Diputado Diego Ibáñez Cotroneo

PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA LA LEY N° 21.553 CON EL OBJETO DE AGREGAR REQUISITOS DE SEGURIDAD PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO

I. ANTECEDENTES

Hoy en día, no cabe duda de la importancia que representan las aplicaciones de transporte en nuestra sociedad, éstas son relevantes en distintas dimensiones y abarca varios aspectos actualmente, dentro de ellos podemos relevar la accesibilidad y la comodidad, éstas han transformado la forma en que las personas se desplazan, ofreciendo una alternativa conveniente y accesible al transporte público tradicional, reduce los tiempos de espera y ofrece opciones personalizadas; en cuánto al empleo y emprendimiento, estas aplicaciones han creado oportunidades laborales para muchas personas que buscan ingresos adicionales o flexibilidad laboral; en cuánto a tecnología e innovación, estas plataformas representan un ejemplo de cómo estos dos elementos pueden transformar industrias, introduciendo modelos de negocios disruptivos, y promoviendo la adopción de soluciones tecnológicas en pos del mejoramiento de la movilidad urbana; así mismo, han brindado beneficio a ciertos grupos específicos, como personas que no pueden conducir, que necesitan asistencia adicional, personas mayores o con movilidad reducida, al brindar una opción más cómoda y segura.

Sin embargo, esta misma flexibilidad es un arma de doble filo para quienes dedican su vida laboral a este sistema, este fenómeno ha evidenciado alrededor del mundo sus falencias. Y es que no solo genera condiciones laborales precarizadas, exacerbando la vulnerabilidad de los trabajadores, sino que también refleja la contradicción entre esta aparente flexibilidad de trabajo y la realidad de una mayor subordinación al sistema económico, en dónde la cruda realidad es que las nuevas formas de empleo y organización del trabajo resultan en una autonomía más ilusoria que real, lo que se evidencia en la persistencia de prácticas empresariales basadas en la reducción de costos salariales y la evasión de formalidades laborales.

OFICINA
CAMARA DE DIPUTADAS Y DIPUTADOS
CHILE
13-12-2023
13:39
VIRTUAL

Si bien nuestro país ha avanzado en esta materia, la llamada “uberización de la economía” no solo implica precarización laboral, sino también una “actualización algorítmica del control de trabajo”. La autonomía en el trabajo se sostiene mediante la gestión algorítmica, sin embargo, se ve comprometida por la inestabilidad inherente de estos sistemas, los que pueden fallar sin previo aviso. Lo anterior hace necesario abordar las desigualdades estructurales y las prácticas explotadoras presentes en el trabajo vía aplicaciones digitales, en dónde a pesar de la existencia de leyes regulatorias persisten preocupantes niveles de precariedad y desprotección para los trabajadores especialmente aquellos en situación de subordinación a las empresas de plataformas digitales.

Esta falta de una completa regulación ha llevado a debatir a muchas ciudades y países sobre cuáles son las reglas que deben cumplir estas empresas, llevándolos a reconsiderar y actualizar las regulaciones de transportes[1]. De estas regulaciones, podemos mencionar como aspectos en común, la regulación de conductores mediante el establecimiento de ciertos requisitos, como licencias de conducir, antecedentes penales, experiencia de manejo y otros aspectos para garantizar la idoneidad de los conductores; en materia de seguros y responsabilidad, en todos los países se requiere que las empresas de aplicaciones de transporte y/o los conductores tengan seguros de responsabilidad para cubrir daños a terceros, pasajeros y vehículos; en materia de registro y autorización, los países estudiados exigen que las empresas de aplicaciones y/o conductores se registren y obtengan autorización para operar en el sector de transporte; y en sobre información de viaje, en todos los casos los usuarios deben recibir información sobre el viaje, incluyendo la identidad del conductor, detalles del vehículo, tarifas estimadas y opciones de contacto de emergencia. La gran diferencia de unos u otros, corresponde a los distintos niveles de regulación, distintos requisitos para los conductores, seguros específicos, exigencias de capacitación en temas de seguridad y servicio al cliente, o medidas de seguridad adicionales.

En Chile, la regulación de las aplicaciones de transporte se estableció en la Ley N° 21.553[2], publicada en abril de 2023, la cuál comenzará a regir 30 días después de la dictación del Reglamento respectivo. Así mismo, la Subsecretaría de Transportes debe crear un registro para identificar a las Empresas de Aplicaciones de Transporte (EAT), conductores y vehículos. En general, esta legislación busca regular y garantizar la seguridad de los usuarios y conductores que utilizan estas aplicaciones, estableciendo una serie de requisitos y obligaciones para las empresas, tales cómo: la obligación de registro y regulación de EAT, como la presentación semestral de certificados de antecedentes penales, que los vehículos cumplan con requisitos de seguridad, antigüedad y tecnología definidos en el reglamento, exhibiendo un distintivo, así como registrar y mantener

[1] CUEVAS SAAVEDRA, Claudia, en “Seguridad relacionada con las Empresas de Aplicaciones de Transporte. Los casos de Chile, Argentina, Estados Unidos Mexicanos (México), Estados Unidos de Norteamérica (EE.UU.) y Unión Europea (UE)”(2023), de la Biblioteca del Congreso Nacional, extraído de: https://www.bcn.cl/obtienearchivo?id=repositorio/10221/34306/1/Seguridad_Empresas_aplicaciones_transporte_SUP_138036.pdf

[2] Ley N° 21.553, que regula a las aplicaciones de transporte remunerado de pasajeros y los servicios que a través de ella se presten. https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=1191380&tipoVersion=0

OFICINA CÁMARA DE DIPUTADAS Y DIPUTADOS CHILE 13-12-2023 13:39 VIRTUAL

información sobre zonas y horarios de operación; otras obligaciones, como la de contar con un canal de comunicación permanente para consultas, reclamos y denuncias, proporcionar seguros para vehículos, conductores, pasajeros y terceros, deberes de información al usuario y conducir sobre detalles del viaje; medidas de seguridad para usuarios y conductores, la ley enfatiza la seguridad al requerir que las EAT informen detalles de los conductores y vehículos, así como permitir la opción de monitoreo del viaje en tiempo real, por parte de los pasajeros o terceros, así como el establecimiento de mecanismos para reportar emergencias e implementar medidas para el resguardo de zonas de alto riesgo; protección de datos personales; limitaciones en la operación; entre otras.

Así las cosas, la seguridad emerge como un aspecto de crucial relevancia, a medida que los usuarios confían sus viajes a extraños, y conductores comparten sus vehículos con desconocidos, asegurar un entorno seguro se vuelve imperativo. Los incidentes de accidentes y delitos han generado preocupaciones, destacando la necesidad de implementar medidas rigurosas para salvaguardar tanto a conductores como pasajeros, tanto en su integridad física como digital[3].

En los siguientes párrafos podemos encontrar una recopilación de diferentes sucesos que revelan la compleja realidad en la que conductores y usuarios de estas plataformas han enfrentado incidentes relacionados a delitos y violencia en nuestro país. Desde los primeros pasos de estas aplicaciones en el ámbito del transporte, hasta los momentos más recientes, estas situaciones han planteado interrogantes sobre la protección y bienestar de quienes participan de esta industria, por lo que analizar dichos sucesos nos permite comprender mejor los riesgos asociados y resaltar la importancia de implementar medidas efectivas para salvaguardar la seguridad de todos los actores involucrados.

Con este proyecto de ley nos gustaría conmemorar especialmente a don **Francisco Martínez Quelopana,** conductor de la aplicación Didi, quien, con tan solo 28 años de edad, fue asesinado en Quillota mientras trabajaba[4]. Los hechos ocurrieron la madrugada del sábado 18 de marzo del presente año (2023), mientras realizaba un traslado de dos pasajeros en el sector de El Bajío, quienes una vez finalizado el viaje propinaron varias puñaladas al conductor, posteriormente lo asaltan y se dan a la fuga. Tuvo que pasar tiempo para que vecinos del sector se dieran cuenta de lo ocurrido. Al llegar Carabineros y la Ambulancia ya era demasiado tarde para Francisco quien luego de luchar por su vida alrededor de una hora, termina falleciendo en el lugar.

En respuesta a esta trágica pérdida, la familia de Francisco toma la determinación de asumir un papel activo en la búsqueda de mejoras significativas en las condiciones de seguridad de las aplicaciones de transporte. Con objeto de honrar la memoria del

[3] https://www.latercera.com/servicios/noticia/usas-apps-de-transporte-conoce-las-medidas-que-utilizan-para-viajar-con-mas-seguridad/3FLTVCW5OJAQRK2QBC5LHQB7AY/
[4] https://www.meganoticias.cl/nacional/409849-dos-adolescentes-detenidos-homicidio-conductor-quillota-28-03-2023.html

OFICINA CÁMARA DE DIPUTADAS Y DIPUTADOS CHILE 13-12-2023 13:39 VIRTUAL

conductor y evitar futuros incidentes, la familia Quelopana convocó a la comunidad de conductores de la zona a unirse en un esfuerzo conjunto para abordar las preocupaciones relacionadas con la seguridad, fomentando el diálogo constructivo y colaborativo, proponiendo soluciones y cambios sustanciales en la operación y uso de estas plataformas[5]. La acción de ésta familia refleja el compromiso de convertir una tragedia en una oportunidad para generar un impacto positivo y duradero en la seguridad de quienes participan de esta industria.

Además de estos hechos, podemos mencionar noticias locales de la Región de Valparaíso, en dónde alrededor de un mes después de la tragedia anterior, vuelve a fallecer un conductor de aplicación luego de que delincuentes abordaran su auto, lo apuñalaran para posteriormente robar el mencionado auto, con el cuál finalmente se dan a la fuga[6].

Desde otra perspectiva, el 18 de julio de este mismo año, se hizo viral un video en el cuál se puede observar cómo un conductor de la aplicación de transportes Didi, agrede a una pasajera luego de que ésta descendiera del vehículo, para luego agredirla físicamente, éste le quita sus cosas, dinero entre ellas, frente a lo cuál la pasajera se defiende y le tira un pedazo de torta en la cara, el conductor se sube al auto con las pertenencias de la pasajera, quien se cuelga al auto siendo arrastrada varios metros por el sujeto[7].

Así como estas, podemos encontrar en la web muchas más noticias de años anteriores, con un contenido similar. Por ello, y con el objeto de seguir avanzando en pos de la seguridad de nuestros ciudadanos y todos quienes se encuentren en nuestro país haciendo uso de las EAT, es que este proyecto legislativo busca robustecer los requisitos de seguridad tanto para usuarios y conductores, mediante la modificación del artículo 5 en sus distintos literales, de la Ley N° 21.553, que regula a las aplicaciones de transporte remunerado de pasajeros y los servicios que a través de ella se presten.

II. IDEA MATRIZ

El presente proyecto de ley tiene por objeto modificar la Ley N° 21.553 que regula a las aplicaciones de transporte remunerado de pasajeros y los servicios que a través de ella se presten, con el objeto de agregar requisitos para que las empresas mejoren la seguridad de la prestación del servicio, tanto respecto de conductores como pasajeros.

III. PROYECTO DE LEY

---

[5] https://www.observador.cl/quillota-conductores-de-aplicaciones-se-reunieron-para-coordinar-medidas-de-seguridad/#:~:text=%2D%20A%20las%2019%3A30%20horas,disminuir%20riesgos%20ante%20hechos%20delictuales

[6] https://www.biobiochile.cl/noticias/nacional/chile/2023/04/22/conductor-de-aplicacion-seria-la-victima-fatal-de-ataque-con-arma-blanca-en-vina-del-mar.shtml

[7] https://www.instagram.com/p/Cu2Ayuxru4z/?igshid=MTc4MmM1YmI2Ng%3D%3D

OFICINA CÁMARA DE DIPUTADAS Y DIPUTADOS CHILE 13-12-2023 13:39 VIRTUAL

Artículo único.- Introdúzcanse las siguientes modificaciones a la Ley N°21.553, que regula a las aplicaciones de transporte remunerado de pasajeros y los servicios que a través de ellas se presten:

1. Agréguese un nuevo literal d), pasando el actual a ser “e)” y así sucesivamente, del siguiente tenor: “d) Operar con sistema de reconocimiento facial, huella dactilar u otro mecanismo de control biométrico con el que cuenten los aparatos celulares o tecnológicos, de manera continua, respecto de conductores y usuarios, contrastando la información de control biométrico utilizado con la documentación de identificación oficial presentada tanto por conductores como usuarios de aplicación al momento de registrarse en la aplicación.

   Para dar cumplimiento al inciso anterior, respecto de los conductores, la empresa deberá programar el control biométrico para que éste se realice en la primera conexión diaria del conductor, y, posteriormente, cada media hora de trabajo continuo, o antes de iniciar un nuevo viaje cuándo el anterior haya tenido una duración superior a los 30 minutos. En todo caso, no se podrá solicitar el control mientras el conductor esté en viaje, debiendo hacerse al finalizar el viaje en curso al cumplimiento del tiempo. De no verificarse el reconocimiento mediante el control, el conductor no podrá realizar viajes.

   Respecto de los usuarios, se realizará el control de reconocimiento cada vez que éstos soliciten un viaje, a modo de autorización de dicha solicitud. De no verificarse el reconocimiento, el usuario no podrá solicitar el viaje.

   Excepcionalmente, se podrá reemplazar el control biométrico para aquellos usuarios cuyos aparatos tecnológicos no posean las herramientas para realizar el control, por un código de confirmación vinculado al celular o correo electrónico del usuario o conductor.

   Las empresas tienen el deber de adoptar todas las medidas de accesibilidad para aquellos usuarios que se encuentren en alguna situación de discapacidad."

2. Agregar una nueva letra e), pasando el actual numeral a ser letra f) y así sucesivamente, cuyo texto es el siguiente: “Operar sólo con pasajeros que hayan acreditado su identidad al momento de registrarse por vez primera mediante documentos oficiales, tales cómo cédula de identidad vigente o pasaporte.

   Cada pasajero sólo podrá tener una cuenta asociada a su número de cédula de identidad. Sin perjuicio de lo anterior, el pasajero podrá asociar distintos números de teléfono.

   El nombre de la cuenta del pasajero será aquél registrado y contrastado con su documentación oficial.

   Cada cuenta tendrá asociada un código pin de 4 o 6 dígitos, el cuál quedará establecido al momento de crear la cuenta, o en un momento posterior para

OFICINA VIRTUAL
CÁMARA DE DIPUTADAS Y DIPUTADOS
CHILE
13-12-2023
13:39

aquellos usuarios que ya tengan una cuenta creada. Dicho código podrá cambiar a libre disposición del usuario.

El código referido en el inciso anterior, será solicitado al usuario en cada viaje, una vez haya llegado el conductor al punto de encuentro, con el objeto de dar inicio al viaje. Si el código no se introduce correctamente, el conductor no podrá dar inicio al viaje y la solicitud se entenderá finalizada."

3. Modificar el actual literal k), que pasa a ser l), del artículo 5, en el siguiente sentido: "Otorgar a los conductores cámaras de vigilancia u otro objeto análogo que permita el monitoreo permanente del viaje por parte de éstos.

   Así mismo, se permite el monitoreo permanente del viaje por parte del usuario o un tercero a través de la plataforma.

   El Reglamento deberá establecer qué otros objetos análogos se podrán utilizar por las empresas para cumplir con esta obligación, junto con los requisitos técnicos mínimos que deberán cumplir dichas herramientas tecnológicas."

4. Agregar un nuevo y último litera, que pasaría a ser n), del artículo 5, cuyo texto es el siguiente: "Disponer de un método alternativo de inicio de sesión para conductores y pasajeros, mediante página web, la que deberá contar con todas las funciones y herramientas que tiene la aplicación en el aparato celular, especialmente aquellas que dicen relación con la notificación del robo del aparato y la posibilidad de bloquear la aplicación".

5. Modificar el inciso 1° del artículo 6, añadiendo entre la palabra "deberán" y el primer signo de coma (,), la siguiente expresión: "acreditar su identidad mediante documentación oficial vigente".

OFICINA VIRTUAL
CÁMARA DE DIPUTADAS Y DIPUTADOS
CHILE
13-12-2023
13:39



FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. DIEGO IBAÑEZ C.



FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. FRANCISCA BELLO C.



FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. LORENA FRIES M.



FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. CAROLINA TELLO R.



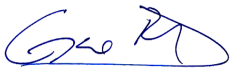
FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. JUAN SANTANA C.



FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. ALBERTO UNDURRAGA V.



FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. ERIKA OLIVERA D.



FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. GUILLERMO RAMÍREZ D.

