

# “Empresas de Aplicaciones de Transporte ¿relación laboral o contrato comercial?”

Pablo Andrés Escobar Tapia  
Jahel Paloma Linke Pizarro

## Resumen

La presente tesina analiza la naturaleza jurídica de la relación existente entre las empresas de plataformas digitales de transporte y sus conductores. A partir del análisis de jurisprudencia comparada, los contratos suscritos entre empresa y conductor; y la normativa chilena, concluimos que la relación entre una EPDS y el conductor es de carácter comercial.

### Palabras clave:

Transporte privado de pasajeros - empresas de plataformas digitales de transporte-relación conductor/aplicación.

## Abstract

This research analyzes the legal nature of the relationship between transport digital platforms companies and their drivers, from the analysis of comparative law jurisprudence, the contracts subscribed between the company and the drivers; and the comparison with the Chilean law, to conclude that the relationship between an EPDS and its driver has a commercial nature.

### Keywords:

private passenger transport - transport digital platforms companies - relationship driver/app.

## Índice

1. Introducción.
2. El Fenómeno de las Empresas de Aplicaciones de Transporte.
3. Análisis de Jurisprudencia Comparada.
  - 3.1 Países “Laboralistas”.
  - 3.2 Países “Colaborativistas”.
4. Empresas de Aplicaciones de Transporte en Chile.
  - 4.1 Contrato de Servicio de Uber.
  - 4.2 Términos y Condiciones de Cabify.
5. La situación en el Derecho Chileno
  - 5.1 Análisis de la Reforma al Código del Trabajo.
  - 5.2 Análisis desde la Perspectiva Comercial.
  - 5.3 Análisis de Jurisprudencia Administrativa y Judicial
6. Encuesta realizada a conductores de las aplicaciones.
7. Conclusiones.
8. Bibliografía.

## 1.- Introducción

Este trabajo busca concatenar dos elementos presentes dentro del siglo XXI, a saber: los avances tecnológicos y la economía mundial. El primero es un factor determinante en nuestra era, ya que gracias a los avances tecnológicos se han desarrollado diversas herramientas que buscan que el ser humano tenga una mejor calidad de vida. Por su parte, debido a los diversos acontecimientos ocurridos en los últimos años, tales como el estallido social y la pandemia, la ciudadanía se ha visto en la necesidad de recurrir a nuevas formas de generar ingresos de manera rápida, sencilla y para los cuales se requieran estándares mínimos de especialización.

Ambos factores son clave para comprender la innovación presente dentro de la sociedad actual, y la masificación de la utilización de aplicaciones para muchísimas tareas que en otros tiempos eran parte agobiante de la vida cotidiana. Si bien el mundo de las aplicaciones es vasto, trataremos especialmente aquellas que han surgido en la última década especializadas en el transporte privado de pasajeros, las cuales han configurado una forma innovadora y rápida de simplificar y aportar con el transporte urbano alrededor del mundo.

Esto ocurre con la popularización de las Empresas de Plataformas Digitales de Servicios, tales como Uber y Cabify (en adelante EPDS), donde nos encontramos con varios usuarios que activamente utilizan la aplicación tanto para transportar pasajeros, como mercaderías, encomiendas, etc. El presente versará sobre aquellos usuarios que se dedican al transporte de pasajeros, los que se denominarán conductores.

Esto nos lleva a la problemática de determinar si estamos en presencia de un vínculo laboral o comercial entre el conductor y la aplicación. Para esto, primero se analizará la jurisprudencia de Derecho Comparado relativo al tema, donde se revisarán fallos de Cortes estadounidenses, inglesas, suizas, la Corte de Justicia de la Unión Europea, entre otros.

Asimismo, se analizará el texto de los contratos celebrados entre EPDS, específicamente Uber y Cabify, analizando el vínculo jurídico que se origina con la celebración de los “contratos de adhesión” de Uber y los “términos y condiciones de Cabify” que estas empresas pre redactan y deben ser suscritos entre el conductor y la aplicación.

En tercer lugar, se estudiará la nueva Ley N°21.431 que modifica el Código del Trabajo regulando el contrato de trabajadores de empresas de plataformas digitales de servicios

realizando un análisis pormenorizado del Capítulo X, del Título II “De los contratos especiales”, donde fundamentalmente se diferencia entre trabajador “dependiente” e “independiente”.

Luego, se analizará la perspectiva comercial del vínculo, punto en donde se descompondrán los diversos contratos que mencionan las aplicaciones, así como aquellos que, dentro de nuestro sistema, tienen un grado de similitud con la naturaleza jurídica del vínculo en estudio.

A continuación, se procederá a examinar jurisprudencia nacional, junto con dictámenes de la Dirección del Trabajo que han surgido a propósito de confusiones y diversos conflictos existentes entre los conductores y las aplicaciones.

Finalmente, se dará cabida a las conclusiones, en las cuales entendemos que la naturaleza jurídica de la relación existente entre la EPDS y el conductor es de carácter comercial, aunque corresponde a una figura sui generis, innominada y atípica en nuestro ordenamiento jurídico que precisa tratamiento doctrinario y jurisprudencial para la determinación exacta de su naturaleza jurídica y sus características esenciales.

## **2.- El Fenómeno de las Empresas de Aplicaciones de Transporte**

Para crear una cuenta como conductor de una EPDS se solicita tener una licencia vigente, certificado de antecedentes, tener acceso a un vehículo de máximo catorce años de antigüedad, que tenga cuatro puertas y con su documentación al día, y contar con un teléfono móvil inteligente. Una vez cumplidos los requisitos, las aplicaciones activan la cuenta, y el conductor comienza a recibir solicitudes de viajes, por medio de la misma<sup>1</sup>.

La solicitud que recibe el conductor a través de la aplicación le comunica la dirección de origen, el sector donde se encuentra el destino del usuario, pero no la dirección concreta, la tarifa estimada para la duración y distancia del viaje a realizar y, finalmente, la

---

<sup>1</sup> VER: Requisitos Para Manejar con Uber, disponible en [Requisitos para socios de la App | Uber](#), última visita 28.11.2022.

identidad del usuario que solicita el viaje. El conductor puede aceptar y prestar el servicio de transporte solicitado o rechazar dicha solicitud y esperar la siguiente<sup>2</sup>.

De acuerdo con la Corte de Justicia de la Unión Europea las EDPS se emplean *“mediante una aplicación para teléfonos inteligentes, de un servicio remunerado de conexión de conductores no profesionales que utilizan su propio vehículo y personas que desean realizar desplazamientos urbanos, sin disponer de permisos y licencias administrativas, para prestar dicho servicio.”*<sup>3</sup>.

Por otro lado, esta cuestión ha generado grandes problemas para los operadores jurídicos, puesto que, como es bien sabido, la sociedad avanza más rápido que el derecho, y las nuevas tecnologías y avances tecnológicos no hacen más que evidenciar este problema donde muchas veces el legislador termina dictando leyes reactivas.

Reforzando lo anterior, a pesar de que las EPDS son populares en Chile desde aproximadamente el año 2016, recién en el mes de septiembre de 2022 comenzó a regir una normativa vaga y oscura que dice muy poco de la relación existente entre la EPDS y el conductor de esta, cuestión sobre la que versará el presente estudio. Corresponde a la Ley N° 21.431 que modifica el Código del Trabajo incorporando un nuevo contrato especial denominado “Del trabajo mediante plataformas digitales de servicios”.

Esta Ley fue creada para suplir lagunas legales a propósito de consultas que se hicieron en su momento, donde los organismos consultados (principalmente la Dirección del Trabajo) no han dado una respuesta clara, relativa a la naturaleza jurídica del vínculo existente entre la EPDS y el respectivo conductor<sup>4</sup>. Sin embargo, la nueva ley, a pesar de otorgar una regulación mínima, tampoco resuelve el problema, como se analizará a continuación.

En consecuencia, el análisis que se desarrollará respecto de la ley que modifica el Código del Trabajo se orientará a fragmentar la naturaleza jurídica de la relación existente entre las EPDS y los conductores, y, se comparará con las dos posturas predominantes: la que propone que estas EPDS configuran un contrato de trabajo para aquellos que se adhieren a las aplicaciones como conductores; mientras que la segunda descarta la relación de subordinación

---

<sup>2</sup> VER: Cómo usar la app de Uber, disponible en [Cómo funciona Uber para conductores y pasajeros | Información general](#), última visita 28.11.2022.

<sup>3</sup> Asociación profesional Élite Taxi con Uber Systems Spain, S.L., Tribunal de Justicia de la Unión Europea, C-434/15, 2017, disponible en [Tribunal de Justicia de la UE](#), última visita 22.10.2022.

<sup>4</sup> Ord. N° 6165, Dirección del Trabajo de 29.12.2016. / Ord. N°2479, Dirección del Trabajo de 02.11.2021.

entre conductor y aplicación, proponiendo que este tipo de plataformas pertenecen a la economía colaborativa.

Por todo lo anterior el presente análisis tiene como objetivo describir y analizar la regulación de las EPDS dentro de la normativa actual aplicable, tanto internacional como nacional, para finalmente intentar entregar una solución específica al problema relativo a la naturaleza jurídica de la relación entre una EPDS y el conductor de la misma.

### **3.- Análisis de Jurisprudencia Comparada**

Dentro del panorama internacional, se logra evidenciar dos grandes posturas; aquellos que proponen que estas plataformas de transporte configuran un contrato de trabajo para aquellos que se adhieren a las aplicaciones como conductores, a los cuales se les denominará los “laboralistas”. Mientras que el segundo grupo descarta la relación de subordinación entre conductor y aplicación, estableciendo una relación comercial entre EPDS y conductor, a los cuales se les denominará “colaborativistas”.

#### **3.1.- Jurisprudencia “Laboralista”**

La primera postura del debate la encabeza la Corte del Distrito Norte de California del Norte, que en el año 2015 incorporó la idea de subordinación dentro de las EPDS, siendo de las primeras cortes del mundo en fallar casos relativos a aplicaciones de transporte, afirmando que *“Uber diseñó un método de software para conectar conductores con pasajeros, pero esto es sólo una de las herramientas utilizadas en el contexto de su negocio más grande. Uber no sólo vende software; vende servicios de transporte (...) De hecho, muy pocas empresas (si es que hay alguna) son solo empresas de tecnología si se enfoca únicamente en cómo crean o distribuyen sus productos. Si, sin embargo, se centra en la sustancia de lo que realizan está claro que Uber es sin duda una compañía de transporte, aunque tecnológicamente sofisticada”*<sup>5</sup>. Para algunos, este fallo se basa en el “principio de primacía de la realidad”, estableciendo que Uber no es más que una empresa de transporte<sup>6</sup>.

---

<sup>5</sup> Caso O’Connor vs Uber Technologies, N°C-13-3826 EMC, 2015, disponible en [O’Connor v. Uber Technologies](#), traducción de autores, última visita 22.10.2022. Pág. 10.

<sup>6</sup> DÍAZ OLIVARES, Antonia: “Nuevas Formas de Trabajo: Reflexiones en torno a la aplicación de Uber”., disponible en [Nuevas formas de trabajo: Reflexiones en torno a la aplicación de Uber](#), última visita 23.10.2022. Pág. 171.

Otro elemento que se rescata de este fallo a favor de determinar la mentada relación como laboral, dice relación sobre la calificación que realizan los pasajeros sobre los conductores una vez terminado el viaje, y cómo ésta sirve para supervisar a los conductores, así como también para disciplinarlos o terminarlos si en reiteradas ocasiones reciben malas calificaciones<sup>7</sup>. Ello genera bastante estrés en comparación con otros trabajos, ya que en este caso cada vez que el conductor decide trabajar, está siendo observado y vigilado por “el cliente”.

Por otra parte, el Tribunal del Empleo inglés (Employment Tribunals), en el paradigmático caso *Mr. Y. Aslam, Mr. J. Farrar and Others v/s Uber*<sup>8</sup>, estableció que, primero se debe diferenciar entre tener la aplicación inactiva y activa. La primera opción es una cuestión única, ya que mientras el conductor decida tener la aplicación en modo inactivo no existen relaciones de ningún tipo entre conductor y aplicación. Ahora bien, la cuestión es diferente cuando el conductor decide cambiar su modo a activo, ya que desde ese momento comienza a operar el contrato de trabajo existente entre ambas partes<sup>9</sup>.

Señala, además, que el factor determinante para afirmar que existe una relación laboral entre la aplicación Uber y el conductor es el “riesgo del viaje”, lo que el Tribunal traduce como momento en que el conductor acepta un viaje. El fallo explica que el conductor desconoce la información esencial sobre la identidad y destino del pasajero que decide transportar, y que sólo cuando acepta realizar el viaje se le revela esa información. Producto de esa incertidumbre el Tribunal señala que se produce una relación laboral, debido a una perspectiva de responsabilidades, es decir, el fallo plantea que el conductor no puede tener responsabilidades legales debido a que éste no toma decisiones<sup>10</sup>, cuestión que algunos relacionan con asimetría de la información<sup>11</sup>.

Finalmente, la Segunda Corte de Derecho Público del Tribunal Federal de Suiza, luego del requerimiento realizado por un conductor al que se le había suspendido la cuenta sin

---

<sup>7</sup> Caso *O’Connor vs Uber Technologies*, ob. cit. Pág. 3.

<sup>8</sup> DÍAZ OLIVARES, Antonia: ob. cit. Pág. 172.

<sup>9</sup> Caso *Mr. Aslam, Mr. Farrar and Others v/s Uber*, Case Numbers 2202551- 2015, 2016, pág.26, disponible en [Tribunal de Empleo Inglés](#), traducción de autores, última visita 21.10.2022.

<sup>10</sup> Ídem. Pág. 29.

<sup>11</sup> DÍAZ OLIVARES, Antonia: ob. cit. Pág. 173.

previo aviso, establece que la relación existente entre la organización y sus conductores reviste las características de una relación laboral, por tanto, se está frente a una relación de subordinación y obediencia laboral<sup>12</sup>. Es decir, dicha Corte centró la discusión en la naturaleza del vínculo entre el conductor y la aplicación, equiparando esta clase de servicios con los servicios de “Taxis”.

Se resolvió que Uber podría ser calificada como una empresa de transporte, por lo tanto, estaba contratando choferes para realizar servicios de transporte. Para esta Corte hay que tener en consideración criterios materiales de cómo se realiza la prestación para calificar una relación como laboral, teniendo presente el grado de libertad del conductor en la organización y tiempo de trabajo, la existencia de una obligación de rendir cuenta o seguir instrucciones, incluso tener en consideración la parte que soporta el riesgo económico.

Se calificó al conductor como trabajador debido a la dependencia económica de Uber, junto con la vigilancia que lleva a cabo la aplicación, enviando mensajes al momento en que el conductor dejaba de usar la aplicación por un tiempo. Luego, estableció que hay control en lo relativo a los tiempos de trabajo, generando incentivos en ciertos horarios y sectores geográficos. Por último, la Corte señaló que la aplicación da órdenes a sus conductores, por los estándares que se solicitan respecto al estado de los vehículos, lo concerniente a las rutas y la prohibición hacia el conductor de utilizar ciertas vestimentas, todo lo anterior bajo amenaza de desconexión de la plataforma, y/o tasas de penalización por cancelación de viajes<sup>13</sup>.

### **3.2 Jurisprudencia “Colaborativista”**

Esta segunda postura, al analizar la relación entre EPDS y Conductor, se aleja del punto de vista donde la relación es de carácter laboral, y lo asemeja más a una relación comercial en que el Conductor es un independiente, y donde no existe vínculo de subordinación y dependencia. Se afirma que el servicio que presta la EPDS no es el transporte, sino solamente la intermediación entre usuarios que requieren transportes y usuarios conductores dispuestos a otorgar ese servicio de manera independiente.

---

<sup>12</sup> Uber Switzerland GmbH et Uber B.V. con Service de police du commerce et de lutte contre le travail au noir du canton de Genève, Tribunal fédéral de Genève, año 2022, mayo, 2C\_34/2021, disponible en [Tribunal Supremo Federal de Suiza](#), traducción de autores, última visita 23.10.2022.

<sup>13</sup> *Ibidem*.

La Corte de Justicia de la Unión Europea ha establecido que los aspectos jurídicos del comercio electrónico equivalente a los negocios donde se realizan transacciones de forma digital; *“deben interpretarse en el sentido de que ha de considerarse que un servicio de intermediación, como el del litigio principal, que tiene por objeto conectar, mediante una aplicación para teléfonos inteligentes, a cambio de una remuneración, a conductores no profesionales que utilizan su propio vehículo con personas que desean efectuar un desplazamiento urbano, está indisociablemente vinculado a un servicio de transporte y, por lo tanto, ha de calificarse de «servicio en el ámbito de los transportes»”*<sup>14</sup>.

En Latinoamérica, el Tribunal Apelativo de Puerto Rico ha fallado estableciendo que *“Uber PR se dedica al transporte de pasajeros, mediante paga, a través de conductores independientes. Este servicio de transporte está accesible mediante una aplicación electrónica (software) de vanguardia la cual permite a los usuarios que han establecido una cuenta con Uber conectarse con los conductores independientes que estén dispuestos a proveer servicios de transporte”*<sup>15</sup>. Además, plantea como estas EPDS y sus tecnologías sirven como un servicio complementario y una extensión del transporte colectivo, cuando conecta puntos que se encuentran fuera de las rutas preexistentes<sup>16</sup>.

Asimismo, el Tribunal decretó que *“el hecho de administrar un servicio de transporte de pasajeros mediante paga y contratar directamente con los conductores, convirtió a Uber en un corredor de transporte y, a los conductores de Uber, en porteadores por contrato que prestan voluntariamente un servicio de transportación de pasajeros mediante paga”*, esto debido a que los conductores *“no tienen una ruta fija permanente o incidental y su propósito no es alimentar a otros medios de transporte colectivo”*<sup>17</sup>.

Luego, el Décimo Segundo Tribunal Colegiado en Materia Civil del Primer Circuito de México, a propósito de una contradicción de tesis, establece en su considerando 6° que los software que utilizan las plataformas digitales configuran una herramienta digital para los conductores inscritos. También, el servicio de transporte que estas aplicaciones ofrecen

---

<sup>14</sup> Asociación profesional Élite Taxi con Uber Systems Spain, ob. cit.

<sup>15</sup> Uber PR v. Comisión De Servicio Público Del ELA De PR, Tribunal Apelativo, año 2017, marzo, N°KLAN201601442, disponible en [Tribunal Apelativo de PR](#), última visita 23.10.2022. Pág. 6.

<sup>16</sup> Ídem. Pág. 7.

<sup>17</sup> Uber PR v. Comisión De Servicio Público Del ELA De PR, ob. cit. Págs. 9-10.



satisface una necesidad de carácter general, y, dicha prestación de servicio tiene como fin esencial una especulación eminentemente mercantil<sup>18</sup>.

#### **4.- Empresas de aplicaciones de transporte en Chile<sup>19</sup>**

En la actualidad las dos EPDS de transporte de pasajeros más grandes en el país son Uber y Cabify, donde Uber es la más grande con aproximadamente 2.3 millones de usuarios activos y más de 70.000 conductores a lo largo del país<sup>20</sup>.

Se analizará a continuación el contrato que se celebra entre la EPDS y el conductor con el fin de que el segundo pueda entregar los servicios de transporte al usuario final de la misma. Para esto, el análisis se enfocará en primer lugar en el “Contrato de Servicios” de Uber y, posteriormente en los “Términos y Condiciones” de Cabify.

##### **4.1.- Contrato de Servicios de Uber**

Para adherirse como conductor dentro de la aplicación Uber, es necesario firmar el contrato de servicios que la misma aplicación interpone, donde establece que las partes son el “Socio Conductor” y “Rasier Operations B.V.”, una sociedad privada de responsabilidad limitada constituida en los Países Bajos. Dicho contrato fue actualizado el 19 de agosto de 2022 para acomodarse al nuevo marco regulatorio nacional que implica la publicación de la Ley 21.431 que se analizará a continuación.

Uber describe su negocio como la oferta de servicios de intermediación a proveedores independientes de transporte de pasajeros, a través de la tecnología “peer to peer” o “P2P”, que permite interconectar la solicitud de transporte del usuario de la plataforma con un Socio Conductor que ofrezca sus servicios. La empresa Uber se describe a sí misma como

---

<sup>18</sup> Gaceta del Seminario Judicial de la Federación, año 2021, julio, I.12o.C.152 C (10a.) disponible en [Décimo Segundo Tribunal Colegiado en Materia Civil del Primer Circuito Mexicano](#), última visita 23.10.2022.

<sup>19</sup> Se procederá a analizar los contratos que las aplicaciones entregan; la obtención de los contratos se logró mediante la creación de cuentas dentro de las mismas aplicaciones.

<sup>20</sup> VER: VALLEJOS RIVERO, Osvaldo: Mecanismos de control de la plataforma Uber sobre sus conductores asociados en la Región Metropolitana de Chile, pág. 392, disponible en [Mecanismos de control de la plataforma Uber sobre sus conductores asociados en la Región Metropolitana de Chile \(scielo.cl\)](#), última visita 13.11.2022. Pág. 393.

**comisionista** que provee servicios tecnológicos de intermediación y que no ofrece servicios de transporte<sup>21</sup>.

Para Uber, su trabajo consiste en la mera puesta a disposición de su plataforma para la interconexión entre un conductor que ofrezca servicios independientes de transporte y un usuario de su plataforma que solicita el servicio. Pero, este contrato ¿es realmente una comisión? Esta pregunta será respondida en el acápite relativo al análisis de la EPDS desde la perspectiva comercial.

Se reitera lo mencionado a propósito de los requisitos necesarios para ser conductor de la aplicación, donde respecto al vehículo se solicita: mantener la documentación y respectivos registros al día, tener posesión legal del mismo, mantener un buen estado de funcionamiento y que este se encuentre limpio y aseado. Con respecto al Socio Conductor se le pide Licencia de Conducir vigente, certificado de antecedentes y cualquier otra autorización o permiso que requiera, además de poseer un nivel de pericia adecuado para prestar el servicio<sup>22</sup>.

Dentro del contrato no se observa una regulación de la jornada laboral, ya que la empresa no dirige ni controla la prestación del servicio, el conductor es libre de trabajar en los horarios que más le convengan, por el periodo que estime conveniente. En este sentido se ha pronunciado el Segundo Juzgado de Letras del Trabajo de Santiago, negando la existencia de una relación laboral en el caso Thomson con Uber SpA<sup>23</sup>, que si bien reconoce que Uber es una empresa de transporte, en lo que respecta a la relación laboral no existe una relación de subordinación entre los actores con la presencia de directrices de la empresa al conductor, ni tampoco sanciones para el incumplimiento de las mismas.

Ahora, este punto es bastante controversial, ya que por otro lado, algunos autores afirman que la plataforma opera mediante mecanismos de control indirectos, por ejemplo, el algoritmo funciona automáticamente para ofrecer incentivos y recompensas, lo que se podría interpretar como una forma de manipular el horario de trabajo de los conductores<sup>24</sup>. Así, se

---

<sup>21</sup> VER: Contrato de Servicios de Uber, disponible en [Legal Uber](#), última visita 29.11.2022.

<sup>22</sup> VER: Contrato de Servicios de Uber, disponible en [Legal Uber](#), última visita 29.11.2022.

<sup>23</sup> Thomson / Uber SpA, Segundo Juzgado de Letras del Trabajo de Santiago, año 2015, julio, RIT-O-1388-2015.

<sup>24</sup> VER: VALLEJOS RIVERO, Osvaldo: “Mecanismos de control de la plataforma Uber sobre sus conductores asociados en la Región Metropolitana de Chile”, disponible en [Mecanismos de control de la plataforma Uber](#)

comenta que estas nuevas tecnologías implican un cambio dentro del paradigma de lo que se entiende por trabajo<sup>25</sup>.

También existen valoraciones, donde el usuario que solicita el servicio de transporte califica el servicio prestado por el conductor en una escala de una a cinco estrellas. La aplicación establece una valoración mínima, ya que de exceder ese límite existen sanciones, donde incluso se puede llegar a la eliminación de su cuenta. Este tipo de sanciones cuestionan la inexistencia de un vínculo laboral, ya que puede asimilarse a las infracciones que pueden ser motivo de despido en un vínculo laboral establecido.

A mayor abundamiento Uber, en el punto 2.5 del Contrato establece que *“Usted reconoce y acepta que la provisión de la Driver App y los Servicios Uber a Usted por la Empresa crea una relación comercial legal y directa entre la Empresa y Usted. Reconoce que le encarga a la Empresa la ejecución de la operación principal de intermediación con los Usuarios, así como los servicios auxiliares que se detallan a lo largo del presente documento, a cambio de la retribución o contraprestación que más adelante se señala y la Empresa dará cuenta del desempeño de dicha ejecución”*, dejando en claro que no existe una relación empleador-empleado, dejando fuera cualquier posibilidad de un vínculo de subordinación o dependencia.

Finalmente, la determinación de la tarifa también es un punto controvertido, ya que el monto y la forma de cálculo es fijada arbitrariamente por la aplicación, lo que para algunos implicaría una forma de subordinación encubierta. Existe unilateralidad en los términos y condiciones, incluso llegando a modificarlos sin dar aviso, como ocurrió hace unos meses debido a que la reforma al Código del Trabajo exige que los conductores reciban una remuneración al menos equivalente al salario mínimo, considerando las horas de trabajo de cada conductor. Estas prácticas han llamado la atención de organismos internacionales como la OIT (2019). A pesar de lo anterior, se ha sostenido que la unilateralidad con la actúa Uber está justificada ya que no tiene trabajadores bajo su cargo<sup>26</sup>, esto en atención al carácter

---

[sobre sus conductores asociados en la Región Metropolitana de Chile \(scielo.cl\)](#), última visita 13.11.2022, pág. 410.

<sup>25</sup> DÍAZ OLIVARES, Antonia: ob. cit. Pág. 174.

<sup>26</sup> VALLEJOS RIVERO, Osvaldo: ob. cit. Pág. 407.

comercial de la relación y que el contrato es pre redactado por la empresa, donde el conductor decide si aceptar o no las condiciones impuestas por la EPDS.

Todo lo mencionado apunta a que la relación existente entre Uber y conductor carece de laboralidad. No obstante, no satisface lo relativo a la naturaleza jurídica del vínculo existente entre ella y sus conductores, cuestión elemental en este tipo de contratos.

#### **4.2.- Términos y Condiciones de Cabify**

El documento que se debe firmar para conducir con el nombre de Cabify se denomina Términos y Condiciones Generales de Conductores y es suscrito entre “Maxi Mobility Chile II S.p.A” y el “Transportista”. Esta cuestión es bastante compleja, ya que a diferencia del contrato anterior, aquí Cabify establece un contrato con tres partes, a saber: él mismo, el transportista quien puede ser una persona natural o jurídica, y el conductor. En el punto dos del acápite “antecedentes” se señala que *“el Transportista se compromete a través de su (s) conductor (es) (en adelante, los “Conductores”) a prestar a los Usuarios el servicio de transporte contratado por éstos a través de la Aplicación (en adelante, el “Servicio de Transporte”), cumpliendo los parámetros de calidad del Servicio de Transporte previstos en los presentes Términos”*<sup>27</sup>. Esto ha hecho surgir la duda si esta aplicación realmente cumple el rol de intermediario o si presta servicios de transporte a través de sus contratistas<sup>28</sup>.

Es más, el modelo de negocios de Cabify se enfoca en el empresario de transporte, para que este pueda inscribirse en la plataforma y contratar transportistas bajo subordinación y dependencia. Este también puede ser transportista y conductor a la vez. Se requiere la existencia de un contrato entre el empresario de transporte y los terceros transportistas que debe ser remitido a Cabify y, posteriormente, cualquier responsabilidad derivada de las actuaciones de sus dependientes pasa a ser asumida por el transportista. Presumiblemente esto sea una forma

---

<sup>27</sup> Términos y condiciones de uso generales para transportistas en la prestación de servicios civiles de transporte a Maxi Mobility Chile II S.p.A, disponible en [Términos y Condiciones Generales de Conductores - Cabify](#), última visita 29.11.2022.

<sup>28</sup> ORTI VALLEJO, Antonio: “Contractual Relationships in Collaborative Economy Platforms”, disponible en [Contractual Relationships in Collaborative Economy Platforms](#), última visita 12.11.2022. Pág. 1005.

de multiplicar y masificar sus servicios evadiendo la responsabilidad que pueda surgir ante cualquier eventualidad<sup>29</sup>.

Ahora, esta aplicación tergiversa en extremo las figuras contractuales, puesto que, tratando desesperadamente de descartar un posible vínculo laboral, lo que hace es oscurecer aún más la figura que está presente. Debido a lo anterior podría entenderse que el contrato que se firma entre Cabify y el conductor es un contrato mercantil, pero por otro lado no es necesario sobreproteger dicha idea incluyendo un tercero imaginario dentro de la ecuación. Imaginario porque, dentro del acápite “Subcontratación” se señala que “*el transportista podrá subcontratar*”, es decir, no es un requisito sine qua non para poder ser parte de dicha aplicación.

Otro punto que resalta de la forma de trabajo de Cabify es que esta aplicación impone un deber de aceptar las solicitudes de viaje que se presenten mientras el conductor se encuentre conectado a la misma. Al expresarse como deber implica una disminución en la discrecionalidad al momento de seleccionar los viajes que desea realizar el Transportista, lo que atenta contra la flexibilidad que estas aplicaciones ofrecen. Incluso el contrato contempla sanciones en caso de superar cierto porcentaje de rechazo de viajes<sup>30</sup>. Cuestión que, algunos pueden considerar como subordinación, sin embargo, también puede ser visto como una forma de mantener estándares de calidad entre los consumidores de la misma aplicación.

## **5.- La situación en el Derecho Chileno**

Tanto la Dirección del Trabajo como las Cortes de nuestro país en su mayoría han señalado que, en lo que respecta a las EPDS, se está en presencia de un vacío legal<sup>31</sup>. Incluso, “*Cuatro han sido los Proyectos de ley destinados a regular el trabajo proveniente de plataformas digitales de servicios*”<sup>32</sup>. De esos cuatro proyectos, actualmente uno logró convertirse en ley, y ese será motivo de análisis. No obstante lo anterior, existen autores, como

---

<sup>29</sup> PÉREZ, Rodrigo: “Trabajo y plataformas: el problema de la calificación laboral en el derecho comparado”, disponible en [Trabajo y plataformas: el problema de la calificación laboral en el derecho comparado](#), última visita 12.11.2022. Pág. 172.

<sup>30</sup> Anexo N°4: Penalizaciones Términos y Condiciones de Cabify.

<sup>31</sup> Rol 228-2017, C.A. de La Serena./ Rol 19012/2017, Exc. Corte Suprema de la República de Chile./ Ord. N° 6165, Dirección del Trabajo de 29.12.2016./ Ord. N°2479, Dirección del Trabajo de 02.11.2021.

<sup>32</sup> HEVIA SALAS, Valentina: “Vínculo de Subordinación y Dependencia en Plataformas Digitales de Servicios”, disponible en [Vínculo de subordinación y dependencia en plataformas digitales de servicios](#), última visita 13.11.2022. Pág. 289.

Hans Guthrie, que descartan la existencia de una relación de subordinación laboral entre el conductor y la EDPS, afirmando que ésta debe considerarse una empresa de transporte en sí misma<sup>33</sup>.

## 5.1.- Análisis de la Reforma al Código del Trabajo

Con fecha miércoles 13 de mayo del 2020 los diputados Carolina Goic, Juan Pablo Letelier, Manuel José Ossandón y David Sandoval presentaron a la Cámara la moción Boletín N° 13.496-13, la cual tenía como objeto iniciar la discusión relativa al régimen jurídico aplicable a los trabajadores de plataformas digitales, teniendo como elemento principal la dignidad de la persona humana<sup>34</sup>.

Dicho proyecto fue promulgado el 08 de marzo del presente año, publicado el 11 de la misma fecha, y finalmente entró en vigencia con fecha 01 de septiembre del 2022 con el nombre de “Ley 21.431 que Modifica el Código del Trabajo regulando el contrato de trabajadores de empresas de plataformas digitales de servicios”. Gracias a esta se incorporó el Capítulo X, en el Título II “De los contratos especiales”, del Libro I, sumando a nuestro Código del Trabajo los artículos 152 quáter P al artículo 152 quinquies I.

Este capítulo se titula “Del trabajo mediante plataformas digitales de servicios” y está compuesto por cuatro párrafos. El Párrafo I establece definiciones, mientras que el Párrafo II regula lo que el legislador ha denominado “Del Contrato de Trabajo de los trabajadores de plataformas digitales dependientes”. El Párrafo III se titula “Del Contrato de los trabajadores de plataformas digitales independientes”. Finalmente encontramos el Párrafo IV “De las normas comunes aplicables a los trabajadores de plataformas digitales dependientes e independientes”.

A grandes rasgos, el proyecto otorga una serie de garantías para con los “Trabajadores y trabajadoras” de la EPDS, tales como “*pago de seguro de accidentes de*

---

<sup>33</sup> VER: GUTHRIE SOLIS, Hans: *Uber: ¿Empresa de Transporte? Una mirada desde la Regulación Económica y el Derecho Comercial*, disponible en [\(PDF\) Uber ¿Empresa de Transporte? Una mirada desde la Regulación Económica y el Derecho Comercial - Hans Guthrie Solis | Hans Guthrie Solis - Academia.edu](#), última visita 30.07.2022. Págs. 142-143.

<sup>34</sup> Boletín N°13496-13: “Primer Trámite Constitucional”, disponible en [Honorable Cámara](#), última visita 12.11.2022.

*trabajo y enfermedades profesionales; pago de seguro de invalidez y sobrevivencia; pago de cotizaciones del seguro de desempleo, si ha trabajado al menos 40 semanas en los últimos 12 meses; entrega de mecanismos de protección como cascos y rodilleras y capacitación e instrucciones para desarrollar adecuadamente el trabajo”<sup>35</sup>.*

Ahora bien, la reforma introducida comienza definiendo lo que se entiende por “empresa de plataforma digital de servicios”, y “trabajador de plataformas digitales”. Sobre el primer concepto, el artículo 152 quáter Q letra a) las define como “*Aquella organización que, a título oneroso, administra o gestiona un sistema informático o de tecnología ejecutable en aplicaciones de dispositivos móviles o fijos que permite que un trabajador de plataformas digitales ejecute servicios, para los usuarios de dicho sistema informático o tecnológico, en un territorio geográfico específico, tales como el retiro, distribución y/o reparto de bienes o mercaderías, el transporte menor de pasajeros, u otros*”.

Luego, el artículo 152 quáter Q letra b) define a los trabajadores de plataformas digitales como aquella persona natural que presta servicios de manera personal a cuenta propia o ajena para usuarios de una plataforma administrada por una EPDS. Ahora bien, lo más llamativo de esta definición es que se establece que “*El trabajador de plataformas digitales será considerado como trabajador dependiente o trabajador independiente, según concurran o no los requisitos establecidos en el artículo 7º del presente Código*”.

Debido a esto es importante recordar los requisitos establecidos en dicha disposición, esto ya que de acuerdo con los profesores William Thayer y Patricio Novoa, de la definición del artículo 7º se pueden extraer como características esenciales del contrato individual de trabajo las siguientes: primero, debe ser un acuerdo de voluntades entre trabajador y empleador; segundo, la obligación del trabajador es prestar los servicios; tercero, la obligación del empleador de pagar la remuneración; y cuarto, debe existir relación de subordinación o dependencia<sup>36</sup>. Luego, Eric Chávez agrega a estas características la continuidad en la prestación de los servicios en virtud del artículo 8º inciso 2º del Código del Trabajo<sup>37</sup>.

---

<sup>35</sup> HEVIA SALAS, Valentina: ob. cit. Pág. 292.

<sup>36</sup> THAYER, William y NOVOA FUENZALIDA, Patricio: *Manual de Derecho del Trabajo*. Editorial Jurídica de Chile, Santiago, 5º ed., t. III, 2010. Pág. 29.

<sup>37</sup> CHÁVEZ CHÁVEZ, Eric: *Derecho Individual del Trabajo, Colectivo y Jurisdicción Laboral*. Editorial Tofulex, Santiago, 2019. Pág. 89.

Si vamos a la historia fidedigna de la ley, encontramos que los Diputados dentro del primer informe de comisión de fecha 27 de enero del 2021 intentaron diferenciar entre trabajadores dependientes de aquellos que prestan servicios a honorarios, determinando que *“en la mayoría de los casos se trata de trabajadores autónomos dependientes, pues trabajan con exclusividad en alguna de las plataformas y con las condiciones de desempeño y tarifas que éstas fijan”*<sup>38</sup>.

Por lo anterior, resulta curioso que la ley realice tal diferenciación, puesto que, como ya se analizó con anterioridad, cada persona que concurra a una determinada aplicación con intención de volverse conductor de la misma debe antes “firmar” un contrato, ya sea de términos y condiciones, ya sea de servicios. Es bastante oscuro que el legislador decida catalogar a los trabajadores de acuerdo a si firman o no un contrato cuando este mismo sabe que ese requisito se encuentra dentro de los trámites más básicos para ser parte de las EPDS, por tanto cabe hacer la pregunta: ¿El legislador se refiere concretamente a un contrato laboral?

Para responder dicha pregunta, es menester reescribir la norma del artículo 7° del Código del Trabajo, que reza *“Contrato individual de trabajo es una convención por la cual el empleador y el trabajador se obligan recíprocamente, éste a prestar servicios personales bajo dependencia y subordinación del primero, y aquél a pagar por estos servicios una remuneración determinada”*.

El artículo da cuenta del elemento subordinación presente en todo contrato laboral. Cuando se habla de subordinación, esta *“consiste en los siguientes indicadores de laboralidad tradicional: control de asistencia; cumplimiento de jornada; cumplimiento de instrucciones y órdenes; permanencia en la sede empresarial; continuidad en la prestación de servicios; solicitar autorización para ausentarse de las labores; encontrarse al servicio del empleador; usar signos corporativos; exclusividad de los servicios; supervisión directa; dependencia jerárquica; rendir cuenta; vigilancia por parte del empleador; sujeción al régimen disciplinario”*<sup>39</sup>.

---

<sup>38</sup> Boletín N°13496-13: “Primer Trámite Constitucional”, disponible en [Honorable Cámara](#), última visita 12.11.2022. Pág. 9.

<sup>39</sup> HEVIA SALAS, Valentina: ob. cit. Pág. 286.



Los conductores dentro de las EPDS: no tiene horario, no tienen control de asistencia, pueden trabajar cuando gusten, no cumplen órdenes, y sólo deben cumplir con mínimos estándares de exigencia que se traducen en puntuaciones dentro de sus perfiles; es decir, al parecer, no se lograría configurar una relación subordinada entre aplicación y conductor. Y, si bien estos últimos deben tener altos porcentajes de aprobación de viajes, también tienen la facultad de desconectarse en el momento que gusten, sin sufrir consecuencias por aquello, ya que dentro de los contratos ya analizados no existen cláusulas relativas a determinadas exigencias de horarios u horas mínimas que se deban cumplir diaria, semanal o mensualmente, tal como se demuestra a continuación.

Si bien la ley objeto del presente análisis no soluciona la problemática que implica determinar la naturaleza de la relación jurídica entre conductores y EPDS, debemos reconocer que esta si crea una regulación mínima para el rubro, donde la relación entre empresa y su socio conductor va a calificarse como laboral si, en la práctica, concurren las características del contrato de trabajo, presentes en el artículo 7° del Código del Trabajo.

## **5.2.- Análisis desde la Perspectiva Comercial.**

En Chile, el transporte se encuentra regulado dentro del Código de Comercio, en el Título V “Del Transporte por Tierra, Lagos, Canales o Ríos Navegables”, ubicado en el Libro II “De los Contratos y Obligaciones Mercantiles en General”, donde el artículo 166 inc. primero establece que *“El transporte es un contrato en virtud del cual uno se obliga por cierto precio a conducir de un lugar a otro, por tierra, canales, lagos o ríos navegables, pasajeros o mercaderías ajenas, y a entregar éstas a la persona a quien vayan dirigidas”*, cuestión que se enlaza con el artículo 3° N°6 del mismo cuerpo normativo, donde se indica que *“Son actos de comercio, ya de parte de ambos contratantes, ya de parte de uno de ellos: (...) 6°. Las empresas de transporte por tierra, ríos o canales navegables”*.

Luego, sobre la definición de empresario de transporte, esta se encuentra en el inciso final del mentado artículo, que reza *“El que ejerce la industria de hacer transportar personas o mercaderías por sus dependientes asalariados y en vehículos propios o que se hallen a su servicio, se llama empresario de transportes, aunque algunas veces ejecute el transporte por sí mismo”*.

Por otro lado, existe el Decreto 80 del 30 de agosto del año 2004, emanado por el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, que reglamenta el transporte privado remunerado de pasajeros, entre otras cosas. Es menester hablar sobre el decreto puesto que dentro de su artículo 2° encontramos que *“El transporte privado remunerado de pasajeros es una actividad por la cual una persona contrata a otra persona, con el objeto de que ésta última transporte exclusivamente a uno o más pasajeros individualizados en forma predeterminada, desde un origen hasta un destino preestablecidos. Para estos efectos, se considera remunerado todo aquel servicio de transporte por el cual el prestador percibe una determinada remuneración en dinero o en especie avaluable en dinero, aun cuando dicha remuneración no provenga directamente de los usuarios del servicio”*<sup>40</sup>.

Por su parte, Ricardo Sandoval dice que al derecho comercial le concierne la regulación del transporte cuando se trata de transporte remunerado de personas, o de mercancías<sup>41</sup>, posteriormente señala que *“En la legislación chilena el transporte es una actividad de carácter civil, porque se la considera como una forma de arrendamiento de servicios y, como todos los demás actos y contratos, es intrínsecamente civil”*<sup>42</sup>, asimismo señala que *“el transporte individual (por ejemplo, el que realiza un taxista) es un acto civil”*<sup>43</sup>.

Luego de todo lo expuesto, parece difícil negar *“los detractores de la aplicación aducen que a pesar de trabajar con vehículos ajenos y prestar algunos servicios adicionales, la actividad que prima en su modelo de negocio es justamente el transporte remunerado de pasajeros, por lo que debería someterse a las mismas regulaciones que las empresas ya establecidas en ese sector”*<sup>44</sup>. Pero ¿es el contrato entre una EPDS y el conductor de la misma, solo una cuestión de transporte? De serlo no habría ninguna clase de discusión, ya que se estaría frente a un tema claro, sin embargo, al ahondar en la materia cada vez es más notorio que se está frente a una situación nunca antes vista en los términos del ordenamiento jurídico chileno.

Como se analizó anteriormente, Uber reclama la existencia de una comisión entre él y su conductor. Este contrato es un tipo de mandato comercial regulado en el Código de

---

<sup>40</sup> Decreto N°80, Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, promulgado el 30.06.2004.

<sup>41</sup> SANDOVAL LÓPEZ, Ricardo: *Contratos Mercantiles*. Editorial Jurídica de Chile, Santiago, 1°ed., t. I, 2003. Pág. 66.

<sup>42</sup> Ídem. Pág. 67.

<sup>43</sup> SANDOVAL LÓPEZ, Ricardo: *Derecho Comercial*. ob. cit. Pág. 61.

<sup>44</sup> GUTHRIE SOLIS, Hans: ob. cit. Pág. 133.

Comercio entre los artículos 233 hasta el artículo 324, dentro del Título VI “Del Mandato Comercial”, del Libro II “De los Contratos y Obligaciones Mercantiles en general”.

Hay que recordar que para el art. 3 N°4 del Código de Comercio “*Son actos de comercio, ya de parte de ambos contratantes, ya de parte de uno de ellos (...) “la comisión o mandato comercial”*”. Luego, el art. 234 del mismo código señala “*Hay tres especies de mandato comercial: La comisión, El mandato de los factores y mancebos o dependientes de comercio, La correduría, de que se ha tratado ya en el Título III del Libro I*”. Por lo anterior, se analizará cada figura del mandato en el orden preestablecido por ley.

Sobre la comisión, esta se define en el art. 235 del Código de Comercio, y se entiende como “*un contrato por el cual una persona llamada comitente encarga la ejecución de una o más operaciones mercantiles lícitas, individualmente determinadas, a otra persona llamada comisionista, que se obliga a cumplir el encargo por una retribución*”<sup>45</sup>. Ahora bien, ¿quién cumple el rol de comitente y quien cumple el rol de comisionista dentro de las EPDS? Es importante hacerse este cuestionamiento, ya que por un lado se puede suponer que el conductor es el comitente ya que le encarga a la aplicación que esta lo conecte con un pasajero, así como se puede estipular que es la EPDS el comitente, ya que es la aplicación la que le encarga al conductor el acto de realizar un viaje; es decir, es una cuestión imprecisa.

Por otro lado, el mismo art. 235 habla sobre “*operaciones mercantiles individualmente determinadas*”, y, de acuerdo con Sandoval, “*Según la definición legal, para que exista la comisión mercantil deben reunirse los siguientes requisitos: – Que se trate de una o más operaciones mercantiles, y – Que dichas operaciones estén individualmente determinadas. En nuestro derecho, la mercantilidad de la comisión se determina atendiendo a la naturaleza del acto que se encomienda y no a la intervención que puede caberle al comisionista*”<sup>46</sup>, por tanto, la hipótesis que establece el legislador comprende al tipo de operación, vale decir el transporte sí estaría incluido, en principio, dentro del mentado supuesto.

Finalmente, existen cuatro clases de comisionistas, según lo establecido en el artículo 236, pero el que es relevante para nuestro estudio es el comisionista de transporte por

---

<sup>45</sup> PUELMA ACCORSI, Alvaro: *Contratación Comercial Moderna*. Editorial Jurídica de Chile, Santiago, 1° ed., 1991. Pág. 45.

<sup>46</sup> SANDOVAL LÓPEZ, Ricardo: *Derecho Comercial*. ob. cit. Pág. 305.

tierra, lagos, ríos o canales navegables. No obstante lo establecido en el mismo código, el art. 318 establece que el *“Comisionista de transporte es aquel que, en su propio nombre pero por cuenta ajena, trata con un porteador la conducción de mercaderías de un lugar a otro”*. El hecho de que la comisión para el transporte de pasajeros no esté dentro del párrafo para la comisión para el transporte, no significa que no pueda existir comisión para el transporte de pasajeros.

Por otro lado, el art. 233 del mismo código define el mandato comercial como un *“contrato por el cual una persona encarga la ejecución de uno o más negocios lícitos de comercio a otra que se obliga a administrarlos gratuitamente o mediante una retribución y a dar cuenta de su desempeño”*.

Además, el código, en su art. 237 señala que el *“Factor es el gerente de un negocio o de un establecimiento comercial o fabril, o parte de él, que lo dirige o administra según su prudencia por cuenta de su mandante”*, teniendo facultades de administración<sup>47</sup>. Parece ser que la realidad del vínculo entre EPDS y conductor no encaja con el mentado supuesto, ya que el conductor está lejos de ser considerado un mandatario de factores y mancebos o dependientes de comercio, incluso puesto que falta la forma y prueba del mandato, en donde, según Sandoval *“deben ser investidos de un poder especial otorgado por el propietario del establecimiento cuya administración se le encomienda”*<sup>48</sup>.

De acuerdo con Ricardo Sandoval, *“El contrato de mediación es aquel por el que una persona se obliga a abonar a otra, llamada mediador o corredor, una remuneración por servirle de intermediario en la celebración de un negocio jurídico con un tercero”*<sup>49</sup>. Dentro de este contrato existen las figuras de corredor, quien debe intermediar con el fin de cumplir el contrato de que se trata, y se diferencia del mandato y de la comisión ya que el corredor busca poner en relación a los contratantes, sin intervenir él mismo en el contrato, ni actuar como mandatario de ninguna de las partes, interviniendo de forma esporádica y pasajera<sup>50</sup>.

---

<sup>47</sup> VER: SANDOVAL LÓPEZ, Ricardo: *Derecho Comercial*. Editorial Jurídica de Chile, Santiago, 6° ed., t. I, vol. I, 2005. Pág. 113.

<sup>48</sup> Ídem. Pág. 133.

<sup>49</sup> Ídem. Pág. 321.

<sup>50</sup> Ídem. Págs. 321-322.

“Es la intermediación lo que caracteriza la actividad del corredor que en forma autónoma, profesional e imparcial, media entre oferta y demanda para facilitar la celebración de contratos”<sup>51</sup>, por tanto, ¿quién sería el que intermedia en esta relación? Si se aprecia la relación entre la EPDS y el conductor, el que cumple el rol de corredor en esta relación sería la EPDS, pero, es la misma EPDS la que pre redacta el contrato, cuestión que ya se dejó en claro es que de rechazarse el contrato simplemente no existe vínculo jurídico, por tanto, se descarta la posibilidad de que exista un corretaje entre una EPDS y un conductor dentro del sistema jurídico chileno.

Otra aproximación pertinente de analizar es si existe algún vínculo entre los documentos suscritos entre la EPDS y el conductor con el contrato de agencia comercial. De acuerdo con Sandoval está se define como “*un contrato mercantil en virtud del cual un empresario de comercio llamado agente se obliga, a cambio de una retribución y de manera permanente, a promover o a promover y concluir actos u operaciones por cuenta y en nombre de un principal, en forma independiente, en una zona predeterminada, sin asumir el riesgo de dichas operaciones*”<sup>52</sup>.

En este tipo de contratos “*el agente (...) utiliza su empresa independiente pero generando negocios para su proponente. Una vez celebrado el negocio, es el proponente el obligado a cumplirlo*”<sup>53</sup>. Esta corresponde a una forma de colaboración mercantil, que funciona mediante la promoción o conclusión de actos, contratos u operaciones en nombre del agente, a cargo del principal, junto con la fijación de exclusividad territorial<sup>54</sup>.

En la relación jurídica entre la EPDS y el conductor ¿quién sería el agente y quién el principal? Sí la EPDS fuera el agente y el conductor fuera el principal, la aplicación estaría promoviendo los servicios del conductor a usuarios que requieren servicio de transporte, cuestión que no es real, ya que al momento de ingresar a la aplicación, el usuario no puede seleccionar con qué conductor quiere transportarse, sino que es la aplicación y su algoritmo los que determinan qué conductor va a recibir dicha solicitud de transporte del usuario, lo que

---

<sup>51</sup> PISANI, Osvaldo E.: ob. cit. Pág. 150.

<sup>52</sup> SANDOVAL LÓPEZ, Ricardo: *Derecho Comercial*. ob. cit. Pág. 296.

<sup>53</sup> PISANI, Osvaldo E.: ob. cit. Pág. 160.

Esta cita corresponde a un autor argentino, y, de acuerdo a su terminología, el “proponente” corresponde al “principal” dentro de lo que establece el legislador.

<sup>54</sup> VER: SANDOVAL LÓPEZ, Ricardo: *Derecho Comercial*. ob. cit. Págs. 296-297.

implica que la relación entre la EPDS y el conductor es asimétrica, y no logra configurar un contrato de agencia.

Es menester hacer alusión a una categoría existente dentro del ordenamiento jurídico argentino, relativo a los contratos que poseen componentes internacionales. Estos son inherentemente comerciales, y se desarrollan entre plazas que se encuentran en diversos países; poseen modalidades singulares de ejecución e interpretación, generando controversias en los países a los cuales se les vincula. De igual forma esta categoría se descarta puesto que requiere de la existencia de cláusulas de arbitraje<sup>55</sup>, y, dentro de los contratos de las EPDS analizadas no encontramos dichas cláusulas.

Por lo que se concluye que los contratos celebrados entre EPDS y conductores tienen una naturaleza jurídica sui generis, manteniendo ciertos elementos de los contratos mercantiles ya nombrados, pero no alcanzando a cumplir con todos los requisitos que se establecen para los mismos. Empero, este vínculo se mantiene dentro del área comercial.

### **5.3.- Análisis de Jurisprudencia Administrativa y Judicial**

Sobre el particular, es menester comenzar hablando sobre la Dirección del Trabajo, pues dentro de los dictámenes emanados de la misma tanto en el año 2016 como 2012 se evidenció la necesidad de analizar la naturaleza jurídica de la relación existente entre la EPDS y el conductor mediante un procedimiento de confrontación probatoria<sup>56</sup>. Sin embargo, en su Dictamen 1831/39 del 19 de octubre de 2022 determina el ámbito de aplicación de la Ley 21.431, estableciendo que este procedimiento judicial ya no sería necesario para determinar la naturaleza jurídica del vínculo entre EPDS y conductor, ya que la ley ahora entrega una definición y regula expresamente esta relación; no obstante, el legislador así no lo quería.

El Dictamen de la Dirección del Trabajo mencionado anteriormente también regula el sentido y alcance de la Ley 21.431. Dentro de los aspectos relevantes que señala se encuentra el análisis que hace acerca de la subordinación y dependencia de los trabajadores de EPDS. La Dirección del Trabajo se inspira en la presunción de laboralidad establecida en el artículo 8°

---

<sup>55</sup> VER: ETCHEVERRY BARUCCHI, Raúl Fernando: *Contratos Asociativos, Negocios de Colaboración y Consorcios*. Editorial Astrea, Buenos Aires, 2005. Pág. 101.

<sup>56</sup> Ord. N° 6165, Dirección del Trabajo de 29.12.2016. / Ord. N°2479, Dirección del Trabajo de 02.11.2021.

del Código del Trabajo. Para este órgano del Estado es necesario atender tanto a los indicios de laboralidad clásicos e identificar indicios nuevos que van surgiendo junto con las nuevas tecnologías y que se deben evaluar caso a caso.

Para adaptarse a este nuevo tipo de servicios han identificado las siguientes manifestaciones de subordinación y dependencia: primero, se establece la mediación de la demanda de los consumidores o clientes en los pedidos que necesitan para ejecutar y que reciben los trabajadores mediante notificaciones digitales; segundo, se determina qué tareas debe ejecutar y cuando; tercero, determinación directa o indirecta del monto a pagar por la ejecución de los servicios; cuarto, el control directo o indirecto de la ejecución y desempeño del trabajador; y quinto, la evaluación del trabajo realizado<sup>57</sup>.

La Dirección del Trabajo resalta la importancia de analizar la subordinación en sus dos variantes. Primero la subordinación jurídica como sujeción a órdenes e instrucciones impartidas por el empleador con un control directo e inmediato y, segundo, la subordinación jurídica de carácter funcional, es decir, cuando el trabajador se integra a la organización y dirección de la empresa<sup>58</sup>.

Nuestra jurisprudencia ha sido errática al calificar la relación entre las EPDS y sus conductores, donde podemos encontrar fallos que dan luces de un posible vínculo laboral, pero la mayoría opta por no pronunciarse bajo el argumento de un vacío normativo y desconocen este vínculo de subordinación o dependencia, debido a que la jurisprudencia que abunda respecto al tema fue resuelta antes de la promulgación y entrada en vigencia de la ley.

Si bien existe una tendencia a desconocer el vínculo de subordinación y dependencia entre las EPDS y sus conductores, existe jurisprudencia que va en el sentido opuesto. En el caso Arredondo / Pedidos Ya, RIT: M-724-2020, el Juzgado de Letras del Trabajo de Concepción reconoce la existencia de una relación laboral y del vínculo de subordinación y dependencia entre un repartidor de Pedidos Ya y la empresa, basándose en una serie de requisitos impuestos a los conductores y el control que ejercen sobre la ejecución de sus servicios, considerando que *“la relación laboral nace a la vida jurídica cuando se reúnen*

---

<sup>57</sup> Ord. N° 1831/39 Dirección del Trabajo de 19.10.2022.

<sup>58</sup> Ibidem.

*los elementos que la configuran, independientemente de la calificación que puedan darle una o ambas partes”, aplicando el principio de primacía de la realidad<sup>59</sup>.*

En ese mismo sentido la Ilma. Corte de Apelaciones de Concepción ratifica el fallo de primera instancia y desarrolla otro argumento en favor del reconocimiento del vínculo laboral vinculando la aplicación del principio de primacía de la realidad con el principio prooperario presente en nuestra legislación laboral,<sup>60</sup> que según el profesor Gamonal “*La doctrina señala como manifestación fundamental del principio de protección la regla in dubio pro operario, cuando frente a varias interpretaciones posibles de una norma el juez debe seguir la más favorable al trabajador*”<sup>61</sup>.

No obstante lo anterior, el fallo del Primer Juzgado de Letras del Trabajo de Santiago, RIT-T-980-2020, desconoce la existencia de un vínculo de subordinación entre los repartidores de Pedidos Ya y la EPDS, entendiendo que nos encontramos frente a una figura de naturaleza civil ya que no existe una supervigilancia directa y constante, como tampoco una fiscalización de sus labores. Además, los conductores conocen las cláusulas de los contratos previa firma del mismo por lo que prima el principio de autonomía de la voluntad<sup>62</sup>.

Ahora bien, a pesar de que en Chile existe escasa normativa relativa a estas nuevas plataformas de aplicaciones de transporte y el servicio que ofrecen, la Ilma. Corte de Apelaciones de la Serena, en su fallo Rol-Civil-228-2017 rechaza un recurso de protección interpuesto por un conjunto de organizaciones de transporte profesional de pasajero en contra de Uber Chile SpA, diciendo que estas EPDS no se encuadran dentro de la noción de empresario de transporte contenida en nuestra legislación<sup>63</sup> ya que solo presta servicios de apoyo logístico y difusión de la aplicación en Chile<sup>64</sup>. Por su parte, la Exc. Corte Suprema en

---

<sup>59</sup> Arredondo / Pedidos Ya SpA, Juzgado de Letras del Trabajo de Concepción, año 2020, octubre, RIT-M-724-2020.

<sup>60</sup> *Ibidem*.

<sup>61</sup> GAMONAL CONTRERAS, Sergio: “El Principio de Protección del Trabajador en la Constitución Chilena”, disponible en [El Principio de Protección del Trabajador en la Constitución Chilena](#), última visita 13.11.2022. Págs. 425-458.

<sup>62</sup> Estrada y Otros / Pedidos Ya Chile SpA, año 2021, mayo, RIT-T-980-2020.

<sup>63</sup> VER: TOSO MILOS, Ángela: “La Irrupción de Uber en el Mercado del Transporte de Pasajeros: Naturaleza Jurídica de su Actividad y Alternativas de Regulación en Chile”, disponible en [La Irrupción de Uber en el Mercado del Transporte de Pasajeros](#), última visita 29.07.2022. Pág. 23.

<sup>64</sup> Cortés / Uber Chile SpA, Ilma. Corte de Apelaciones de La Serena, año 2017, mayo, Rol- Civil-228-2017.



su fallo Rol-Civil-19012-2017 ratifica el fallo de primera instancia y ahonda en la falta de regulación existente<sup>65</sup>.

En el mismo sentido opina la Ilma. Corte de Apelaciones de Iquique en su fallo Rol-Protección-51-2017, argumentado en su considerando octavo y noveno la falta de regulación de la EPDS en nuestro país. Es más, descartan que la existencia de esta aplicación y su funcionamiento implique la existencia de un grupo privilegiado y reconoce que el control que ejerce la autoridad y las normas del tránsito aplicables sobre Uber y sus conductores son las mismas que se aplican para todo conductor que transporte pasajeros<sup>66</sup>. La Exc. Corte Suprema confirmó la sentencia de segunda instancia en su sentencia Rol-Protección-51-2017 basándose en la falta de regulación y la intención del legislador de permitir y regular este tipo de servicios<sup>67</sup>.

La Corte de Apelaciones de Valparaíso en su sentencia Rol-Protección-7543-2016 establece que las EPDS no prestan el servicio de transporte, sino que solo son intermediarios entre el usuario y el socio conductor, por lo que no se les aplica la regulación relativa al rubro del transporte, sin embargo, señala que los socios conductores si prestan un servicio de transporte que debe ajustarse a la normativa relativa a este rubro y ser fiscalizados y controlados por el Ministerio de Transportes<sup>68</sup>.

## **6.- Encuesta realizada a conductores de aplicaciones**

En directa relación con lo anterior y para efectos del presente estudio se confeccionó una encuesta que fue aplicada a 10 conductores de las aplicaciones de transporte disponibles en el país. Las preguntas se elaboraron en base a los elementos de la subordinación

---

<sup>65</sup> Cortés / Uber Chile SpA, Exc. Corte Suprema, año 2017, septiembre, Rol- Civil-19012-2017.

<sup>66</sup> Gremio de los Taxistas de la Región de Tarapacá / Uber Chile SpA, Ilma. Corte de Apelaciones de Iquique, año 2017, enero, Rol-Protección-51-2017.

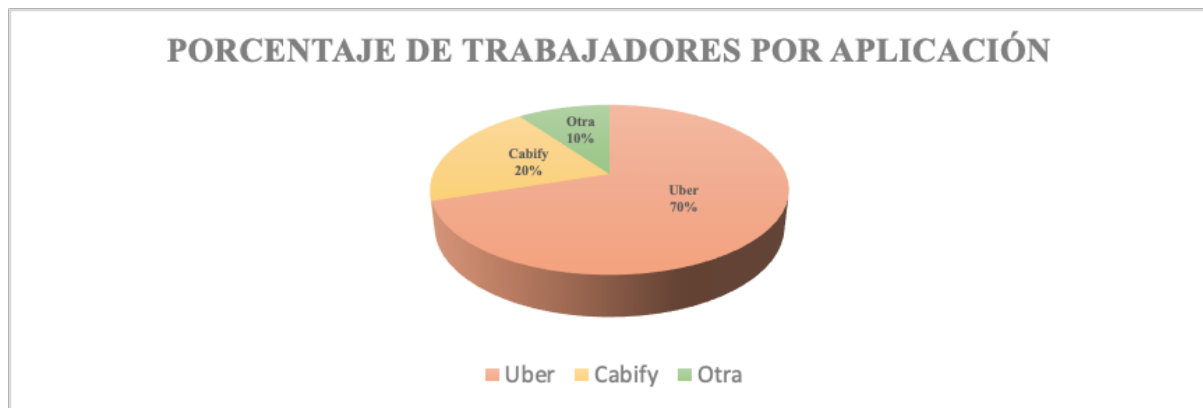
<sup>67</sup> Gremio de los Taxistas de la Región de Tarapacá / Uber Chile SpA, Exc. Corte Suprema, año 2017, enero, Rol-Protección-51-2017.

<sup>68</sup> Henríquez / Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, Ilma. Corte de Apelaciones de Valparaíso, año 2016, noviembre, Rol- Protección-7543-2016

y la obediencia, cuestiones fundamentales a la hora de establecer si se está o no en presencia de una relación laboral. Las preguntas y respuestas fueron las siguientes:

- “¿Alguna vez ha utilizado las aplicaciones de transporte para desempeñarse como conductor? ¿Qué aplicación utiliza?”

Se comenzó consultando a los entrevistados que aplicación utiliza, dando como opciones Uber, Cabify u Otra, a lo cual 7 de ellos indicó que utiliza la aplicación Uber, correspondiente al 70%; 2 de ellos utilizan Cabify, lo que corresponde a un 20%; y un encuestado señaló que utiliza Otra, lo que refleja un 10% del total.



69

En el siguiente ítem se aplicaron 6 preguntas dicotómicas de alternativas representadas en un Sí y No. La primera pregunta dice relación con el vínculo jurídico entre la empresa y el conductor, consultando específicamente si dentro del proceso de inscripción se incluía la firma de un contrato.

- “¿Has firmado un contrato de trabajo con la aplicación de transporte que utilizas?”

El 90% mencionó la inexistencia de un **contrato de trabajo propiamente tal**, mientras que el 10% afirmó la celebración de un **contrato de trabajo**.

- “¿Las aplicaciones en las que ha trabajado le solicitan trabajar un mínimo a la semana/mes, manteniendo un determinado horario de trabajo?”

El 90% comentó que dentro de las condiciones no figuraba un requisito de este tipo, a su vez, el 10% afirmó que este requerimiento era parte de las condiciones de inscripción.

- “¿La aplicación te da órdenes?”

---

<sup>69</sup> Gráfico 1: Porcentaje de trabajadores por aplicación. Elaboración propia.

En lo relativo a esta pregunta el 90% expresó que no existen este tipo de exigencias, contrario a lo expuesto el 10% mencionó que no, porque no lo percibe como exigencia sino como sugerencia.

- “¿La aplicación tiene mecanismos de "castigo"? ¿Puede infraccionarte o sancionarte de alguna manera?”

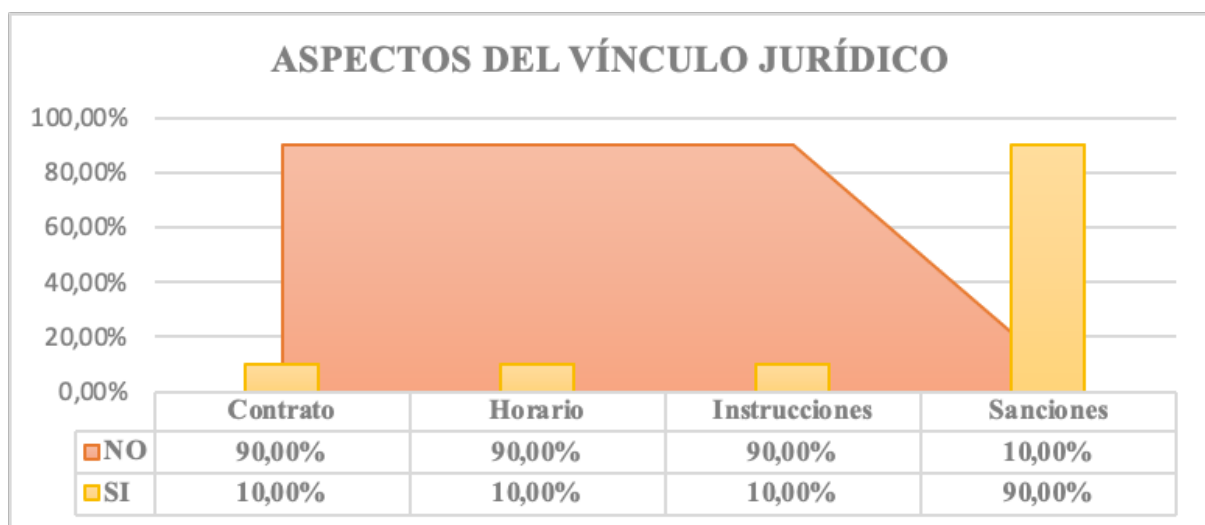
A esto el 90% sostuvo que sí pueden sancionar de ciertas formas como, por ejemplo, disminuir la cantidad de solicitudes de transporte, suspender o cerrar la cuenta. Por el contrario, el 10% manifestó que la empresa no tiene la potestad de sancionar de ninguna manera.

- “La aplicación que utiliza ¿le impone cláusulas de exclusividad?”

El 100% de encuestados niega la existencia de cláusulas de exclusividad, lo que implica que pueden trabajar en una y otra aplicación al mismo tiempo, así como tener diferentes trabajos sin ser este un impedimento para seguir desempeñándose como conductores.

- “¿Te sientes un trabajador de la aplicación que utilizas?”

La última pregunta buscó conocer la percepción de los conductores en su relación con la empresa para saber si estos se consideran vinculados laboralmente, a lo cual el 90% indicó que no lo considera un vínculo laboral formal, mientras que el 10% restante estima que es un trabajador de la empresa, cuestión que posee directa relación con el “principio de realidad”.



## 7.- Conclusiones

El fenómeno de las aplicaciones de transporte es una realidad que ha puesto en tensión las legislaciones de todos los países donde han surgido. Su aparición es reciente por lo que existe poco tratamiento en materia jurisprudencial, pero poco a poco los tribunales y legisladores, sobre todo de Europa y Estados Unidos, han comenzado a ver la importancia de regular e identificar la manera en que las empresas que prestan estos servicios se desenvuelven en el ámbito jurídico.

La jurisprudencia y doctrina comparada de países de la comunidad europea y tribunales de la Unión Europea, como algunos tribunales de Estados Unidos, se han inclinado a calificar de laboral la relación entre las EPDS y sus conductores, entendiendo que existe un vínculo de subordinación y que estos constituyen empleados de la empresa. Por su parte, países como Puerto Rico o México, han considerado que esta relación entre los conductores y las EPDS son de carácter eminentemente mercantil, descartando la laboralidad de la relación.

Al hacer un análisis de algunos ejemplos de los contratos que se suscriben entre conductores y EPDS se tomó en consideración para este análisis el “Contrato de Servicios” de Uber y el contrato de “Términos y Condiciones” de Cabify. Si bien, ambas empresas intentan encuadrar su negocio dentro de figuras existentes en nuestra legislación comercial, la naturaleza de sus negocios y la naturaleza jurídica de la relación entre estas y los conductores no corresponde con las características esenciales de esos contratos mercantiles, sino que más bien parece un intento de alejarse de la relación laboral para que los conductores no sean considerados sus trabajadores y eximirse de todas las obligaciones, responsabilidades y cargas que eso implica.

La promulgación de la Ley 21.431 que “Modifica el Código del Trabajo Regulando el Contrato de Trabajadores de Empresas de Plataformas Digitales de Servicios” y su entrada en vigencia este año, constituye un intento por parte del legislador de dar algo de protección a los trabajadores de EPDS en lo que respecta a seguridad, previsión, entre otros aspectos.

Sin embargo, ésta no soluciona el problema que amerita esta tesina ya que no determina si la relación jurídica entre EPDS y conductores tiene naturaleza laboral o naturaleza civil/comercial, solo se remite a intentar comenzar el debate respecto del tema. La ley regula a

los trabajadores de EPDS de acuerdo con la categoría de dependientes e independientes, donde los dependientes se rigen por el artículo 7° del Código del Trabajo, considerándose trabajadores, mientras que los trabajadores independientes no. A pesar de lo anterior, debe reconocerse que el legislador otorga un piso regulatorio para esta actividad, donde se reconocen estas dos categorías de trabajadores de EPDS. La laboralidad de la relación depende de la aplicación del artículo 7°, si en la práctica, en la relación entre EPDS y conductor, se aprecian las características de dicha disposición, la relación jurídica será laboral.

Al intentar dilucidar la naturaleza jurídica del vínculo entre conductores y EPDS se realizó un análisis de diversas figuras contractuales presentes en nuestro ordenamiento jurídico comercial, para ver si alguna de ellas podría dar algunas luces. Sin embargo, ninguna de las figuras jurídicas mercantiles analizadas coincide cabalmente en sus características con la relación jurídica existente entre conductores y EPDS.

Tampoco existe consenso en Chile dentro de nuestra jurisprudencia, de hecho no existe mucho tratamiento e incluso decisiones contradictorias entre un tribunal y otro, encomendando al legislador que regule esta materia evitando pronunciarse sobre el fondo del asunto.

Por lo anterior, se concluye que el vínculo EPDS-conductor corresponde a una figura sui generis, innominada y atípica en nuestro ordenamiento jurídico que precisa tratamiento doctrinario y jurisprudencial para la determinación exacta de su naturaleza jurídica y sus características esenciales.

## **8.- Bibliografía**

### **Obras de Doctrina:**

- CHÁVEZ CHÁVEZ, Eric: *Derecho Individual del Trabajo, Colectivo y Jurisdicción Laboral*. Editorial Tofulex, Santiago, 2019.
- Cómo usar la app de Uber, disponible en [Cómo funciona Uber para conductores y pasajeros | Información general](#), última visita 28.11.2022.

- Contrato de Servicios de Uber, disponible en [Legal Uber](#), última visita 29.11.2022.
- DÍAZ OLIVARES, Antonia: *Nuevas formas de trabajo: Reflexiones en torno a la aplicación de Uber*, disponible en [Nuevas formas de trabajo: Reflexiones en torno a la aplicación de Uber](#), última visita 23.10.2022, págs. 153-184.
- ETCHEVERRY BARUCCHI, Raúl Fernando: *Contratos Asociativos, Negocios de Colaboración y Consorcios*. Editorial Astrea, Buenos Aires, 2005.
- GAMONAL CONTRERAS, Sergio: *El Principio de Protección del Trabajador en la Constitución Chilena*, disponible en [El Principio de Protección del Trabajador en la Constitución Chilena](#), última visita 13.11.2022, págs. 425-458.
- GUTHRIE SOLIS, Hans: *Uber: ¿Empresa de Transporte? Una mirada desde la Regulación Económica y el Derecho Comercial*, disponible en [Uber ¿Empresa de Transporte? Una mirada desde la Regulación Económica y el Derecho Comercial](#), última visita 21.10.2022, págs. 131-147.
- HEVIA SALAS, Valentina: “Vínculo de Subordinación y Dependencia en Plataformas Digitales de Servicios”, disponible en [Vínculo de subordinación y dependencia en plataformas digitales de servicios](#), última visita 13.11.2022, págs. 276-300.
- ORTI VALLEJO, Antonio: *Contractual Relationships in Collaborative Economy Platforms*, disponible en [Contractual Relationships in Collaborative Economy Platforms](#), última visita 12.11.2022, págs. 995-1022.
- PÉREZ, Rodrigo: *Trabajo y plataformas: el problema de la calificación laboral en el derecho comparado*, disponible en [Trabajo y plataformas: el problema de la calificación laboral en el derecho comparado](#), última visita 12.11.2022, págs. 71-102.
- PISANI, Osvaldo E.: *Derecho Comercial y Empresario*. Editorial Astrea, Buenos Aires, 3° ed., 2016.
- PUELMA ACCORSI, Alvaro: *Contratación Comercial Moderna*. Editorial Jurídica de Chile, Santiago, 1° ed., 1991.
- Requisitos Para Manejar con Uber, disponible en [Requisitos para socios de la App | Uber](#), última visita 28.11.2022.
- SANDOVAL LÓPEZ, Ricardo: *Contratos Mercantiles*. Editorial Jurídica de Chile, Santiago, 1°ed., t. I, 2003.
- SANDOVAL LÓPEZ, Ricardo: *Derecho Comercial*. Editorial Jurídica de Chile, Santiago, 6° ed., t. I y III, 2005.

- Términos y condiciones de uso generales para transportistas en la prestación de servicios civiles de transporte a Maxi Mobility Chile II S.p.A, disponible en [Términos y Condiciones Generales de Conductores - Cabify](#), última visita 29.11.2022.
- THAYER, William y NOVOA FUENZALIDA, Patricio: *Manual de Derecho del Trabajo*. Editorial Jurídica de Chile, Santiago, 5º ed., t. III, 2010.
- TOSO MILOS, Ángela: *La Irrupción de Uber en el Mercado del Transporte de Pasajeros: Naturaleza Jurídica de su Actividad y Alternativas de Regulación en Chile*, disponible en [La Irrupción de Uber en el Mercado del Transporte de Pasajeros](#), última visita 21.10.2022, págs. 1-26.
- VALLEJOS RIVERO, Osvaldo: *Mecanismos de control de la plataforma Uber sobre sus conductores asociados en la Región Metropolitana de Chile*, disponible en [Mecanismos de control de la plataforma Uber sobre sus conductores asociados en la Región Metropolitana de Chile \(scielo.cl\)](#), última visita 13.11.2022, págs. 391-416.

#### **Textos Normativos:**

- Decreto N°80, Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, promulgado el 30.06.2004.
- Código Civil.
- Código de Comercio.
- Código del Trabajo.
- Ley 21.431, Diario Oficial de 11.03.2022.
- Ord. N° 6165, Dirección del Trabajo de 29.12.2016.
- Ord. N°2479, Dirección del Trabajo de 02.11.2021.
- Ord. N° 1831/39, Dirección del Trabajo de 19.10.2022.
- Boletín N°13496-13, disponible en [Honorable Cámara](#), última visita 12.11.2022.

#### **Jurisprudencia:**

- Asociación profesional Élite Taxi con Uber Systems Spain, S.L., Tribunal de Justicia de la Unión Europea, año 2017, diciembre, C-434/15, disponible en [Tribunal de Justicia de la UE](#), última visita 23.10.2022.

- Arredondo / Pedidos Ya SpA, Juzgado de Letras del Trabajo de Concepción, año 2020, octubre, RIT-M-724-2020.
- Arredondo / Pedidos Ya SpA, Ilma.Corte de Apelaciones de Concepción, año 2021, enero, Rol- Laboral-Cobranza-395-2020.
- Thomson / Uber SpA, Segundo Juzgado de Letras del Trabajo de Santiago, año 2015, julio, RIT-O-1388-2015.
- Cortés / Uber Chile SpA, Ilma. Corte de Apelaciones de La Serena, año 2017, septiembre, Rol-Civil-228-2017.
- Cortés / Uber Chile SpA, Exc. Corte Suprema de la República de Chile, año 2017, septiembre, Rol-Civil-19012-2017.
- Estrada y Otros / Pedidos Ya Chile SpA, año 2021, mayo, RIT-T-980-2020.
- Employment Tribunals of UK, año 2016, octubre, N°2202551/2015 and others, disponible en [Tribunal de Empleo Inglés](#), última visita 23.10.2022.
- Gaceta del Seminario Judicial de la Federación, año 2021, julio, I.12o.C.152 C (10a.) disponible en [Décimo Segundo Tribunal Colegiado en Materia Civil del Primer Circuito Mexicano](#), última visita 23.10.2022.
- Gremio de los Taxistas de la Región de Tarapacá / Uber Chile SpA, Ilma. Corte de Apelaciones de Iquique, año 2017, enero, Rol-Protección-51-2017.
- Gremio de los Taxistas de la Región de Tarapacá / Uber Chile SpA, Exc. Corte de Suprema, año 2017, enero, Rol-Protección-51-2017.
- Henriquez / Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, Ilma. Corte de Apelaciones de Valparaíso, año 2016, noviembre, Rol- Protección-7543-2016.
- Uber PR v. Comisión De Servicio Público Del ELA De PR, Tribunal Apelativo, año 2017, marzo, N°KLAN201601442, disponible en [Tribunal Apelativo de PR](#), última visita 23.10.2022.
- Uber Switzerland GmbH et Uber B.V. con Service de police du commerce et de lutte contre le travail au noir du canton de Genève, Tribunal fédéral de Genève, año 2022, mayo, 2C\_34/2021, disponible en [Tribunal Supremo Federal de Suiza](#), última visita 23.10.2022
- US District Court, Northern District of California, año 2015, marzo, N°C-13-3826 EMC, disponible en [O'Connor v. Uber Technologies](#), última visita 23.10.2022.