreto Ley número 106. *Código Civil*. Publicado en Diario de Centroamérica, No. 84, del 01 de enero de 1963. Guatemala.

El Concejo Municipal de la Ciudad de Guatemala. (2005). Acuerdo Municipal COM-025-25. *Reglamento para la prestación del servicio de taxis en el Municipio de Guatemala*. Publicado en Diario de Centroamérica, No. 27, del 20 de diciembre de 2005. Guatemala.

## **Legislación internacional**

Código de Comercio. (1890, 01 de enero). Recuperado de [https://www.profeco.gob.mx/juridico/pdf/c\\_comercio.pdf](https://www.profeco.gob.mx/juridico/pdf/c_comercio.pdf) . México.

Código de Comercio No. 817. (1865, 26 de mayo). Recuperado de <https://www.impo.com.uy/bases/codigo-comercio/817-1865>. Uruguay.

Código Laboral del Estado de California. (2021, 30 de junio). Recuperado de [https://leginfo.legislature.ca.gov/faces/codes\\_displayText.xhtml?lawCode=LAB&division=2.&title=&part=1.&chapter=1.&article=1](https://leginfo.legislature.ca.gov/faces/codes_displayText.xhtml?lawCode=LAB&division=2.&title=&part=1.&chapter=1.&article=1). Estados Unidos de América.

Labor Code, division 2, article 1, establish: “Wages” includes all amounts for labor performed by employees of every description, whether the amount is fixed or ascertained by the standard of time,

task, piece, commission basis, or other method of calculation.  
Traducción propia.

Constitución de la República. (2021, 30 de junio). *Constitución 1967 con las modificaciones plebiscitadas el 26 de noviembre de 1989, el 26 de noviembre de 1994 y el 08 de diciembre de 1996*. Recuperado de <https://parlamento.gub.uy/documentosyleyes/constitucion>.

Uruguay.

Ley del Salario Mínimo Nacional 1998. (1998, 31 de julio). Recuperado de <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1998/39/contents>.  
Inglaterra.

Ley Federal del Trabajo. (1970, 01 de mayo). Recuperado de [https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/156203/1044\\_Ley\\_Federal\\_del\\_Trabajo.pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/156203/1044_Ley_Federal_del_Trabajo.pdf). México.

Ley No. 10449. (1943, 12 de noviembre). *Negociación Colectiva. Consejos de Salarios. Creación*. Recuperado de <http://www.impo.com.uy/bases/leyes/10449-1943>. Uruguay.

Ley No. 18251. (2008, 06 de enero). *Tercerizaciones Laborales. Responsabilidad Solidaria*. Recuperado de <https://www.impo.com.uy/bases/leyes/18251-2008>. Uruguay.

Proyecto de Ley de Asamblea No.5. (2019, 19 de septiembre). *Una ley para enmendar la Sección 3351 y para agregar la Sección 2750.3 al Código Laboral, y para enmendar las secciones 606.5 y 621 del Código de Seguro de Desempleo, relacionadas con el empleo, y hacer una asignación para ello.*

Recuperado de

[https://leginfo.legislature.ca.gov/faces/billTextClient.xhtml?bill\\_id=201920200AB5](https://leginfo.legislature.ca.gov/faces/billTextClient.xhtml?bill_id=201920200AB5). Estado de California, Estados Unidos de América.

Assembly Bill No. 5 (...) (A) The person is free from the control and direction of the hiring entity in connection with the performance of the work, both under the contract for the performance of the work and in fact. (B) The person performs work that is outside the usual course of the hiring entity's business. (C) The person is customarily engaged in an independently established trade, occupation, or business of the same nature as that involved in the work performed. (Section 2). Traducción propia.

Real Decreto. (1885, 22 de agosto). *Código de Comercio*. Recuperado de <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1885-6627> . España.

## **Convenios fundamentales de trabajo**

Organización Internacional del Trabajo. (1951). *Convenio C100 sobre igualdad de remuneración*. Ginebra, Suiza. Aprobado por el

Congreso de la República de Guatemala mediante el Decreto Número 1454 de fecha 08 de junio de 1961. Publicado en Diario de Centroamérica, No. 87, del 21 de septiembre de 1961. Guatemala.

Organización Internacional del Trabajo. (1994). *Convenio 175 sobre el trabajo a tiempo parcial*. Ginebra, Suiza. Aprobado por el Congreso de la República de Guatemala mediante el Decreto Número 2-2017 de fecha 17 de enero de 2017. Publicado en Diario de Centroamérica, No. 51, del 10 de febrero de 2017. Guatemala.

Organización Internacional del Trabajo. (1949). *Convenio 95 sobre la protección del salario*. Ginebra, Suiza. Aprobado por el Congreso de la República de Guatemala mediante el Decreto Legislativo Número 843 de fecha 07 de noviembre de 1951. Publicado en Diario de Centroamérica, No. 84, del 12 de febrero de 1952. Guatemala.

## **Sentencias internacionales**

Corte Suprema de California. (2018, 30 de abril). *Dynamex Operations West, Inc. v. The Superior Court of Los Angeles Country*. Caso S222732. Recuperado de <https://www.courts.ca.gov/opinions/archive/S222732.PDF>

Juzgado Letrado de Trabajo de 6°. Turno de Montevideo, Uruguay. (2019, 11 de noviembre). *Esteban Queimada en contra de Uber Technologies Uruguay, S.A.* Caso número IUE: 2-3894/2019.



Recuperado de <https://adriantodoli.com/wp-content/uploads/2019/11/Sentencia-1%C2%B0-Instancia-UBER.pdf>  
<http://bjn.poderjudicial.gub.uy/BJNPUBLICA/hojaInsumo2.seam?cid=268374>

Tribunal de Distrito de los Estados Unidos, Distrito Norte de California. (2016, 18 de agosto). *Douglas O'Connor v. Uber Technologies, Inc., Hakan Yucesoy v. Uber Technologies, Inc.* Caso No.13-cv-03826-EMC. Caso No.15-cv-00262-EMC. Recuperado de [https://www.cand.uscourts.gov/search\\_gcse/?q=C-13-3826%20EMC](https://www.cand.uscourts.gov/search_gcse/?q=C-13-3826%20EMC)  
<https://www.cand.uscourts.gov/filelibrary/2810/Order-Denying-Plaintiffs-Mot-for-Preliminary-A.pdf>

Tribunal de Empleo del Centro de Londres. (2016, 28 de octubre). *Mr Y Aslam and Uber B.V., Mr J Farrar and Uber London Ltd, & Others and Uber Britannia Ltd.* Casos Nos. 2202551/2015 & Others. Recuperado de <https://www.judiciary.uk/wp-content/uploads/2016/10/aslam-and-farrar-v-uber-employment-judgment-20161028-2.pdf>

Tribunal de Justicia (Gran Sala). (2017, 20 de diciembre). *Asociación Profesional Élite Taxi y Uber Systems Spain, S.L.* Asunto número C-434/15 Recuperado de <https://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?language=es&jur=C,T,F&num=C-434/15&td=ALL>  
<https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?jsessionid=9804AFEB0D24A9871B8220FC58F0D657?text=&docid=198047&pageIndex=0&doclang=es&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=145003>

## Revistas

Ginés, A., y Gálvez, S. (2016). *Sharing Economy vs. Uber Economy y las fronteras del Derecho del Trabajo: la (des) protección de los trabajadores en el nuevo entorno digital*. InDret Revista para el Análisis del Derecho, 1, 22-26.

Hernández Romero, Y., y Galindo Sosa, R.V. (2016) *Modelo de gestión del servicio de transporte Uber ¿Quién pierde y quién gana?* Espacios Públicos Revista de la Facultad de Ciencias Políticas y Sociales de la Universidad Autónoma de México, 19, 164.

Todolí, A. (2015). *El impacto de la “Uber Economy” en las relaciones laborales: Los efectos de las plataformas virtuales en el contrato de trabajo*. IUSLabor, 3, 8-9.

## Electrónicas

Organización Internacional del Trabajo. (2021, 23 de febrero)

*Perspectivas Sociales y del Empleo en el Mundo 2021*. Recuperado de [https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/newsroom/news/WCMS\\_771927/lang--es/index.htm](https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/newsroom/news/WCMS_771927/lang--es/index.htm)

Organización Internacional del Trabajo. (2021, 28 de febrero).

*Recomendación sobre la relación de trabajo, 2006 (núm. 198)*.

Recuperado de

[https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:55:0::NO::P55\\_TYPE,P55\\_LANG,P55\\_DOCUMENT,P55\\_NODE:REC,e\\_s,R198,%2FDocument](https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:55:0::NO::P55_TYPE,P55_LANG,P55_DOCUMENT,P55_NODE:REC,e_s,R198,%2FDocument)

Uber Blog. (2018, 26 de julio). *Consejos para Socios Conductores:*

*cómo mejorar tu calificación en Uber*. Recuperado de

<https://www.uber.com/es-GT/blog/calificacion-uber/>

UBER B.V. (2017, 13 de diciembre). *Términos y Condiciones*.

Recuperado de

<https://www.uber.com/legal/en/document/?name=general-terms-of-use&country=guatemala&lang=es>

## **Diccionario**

Real Academia Española. *Diccionario de la lengua de la Española.*

[www.dle.rae.es](http://www.dle.rae.es)