

Plataformas De Economía Colaborativa Y Las Relaciones Laborales En Colombia: El Caso Indrive

Sebastián Legarda Venachi - sebastianlegarda@hotmail.com*¹

Resumen

En este artículo se aborda el desafío de definir la naturaleza de las relaciones contractuales en el contexto de las plataformas de economía colaborativa, centrándose en el estudio de la aplicación para celulares InDrive en Colombia. Se examinan los elementos de la naturaleza de estas relaciones y se confrontan con los componentes esenciales de un contrato de trabajo, destacando la autonomía de la voluntad como un principio fundamental que otorga a los operadores de InDrive la capacidad de negociar precios y gestionar su disponibilidad de manera autónoma. No obstante, la coexistencia de elementos contractuales y laborales en estas relaciones presenta desafíos para su clasificación legal. Se concluye que estas relaciones son únicas y no se ajustan completamente a un contrato de trabajo. La investigación ofrece una perspectiva sobre cómo el derecho laboral se aplica a las relaciones en plataformas de economía colaborativa en evolución.

Palabras clave: Economía colaborativa, plataformas digitales, relación laboral, autonomía de la voluntad, InDrive

Abstract

This article addresses the challenge of defining the nature of contractual relationships in the context of sharing economy platforms, focusing on the study of the mobile application InDrive in Colombia. The elements of the nature of these relationships are examined and compared with the essential components of an employment contract, emphasizing the autonomy of the will as a fundamental principle that grants InDrive operators the ability to negotiate prices and manage their availability independently. However, the coexistence of contractual and labor elements in these relationships poses challenges for their legal classification. It is concluded that these relationships are unique and do not fully conform to a traditional employment contract. The research provides valuable insights into how labor law applies to evolving relationships in sharing economy platforms.

Key words: Sharing economy, digital platforms, labor relationship, autonomy of the will, InDrive

Introducción

Las plataformas de economía colaborativa han surgido como un resultado directo del avance tecnológico en el siglo XXI, dando lugar a nuevos modelos de negocio que facilitan la producción y el consumo de bienes y servicios a través de medios digitales (Ortiz y Fernández, 2022). Estos modelos se caracterizan por la masiva interacción entre usuarios,

¹ Abogado de la Universidad del Cauca; Especialista en Derecho Comercial de la Pontificia Universidad Javeriana.

donde el intercambio de bienes y servicios se lleva a cabo de manera eficiente y flexible (Alfonso, 2016). Sin embargo, la falta de regulación en estos modelos de economía colaborativa plantea desafíos significativos en la aplicación del derecho laboral.

Este estudio se centra en las complejas relaciones contractuales que surgen entre las plataformas de economía colaborativa y sus colaboradores, a menudo denominados "socios" u "operadores". Estas relaciones no se ajustan completamente a los aspectos constitutivos de un contrato de trabajo, pero conservan elementos de una relación laboral. La ausencia de normativas claras en Colombia ha dejado un vacío legal respecto a la naturaleza de estos lazos contractuales.

En el ámbito académico colombiano, se ha observado una tendencia hacia el reconocimiento de elementos que sugieren una relación laboral en negocios basados en modelos de economía colaborativa (Botero, 2018). Casos emblemáticos, como los de Rappi, Uber o Cabify, ejemplifican esta tendencia. Estos casos destacan la existencia de la prestación personal del servicio, una forma flexible de subordinación laboral y la imposición de tarifas por parte de las plataformas digitales, aspectos que se asemejan a un contrato de trabajo (Ramírez, et al., 2021).

En respuesta a los desafíos legales planteados por la falta de regulación en la economía colaborativa en el contexto colombiano, se han propuesto iniciativas legislativas para abordar la naturaleza de las relaciones laborales en las plataformas digitales. En este sentido, es relevante destacar dos proyectos de ley significativos que han surgido en Colombia para regular el trabajo en entornos digitales. En primer lugar, el proyecto de ley "por medio de la cual se protege el trabajo en entornos digitales mediante la regulación de la contratación de colaboradores autónomos a través de Plataformas Digitales de Economía Colaborativa" (s. f.), presentado en el Senado en el año 2020, buscaba proteger el trabajo en entornos digitales mediante la regulación de la contratación de colaboradores autónomos a través de Plataformas Digitales de Economía Colaborativa. Este proyecto pretendía establecer la creación de la categoría de Colaborador Autónomo, definir las responsabilidades de las plataformas digitales y garantizar el acceso a la seguridad social para los colaboradores autónomos.

Por otro lado, en el año 2023, el Gobierno Nacional radicó un proyecto de ley de reforma laboral que también aborda específicamente el trabajo en plataformas digitales, centrándose en el ámbito de reparto. Este proyecto plantea la posibilidad de que las relaciones entre empresas de plataformas digitales de reparto y los trabajadores digitales puedan ser de carácter dependiente o independiente. Asimismo, establece regulaciones para la afiliación y pago de aportes al Sistema de Seguridad Social de estos trabajadores y la obligación de inscripción y registro ante el Ministerio de Trabajo de las empresas de plataforma digital de reparto.

Sin embargo, la regulación en este campo sigue siendo un desafío y surgen diferencias notables al examinar un modelo de negocio específico, como el implementado por la aplicación para celulares InDrive en Colombia. En contraste con sus competidores, InDrive permite a los usuarios establecer el precio por el servicio que necesitan, y son los conductores quienes responden con contraofertas. Esta dinámica de subasta y negociación se convierte en un componente al evaluar si, en este contexto, se configura un salario como un elemento

esencial del contrato de trabajo, generando preguntas sobre la naturaleza de la relación entre el operador y la plataforma.

El marco legal tiene dificultades para adaptarse a la evolución tecnológica y a la diversidad de modelos de economía colaborativa. Incluso para asimilar la remuneración de servicios de estas plataformas a un salario convencional, se requieren grandes esfuerzos hermenéuticos. Por lo tanto, esta investigación se propone abordar la siguiente pregunta: ¿Cuál es el alcance de la aplicación del Derecho laboral a la relación contractual entre las plataformas de economía colaborativa y sus operadores, tomando como caso de análisis la aplicación InDrive?

La elección de este caso se fundamenta en la existencia de una variable hasta ahora poco explorada, la cual podría tener un impacto sustancial en la respuesta a la pregunta de investigación.

El objetivo no es limitar las conclusiones a un caso específico, este trabajo pretende sumar una nueva perspectiva al debate, partiendo de un caso en concreto, pero sin limitar sus conclusiones a éste, entendiendo que pueden aparecer más empresas en el mercado colombiano que tengan un funcionamiento análogo. Lo que se busca es que, en situaciones similares, actuales o futuras, existan elementos de juicio para resolver este tipo de controversias y darles aplicabilidad, en el campo académico y en el campo judicial.

En la metodología empleada se ha optado por un enfoque metodológico integral de carácter cualitativo que involucra diversas técnicas y herramientas de investigación.

En la primera fase, se ha llevado a cabo una revisión documental de la literatura legal y académica relacionada con la naturaleza jurídica de las operaciones en plataformas de economía colaborativa, con un enfoque especial en la participación de individuos que utilizan sus vehículos para brindar servicios de transporte. Esta revisión ha permitido la identificación y comprensión de los elementos que conforman estas operaciones.

En la segunda fase, se ha realizado un análisis comparativo de los elementos que conforman una relación laboral, en conformidad con la legislación laboral colombiana y los elementos presentes en la relación jurídica entre la plataforma InDrive y sus socios u operadores. Esto implica la evaluación de la prestación personal del servicio, la subordinación y la remuneración en el contexto específico de esta plataforma, así como la revisión de los Términos y Condiciones² de uso de la plataforma y demás documentos relacionados que rigen la relación entre InDrive con sus socios u operadores, teniendo en cuenta la información disponible hasta el 17 de noviembre de 2023.

En una tercera fase, se realiza una interpretación normativa de los posibles regímenes aplicables, teniendo en cuenta las particularidades del caso, adoptando una interpretación en concreto de la norma, propuesta por Ricardo Guastini (2014), que incluye supuestos de hecho

² Términos y condiciones: “cláusula o conjunto de ellas pre formuladas e impuestas por el estipulante sin previa negociación particular, concebidas con caracteres de generalidad, abstracción y uniformidad para ser aplicadas a un número indeterminado de relaciones contractuales” (Farina, 2014, p. 84).

que, según el enunciado de una disposición normativa, pueden entrar o no en su ámbito de aplicación.

Finalmente, se generan conclusiones sobre el alcance de la aplicación del Derecho laboral a la relación contractual entre las plataformas de economía colaborativa y sus operadores, tomando como caso de análisis la aplicación InDrive. Estas conclusiones se discuten en el contexto de la legislación laboral colombiana.

1. Naturaleza Jurídica De Las Operaciones En Plataformas De Economía Colaborativa Y Su Enfoque En Las Interacciones Entre Operador Y Usuario Relacionadas Con El Transporte De Pasajeros

La economía colaborativa ha emergido como una fuerza disruptiva en el panorama económico contemporáneo, impulsada por el rápido avance de la tecnología y la creciente interconexión digital (Sundararajan, 2016). Esta nueva forma de intercambio de bienes y servicios, mediada por plataformas en línea, ha generado desafíos legales y conceptuales en la definición de las relaciones contractuales entre las plataformas de economía colaborativa y sus socios u operadores (Ortiz & Fernández, 2022). Este primer apartado tiene como objetivo principal, estudiar los elementos que conforman la naturaleza jurídica de las operaciones de las plataformas de economía colaborativa, con un enfoque específico en la participación de individuos que utilizan sus vehículos para ofrecer servicios de transporte. A través de un análisis, se busca dilucidar sobre las complejidades legales inherentes a estas relaciones, preparando el terreno para una comprensión más precisa de la aplicabilidad del derecho laboral en esta esfera particular, teniendo en cuenta elementos del negocio jurídico, actores y obligaciones de las partes.

1.1 Contextualización De La Economía Colaborativa Y Sus Desafíos Legales

La economía colaborativa surge como un nuevo paradigma económico arraigado en la premisa de la colaboración entre individuos con el propósito de generar valor y lograr beneficios mutuos, reconfigurando así las dinámicas de consumo e intercambio de bienes y servicios (Sundararajan, 2016). En esta dinámica emergente, se produce un desplazamiento desde el enfoque basado en la propiedad y la compra, hacia un modelo que pone el énfasis en la colaboración y el intercambio (Schor, 2016). Como señala Martínez (2016), se observa un cambio en la cultura de consumo, más enfocada en el acceso a los servicios que en la propiedad y además recalca: “que las transacciones de la economía colaborativa no implican un cambio de propiedad y pueden realizarse con o sin ánimo de lucro” (p.29).

Este cambio de paradigma en la economía colaborativa no solo tiene implicaciones conceptuales sino también efectos jurídicos notables, que se apartan de la lógica tradicional de acceso a través de la propiedad, ya que ahora se prioriza el acceso basado en el uso, en línea con las transformaciones tecnológicas (Peris-Ortiz et al., 2016). La propiedad, con su tradicional concesión de derechos exclusivos de uso, disfrute y disposición (Corte Constitucional, Sentencia C-139, 2009), experimenta una reconfiguración fundamental en este contexto. La economía colaborativa, al favorecer la colaboración entre individuos sobre la mera transacción de compraventa, desplaza el foco hacia la creación conjunta de valor, donde todos los participantes pueden beneficiarse mutuamente (Schor, 2016). Este nuevo

enfoque en el que la propiedad se redefine como un mecanismo secundario para acceder a bienes y servicios (Peris-Ortiz et al., 2016) es un componente crucial de este cambio de paradigma.

Asimismo, otro pilar fundamental de la economía colaborativa es su estrecha relación con los avances tecnológicos del siglo XXI (Markman et al, 2021). La tecnología desempeña un papel central al ser el motor impulsor de este nuevo paradigma económico. Según Alfonso (2018), la tecnología se integra intrínsecamente en los negocios colaborativos, definiéndolos como sistemas de producción y consumo de bienes y servicios que operan de manera no convencional, aprovechando los avances tecnológicos para simplificar el intercambio y compartir de estos bienes y servicios. Esta integración tecnológica resulta en la reducción de costos y la expansión de las operaciones, principalmente a través de plataformas web y aplicaciones móviles que facilitan la conexión directa entre proveedores y consumidores (Botsman & Rogers, 2010). La tecnología y su influencia en la economía colaborativa forman una parte inseparable de este cambio de modelo, en el que la propiedad y el avance tecnológico son dos factores interconectados y esenciales en este contexto de transformación económica.

1.2 Desafíos Legales En La Economía Colaborativa: Regulación Y Derecho Laboral

La expansión acelerada de los modelos de negocio en la economía colaborativa ha planteado una serie de desafíos en términos de regulación y aplicación del derecho laboral (Patiño et al., 2017). A medida que los individuos participan en esta nueva forma de interacción económica a través de plataformas digitales, surgen cuestionamientos sobre la naturaleza de los vínculos legales establecidos entre las partes involucradas (Rodríguez et al., 2018). Aunque estos vínculos pueden no ajustarse completamente a los elementos tradicionales de un contrato de trabajo, algunos aspectos inherentes a dicha relación laboral persisten de manera relevante.

La falta de regulación específica para los modelos de negocio de economía colaborativa se traduce en un terreno incierto en lo que respecta a la aplicación del derecho laboral. Los lazos entre las plataformas y los actores que participan en estas dinámicas económicas a menudo no encajan claramente en las categorías convencionales de empleador-empleado. Aunque los actores de la economía colaborativa pueden ser considerados socios u operadores de las plataformas, la falta de claridad en cuanto a la naturaleza de estos vínculos legales conlleva a situaciones ambiguas desde el punto de vista jurídico (Patiño et al., 2017).

En Colombia, la operación del transporte se considera un servicio público, inherente a la finalidad social del Estado y sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades competentes, en cuya prestación juega un papel decisivo la participación del sector privado (Consejo de Estado, Radicado 7103, 2003). La ley 336 de 1996 en su artículo 5, define este servicio como “aquel que tiende a satisfacer necesidades de movilización de personas o cosas, dentro del ámbito de las actividades exclusivas de las personas naturales y/o, jurídicas. En tal caso sus equipos propios deberán cumplir con la normatividad establecida por el Ministerio de Transporte”. Según el Ministerio de Transporte de Colombia (2017), se trata de “una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de

vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios, sujeto a una contraprestación económica” (p.2). En este marco, cobra relevancia la aparición de plataformas en la economía colaborativa que faciliten la conexión entre oferentes de productos (bienes o servicios) y personas interesadas en adquirirlos, considerando la responsabilidad que implica actuar como intermediario en este tipo de transacciones (Corte Suprema de Justicia, SC370, 2023)

En este contexto, la intersección entre la economía colaborativa y el transporte plantea desafíos legales significativos. Los modelos de negocio de economía colaborativa, como el que representa InDrive, se basan en la participación de individuos que utilizan sus vehículos para ofrecer servicios de transporte. Sin embargo, la aplicación de la legislación que regula el transporte plantea preguntas sobre la naturaleza de la relación entre la plataforma y los operadores, así como sobre la adecuación de la clasificación laboral y las obligaciones asociadas a esta relación.

Este vacío legal, agravado por la falta de claridad en cuanto a la naturaleza de los vínculos legales en la economía colaborativa, plantea incertidumbre tanto en términos de seguridad social y beneficios laborales para los operadores (Guevara & Salazar, 2023) como en relación a los elementos de la relación jurídica, las obligaciones y derechos de las partes involucradas. La clasificación precisa de los participantes en la economía colaborativa, ya sea como empleados o socios operadores, se convierte en una tarea desafiante debido a la falta de lineamientos legales que proporcionen una guía precisa.

1.3 Actores En Las Plataformas De Economía Colaborativa Que Intermedian Interacciones De Transporte

La dinámica de las plataformas de economía colaborativa se basa en la interacción entre diversos actores que desempeñan roles fundamentales en la provisión y el consumo de servicios (Patiño et al., 2017). Como se ha señalado previamente, la incursión de la economía colaborativa ha alterado de manera significativa los paradigmas tradicionales de los modelos de negocios, que se fundamentaban en conceptos de propiedad y compra. En este contexto anterior, la dinámica se limitaba a la interacción entre dos actores principales: el productor y el consumidor (Comisión Europea, 2016). Sin embargo, esta transformación ha dado origen a relaciones considerablemente más complejas, en las cuales “intervienen tres categorías de agentes: prestadores de servicios, los usuarios y las plataformas colaborativas” (Martín Moral, 2017, p. 181). Este apartado se sumerge en una exploración detallada de los actores clave involucrados en las operaciones de estas plataformas, concentrándose en el contexto específico del transporte de pasajeros. Los roles, las responsabilidades y las implicaciones legales de cada uno de estos actores se examinan con el fin de comprender cómo su interacción contribuye a la naturaleza jurídica general de estas transacciones colaborativas.

1.3.1 Los Prestadores De Servicio (Operadores) En La Economía Colaborativa: Una Perspectiva Compleja

Los prestadores de servicios, comúnmente conocidos como operadores, desempeñan un papel fundamental en la dinámica de la economía colaborativa (Botero, 2018), particularmente en el contexto en el que interactúan con usuarios a través de las plataformas para ofrecer el servicio de transporte de pasajeros o como se verá más adelante, en cierto caso, arrendamiento de vehículos con conductor. Su participación ha desencadenado una serie de definiciones y enfoques variados por parte de las plataformas que los involucran, lo cual refleja la complejidad y la diversidad de las relaciones contractuales en este nuevo paradigma económico.

Martín Moral (2017), proporciona una definición esclarecedora de la Comisión Europea para los Prestadores de Servicio, considerándolos "aquellos particulares o profesionales que comparten activos, recursos, tiempo o competencias, de forma gratuita o previo pago" (p. 181). Bajo este marco conceptual, se puede afirmar que estos actores cumplen el rol de proveedores de servicios de transporte, utilizando su propio vehículo (recurso) para atender las solicitudes de los usuarios (tiempo). Sin embargo, es importante reconocer que las definiciones y clasificaciones aplicadas por las plataformas no son uniformes, lo que añade matices significativos al entendimiento de estas relaciones.

Un ejemplo ilustrativo es el caso de la empresa Uber, que aporta una dimensión adicional a la comprensión de los operadores en la economía colaborativa. Para su operación en Colombia, a través de la utilización del contrato de arrendamiento, la plataforma Uber define en sus Términos y Condiciones (s. f.) la relación entre el "Arrendador" y el "Arrendatario" en el contexto de la prestación de servicios de transporte así:

Para efecto de las presentes Condiciones y de los Servicios, “Contrato de Arrendamiento de Vehículo”, mediante el cual el Arrendador entrega a título de arrendamiento, y el Arrendatario recibe al mismo título, el uso y goce de un Vehículo, con control operativo por parte del Arrendatario y con la posibilidad para el Arrendatario de tener un conductor provisto por el Arrendador, de acuerdo con las cláusulas descritas en dicho Contrato de Arrendamiento de Vehículo.

Este enfoque introduce una separación clara entre las partes involucradas, y omite mencionar directamente a la plataforma en la relación contractual. Esta dinámica posiciona a Uber como un mero facilitador de la interacción, dejando la responsabilidad de la relación directa entre el operador y el usuario, puesto que el servicio que presta la plataforma se limita únicamente a “la interconexión para efectuar peticiones de arrendamiento de vehículos con conductor y suscribir Contratos de Arrendamiento de Vehículo acordados con Arrendadores independientes” (Legal | Uber, s. f.).

Otro caso es el de Cabify, que establece en sus Términos y Condiciones de Uso la figura de "Usuario Conductor". De acuerdo con esta definición, el "Usuario Conductor" es “aquella persona que utiliza los servicios de Cabify para prestar servicios por cuenta propia o bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente habilitada, siguiendo los procedimientos de registro y filtro de seguridad establecidos por la plataforma” (Términos y

condiciones | Cabify, s. f.). Esta descripción refleja cómo las plataformas pueden distinguir entre diferentes categorías de operadores en función de su estatus y relación contractual.

Adentrándonos en el núcleo de este estudio, resulta relevante prever que el análisis del tratamiento otorgado al Prestador del Servicio u Operador en la aplicación InDrive refleja una sintonía con los ejemplos previamente citados. Siguiendo esta misma dirección, es imperativo resaltar que en InDrive, el término "proveedor" es empleado para referirse al operador, y este proveedor ofrece sus servicios de manera independiente y opera como un tercero externo a la plataforma, ya que esta última no participa directamente en la prestación de los servicios (InDrive App Términos de Uso- View page, s. f.).

Como conclusión de este apartado, se evidencia que la divergencia en las descripciones contractuales entre operadores y plataformas, como lo reflejan los casos de Uber y Cabify, pone de manifiesto la complejidad de las relaciones en la economía colaborativa. Además, al examinar la aplicación InDrive, se revela una tendencia similar a los ejemplos previos. En InDrive se adhiere a la noción de que los proveedores, en este caso los operadores, actúan como terceros proveedores de servicios, independientes de la plataforma. Esta consistencia en los enfoques de las plataformas refuerza la idea de que los operadores se consideran como actores externos a la plataforma en lugar de ser considerados como parte integral de ella.

1.3.2 Los Usuarios

Los usuarios desempeñan un papel esencial en el funcionamiento y la evolución de la economía colaborativa, ya que sus elecciones y necesidades moldean la configuración de este ecosistema en constante cambio (Patiño et al., 2017).

Iniciando la exploración del concepto de usuario en el contexto de las plataformas de economía colaborativa, se encuentra la definición proporcionada por Martín Moral (2017), quien, basándose en la perspectiva de la Comisión Europea, los identifica como "aquellos que se benefician de los servicios proporcionados por los prestadores de servicios" (p. 181).

A pesar de esta definición general, es importante reconocer que la noción de usuario puede variar según la plataforma y su contexto normativo. En el caso de Uber, por ejemplo, la denominación de usuario evoluciona en sus Términos y Condiciones para Colombia, donde se menciona que: "Todas las referencias a "Arrendatario" durante la ejecución de estas Condiciones y los Servicios deberán ser entendidas como referencias a Usuario o Usted" (Legal | Uber, s. f.). Esta adaptación subraya la importancia de ajustar la terminología para adecuarse a las particularidades de cada plataforma y su relación con los usuarios.

Cabify, por su parte, establece una distinción entre diferentes tipos de usuarios. En su definición,

"Usuario Pasajero" significa la persona natural y/o jurídica que previa la aceptación de los respectivos términos y condiciones, accede a la Plataforma para ponerse en contacto con los Usuarios Conductores que ofrecen sus servicios por cuenta propia

(Servicios Cabify) o bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente habilitada (Servicios de Taxi) (Términos y condiciones | Cabify, s. f.).

Esta delimitación resalta la diversidad de actores involucrados en la interacción dentro de la plataforma y enfatiza la función específica del usuario como pasajero.

A nivel normativo, la ley colombiana proporciona su propia definición de usuario en el contexto del consumo. Según el artículo 5 de la Ley 1481 de 2011 (Estatuto del Consumidor), se entiende por Consumidor o Usuario a:

Toda persona natural o jurídica que, como destinatario final, adquiera, disfrute o utilice un determinado producto, cualquiera que sea su naturaleza para la satisfacción de una necesidad propia, privada, familiar o doméstica y empresarial cuando no esté ligada intrínsecamente a su actividad económica. Se entenderá incluido en el concepto de consumidor el de usuario.

La variabilidad en las definiciones de usuario en el contexto de la economía colaborativa de transporte subraya la flexibilidad y la adaptabilidad que caracterizan a este nuevo modelo económico (Patiño et al., 2017). A medida que las plataformas y los marcos legales evolucionan, la noción de usuario también se ajusta para reflejar las complejas interacciones entre los actores involucrados.

1.3.3 Las Plataformas Colaborativas

Siguiendo la orientación proporcionada por la Comisión Europea (2016), se conceptualiza a las plataformas colaborativas como aquellas plataformas en línea que actúan como intermediarias, conectando en tiempo real a los prestadores de servicios con los usuarios y facilitando las transacciones entre ellos.

Sin embargo, esta definición de alcance general resulta insuficiente cuando se trata de delinear con precisión las variadas manifestaciones de las plataformas de economía colaborativa. Esto se debe a que estas plataformas se manifiestan en diversas tipologías, las cuales se moldean en función del objeto negocial y en función del modo de prestación del servicio (Serrano, 2017).

Según el objeto negocial, se distinguen dos tipos de plataformas de economía colaborativa (Serrano, 2017). Las que brindan el goce temporal de bienes como Airbnb en el caso de apartamentos y por otra parte, las que ofrecen servicios personales como el caso de Uberpop en el transporte de pasajeros o el caso de Sandeman en los servicios de guías turísticos (Calvo, 2016).

Según el modo de prestación del servicio, también se tiene una doble tipología (Serrano, 2017). Por una parte las plataformas “*crowdwork*” entendido según De Stefano y Berg (como se citó en Serrano, 2017) como:

El trabajo que es ejecutado a través de plataformas “*on line*” y que pone en contacto un número indefinido de organizaciones e individuos permitiendo potencialmente

conectar clientes y trabajadores a nivel mundial para llevar a cabo normalmente micro tareas o actividades extremadamente parceladas que son ejecutadas en su mayor parte “*on line*” (p. 29)

Y por otra parte, existe la tipología del trabajo a demanda vía apps/internet que ofrece generalmente tareas tradicionales como limpieza o transporte y cuya principal diferencia con el “*crowdwork*” es que se ejecuta a nivel local (Serrano, 2017).

A pesar de las categorizaciones previas realizadas por la doctrina, no debe pasarse por alto el aspecto de la autorregulación que cada plataforma ejerce. Aunque estas plataformas pueden abordar este aspecto de manera variada, existe una tendencia común al autodefinirse como meros intermediarios, una perspectiva que se refleja consistentemente en ejemplos citados anteriormente, como Uber o Cabify.

En el caso de Uber, su plataforma establece con precisión su rol como una aplicación móvil o sitio web que exclusivamente proporciona "servicios de interconexión bajo demanda y servicios relacionados para efectuar peticiones de arrendamiento de vehículos con conductor" (Legal | Uber, s. f.). Similarmente, en el contexto de Cabify, la plataforma se autodenomina como la "Plataforma", englobando tanto el Sitio Web como la Aplicación que sirven como medios para prestar los "Servicios de Computación en la Nube" (Términos y condiciones | Cabify, s. f.).

En este contexto, InDrive también aborda de manera categórica su posición, afirmando ser una "empresa tecnológica que no presta estos servicios directamente"(InDrive App Términos de Uso- View page, s. f.). Además, InDrive enfatiza que su función no se asemeja a la de un proveedor de servicios, y que su servicio principal radica en la facilitación del contacto con los proveedores de servicios (InDrive App Términos de Uso- View page, s. f.). De esta manera, InDrive se distingue a si misma de la figura tradicional de un proveedor de servicios al no llevar a cabo ni pretender realizar actos que puedan ser interpretados como aquellos de un proveedor de servicios.

En resumen, las Plataformas de Economía Colaborativa, actúan como intermediarias al conectar a los prestadores de servicios con los usuarios y facilitar transacciones en línea. Sin embargo, esta definición general resulta limitada para abarcar la diversidad de manifestaciones de estas plataformas, que varían en función del objeto negocial y del modo de prestación del servicio. No obstante, a pesar de las categorizaciones doctrinales, es importante reconocer que la autorregulación ejercida por cada plataforma influye en su definición y rol. La tendencia común de autodefinirse como intermediarios es evidente en ejemplos citados, cuyas plataformas se centran en la conexión entre usuarios y prestadores de servicios, marchando por la misma línea argumentativa de la definición de la Comisión Europea mencionada previamente que llega a la conclusión de que estamos ante empresas de servicios de la información, que se limitan a poner en contacto a operadores y usuarios (Martínez, 2016).

1.4 Elementos Del Negocio Jurídico En Plataformas De Economía Colaborativa

Las plataformas de economía colaborativa operan en un entorno legal que involucra diversos elementos del negocio jurídico (Niño, 2017). Estos elementos son fundamentales para comprender la naturaleza de las relaciones contractuales entre los actores involucrados en estas plataformas, como prestadores de servicios, usuarios y las propias plataformas. La interacción de estos elementos contribuye a definir los derechos, obligaciones y responsabilidades de las partes y a establecer el marco normativo dentro del cual operan (López, 2014).

De acuerdo con el artículo 1501 del Código Civil colombiano, los componentes del negocio jurídico se dividen en esenciales, naturales y accidentales de la siguiente manera:

Artículo 1501. Elementos esenciales, naturales y accidentales de los contratos. Los elementos esenciales de un contrato son aquellos sin los cuales el contrato no produce efecto alguno o se convierte en otro contrato diferente. Los elementos naturales son aquellos que, sin ser esenciales, se consideran inherentes al contrato, sin requerir una cláusula especial. Los elementos accidentales de un contrato son aquellos que no le son esenciales ni naturales y que se incorporan mediante cláusulas especiales.

Con un enfoque en los elementos esenciales, que son necesarios para que un contrato produzca efectos jurídicos y se consideran requisitos fundamentales para su existencia (Castro Ayala & Calonje, 2015), existen cuatro: la manifestación de la voluntad, el objeto, la causa y las formalidades (Wills & Cataño, 2014). A continuación, se analizarán estos elementos aplicados al contexto de las plataformas de economía colaborativa.

1.4.1 Elementos Esenciales

1.4.1.1 Manifestación De La Voluntad

Dentro del marco jurídico colombiano, es crucial confirmar el cumplimiento de los requisitos necesarios para otorgar el consentimiento y así formalizar el contrato a través de los procedimientos de oferta y aceptación estipulados en el Código de Comercio. Cuando se trata del consentimiento expresado mediante medios electrónicos, uno de los involucrados debe tomar la iniciativa y proponer los términos, condiciones y modalidades del contrato. A partir de aquí, la otra parte puede manifestar su conformidad, lo que perfecciona el contrato en cuestión.

En el contexto de las plataformas de economía colaborativa, donde la tecnología electrónica desempeña un papel fundamental, existen dos vías distintas para expresar la aceptación (Niño, 2017): La primera mediante declaraciones expresas cuando las ofertas están permanentemente disponibles en línea y se materializan a través de una aprobación verbal en una videoconferencia, por escrito en un correo electrónico, o utilizando formas de expresión de la voluntad como los "*click wrap agreements*"³, o mediante la descarga de una aplicación.

³ "El click-wrap agreement es una forma de aceptación electrónica de los contratos que se realizan a través de la página web. El visitante de la misma se limita a aceptar mediante un click las cláusulas que previamente ha establecido el titular de la página web." (Angarita, 2006, p. 365).

La segunda vía se da mediante declaraciones tácitas a través de "*browse wrap agreements*"⁴ ya que el simple acto de navegar implica una expresión de voluntad (Angarita, 2006).

1.4.1.2 Objeto

Según Castro Ayala y Calonje (2015), el objeto: “en primer lugar, debe considerarse como posible, en segundo, este debe tener el carácter de lícito, en tercer lugar, debe ser determinado o determinable y por último debe ser la prestación susceptible de ser avaluada en dinero” (p.142).

Teniendo en cuenta la definición anterior, al examinar el objeto de los contratos celebrados en el marco de las plataformas de economía colaborativa, se revela una intersección crucial con estos requisitos. La naturaleza de los servicios ofrecidos a través de estas plataformas, a menudo intangibles y basados en la utilización de recursos personales, puede plantear desafíos en la aplicación de estos requisitos (Niño, 2017).

La viabilidad de la prestación en un entorno colaborativo puede depender de factores diversos, como la disponibilidad de tiempo y habilidades específicas por parte de los operadores (Sundararajan, 2016). La determinabilidad del objeto podría variar en función de la flexibilidad de la plataforma y la naturaleza del servicio ofrecido incluso en el marco de las interacciones de transporte, pues como se ha visto, puede tratarse de la prestación de un servicio o de un arrendamiento.

Además, la cuantificación económica puede presentar complicaciones en un contexto donde el valor puede ser subjetivo y basado en la oferta y la demanda fluctuante (Sundararajan, 2016). En la economía colaborativa, donde el intercambio no siempre se traduce directamente en moneda (Schor, 2016), la adecuación de estos requisitos requiere una adaptación y reevaluación para acomodar las características de estas interacciones a cada caso concreto.

1.4.1.3 Causa

La legislación colombiana en virtud del artículo 1524 del Código Civil impone el requisito de que todo negocio o contrato esté respaldado por una causa real y lícita, adicionando que la mera liberalidad es en sí misma una razón suficiente para la formación de contratos. La causa, en este contexto, es el motivo que impulsa la acción o el contrato, siempre y cuando no contravenga la ley ni vulnere las buenas costumbres y el orden público. Además debe ser verificable judicialmente y estar en conformidad con la legalidad (Castro Ayala & Calonje, 2015).

En relación a los contratos celebrados en el marco de las plataformas de economía colaborativa, no se observan mayores dificultades en cuanto a la licitud de lo que se contrata en el marco del escenario que motiva este estudio, es decir, en plataformas que permiten la

⁴ “Browse-wrap agreement se entiende que el usuario se obliga por el solo hecho de visitar la página web o por existir un aviso o botón que invita al usuario a leer los términos y condiciones de la página web sin que sea necesario que la persona acepte explícitamente dichas reglas pinchando el botón de “acepto”.” (Angarita, 2006, p. 365).

participación de individuos que utilizan sus vehículos para ofrecer servicios de transporte. Sin embargo, se debe considerar si la causa subyacente en dichos contratos, especialmente los que vinculan a operadores y plataformas, se ajusta a los parámetros establecidos en la ley para los contratos civiles o comerciales. La dinámica de estas transacciones puede plantear desafíos en la evaluación de la causa, ya que la delgada línea entre lo comercial y lo laboral podría influir en la interpretación de la verdadera razón detrás de los acuerdos.

1.4.1.3 Formalidades

Respecto a la forma, los contratos electrónicos que se celebran a través de las plataformas de economía colaborativa, se equiparan a un documento tradicional por principio de equivalencia funcional (López, 2014) en virtud del artículo 15 ley 527 de 1999:

Reconocimiento de los mensajes de datos por las partes. En las relaciones entre el iniciador y el destinatario de un mensaje de datos, no se negarán efectos jurídicos, validez o fuerza obligatoria a una manifestación de voluntad u otra declaración por la sola razón de haberse hecho en forma de mensaje de datos.

A fin de que los contratos electrónicos sean considerados funcionalmente equivalentes y generen obligaciones legalmente vinculantes entre las partes, es esencial que, al igual que cualquier expresión de voluntad, cumplan con todos los requisitos de existencia y validez establecidos por el legislador (López, 2014), con excepción cuando se trate de contratos electrónicos donde se crean o transfieren derechos sobre bienes inmuebles (Niño, 2017).

1.5 Obligaciones De Las Partes En Las Interacciones Entre Operador, Plataforma Y Usuario

Teniendo en consideración lo expuesto hasta este momento, es esencial examinar la existencia de las relaciones jurídicas entre todas las partes involucradas. Estas relaciones se establecen entre el operador y la plataforma, el usuario y la plataforma, así como entre el operador y el usuario. Para el propósito de este trabajo, el enfoque se centrará en detallar la relación entre el operador y la plataforma, sin dejar de mencionar de manera concisa las demás relaciones que también se configuran. En este contexto, es importante señalar que, teniendo en cuenta la información presentada hasta este punto, tanto la relación entre el operador y la plataforma, como la relación entre el usuario y la plataforma, se rigen por los términos y condiciones establecidos por la propia plataforma (Niño, 2017).

Por otro lado, se puede observar que la relación entre el operador y el usuario se rige mediante un contrato independiente. Estas dinámicas se alinean con la tendencia observada en las plataformas mencionadas previamente. La denominación de este contrato independiente puede variar según los términos empleados por las partes en la operación que acuerdan a través de diversas plataformas. Por ejemplo, en el caso de Uber, se le denomina "arrendamiento", mientras que en situaciones como las de Cabify e InDrive, se le nombra como "prestación de servicios".

Tal como se analizó en el contexto de la manifestación de la voluntad, en las plataformas de economía colaborativa previamente citadas (principalmente InDrive, que es el foco central de este estudio), los usuarios y operadores deben aceptar los términos y condiciones de uso proporcionados por las plataformas a través de una aplicación para acceder a los servicios. Este requisito, que rige la relación operador-plataforma y usuario-plataforma, generalmente cumple con lo estipulado en el artículo 1502 del Código Civil. En estos ejemplos, es común observar que los operadores y usuarios deben ser mayores de edad y deben manifestar su acuerdo con los términos y condiciones. Esto resuelve la cuestión de la capacidad y, como se expuso en secciones anteriores, no se aprecia ninguna ilegalidad en el objeto ni en la causa del contrato.

Sin embargo, surge la pregunta sobre si las relaciones aquí establecidas podrían estar sujetas a la aplicación del derecho laboral, cuestión que será explorada con mayor profundidad en las secciones posteriores. Esto se debe a que la relación jurídica entre el operador y la plataforma es la que plantea inquietudes. Existe la posibilidad de que las obligaciones asumidas en esta relación sean de índole comercial o, por otro lado, laboral. Esta distinción se torna difusa, ya que podría tratarse de una relación derivada de un contrato de intermediación si se aduce que la única relación que existirá entre operador - plataforma –al igual que entre la plataforma y el cliente– será una relación contractual mercantil, siendo lo habitual que la plataforma aplique una comisión o tarifa por servicio contratado gracias a su intermediación (Martínez, 2017) o, por el contrario, podría configurarse como una relación laboral si se cumplen los elementos constitutivos de la misma puesto que, aplicando el principio de contrato realidad, es factible establecer la existencia de un contrato laboral independientemente de la etiqueta dada por las plataformas a la relación entre operadores y la plataforma en la que participan.

1.6 Interacciones En La Economía Colaborativa: Contratos, Roles Y Desafíos Legales

En este primer apartado, se han explorado las dinámicas fundamentales de la economía colaborativa, destacando la importancia de la interacción entre prestadores de servicios, usuarios y las propias plataformas. La interacción entre prestadores de servicios, usuarios y las propias plataformas constituye el núcleo de este nuevo paradigma económico, donde la tecnología actúa como facilitadora de interacciones en tiempo real y se desdibuja el rol de la propiedad y la compra para abrir paso a un modelo donde la colaboración entre individuos toma relevancia (Schor, 2016).

Los operadores, como proveedores de servicios, desempeñan un papel crucial al compartir activos, recursos y tiempo para atender las necesidades de los usuarios (Botero, 2018). Estos usuarios, a su vez, son los motores de la demanda y el impulso detrás de estas plataformas (Patiño et al., 2017). Sin embargo, la definición y las categorías de operadores y usuarios pueden variar según las plataformas y las jurisdicciones, añadiendo una capa de complejidad a la identificación precisa de estas partes.

Además, las plataformas de economía colaborativa se presentan como intermediarias en estas interacciones, conectando operadores y usuarios en un entorno digital. A pesar de las

variaciones en su definición, estas plataformas comparten la característica de facilitar la conexión y las transacciones, sin asumir la prestación directa de los servicios. En este sentido, las plataformas ejercen autorregulación y se autodenominan como intermediarios (Martínez, 2016), lo que impacta en la distribución de responsabilidades y obligaciones entre las partes involucradas.

Por otra parte, el análisis de los elementos esenciales del negocio jurídico, a la luz del artículo 1501 del Código Civil colombiano, arroja luz sobre la naturaleza de los contratos en el ámbito de la economía colaborativa. La manifestación de la voluntad, el objeto, la causa y las formalidades son requisitos fundamentales para que estos contratos produzcan efectos jurídicos (Castro Ayala & Calonje, 2015). Sin embargo, al examinar estos elementos en el contexto de las plataformas colaborativas, se hace evidente que las características únicas de estos servicios plantean desafíos en su aplicación (Martínez, 2016).

En particular, el elemento de la manifestación de la voluntad se ve transformado por la presencia de la tecnología electrónica en las interacciones contractuales. Las modalidades de aceptación, ya sea expresas o tácitas, se adaptan a la era digital en virtud del principio de equivalencia funcional (López, 2014).

En cuanto al objeto de los contratos, la viabilidad, licitud y determinación de las prestaciones en el entorno colaborativo son cuestiones de discusión. La intangibilidad y la naturaleza de intercambio de recursos personales pueden dificultar su determinación.

La causa, no presenta mayores desafíos en términos de licitud en la economía colaborativa. Sin embargo, la evaluación de la causa se torna más compleja cuando se trata de diferenciar entre relaciones comerciales y laborales, especialmente en el vínculo entre operadores y plataformas ya que la delgada línea entre estas categorías puede influir en la interpretación de los acuerdos y en la aplicación del derecho laboral.

Con base en lo anterior, se destaca que las relaciones jurídicas entre operadores, usuarios y plataformas están moldeadas por los términos y condiciones proporcionados por estas últimas (Martínez, 2016). Este enfoque en la regulación interna de las plataformas confiere un marco legal específico en el cual se definen las obligaciones y derechos de las partes involucradas, estableciendo las reglas que rigen las interacciones y transacciones, y que deben ser aceptadas por los operadores y usuarios para acceder a sus servicios.

A pesar de esta estructura contractual, surge una cuestión central: ¿hasta qué punto estas relaciones se pueden considerar meramente comerciales o podrían estar sujetas a las normativas laborales? La ambigüedad radica en la naturaleza de la relación entre operadores y plataformas. La posibilidad de una relación de intermediación comercial se entremezcla con la posibilidad de una relación laboral en función de los elementos constitutivos presentes en la dinámica.

2. Análisis De La Relación Jurídica Entre Indrive Y Sus Operadores: Elementos Laborales Vs. Elementos Contractuales.

En este segundo apartado, se aborda uno de los objetivos específicos fundamentales de este estudio: examinar los elementos constitutivos de una relación laboral y cotejarlos con los elementos de la relación jurídica existente entre la plataforma de economía colaborativa InDrive y sus socios u operadores, a la luz del Código Sustantivo del Trabajo en Colombia. El análisis se enfoca en los aspectos clave definidos en el artículo 23 de dicho código, que establece los elementos esenciales para la existencia de un contrato de trabajo.

El artículo 23 del Código Sustantivo del Trabajo especifica que para que exista un contrato de trabajo, deben concurrir tres elementos esenciales:

- a. La actividad personal del trabajador, es decir, realizada por sí mismo;
- b. La continuada subordinación o dependencia del trabajador respecto del empleador, que faculta a éste para exigirle el cumplimiento de órdenes, en cualquier momento, en cuanto al modo, tiempo o cantidad de trabajo, e imponerle reglamentos, la cual debe mantenerse por todo el tiempo de duración del contrato. Todo ello sin que afecte el honor, la dignidad y los derechos mínimos del trabajador en concordancia con los tratados o convenios internacionales que sobre derechos humanos relativos a la materia obliguen al país; y
- c. Un salario como retribución del servicio.

Adicionalmente, el artículo 23 precitado establece que, cuando estos tres elementos están presentes, se puede concluir que se ha formalizado un contrato laboral, sin importar el nombre asignado a dicho contrato o las condiciones y modalidades que se incorporen.

Con base en lo anterior, se analizarán en detalle cada uno de estos elementos constitutivos de una relación laboral: la subordinación, el salario y la prestación personal del servicio (Corte Constitucional, Sentencia SU-448, 2016) y se evaluará si las relaciones entre InDrive y sus operadores presentan similitudes significativas con estos elementos definidos por el Código Sustantivo del Trabajo. Se buscará determinar si las relaciones entre InDrive y sus operadores exhiben semejanzas notables con estos criterios delineados por el Código Sustantivo del Trabajo. Además, se profundizará en el examen de la autonomía en contraposición al control y la independencia financiera, con el propósito de obtener una comprensión más completa de la dinámica involucrada, tomando en consideración la presunción estipulada en el artículo 24 del Código Sustantivo del Trabajo, que establece: “Se presume que toda relación de trabajo personal está regida por un contrato de trabajo”. Estos análisis enriquecerán la comprensión de si estas relaciones se ajustan principalmente a un carácter comercial o si pueden calificarse como relaciones laborales, contribuyendo así a la fundamentación jurídica necesaria para el análisis posterior.

2.1. Subordinación

Desde una perspectiva inicial, el empleo a través de Plataformas de Economía Colaborativa muestra una aparente contradicción: una conexión legalmente tenue, generalmente considerada como una relación de naturaleza comercial o civil, pero al mismo tiempo, una

intensidad laboral notable, que involucra largas horas de trabajo a disposición de la empresa-plataforma y sus operadores (Ugarte, 2020). En este contexto, se analiza uno de los elementos clave en la definición de una relación laboral como lo es la Subordinación (Corte Constitucional, Sentencia SU-448, 2016), entendida como “el poder de dirección en la actividad laboral y la potestad disciplinaria que el empleador ejerce sobre sus trabajadores para mantener el orden y la disciplina en su empresa” (Corte Constitucional, Sentencia C-934, 2004). En este concepto de subordinación se resalta no solo el poder de dirección, que influye en la labor del trabajador, sino también la autoridad disciplinaria que ejerce el empleador para garantizar un comportamiento y disciplina adecuados a los objetivos de la empresa (Corte Suprema de Justicia, Sentencia SL3126, 2021) y al mismo tiempo, el respeto por la dignidad y derechos del trabajador (Corte Constitucional, Sentencia C-386, 2000). En el caso de InDrive y sus operadores, se analizará si existe algún grado de subordinación por parte de la plataforma hacia los operadores. Esto incluirá la revisión de políticas, normas y directrices impuestas por InDrive, así como la evaluación de la autonomía que tienen los operadores en la toma de decisiones sobre cómo realizar sus servicios. Este análisis también comprenderá la autonomía de la voluntad, un principio fundamental en las relaciones contractuales que reconoce la libertad de las partes para acordar y definir las condiciones de su relación, siempre que no contravengan normas imperativas de orden público (Hinestrosa, 2014). Se examinará en detalle cómo la autonomía de la voluntad se refleja en la relación entre InDrive y sus operadores en varios aspectos clave. Por ejemplo, la flexibilidad que tienen los operadores para definir sus horarios y disponibilidad para prestar servicios a través de la aplicación InDrive. Además, se explorará la facultad de los operadores para aceptar o rechazar solicitudes de servicio, permitiendo evaluar hasta qué punto tienen la capacidad de autogestionar aspectos clave de su participación en la plataforma y cómo esta autonomía se relaciona con el grado de subordinación en la relación laboral.

2.1.2 Normas Y Directrices Impuestas Por Indrive: Términos De Uso

Una de las áreas clave para evaluar la subordinación en la relación entre InDrive y sus operadores es el conjunto de normas y directrices que la plataforma impone sobre cómo deben llevar a cabo sus actividades. Estas normas y directrices pueden abordar una variedad de aspectos relacionados con la prestación de servicios (InDrive App Términos de Uso- View page, s. f.), y su estudio proporcionará una visión más clara de la dinámica de poder entre las partes, pues estas normativas juegan un papel fundamental en la relación y pueden influir en la percepción de subordinación (Serrano, 2017). A través de un análisis detenido de los Términos y Condiciones de InDrive, se revela una serie de disposiciones relevantes que ayudan a comprender como funciona esta relación.

En primer lugar, de acuerdo con los Términos proporcionados por InDrive, la compañía establece claramente que “no garantiza la fiabilidad, seguridad, puntualidad, calidad, idoneidad o disponibilidad de ningún servicio obtenido de terceros a través del uso de la plataforma InDrive” (s.10.2). Esto sugiere que InDrive actúa como intermediario, conectando a los operadores con terceros proveedores de servicios, pero no asume responsabilidad directa sobre la calidad o la prestación de estos servicios. Esta falta de garantía por parte de InDrive

puede interpretarse como un elemento que respalda la independencia de los operadores en la ejecución de sus servicios.

Sin embargo, es crucial destacar otro aspecto relevante de los Términos de InDrive. Estos términos establecen que InDrive y sus licenciantes “no serán responsables de ningún tipo de daño, ya sea directo, indirecto, punitivo, económico, especial, futuro, ejemplar, incidental, consecuente o cualquier otro tipo de daño que pueda surgir del uso o la incapacidad de utilizar el servicio” (s. 11.1). Esto incluye: “daños personales, angustia emocional, pérdida de datos, propiedad, ingresos, ganancias, uso u cualquier otra ventaja económica (s. 11.1)”. Esta disposición limita la responsabilidad de InDrive en gran medida y podría tener implicaciones en la percepción de subordinación y dependencia de los operadores.

En resumen, la revisión de los términos y condiciones de InDrive pone de manifiesto la complejidad de la relación entre la plataforma y sus operadores. Si bien InDrive no garantiza la calidad de los servicios prestados por terceros y limita su responsabilidad en caso de daños, es importante considerar cómo estas disposiciones se integran en la dinámica laboral general entre la plataforma y sus operadores.

2.1.3 Control De La Aplicación Y Software

Un aspecto de gran importancia para evaluar la subordinación en la relación entre InDrive y sus operadores es el nivel de control que la plataforma ejerce a través de su aplicación móvil o software. De acuerdo con la Comisión Europea (2016) destaca la influencia de las plataformas en aspectos tales como la recepción de solicitudes de servicio, la asignación de viajes y el cálculo de tarifas. Además, las aplicaciones, incluida InDrive, cuentan con la funcionalidad de rastrear en tiempo real la ubicación de los operadores y ofrecer información detallada sobre cada viaje (InDrive App Términos de Uso- View page, s. f.). Este control tecnológico puede implicar un elevado nivel de subordinación al restringir la autonomía de los operadores en la toma de decisiones (Serrano, 2017).

La aplicación de InDrive, como elemento central en esta dinámica, regula la interacción entre operadores y usuarios (InDrive App Términos de Uso- View page, s. f.). Los operadores dependen de la plataforma para recibir solicitudes de servicio; no obstante, tienen cierto control sobre qué solicitudes aceptan y cuáles rechazan. Aunque la asignación de viajes y la determinación de tarifas pueden verse influenciadas por el algoritmo y los parámetros establecidos por InDrive, en la práctica, los usuarios proponen un precio a los conductores que puede estar sugerido mínimamente por InDrive, pero no es vinculante, y por su parte los operadores tienen la posibilidad de hacer contraofertas o declinar la solicitud. No obstante, la capacidad de la aplicación para rastrear en tiempo real la ubicación de los operadores y mostrar información detallada sobre cada viaje puede significar que InDrive tiene un monitoreo constante de las acciones y desempeño de los operadores.

Desde un enfoque dual, la flexibilidad que otorga la aplicación al permitir la elección de aceptar o rechazar ofertas puede considerarse como un indicador de ausencia de subordinación. Sin embargo, contrasta con el control tecnológico basado en geolocalización

que InDrive ejerce a través de su aplicación, el cual puede interpretarse como una forma de subordinación (Serrano, 2017). Este control limita la autonomía y la capacidad de los operadores para tomar decisiones de manera independiente (Vargas, L. & Dorronsoro, 2022). Es fundamental destacar que la dinámica de control mediada por la tecnología tiene un impacto significativo en la percepción de subordinación (Serrano, 2017) y en la comprensión de la naturaleza de la relación existente entre InDrive y sus operadores.

A fin de cuentas, el análisis del control ejercido por InDrive a través de su aplicación y software proporciona información para evaluar la subordinación en la relación entre la plataforma y sus operadores. Este control tecnológico puede tener implicaciones en la interpretación de la dinámica laboral y la autonomía de los operadores en la ejecución de sus servicios.

2.1.4 Evaluación De La Subordinación En Las Normas Y Directrices

La evaluación de la subordinación en el contexto de las normas y directrices impuestas por InDrive es esencial para comprender la dinámica de poder y autonomía en la relación entre la plataforma y sus operadores.

En primer lugar, es fundamental analizar la claridad y detalle de estas normas. Si las normas son detalladas, específicas y abordan minuciosamente la forma en que los operadores deben llevar a cabo sus servicios, esto sugiere un nivel de control más estricto y una mayor subordinación (Ross, 2015). Sin embargo, para el caso de InDrive, se observa que estas normas son muy generales y ofrecen un margen significativo para la autonomía en la toma de decisiones por parte de los operadores.

Además, se debe considerar la naturaleza de las normas en relación con la toma de decisiones operativas. En el caso de InDrive, las normas son flexibles y permiten a los operadores tener un papel activo en la selección y gestión de las solicitudes, lo que refleja una menor subordinación y un mayor grado de independencia en la ejecución de las labores.

Este análisis de las normas y directrices de InDrive, que se caracterizan por su generalidad y flexibilidad, es fundamental para determinar la naturaleza de la subordinación en la relación entre la plataforma y sus operadores. Proporcionará información crucial para evaluar la autonomía de los operadores y la influencia que la plataforma ejerce sobre sus acciones, estableciendo así una base sólida para comprender la relación laboral o contractual en su conjunto.

2.2 Salario

El salario, como remuneración laboral, según explica la Corte Constitucional de Colombia (Sentencia SU5-19, 2017), se refiere al pago que se realiza por los servicios prestados por un individuo en el contexto de su empleo. Es un aspecto esencial del derecho fundamental al trabajo, ya que representa la contraprestación económica que el empleado recibe por su labor. Es este pago lo que motiva y establece la relación laboral desde la perspectiva del empleado. En resumen, la remuneración laboral constituye la compensación económica que el

trabajador recibe por el desempeño de sus funciones dentro de una relación laboral (Corte Constitucional, Sentencia SU-519, 2017).

Con base en lo anterior, el análisis de la remuneración en la relación entre InDrive y sus operadores es fundamental para entender si existe una contraprestación económica clara en esta relación. En el contexto de InDrive, se indagará la estructura de retribución de los operadores y si esta se asemeja a un salario o si por el contrario, se asemeja una compensación que no se ajusta a los estándares laborales.

Es crucial comenzar con un análisis detallado de la estructura de la remuneración para los operadores de InDrive. Esta remuneración se basa en una comisión o tarifa por los servicios proporcionados, donde los operadores reciben un porcentaje del monto total cobrado al usuario, como se indica en los Términos de Uso de la aplicación InDrive.

Un aspecto adicional fundamental a considerar es la posibilidad que tienen los operadores de negociar o establecer sus tarifas. La ausencia de un control estricto sobre las tarifas podría indicar una menor subordinación económica, dado que los operadores tendrían un amplio margen de influencia en un aspecto crucial de su remuneración.

Es relevante señalar que en las relaciones laborales, suele existir una compensación económica definida, ya sea fija o variable, por los servicios prestados (Corte Constitucional, Sentencia SU-519, 2017). Además, esta revisión incluirá la evaluación de si los operadores asumen costos operativos directos o si todos los gastos asociados están cubiertos por la plataforma.

2.2.1 Determinación Y Estructura De La Remuneración Para Los Operadores De Indrive

Para comprender adecuadamente la remuneración de los operadores en InDrive, es fundamental examinar en detalle el sistema de precios y pagos establecido por la plataforma. De acuerdo con los Términos de Uso de InDrive, la remuneración se determina a través de un sistema en el cual el usuario propone un precio por el servicio solicitado, y la confirmación de la solicitud se da únicamente si el proveedor del servicio (el operador) acepta el precio propuesto.

Este enfoque dinámico permite una cierta flexibilidad en la fijación de precios, ya que el operador puede aceptar o rechazar la propuesta de precio hecha por el usuario. Sin embargo, es importante destacar que InDrive muestra un precio medio al usuario, basado en las tarifas ofrecidas por otras empresas para un servicio similar en la zona y hora seleccionada por el usuario. No obstante, InDrive no garantiza la precisión o integridad de estos datos (InDrive App Términos de Uso- View page, s. f.).

Además, los operadores deben tener en cuenta que están sujetos a todos los impuestos, aranceles, tasas y cargos legales aplicables según la legislación vigente y futura, relacionados con los servicios que prestan a través de InDrive (InDrive App Términos de Uso- View page, s. f.). Asimismo, InDrive se reserva el derecho de cobrar tarifas a los proveedores del servicio por el uso de la plataforma (InDrive App Condiciones de Pago - View page, s. f.).

2.2.2. Negociación De Tarifas Por Parte De Los Operadores En Indrive

La dinámica de remuneración en InDrive se ve influenciada por la posibilidad que tienen los operadores de negociar o establecer las tarifas por los servicios que prestan a través de la plataforma. Tal como se ha venido mencionando y de acuerdo con los Términos de Uso de InDrive, los usuarios proponen un precio por el servicio solicitado, y la confirmación de la solicitud está sujeta a la aceptación del precio por parte del proveedor del servicio, es decir, el operador.

Esta flexibilidad en la fijación de precios otorga a los operadores un margen sustancial para influir en su remuneración, ya que tienen la facultad de aceptar o rechazar la propuesta de precio realizada por el usuario. En este sentido, la ausencia de un control estricto por parte de InDrive sobre las tarifas sugiere una menor subordinación económica de los operadores en relación con este aspecto importante de su compensación. Al disponer de cierta autonomía en la negociación de tarifas, los operadores ejercen un nivel de control significativo sobre su remuneración (Ross, 2015), lo que indica una relación económica que no está fuertemente dictada por la plataforma.

Este análisis pormenorizado de la influencia y autonomía de los operadores en la determinación de las tarifas, a partir de la información provista por los términos de uso de InDrive, permite evaluar la dependencia económica entre plataforma y operadores y así entender si se establece una relación laboral subordinada desde una perspectiva económica.

En un contexto comparativo, se puede observar el caso del Sindicato de Trabajadores Independientes de Gran Bretaña (Independent Workers' Union of Great Britain o IWGB) y su disputa con RooFoods Limited, la empresa matriz de Deliveroo. En 2017, la clasificación laboral de los repartidores de Deliveroo como contratistas autónomos fue objeto de controversia. El sindicato IWGB buscó cambiar esta clasificación, argumentando que los repartidores deberían recibir derechos laborales básicos. Aunque el intento no tuvo éxito, este caso subraya la importancia de la definición de la relación laboral y su vinculación con aspectos como la negociación de tarifas y la autonomía económica.

El Comité Central de Arbitraje de Relaciones Sindicales y Laborales, encargado de dictaminar en este caso, desestimó las pretensiones del sindicato. Su argumento se basó en que la plataforma no imponía el valor de las tarifas a los repartidores y además que no trabajaban bajo un contrato de empleo ni bajo ningún otro contrato en el que se comprometieran a trabajar personalmente para Deliveroo. Por lo tanto, el órgano judicial concluyó que, bajo estos fundamentos, los repartidores de Deliveroo no podían ser considerados trabajadores según la definición legal vigente. Este caso pone de manifiesto la relación intrínseca entre la determinación de las tarifas y la definición laboral, subrayando cómo estos aspectos pueden influir en la percepción de la relación entre una plataforma y sus operadores.

2.2.3 Evaluación De Costos Operativos Y Gastos Asociados

Además de la estructura y flexibilidad en la fijación de tarifas, es crucial evaluar si los operadores de InDrive asumen todos los costos operativos directos y gastos asociados a la prestación de servicios. Esta evaluación es esencial para comprender la dinámica económica entre la plataforma y sus operadores.

En una relación laboral, los empleados suelen recibir un salario neto después de que se han deducido los impuestos y otros gastos que legalmente debe asumir el trabajador (Corte Constitucional, Sentencia SU-519, 2017). Además, los costos operativos directos, como combustible, mantenimiento del vehículo y otros gastos relacionados con la ejecución de las tareas laborales, suelen ser cubiertos por el empleador (Corte Suprema de Justicia, Proceso 39259, 2013). Esta estructura proporciona a los empleados una seguridad financiera y una predictibilidad en sus ingresos, ya que los costos operativos no recaen sobre ellos. Un ejemplo de la estructura que ilustra la relación laboral entre el propietario de un taxi y un conductor se encuentra en un caso emblemático que permite un enfoque equiparable a la relación entre operador, plataforma y usuario en el contexto de este estudio. Este caso fue examinado por la Corte Suprema de Justicia en 2013 bajo la referencia 39259, en el que la parte demandante interpuso una demanda contra el dueño del taxi y la empresa Taxis Valcali S.A., con el fin de obtener reconocimiento y compensación tras el lamentable fallecimiento de su esposo, quien era conductor del taxi y perdió la vida en un accidente laboral.

Con base en el artículo 24 del Código Sustantivo del Trabajo, la Sala Laboral de la Corte Suprema de Justicia (Proceso 39259, 2013) aclaró que la subordinación se presume en la relación de un conductor de taxi que debe entregar el vehículo al finalizar su turno y cuya remuneración consiste en el excedente que queda después de entregar al propietario una suma diaria acordada. Esta determinación establece claramente la estructura económica en la relación laboral de un conductor de taxi.

En el contexto específico de InDrive, es importante resaltar que los operadores asumen todos los costos operativos y gastos asociados a la prestación de servicios (InDrive App Términos de Uso- View page, s. f.). Esto implica que deben cubrir los gastos de combustible, mantenimiento, seguros y cualquier otro costo relacionado con la utilización de sus vehículos para la plataforma.

Esta configuración económica tiene implicaciones significativas para la percepción de subordinación económica. Cuando los operadores deben hacerse cargo de todos los costos operativos, pueden experimentar una mayor presión financiera y una mayor dependencia económica de la plataforma para obtener ingresos suficientes que cubran estos gastos y generen ganancias (Serrano, 2017). Por lo tanto, la falta de cobertura de los costos operativos por parte de InDrive puede indicar una relación económica menos favorable para los operadores en comparación con un modelo de relación laboral.

En este sentido, tanto en el caso de los taxis como en su posible aplicación al caso de InDrive, es fundamental recordar que, para desconfigurar la presunción de una relación laboral, el contratante debe demostrar ante el juez que lo que realmente existe es un contrato civil o comercial y que la prestación de servicios no está sujeta a las normas laborales (Corte

Suprema de Justicia, Proceso 39259, 2013). En el contexto de los servicios de taxi, la Corte Suprema de Justicia (Proceso 39259, 2013), establece que simplemente mostrar el contrato respectivo no basta para refutar esta presunción; es esencial demostrar la verdadera naturaleza de la relación laboral. Este principio adquiere una relevancia crucial no solo en los casos vinculados a los servicios de taxi, sino también en aquellos que abarcan plataformas como InDrive, ya que, puede inclinar la balanza a favor de la declaración de la existencia de una relación laboral en el caso objeto de estudio.

2.3 Prestación Personal Del Servicio

La prestación personal del servicio es un elemento central en la determinación de una relación laboral. Implica que el trabajador debe ejecutar la labor por sí mismo, sin posibilidad de delegarla a otra persona, reflejando un grado de subordinación y dependencia respecto al empleador (Corte Constitucional, Sentencia C-386, 2000). En este sentido, examinar la prestación personal del servicio es crucial para evaluar más adelante si los operadores de InDrive se encuentran en una relación laboral o no, especialmente por el impacto que puede tener la presunción del artículo 24 del Código Sustantivo del Trabajo mencionado en líneas anteriores.

En el caso de InDrive, la prestación personal del servicio se manifiesta a través de la conducción directa de los vehículos por parte de los operadores para cumplir con las solicitudes de los usuarios de la plataforma. Es el operador quien, de manera individual, conduce y atiende a los pasajeros (InDrive App Términos de Uso - View page, s. f.), lo que subraya la presencia de este componente fundamental de la relación laboral.

La aplicación de InDrive establece claramente en su reglamento para pasajeros que son los operadores quienes deben estar físicamente presentes y operar el vehículo para realizar las rutas solicitadas por los usuarios (InDrive App, s. f.). Esto demuestra que la plataforma exige la prestación personal del servicio por parte de los operadores y no permite la substitución por terceros, reafirmando la naturaleza personal y directa de la labor. Además, la plataforma verifica la identidad del conductor al requerir datos personales que se asocian a una cuenta única e intransferible.

Es esencial resaltar que la imposibilidad de que un tercero realice las funciones que el operador lleva a cabo, como responder a las solicitudes de los usuarios y conducir, subraya la necesidad de la presencia física y acción directa del operador en la prestación del servicio. Esto refuerza la noción de que los operadores están realizando una prestación personal para InDrive.

En resumen, la prestación personal del servicio en InDrive es evidente, ya que los operadores deben realizar las tareas de conducción y atención directa a los usuarios de manera individual. Este aspecto añade peso a la posible clasificación de la relación entre InDrive y sus operadores como una relación laboral, en la que la prestación personal del servicio es un criterio clave.

2.4 Síntesis Y Observaciones: Indrive Y La Delgada Línea Entre Lo Laboral Y Lo Comercial

En este segundo apartado, se ha emprendido un recorrido por los elementos esenciales que definen una relación laboral: la subordinación, la remuneración y la prestación personal del servicio, según lo establece la legislación colombiana. El objetivo ha sido evaluar cómo estos elementos se manifiestan en la relación entre la plataforma de economía colaborativa InDrive y sus operadores, cotejando las dinámicas observadas con las características de las relaciones laborales tradicionales.

En primer lugar, se ha explorado la subordinación, un pilar fundamental en la definición de una relación laboral, que involucra el poder de dirección y la potestad disciplinaria del empleador. Se han analizado las normas y directrices impuestas por InDrive, así como el control ejercido a través de su aplicación y software. Estos elementos han demostrado la complejidad de la relación, con señales de subordinación pero también de autonomía por parte de los operadores, ya que tienen la libertad de aceptar o rechazar viajes y pueden decidir cuándo conectarse o desconectarse de la aplicación. Esto crea una dinámica compleja donde la subordinación coexiste con ciertos niveles de independencia, generando preguntas sobre la verdadera naturaleza de la relación.

En un segundo momento, se abordó la remuneración desde distintos ángulos: la estructura, la flexibilidad en la fijación de tarifas y la asunción de costos operativos. En el contexto de InDrive, la remuneración se rige por una estructura flexible, permitiendo a los operadores establecer sus propias tarifas y recibir pagos por cada trayecto realizado. Esto resalta la importancia de la negociación de tarifas por parte de los operadores de InDrive. Estos aspectos han proporcionado una visión más clara de la naturaleza económica de la relación, desafiando la estructura convencional de remuneración en un contrato laboral típico.

En tercer lugar, se evidenció que, la prestación personal del servicio, esencial en una relación laboral, se ha manifestado claramente en InDrive, donde los operadores deben realizar directamente las labores de conducción y atención a los usuarios. La imposibilidad de que terceros realicen estas funciones subraya la naturaleza personal y directa de la labor, apuntando a una relación laboral. En InDrive, la prestación personal del servicio está claramente presente, ya que los operadores son responsables de conducir y atender a los usuarios de forma directa.

Esta prestación personal excluye la posibilidad de que terceros realicen las funciones del operador, lo que subraya la naturaleza laboral de la relación. Sin embargo, la flexibilidad en términos de horarios y la posibilidad de que los operadores trabajen para otras plataformas también plantean preguntas sobre la naturaleza de esta prestación.

En cada elemento, se ha destacado la complejidad inherente a la relación entre InDrive y sus operadores. La presencia de características laborales combinadas con aspectos más propios de una relación comercial o civil plantea interrogantes sobre la clasificación precisa de esta relación. Este análisis ha sentado las bases para la comprensión y el cotejo con los elementos

contractuales que se abordarán en el próximo acápite, proporcionando una visión clara y profunda de la naturaleza de la relación jurídica en estudio.

3. El Rol De La Autonomía De La Voluntad En La Negociación De Precios En Indrive

En los apartados anteriores, se ha explorado con detenimiento la compleja naturaleza de las plataformas de economía colaborativa y se han examinado los elementos que conforman una relación laboral en el contexto de estas plataformas. Ahora, en este tercer apartado, se profundizará aún más en el corazón de la relación entre la plataforma de economía colaborativa InDrive y sus operadores. Este acápite se concentra en un aspecto crucial de esta relación que es fundamental para la comprensión de su naturaleza y alcance: la autonomía de la voluntad en la facultad contractual de negociar los precios entre los operadores y los usuarios.

La relevancia de este acápite radica en su conexión directa con los objetivos generales de esta investigación. El primer objetivo condujo a la revisión profunda de los elementos que configuran la naturaleza legal de las operaciones de las plataformas de economía colaborativa, y en particular, en el contexto del transporte proporcionado por individuos que utilizan sus vehículos. El segundo objetivo llevó a explorar las características de una relación laboral y a compararlas con los elementos presentes en la relación entre InDrive y sus operadores.

En este tercer momento, se avanza más allá de estos objetivos previos y se centra en la autonomía de la voluntad, un principio central en las relaciones contractuales, y su papel en la relación entre InDrive y sus operadores. Específicamente, se busca interpretar que rol desempeña la autonomía de la voluntad en la facultad contractual de negociar el precio entre los operadores y los usuarios de la plataforma. Esto se hace con el fin de determinar el alcance de la aplicación laboral en la relación contractual entre la plataforma y sus operadores. Este análisis se realiza teniendo en cuenta las particularidades del caso y siguiendo una interpretación en concreto de la norma, propuesta por Ricardo Guastini (2014), que incluye supuestos de hecho que, según el enunciado de una disposición normativa, pueden entrar o no en su ámbito de aplicación.

A través de un examen de la autonomía de la voluntad en la fijación de precios, se explorará cómo este aspecto fundamental de la relación puede influir en su naturaleza y, por ende, en su clasificación legal, evaluando su relación con los elementos laborales y contractuales previamente analizados.

En el entorno de las plataformas de economía colaborativa, la autonomía de la voluntad y la facultad contractual de negociar el precio cobran un significado particular. Estas plataformas se basan en la idea de que los individuos puedan ofrecer servicios de una manera flexible y que puedan participar activamente en la determinación de los precios de sus servicios. Esto puede incluir la fijación de tarifas, la capacidad de ofrecer descuentos o la posibilidad de ajustar los precios según la demanda y la oferta.

Sin embargo, en este contexto, la relación entre autonomía, subordinación y remuneración puede volverse compleja. La autonomía de la voluntad puede chocar con la presencia de ciertos elementos que sugieren subordinación, como el control ejercido por la plataforma y las restricciones operativas. Por lo tanto, la autonomía de la voluntad se convierte en un aspecto crucial para evaluar si una relación en una plataforma de economía colaborativa puede clasificarse como laboral o contractual, y cómo influye en esta clasificación.

La autonomía de la voluntad se manifiesta especialmente en el ámbito contractual, donde las partes tienen la libertad de negociar y acordar los términos y condiciones de un contrato (Corte Constitucional, Sentencia C-186, 2011). En este sentido, la libertad económica proporciona el contexto para que las partes ejerzan su autonomía de la voluntad al decidir sobre transacciones económicas, precios, condiciones de trabajo, entre otros aspectos relevantes. Sin embargo, habiendo planteado el contexto del desarrollo de la autonomía de la voluntad, será esta el centro de estudio de este trabajo, ya que lo que se busca analizar es la relación jurídica entre operador y plataforma, pero en el contexto de la libertad económica respaldado por la Constitución Política. Esto tiene su sustento en el artículo 333 de la Constitución Política, que estipula que “la actividad económica y la iniciativa privada son libres dentro de los límites del bien común”. Según el inciso 5 del mismo artículo, “la ley delimitará el alcance de la libertad económica cuando así lo exijan el interés social, el ambiente y el patrimonio cultural de la Nación”.

Por su parte, la Corte Constitucional (Sentencia T-425, 1992), señala que la “libertad económica es una facultad que tiene toda persona de realizar actividades de carácter económico, según sus preferencias o habilidades, con miras a crear, mantener o incrementar un patrimonio”.

La interacción entre la autonomía de la voluntad y la libertad económica adquiere importancia en la relación entre InDrive y sus operadores. En el dinámico entorno de las plataformas de economía colaborativa, donde la flexibilidad y la participación activa en la determinación de precios son fundamentales, la capacidad de negociación de los operadores se convierte en un aspecto clave. La autonomía de la voluntad permite a los operadores influir en la fijación de tarifas y en la forma en que realizan sus transacciones, mientras que la libertad económica respalda este proceso al garantizar que puedan tomar decisiones económicas limitadas únicamente por la “intervención del Estado en la economía y, particularmente, por el establecimiento de monopolios o la calificación de una determinada actividad como servicio público, la regulación del crédito, de las actividades comerciales e industriales” (Sentencia T-425, 1992).

Por lo tanto, al estudiar la autonomía de la voluntad en la negociación de precios en InDrive, no solo se está analizando un aspecto contractual, sino que también se está explorando cómo esta autonomía se inserta en el marco más amplio de la libertad económica. Esta perspectiva integral es útil para comprender la dinámica de la relación entre la plataforma y sus operadores, así como para evaluar su clasificación legal y su impacto en el contexto laboral y contractual de las plataformas de economía colaborativa.

3.1. Autonomía De La Voluntad Entre Indrive Y Sus Operadores

La autonomía de la voluntad es un principio esencial en el ámbito contractual que reconoce la libertad de las partes involucradas para establecer los términos de su acuerdo, siempre y cuando no contravenga normas imperativas de orden público (Dagan, 2008). En el contexto de las relaciones contractuales, esta autonomía implica la capacidad de las partes para definir de manera voluntaria los aspectos fundamentales de su relación, tales como los términos, las condiciones y, especialmente, los precios. La autonomía de la voluntad se fundamenta en el principio de la libertad de contrato, que sostiene que las partes gozan de plena libertad para acordar lo que consideren mutuamente beneficioso (Dagan, 2008).

El principio de autonomía de la voluntad es fundamental en las relaciones contractuales, permitiendo a las partes definir los términos y condiciones de sus acuerdos. Sin embargo, esta autonomía encuentra límites en el marco legal, especialmente cuando se trata de figuras no tipificadas por la ley o que presentan tipicidad social (Hinestrosa, 2014).

Cuando los particulares se apartan de las figuras contractuales establecidas por ley, pueden hacerlo de manera libre, siempre y cuando estas figuras muestren un valor social que justifique su reconocimiento (Hinestrosa, 2014). La mera tipicidad social o la novedad plantean desafíos en términos de legitimidad, ya que no existe una garantía preventiva de legitimidad como la que brinda la inclusión de figuras en la ley (Betti & Pérez, 2000).

En este contexto, la licitud de un acuerdo es una condición necesaria, pero no suficiente por sí sola para justificar su reconocimiento legal. La causa del acuerdo también debe servir a una función de interés social que solo el derecho puede evaluar en términos de su idoneidad para recibir protección legal (Betti & Pérez, 2000).

Es fundamental resaltar que en ciertos casos, la autonomía de la voluntad se ve limitada por normativas imperativas que imponen restricciones claras, ya sea por razones de índole política o moral (Dagan, 2008). Conforme a lo señalado por Hinestrosa (2014), estas restricciones guardan relación con la disposición del acuerdo, su contenido y su objeto, y pueden ser establecidas de forma expresa en la ley o dejadas a la discreción del poder judicial. Ejemplos de estas restricciones abarcan la obligación de que el objeto y la causa del contrato sean lícitos. Estos requisitos son de vital importancia para la validez del contrato y pueden llevar a la nulidad del mismo en caso de incumplimiento. Tal como lo prescribe el artículo 1741 del Código Civil, los contratos que incorporen un objeto o causa ilícitos están sujetos a nulidad absoluta. Del mismo modo, el artículo 899 del Código de Comercio establece que en los contratos mercantiles, la presencia de una causa u objeto ilícito resulta en la nulidad absoluta del negocio jurídico.

Esta interacción entre la autonomía de la voluntad y las restricciones legales es fundamental para entender cómo se aplican los principios contractuales en situaciones en las que las partes buscan figuras no tradicionales o no tipificadas.

El principio de autonomía de la voluntad, tal como se ha descrito, adquiere relevancia al examinar la relación entre InDrive y sus operadores. En el contexto de esta plataforma de

economía colaborativa, los operadores tienen la libertad de negociar y definir ciertos aspectos de su participación, y esto incluye la fijación de tarifas y la gestión de su disponibilidad.

El proceso de negociación de precios en InDrive refleja el ejercicio de la autonomía de la voluntad por parte de los operadores. Estos tienen la capacidad de proponer precios a los usuarios y negociar tarifas. Aunque InDrive puede sugerir precios mínimos, no impone tarifas obligatorias, lo que brinda a los operadores la libertad de tomar decisiones económicas en función de sus propias circunstancias y preferencias.

Además de la negociación de tarifas, los operadores tienen flexibilidad en la gestión de su tiempo laboral. Pueden decidir cuándo desean estar disponibles para prestar servicios a través de la aplicación InDrive. Esta autonomía en la gestión del tiempo les permite ajustar su participación en la plataforma de acuerdo con sus necesidades personales.

Asimismo, los operadores tienen la facultad de aceptar o rechazar solicitudes de servicio. InDrive no obliga a los operadores a aceptar todas las solicitudes que reciben, lo que les otorga el poder de tomar decisiones operativas de manera autónoma. Esta capacidad de elección refleja la autonomía en la toma de decisiones relacionadas con la ejecución de su labor y afecta la percepción de subordinación en la relación con la plataforma.

Sin embargo, es crucial considerar los límites legales que pueden influir en la autonomía de la voluntad en esta relación. A pesar de la flexibilidad que ofrecen las plataformas de economía colaborativa como InDrive, como se mencionó anteriormente, existen restricciones legales que pueden establecer límites a la autonomía de las partes. La evaluación de la licitud de los acuerdos y el cumplimiento de requisitos como objeto lícito y causa lícita son fundamentales en este contexto.

En lo que respecta al objeto de los contratos celebrados en el marco de las plataformas de economía colaborativa, se ha observado que los servicios ofrecidos a través de InDrive, específicamente, la intermediación para el transporte de pasajeros, son considerados posibles y lícitos de acuerdo con las normativas legales vigentes en Colombia, pues no se encuentra prohibición expresa al respecto, sin embargo es una práctica que goza de tipicidad social. Además, la determinabilidad del objeto se ha evaluado en función de la flexibilidad de la plataforma y la naturaleza del servicio ofrecido. Aunque la cuantificación económica puede presentar ciertas complejidades, especialmente en un entorno donde el valor puede ser subjetivo, el objeto se ajusta a la naturaleza de estas interacciones, adaptándose en términos de licitud al caso concreto.

En lo referente a la causa, es importante recordar que el artículo 1524 del Código Civil establece el requisito esencial de que todo contrato esté respaldado por una causa real y lícita. En el contexto de las relaciones entre InDrive y sus operadores, los motivos subyacentes en estos contratos son plenamente conformes con la legislación vigente. A pesar de la sutil distinción entre aspectos comerciales y laborales, la causa de estos contratos se mantiene dentro de los límites legales.

Es fundamental notar que, en el contexto de plataformas de economía colaborativa que permiten la transacción entre individuos que utilizan sus vehículos privados y usuarios que requieren movilizarse, la causa se revela como lícita. Esto se aprecia a través del prisma de la autonomía de la voluntad, considerando dos aspectos significativos: en primer lugar, la ausencia de prohibiciones explícitas para tales contratos y, en segundo lugar, la noción de que su atipicidad no implica automáticamente su ilicitud.

A pesar de la existencia de un precedente jurisprudencial en Colombia, como lo demuestra el caso *Cotech S.A. contra Uber BV, Uber Technologies INC y Uber Colombia S.A.S.* (2019), donde la Superintendencia de Industria y Comercio sostiene que estas compañías que operan como plataformas digitales no están legalmente establecidas ni autorizadas para ofrecer servicios de transporte individual de pasajeros en el país, y que contravienen los requisitos establecidos en el Decreto 172 de 2001 y en los artículos 6, 10 y 11 del Estatuto Nacional de Transporte (Ley 336 de 1996), así como los actos de Uber constituyen actos de competencia por violación de normas y desviación de clientela, de acuerdo con los artículos 8 y 18 de la Ley 256 de 1996, es importante resaltar, que la Superintendencia, en ese caso, llegó a la conclusión de que Uber prestaba el servicio de transporte de pasajeros. Esto se fundamentó en que, Uber seleccionaba al conductor para prestar el servicio y determinaba el valor de la tarifa.

Sin embargo, como consecuencia de dicho caso, Uber realizó los cambios necesarios para seguir operando en Colombia bajo un nuevo modelo de negocio y pasó a ofrecer un servicio de intermediación para facilitar la celebración de un contrato de arrendamiento con conductor, tal como se evidenció en los primeros apartados de este trabajo. Adicionalmente se ha notado una tendencia por parte de otras plataformas de economía colaborativa a utilizar diversas figuras para dejar claro que su función es intermediar una relación entre el operador y el usuario.

Específicamente en el caso de InDrive, se observa que al no cumplirse con la elección del conductor por parte de la plataforma ni la imposición de una tarifa por parte de la misma, no se evidencia una prohibición explícita para la ejecución de su actividad según los criterios de la decisión de la Superintendencia. Por ende, el objeto y la causa de la relación entre InDrive y los operadores se revelan como lícitos. Este análisis se alinea con la postura de la Corte Constitucional (1992), que afirma que “las limitaciones a la libertad económica deben estar hoy, más que nunca, expresamente autorizadas por la ley, comoquiera que el Constituyente de 1991 quiso de manera clara y expresa no sólo ampliar su ámbito sino rodearla de las garantías necesarias para su ejercicio” (Sentencia T-425).

Habiendo quedado resuelto el asunto con la causa y el objeto de los contratos en este contexto, ahora la determinación de si una relación entre operadores y una plataforma de economía colaborativa, como InDrive, es laboral o contractual implica una evaluación crítica de múltiples factores. Esta evaluación crítica se basa en factores clave, y la distinción generalmente se enfoca en la existencia o ausencia de elementos esenciales como la subordinación, la remuneración y la prestación personal del servicio. Sin embargo, en el

contexto de plataformas colaborativas, y específicamente en este análisis, la interacción entre operadores y la plataforma, junto con su capacidad de negociación de tarifas, puede difuminar estas fronteras tradicionales.

Para guiar este análisis, se ha adoptado el método de interpretación propuesto por Ricardo Guastini (2014), conocido como "interpretación en concreto". Este enfoque implica la formulación de enunciados subsuntivos, que esencialmente incluyen una entidad individual (como un hecho, un evento o un sujeto) dentro de una categoría (como hechos, eventos o sujetos) con el fin de determinar si un caso específico se ajusta o no a una norma particular. "Se puede entender que la forma estándar de un enunciado subsuntivo es grosso modo la siguiente: «El caso F entra (o no entra) en el campo de aplicación de la norma N»" (Guastini, 2014, p. 51).

Siguiendo esta estructura de interpretación, es esencial volver a estos aspectos críticos para analizarlos.

3.1.1 La Negociación De Precios En Indrive Como Extensión De La Autonomía De La Voluntad

El proceso de negociación de precios en la plataforma InDrive es una característica central de su modelo de negocio. Como se ha venido reiterando a lo largo de este estudio, InDrive, como una plataforma de economía colaborativa, permite a los operadores (conductores) establecer sus tarifas y negociar directamente con los usuarios (pasajeros) los precios de los viajes. Este proceso se lleva a cabo a través de la aplicación móvil de InDrive y se puede describir en los siguientes pasos, con base en la interfaz disponible para los usuarios en la aplicación:

1. Solicitud de Viaje. Un usuario interesado en un viaje a través de InDrive realiza una solicitud a través de la aplicación. Esto incluye la ubicación de recogida, destino y el valor de su oferta a pagar por el servicio.

2. Búsqueda de Operadores. La plataforma busca operadores disponibles en la zona que pueden atender la solicitud del usuario. Los operadores reciben notificaciones de las solicitudes y tienen la opción de aceptar o rechazar el servicio.

3. Propuesta de Precio. Los operadores pueden enviar una propuesta de precio al usuario, que puede estar influenciada por factores como la distancia, la demanda, la disponibilidad y las tarifas sugeridas por InDrive. Los usuarios tienen la libertad de aceptar la propuesta, negociar el precio o rechazarla.

4. Aceptación y Viaje. Una vez que se llega a un acuerdo sobre el precio, el usuario acepta la propuesta y el operador se dirige a recoger al usuario y completar el viaje.

Este proceso destaca la autonomía que tienen tanto los operadores como los usuarios en la negociación de precios. Los operadores pueden proponer precios que consideren justos y los

usuarios pueden tomar decisiones basadas en esas propuestas. Esto refleja una dinámica de mercado donde la oferta y la demanda interactúan directamente para establecer precios.

La facultad contractual de negociar el precio es una extensión de la autonomía de la voluntad y se relaciona directamente con la capacidad de las partes para acordar los precios en un contrato (Dagan, 2008). En el contexto de las plataformas de economía colaborativa, esta facultad implica que los operadores, en este caso, tengan la libertad de establecer los precios por los servicios que ofrecen a través de la plataforma y negociar esos precios con los usuarios. Esto no solo se relaciona con la determinación de las tarifas, sino también con la flexibilidad para ajustarlas en función de las circunstancias específicas.

3.1.2 El Impacto De La Autonomía De La Voluntad En La Naturaleza De La Relación

Con base en el acápite anterior, se evidencia que, la autonomía de la voluntad se manifiesta claramente en la facultad de los operadores y los usuarios de InDrive para negociar precios de servicios de transporte. Esta autonomía de la voluntad influye en la naturaleza de la relación contractual y, en particular, en la percepción de la remuneración, un elemento esencial en el contrato de trabajo.

En este punto, resulta esclarecedor llevar a cabo una comparación, considerando cómo la autonomía de la voluntad se vincula y difiere de los elementos convencionales de una relación laboral, como la subordinación, la remuneración y la prestación personal del servicio.

La autonomía de la voluntad, se relaciona y contrasta con los elementos esenciales de un contrato de trabajo de la siguiente manera:

En primera medida, en un contrato de trabajo, los empleados están sujetos a la dirección y control del empleador en cuanto a cómo realizan sus tareas, cuándo trabajan y otros aspectos de su labor. En InDrive, la autonomía de la voluntad implica que los operadores tienen cierta independencia al decidir cuándo estar disponibles y cuántos viajes realizar. Esto contrasta con la subordinación típica de un empleado que sigue instrucciones específicas de un empleador.

En segundo lugar, en un contrato de trabajo, los empleados reciben un salario como contraprestación por su labor, incluso en situaciones de baja demanda de trabajo. En InDrive, la negociación de tarifas con los usuarios desdibuja la figura del salario entre la plataforma y los operadores. Los ingresos de los operadores provienen directamente de una negociación con un usuario a quien le prestan un servicio, lo que genera una diferencia significativa en la percepción de la remuneración.

En tercer lugar, en un contrato de trabajo, los empleados están obligados a prestar personalmente sus servicios. No pueden enviar a un reemplazo sin la aprobación del empleador. En InDrive, la plataforma no permite a los operadores enviar a otro conductor para prestar servicios en su lugar, lo que sugiere que existe una obligación estricta de

prestación personal del servicio. Es en este punto en donde se establece un elemento que puede llevar a configurar la existencia de un contrato de trabajo.

En resumen, resulta innegable la influencia de la autonomía de la voluntad en la relación contractual entre InDrive y sus operadores. La facultad de negociar tarifas y tomar decisiones operativas otorga a los operadores una autonomía que se contrapone a aspectos esenciales de una relación laboral convencional, en particular, la subordinación y, sobre todo, la remuneración se ven desafiados por esta autonomía.

No obstante, es crucial subrayar que, al mismo tiempo, la presencia de un elemento esencial, como la prestación personal del servicio, es producto de esta misma autonomía en la relación entre InDrive y sus operadores. Esto da lugar a preguntas fundamentales acerca de la clasificación legal de esta relación, especialmente considerando la presunción establecida en el artículo 24 del Código Sustantivo del Trabajo, que presume que “toda relación de trabajo personal se rige por un contrato de trabajo.” Para desvirtuar esta presunción y demostrar que lo que prevalece es un contrato civil o comercial y que la prestación de servicios no está sujeta a las normas laborales, se requiere una argumentación sólida y precisa, lo cual hace que los otros dos elementos, además de la prestación personal del servicio, sean de especial relevancia para este análisis.

3.1.3 Influencia En La Clasificación De La Relación

En este punto, se hace evidente cómo la interacción entre la autonomía de la voluntad, la subordinación y la remuneración puede ejercer una influencia significativa en la clasificación legal de la relación entre InDrive y sus operadores.

En cuanto a la subordinación, se puede decir que InDrive no ejerce un control sustancial sobre cómo los operadores llevan a cabo su trabajo. A pesar de establecer algunas reglas y proporcionar orientación a través de su plataforma, los operadores tienen la flexibilidad de tomar decisiones clave sobre su participación en el servicio. Pueden elegir cuándo estar disponibles, cuántos viajes realizar y cuánto tiempo dedicar a la plataforma. Este grado de autonomía y flexibilidad va en contra del elemento esencial de la subordinación en una relación laboral, donde los empleados están obligados a seguir instrucciones específicas de su empleador en cuanto a cómo, cuándo y dónde deben realizar su trabajo.

Por otra parte, es esencial resaltar el elemento de la remuneración, ya que es el factor que distingue a InDrive de otras plataformas. En este sentido, la autonomía en la fijación de precios conduce a una clasificación distinta de una relación laboral. Los ingresos de los operadores en InDrive son el resultado de acuerdos de tarifas negociados individualmente con los usuarios. Estos pagos no se ajustan a la definición convencional de un salario. En InDrive, la naturaleza variable y negociada de los pagos refleja un pago por servicios prestados en lugar de un salario fijo o variable. Los operadores no tienen garantía de ingresos mínimos ni un salario base, y sus ganancias dependen directamente de la demanda y de su capacidad para establecer tarifas que los usuarios estén dispuestos a aceptar.

La coexistencia de elementos laborales, como la prestación personal del servicio, con elementos contractuales, como la fijación de tarifas, agrega complejidad a la clasificación de la relación. Esto requiere una evaluación minuciosa para comprender si la relación se ajusta más a un contrato de trabajo o a un contrato civil o comercial.

3.2 Interpretación Del Artículo 23 Del Código Sustantivo Del Trabajo Para El Caso De Indrive: Análisis De Los Elementos Esenciales Del Contrato De Trabajo En La Plataforma De Economía Colaborativa

Como parte del análisis para determinar la clasificación de la relación entre InDrive y sus operadores, se hace necesario volver a la legislación laboral. En este apartado, se examinan los elementos esenciales del contrato de trabajo, según lo establecido en el artículo 23 del Código Sustantivo del Trabajo de Colombia, específicamente en el contexto de la plataforma de economía colaborativa InDrive.

Para llevar a cabo esta evaluación, como se ha enfatizado anteriormente, se emplea el enfoque de interpretación en concreto. Este enfoque se basa en la formulación de enunciados subsuntivos, que incluyen una entidad individual dentro de una categoría con el propósito de determinar si un caso específico se ajusta o no a una norma particular. En otras palabras, "la interpretación en concreto consiste en determinar el significado de predicados en sentido lógico, es decir, de términos que denotan clases" (Guastini, 2014, p. 35).

Este análisis detallado de los elementos esenciales del contrato de trabajo en el contexto de InDrive ayudará a arrojar luz sobre la naturaleza de la relación entre la plataforma y sus operadores.

Según el artículo 23 del Código Sustantivo del Trabajo, el primer elemento esencial para que se configure un contrato de trabajo requiere que la actividad laboral sea ejecutada de manera personal por el trabajador. El artículo establece este requisito de la siguiente manera: "Para que haya contrato de trabajo se requiere que concurran estos tres elementos esenciales: La actividad personal del trabajador, es decir, realizada por sí mismo".

En el contexto específico de InDrive, se examina si los operadores efectivamente prestan sus servicios de transporte de forma personal, es decir, si conducen sus vehículos y atienden directamente a los usuarios sin la posibilidad de delegar esta responsabilidad a terceros, de conformidad con las políticas y regulaciones establecidas por la plataforma.

Como se ha analizado previamente, los operadores de InDrive cumplen con este requisito de manera consistente, ya que la plataforma no permite la delegación de los servicios a terceros. La interacción directa entre los operadores y los usuarios en la prestación de servicios, junto con la ausencia de autorización para transferir dicha responsabilidad, confirma que, en lo que respecta a este punto específico, el caso de InDrive se ajusta a lo establecido en el elemento de la norma mencionado.

El segundo elemento esencial requerido para establecer la existencia de un contrato de trabajo, según lo estipula el artículo 23 del Código Sustantivo del Trabajo, se relaciona con

la subordinación o dependencia continuada del trabajador respecto al empleador. La norma establece este requisito de la siguiente manera:

"La continuada subordinación o dependencia del trabajador respecto del empleador, que faculta a éste para exigirle el cumplimiento de órdenes, en cualquier momento, en cuanto al modo, tiempo o cantidad de trabajo, e imponerle reglamentos, la cual debe mantenerse por todo el tiempo de duración del contrato. Todo ello sin que afecte el honor, la dignidad y los derechos mínimos del trabajador en concordancia con los tratados o convenios internacionales que sobre derechos humanos relativos a la materia obliguen al país."

En el caso de InDrive, el análisis se centra en determinar si la plataforma ejerce una subordinación continuada sobre sus operadores. Como se ha examinado previamente, InDrive no impone un control sustancial sobre cómo los operadores realizan sus tareas. A pesar de establecer algunas pautas y brindar orientación a través de su plataforma, los operadores mantienen la flexibilidad para tomar decisiones significativas relacionadas con su participación en el servicio. Pueden decidir cuándo estar disponibles, cuántos viajes realizar y cuánto tiempo dedicar a la plataforma. Esta autonomía y flexibilidad contravienen el elemento esencial de subordinación inherente a una relación laboral.

En este análisis, se profundiza en la evaluación de si InDrive ejerce una subordinación continua sobre sus operadores, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 23. En consecuencia, siguiendo la metodología interpretativa propuesta, es posible concluir que este elemento no se ajusta a la disposición legal. Por lo tanto, se puede afirmar que en InDrive, los operadores no se encuentran sometidos a un control directo y constante por parte de la plataforma, lo que desafía la noción de subordinación propia de un contrato de trabajo.

Por último, en la evaluación de la remuneración del servicio como salario, el tercer elemento esencial en la formación de un contrato de trabajo, se requiere un análisis detallado dado las particularidades de la relación entre InDrive y sus operadores. De acuerdo con el artículo 23 del Código Sustantivo del Trabajo, este tercer elemento se resume de manera sucinta como "un salario como retribución del servicio." Sin embargo, este artículo no proporciona una definición clara de lo que se entiende por salario, lo que nos lleva a examinar otros elementos del mismo código para arrojar luz sobre esta cuestión.

El artículo 127 del Código Sustantivo del Trabajo ofrece una perspectiva más completa, estableciendo que:

Constituye salario no sólo la remuneración ordinaria, fija o variable, sino todo lo que recibe el trabajador en dinero o en especie como contraprestación directa del servicio, sea cualquiera la forma o denominación que se adopte, como primas, sobresueldos, bonificaciones habituales, valor del trabajo suplementario o de las horas extras, valor del trabajo en días de descanso obligatorio, porcentajes sobre ventas y comisiones.

Sin embargo, al abordar la relación entre InDrive y sus operadores, se revelan particularidades significativas debido a la propia naturaleza de la plataforma y su modelo de

negocio. En este contexto, la remuneración de los operadores se asocia a una serie de factores, incluyendo la autonomía en la fijación de precios, lo que influye en la percepción de la remuneración y en la clasificación legal de la relación. Para que el pago recibido por los operadores sea considerado como salario según la legislación colombiana, es crucial que este pago represente una contraprestación directa del servicio. Sin embargo, en el caso de InDrive, la relación directa se establece entre los operadores y los usuarios, no entre los operadores y la plataforma en sí, por lo que, teniendo en cuenta las particularidades del caso de InDrive y siguiendo la metodología de interpretación adoptada en este estudio, se puede concluir que la remuneración entre la plataforma y sus operadores no constituye salario.

4. Conclusiones

Las conclusiones derivadas del análisis de los componentes esenciales de un contrato laboral, en el contexto de InDrive, revelan aspectos sustanciales. La autonomía de la voluntad, al conferir a los operadores la libertad de fijar tarifas y gestionar su tiempo, emerge como un factor clave. Sin embargo, esta autonomía introduce un desafío en la clasificación legal al interactuar de manera compleja con los elementos esenciales de un contrato de trabajo.

Aunque la actividad personal del operador cumple con los requisitos de una relación laboral, al no permitir la plataforma la delegación de servicios a terceros, la subordinación, inherente a un contrato laboral, no se ajusta a la dinámica entre InDrive y sus operadores. La plataforma no ejerce un control sustancial sobre la ejecución de tareas por parte de los operadores, desviándose así de la noción de subordinación.

En lo que respecta a la remuneración, se observan notables diferencias con el concepto de salario. Los ingresos de los operadores derivan de acuerdos de tarifas individualmente negociados con los usuarios, distanciándose de la definición de salario al no constituir una contraprestación directa por el servicio prestado por InDrive a los operadores.

Estos hallazgos sugieren que la relación entre InDrive y sus operadores es única y no puede ser convencionalmente categorizada como una relación laboral. Al interpretar en concreto el artículo 23 del Código Sustantivo del Trabajo en el contexto de InDrive, se evidencian distinciones significativas en comparación con un contrato de trabajo. Solo uno de los elementos esenciales, la prestación personal del servicio, se ajusta a la categoría, mientras que los otros dos no encajan ni se aplican a la dinámica de InDrive, excluyéndolos de la categoría de elementos de un contrato de trabajo. Dada la presencia de solo un elemento esencial, se concluye que la relación no puede ser clasificada como laboral.

Es importante reconocer que, con el continuo avance tecnológico, es probable que surjan más situaciones contractuales atípicas. Estas relaciones, que no se ajustan de manera tradicional a las categorías legales existentes, podrían volverse más frecuentes a medida que las condiciones contractuales evolucionen con la tecnología. En este sentido, el derecho enfrenta desafíos para mantenerse al día con las rápidas transformaciones tecnológicas. Por lo tanto, es esencial prepararse para dilemas similares en el futuro a medida que evolucionan las formas de interacción y colaboración en la economía digital y colaborativa.

Referencias

- Alfonso, R. (2016). Economía colaborativa: un nuevo mercado para la economía social, CIRIEC- España, *Revista de Economía Pública, Social y Cooperativa*, 88, 231-258.
- Angarita, N. R. (2006). Aspectos legales del comercio electrónico, la contratación y la empresa electrónica. *Revista de Derecho, Comunicaciones y Nuevas Tecnologías*, 2, 10. <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/7510302.pdf>
- Armas, C. (2016). El negocio de las “apps” de taxis y la economía colaborativa: ¿Relaciones no laborales o laborales, según los términos contractuales que lo sustentan (caso Perú)? *Neumann Business Review*, ISSN: 2412-3730. Lima., Perú.
- Barreto, C., & María, D. (2008). Acerca de la denominada crisis del contrato de trabajo tradicional y la aportación española: el Estatuto del trabajo autónomo. *Gaceta laboral (Maracaibo)*, 14(2), 193
219. <http://biblat.unam.mx/hevila/GacetalaboralMaracaibo/2008/vol14/no2/2.pdf>
- Betti, E., & Pérez, J. L. M. (2000). *Teoría general del negocio jurídico*.
- Botero, J. (2018). Economía colaborativa y relaciones laborales en el siglo XXI: el caso de UBER en Colombia [Tesis de maestría]. Universidad Pontificia Bolivariana, Medellín., Colombia.
- Botsman, R., & Rogers, R. (2010). *What’s mine is yours: The rise of collaborative consumption*. Collins Business.
- Castro Ayala, J. G., & Calonje, N. (2015). *Derecho de obligaciones*. Universidad Católica de Colombia.

<https://repository.ucatolica.edu.co/server/api/core/bitstreams/7faee150-c053-4dd9-8790-57205d5e32df/content>

Código Civil [CC], Ley 57 de 1887. 31 de mayo de 1873 (Colombia)

Código de Comercio [CCO], Decreto 410 de 1971. 27 de marzo de 1971 (Colombia)

Código Sustantivo del Trabajo [CST], Decreto Ley 2663 de 1950. 5 de agosto de 1950
(Colombia)

Consejo de Estado. Proceso 11001-03-24-000-2001-0179-01(7103), C.P. Gabriel Eduardo
Mendoza Martelo; 2 de febrero de 2003.

Comisión Europea. (2016). *Comunicación al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Científico Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones sobre una Agenda Europea para la economía colaborativa*. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52016AE3545>

Corte Constitucional. Sentencia C-133, M.P. J. Araujo; 25 de febrero de 2009.

Corte Constitucional. Sentencia C- 386, M.P. Antonio Barrera Carbonell; 5 de abril de
2000.

Corte Constitucional. Sentencia C-934, M.P. Jaime Córdoba Triviño; 29 de septiembre de
2004.

Corte Constitucional. Sentencia SU 448, M.P. Jorge Ignacio Pretelt Chaljub; 22 de agosto de
2016.

Corte Constitucional. Sentencia SU-519, M.P. José Gregorio Hernández Galindo; 15 de
octubre de 1997.

Corte Constitucional. Sentencia T – 425, M.P. Ciro Angarita Barón; 24 de junio de 199.

Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Laboral. Proceso 39259, M.P. Carlos Ernesto

Molina; 17 de abril de 2013.

Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Laboral. Sentencia SL3126, M.P.

Iván Mauricio Lenis Gómez; 19 de mayo de 2021.

Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil, Agraria y Rural. Proceso SC370, M.P.

Aroldo Wilson Quiroz Monsalvo; 10 de octubre de 2023.

Cuadrado, A. (2019), Trabajo de Plataformas Digitales. Nuevas formas de ocultamiento de las relaciones laborales.

https://www.academia.edu/41592566/Trabajo_de_Plataformas_Digitales._Nuevas_formas_de_ocultamiento_de_las_relaciones_laborales.

Dagan, H. (2008). The limited autonomy of private law. *American Journal of Comparative Law*, 56(3), 809-834. <https://doi.org/10.5131/ajcl.2007.0028>

Decreto 172 de 2001 [Presidencia de la República]. Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi. 5 de febrero de 2001.

Farina, J. M. (2014). Contratos Comerciales modernos. Buenos Aires - Bogotá: Astrea-Universidad de la Sabana.

González Ricaurte, J. C. (2020). Contrato realidad como principio del derecho al trabajo y frente al contrato de prestación de servicios en Colombia.

Guastini, R. (2014). *Interpretar y argumentar*. Madrid: Centro de Estudios Políticos y Constitucionales.

Guevara, D., & Salazar, J. D. (2023). *La precarización en las economías colaborativas, una mirada a las aplicaciones por localización geográfica*.

<https://doi.org/10.11144/javeriana.10554.62849>

Hinestrosa, F. 2014. Función, límites y cargas de la autonomía privada. *Revista de derecho Privado*. 26 (jun. 2014), 5–39.

InDrive App - View page. (s. f.). Recuperado el 17 de noviembre de 2023 de:

https://indrive.com/mobile/page/offer_RH/es/co

InDrive App - View page. (s. f.). Recuperado el 17 de noviembre de 2023 de:

<https://indrive.com/mobile/page/paymentHelp/es>

Legal | Uber. (s. f.). Recuperado el 17 de noviembre de 2023 de:

https://www.uber.com/legal/es/document/?uclick_id=d08e3cb9-adce-4acc-85d8-b931db071457&country=colombia&lang=es&name=general-terms-of-use

Ley 336 de 1996. Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte. 20 de diciembre de 1996. D.O. No. 42.948.

Martín Moral, M. F. (2017). Economía colaborativa y protección del consumidor. *Revista de estudios europeos*, 70, 179-196.

<https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/6258557.pdf>

Martínez, F. C. (2017). Las prestaciones de servicios a través de las plataformas informáticas de consumo colaborativo: un nuevo desafío para el derecho del trabajo. *Revista de Trabajo y Seguridad Social. CEF*, 23-56.:

<https://doi.org/10.51302/rtss.2017.1960>

Markman, G. D., Lieberman, M., Leiblein, M., Wei, L. Q., & Wang, Y. (2021). The distinctive domain of the sharing economy: Definitions, value creation, and implications for research. *Journal of management studies*, 58(4), 927-948.

Niño, Y. (2017). Wrap contracts: Manifestación de la voluntad por medios electrónicos.

Universidad Santo Tomás. <https://repository.usta.edu.co/handle/11634/4848>

Ostrom, E. (2009). *El gobierno de los Bienes comunes: la evolución de las instituciones de acción colectiva*. Fondo de Cultura Económica USA.

Ortiz, M., Fernández, V. (2022). Economía colaborativa en Sudamérica. Una revisión sistemática. *UCV Hacer*, 11(1), 35–42. <http://revistas.ucv.edu.pe/index.php/ucv-hacer/article/view/2067/1787>

Patiño, D., Gómez, R., & Plaza, J. J. (2017). *Economía colaborativa y trabajo en plataforma: realidades y desafíos*.

Peris-Ortiz, M., Miguel, S. E., & Armengot, C. R. (2016). Mercado y economía colaborativa conceptos y caso wallapop. *Economía industrial*, 402, 19-26.

<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5924491>

Proyecto de Ley C166 de 2023. Por medio de la cual se adopta una reforma laboral para el trabajo digno y decente en Colombia y se modifican parcialmente el Código Sustantivo del trabajo, ley 50 de 1990, la ley 789 de 2002 y otras normas laborales (s/f). https://www.camara.gov.co/sites/default/files/2023-03/P.L.367-2023C%20%28REFORMA%20LABORAL%29_1.pdf

Proyecto de Ley de 2020. Por medio de la cual se protege el trabajo en entornos digitales mediante la regulación de la contratación de colaboradores autónomos a través de Plataformas Digitales de Economía Colaborativa (s/f). Gov.co. <https://leyes.senado.gov.co/proyectos/images/documentos/Textos%20Radicados/proyectos%20de%20ley/2020%20-%202021/PL%20246-20%20Proteccion%20al%20Trabajo%20Digital.pdf>

Quintero Ramírez, M. I. (2018). Economías colaborativas, nuevas tendencias de consumo

- y retos para Latinoamérica y Colombia. *Revista Campos en Ciencias Sociales*, 6(2), 95-118. Universidad Santo Tomás. Bogotá D.C., Colombia.
- Rodríguez, et al., (2018). Regulación y competencia en economías colaborativas. *Superintendencia de Industria y Comercio*.
https://www.sic.gov.co/sites/default/files/files/Proteccion_Compentencia/Estudios_Economicos/Documentos_elaborados_Grupo_Estudios_Economicos/Economias_Colaborativas_GEE_final.pdf
- Rodríguez, M. J., Lozano, G. S., Villar, J. C., Henao, Y. J., Rodríguez, J., & Campo, J. (2018). Estudios económicos sectoriales regulación y competencia en economías colaborativas. En *Superintendencia de Industria y Comercio*.
- Rodríguez, R., Svensson, G., & del Mar Pérez, M. (2017). Modelos de negocio en la economía colaborativa: síntesis y sugerencias. *Esic Market*, 48(157), 255-274.
- Ross, H. A. (2015). Ridesharing's House of Cards: O'Connor v. Uber Technologies, Inc. and the viability of Uber's labor model in Washington. *Washington Law Review*, 90(3), 1431. <https://digital.law.washington.edu/dspace-law/bitstream/handle/1773.1/1489/90WLR1431.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Schor, Juliet (2016), "Debating the Sharing Economy," *Journal of Self-Governance and Management Economics* 4(3): 7–22.
- Serrano, R. (2017). Nuevas formas de organización empresarial: Economía colaborativa - o mejor, Economía digital a demanda-, Trabajo 3.0 y Laboralidad. *Economía colaborativa y trabajo en plataforma: Realidades y desafíos*.
- Soul Innovations LTD. (2023). *InDrive App* (5.53.0) [Aplicación móvil]. App Store. <https://apps.apple.com/co/app/indrive-viajes-a-tu-precio/id780125801>

- Sundararajan, A. (2016). *The sharing economy: The end of employment and the rise of crowd-based capitalism*. MIT Press.
- Superintendencia de Industria y Comercio. (2019, diciembre). *SENTENCIA UBER* [Vídeo]. YouTube. Recuperado 17 de febrero de 2024, de <https://www.youtube.com/watch?v=UCR7q40uFRg>
- Términos y condiciones / Cabify*. (s. f.). Recuperado el 17 de noviembre de 2023 de: <https://cabify.com/co/legal/terminos-y-condiciones>
- Ugarte, J. L. (2020). Trabajo en Empresas de Plataforma: Subordinación y más allá. *Revista chilena de derecho privado*, 35, 17-49. <https://doi.org/10.4067/s0718-80722020000200017>
- Vargas, L. & Dorronsoro, M. (2022). *Subordinación laboral ejercida a través de un algoritmo en las plataformas de economía colaborativa de entrega*. <http://hdl.handle.net/10554/61976>.
- Wills, L., & Cataño, S. (2014). *Teoría general del acto y del negocio jurídico: Manual de talleres*. Universidad de Antioquia, Facultad de Derecho y Ciencias Políticas.