En Santiago, a quince de febrero de dos mil veintiuno.

VISTOS, OÍDOS Y CONSIDERANDO:

PRIMERO*:* Don DAGOBERTO ENRIQUE GATICA PICHUN, cesante, domiciliado en Capellán Florencio Infante N°2755, casa 31, comuna de Maipú, deduce demanda de despido injustificado y cobro de prestaciones en contra de su ex empleadora, BUSES VULE S.A., del giro de su denominación, representada legalmente por Simón Dosque San Martín, ambos con domiciliado en Avenida Viel N°1756, comuna de Santiago.

Funda su demanda en una relación laboral que se inició el 9 de abril de 2018, desempeñándose como conductor de transporte público urbano de pasajeros en una jornada de trabajo de 30 horas semanales, distribuida de lunes a domingos en turnos rotativos, percibiendo una remuneración variable, cuyo promedio de los últimos 3 meses laborados asciende a la suma de $1.049.575.

Indica que el día 6 de marzo de 2020, en circunstancias que conducía por Avenida 5 de abril, perdió el control del vehículo en la intersección de Avenida Pajaritos, debido a que varias personas cruzaban en forma reiterada por la vía, impactando con un poste metálico que correspondía a un futuro semáforo. Ante ello, prosigue, se bajó del vehículo a observar los daños, percatándose que se encontraba el parabrisas del costado izquierdo quebrado, pilar y parachoques delantero costado izquierdo y, dado que no había ninguna persona lesionada, continuó con la intención de llegar al terminal.

Añade que en la intersección de la calle San Martín con 3 Poniente, comenzó a sonar la alerta de testigo por la falta de aceite del vehículo, por lo que bajó la velocidad; no obstante, en esa esquina se encontraba un grupo de jóvenes bebiendo alcohol, por lo que al inminente riesgo de ser quemado o vandalizado –lo que había

WXVJTHXOFT

ocurrido cerca de un mes antes-, condujo hasta el terminal, que se encontraba a pocos metros de distancia.

Explica que el 12 de marzo de 2020 fue despedido por la causal del artículo 160 N°7 del Código del Trabajo, mediante carta en la que se indica como hecho chocar el bus a cargo y continuar el trayecto, incrementando el daño del vehículo. Considera que su aplicación es improcedente, porque no tiene en consideración el riesgo de quema del móvil o de ser vandalizado.

Finaliza solicitando se condene a la demandada al pago de la indemnización sustitutiva del aviso, indemnización por años de servicios con un 80% de recargo; todo ello con reajustes, intereses y costas.

SEGUNDO: La demandada reconoce la existencia de la relación laboral, fecha de inicio y término, funciones, el despido y la causal invocada, precisando que la jornada laboral a la fecha de término era de 45 horas semanales.

Controvierte la remuneración, detallando que ésta se componía de sueldo base, gratificación legal, bono de asistencia y puntualidad, KVC (bono denominado de kilómetros, validaciones comerciales), movilización y colación, cuyo promedio alcanzaba $825.500.

Sobre el despido, indica que el actor, el día 06 de marzo del 2020, realizó el servicio a las 02:40 am aproximadamente y, mientras circulaba por Avenida Cinco de Abril en sentido de regreso, perdió el control del bus, subiéndose al bandejón central e impactando con el poste de metal que ahí se encontraba, en el cual se instalaría aparentemente un semáforo, ocasionando daños en la parte frontal izquierda, a pesar de lo cual prosiguió su marcha hasta el terminal ubicado en la calle Pedro Lira N°9161, en la comuna de Lo Espejo, a casi 10 kilómetros del lugar del incidente; en ese instante, la consola del bus indicó que existía una pérdida de aceite en el motor, circunstancia que obliga a detener la máquina por el inminente riesgo de fundirlo y

WXVJTHXOFT

deteriorar aún más su vida útil, cuestión que no hizo, lo que ocasionó que se fundiera completamente.

Refiere que dicha conducta importa una vulneración de la cláusula sexta del contrato de trabajo del actor, que hace referencia al Reglamento Interno, que establece, dentro de las obligaciones, en el artículo 51 N°7 y 18, en términos generales, las de cuidar el bus y reportar accidentes o incidentes de tránsito, que fueron incumplidas; por el contrario, es una improvisación en que adoptó medidas poco eficientes sobre la situación.

Añade que se realizaron capacitaciones e inducciones al trabajador con fecha 09 de abril del año 2018, para demostrar que tenía los conocimientos y las capacidades necesarias para ejercer sus funciones y para tomar las precauciones necesarias ante diversas situaciones que se puedan presentar, entre ellas, los accidentes en ruta, como choques, accidentes con peatones, con usuarios al interior del bus o de agresión y asalto.

Pide que se rechace la demanda, con costas.

TERCERO: En la audiencia preparatoria, de 04 de septiembre de 2020, se llamó a las partes a conciliación, la que no se produjo; por ende, se fijaron como hechos pacíficos: 1) Que el actor ingresó a prestar servicios el 9 de abril de 2018; 2) Que la empleadora el 12 de marzo de 2020 puso término al contrato de trabajo por la causal del artículo 160 N°7 del Código del Trabajo y; 3) Que a la fecha del despido, el trabajador desarrollaba las funciones de conductor de transporte público urbano de pasajeros. Por su parte, como hechos a probar quedaron: 1) Término de la relación laboral, pormenores y circunstancias, efectividad de los hechos invocados en la respectiva comunicación; 2) Deberes y obligaciones que correspondían al demandante en el desempeño de su cargo y; 3) Monto de la remuneración pactada,

rubros que la componen y efectivamente percibida por el actor para efectos indemnizatorios.

En la audiencia de juicio de siete de enero del año en curso, la parte **Demandada** rindió la prueba Documental ofrecida en la preparación, la Confesional del actor, don Dagoberto Enrique Gatica Pichún y la Testimonial de don Ricardo Riquelme Torres. A su turno, la **Demandante** rindió Documental conforme consta en el acta y la Testimonial de los señores Hernán Marcelo Peredo Ormeño, Luis Enrique Pérez Cifuentes y Moisés Fermín Campos Soto.

Luego de ello, los comparecientes formularon sus observaciones a la prueba.

Todas las alegaciones, actuaciones y declaraciones constan en audio.

CUARTO: Tratándose éste de un juicio de calificación del despido y, conforme con lo previsto por el artículo 454 inciso 1° del Código del Trabajo, debe conocerse el contenido de la carta de despido, de 12 de marzo de 2020, para analizar su justificación. Así, la misiva expresa lo siguiente:

"Esta decisión se fundamenta en que el día ***viernes 06 de marzo de 2020*** *siendo las 02:40 horas aproximadamente, en el momento que cumplía sus funciones en el Recorrido o Servicio I10n, en el bus N°1826, P.P.U. FLXT-35, y mientras transitaba por las intersecciones de Avda. 5 de abril con Av. Pajaritos de la comuna de Maipú, usted realizó una maniobra descuidada, producto de lo cual perdió el control de bus y chocó con un poste metálico, el cual se encontraba ubicado en el bandejón central en el cruce de las calles mencionadas.*

Agrava más la situación el hecho de que Ud., luego de lo sucedido, decidió continuar su marcha, y se le encendió el testigo del aceite ubicado en el tablero del bus y además empezó a sonar la "chicharra" del bus, dos elementos que lo alertaron y daban cuenta precisamente del problema que se producía en el bus por la falta de aceite en el motor. Sin embargo, usted decidió continuar la marcha hacia el terminal a

pesar de las señales que emitía el bus y que le indicaban que no debía hacerlo. Lo anterior provocó finalmente daños graves al motor del bus a su cargo.

Producto del choque y de la posterior acción antes descrita, generó daños de consideración al bus que conducía tanto en su carrocería, (parte delantera, pilar delantero izquierdo, parabrisas) como en el motor, los que ascienden a la suma de $10.000.000.-

Los hechos relatados anteriormente, constan en las declaraciones realizadas por escrito por usted y por los informes que fueron remitidos a nuestra dependencia, por el monitor de instrucción don Raúl Olivos Gutiérrez, dependiente de la gerencia de Flota de Buses de la Empresa, y además en el informe del área de Mantención con los costos de los daños ocasionados.

***Grave Incumplimiento al Contrato de Trabajo y a la Normativa Interna de la Empresa**:*

Los hechos objetivamente descritos, estimamos que constituyen aquellos incumplimientos graves que el legislador ha tenido presente al redactar las causales de despido del artículo 160 N°7 del Código del Trabajo, gravedad que viene dada por ***chocar el bus a su cargo y posteriormente continuar su trayecto incrementando el daño al vehículo****. Este tipo de hechos constituyen conductas de incumplimiento que son atentados directos a las obligaciones esenciales establecidas para usted en el Reglamento Interno de Orden, Higiene y Seguridad de Buses Vule S.A., instrumento que se entenderá parte integrante de su contrato de trabajo, específicamente en el* ***Título XII "DE LAS OBLIGACIONES ESPECIALES DEL CONDUCTOR DE BUS,*** *artículo 40, numeral II, N°13), '**Los trabajadores deberán cuidar** las instalaciones y mobiliario de la Empresa, como también **las máquinas**, materiales, herramientas, útiles **y vehículos que se les entreguen para el desempeño de sus labores, evitando gastos innecesarios de materiales, útiles, …., etc.**"*

WXVJTHXOFT

Conforme con el comprobante de remisión por Correos de Chile, de 12 de marzo de 2020, dirigido al domicilio indicado en el contrato de trabajo, se constata la envío de la comunicación al dependiente dentro de plazo legal, verificándose el informe a la Dirección del Trabajo mediante el comprobante ingresado vía web el mismo día. Con ello, se dan por cumplidas las formalidades del artículo 162 del Código del Trabajo para proceder al despido.

QUINTO: El relato de la carta de despido antes transcrita permite inferir que las conductas que se debe probar respecto del actor es que el día 06 de marzo de 2020, alrededor de las 02:40 horas, chocó con un poste metálico en el bandejón central de Avda. 5 de abril con Av. Pajaritos cuando cumplía funciones en el Servicio I10n, que continuó la marcha, se le encendió el testigo del aceite y sonó la chicharra del bus, que daban cuenta de la falta de aceite y que, a pesar de ello, siguió su marcha hasta el terminal. En cuanto a las obligaciones a que estaba sujeto, debe demostrarse que en el Reglamento Interno se le impuso el cuidado de las máquinas y vehículos, entre otros. Como efecto, que se generaron daños de consideración al bus.

De los dichos del actor, vertidos a propósito de la prueba confesional, concordantes con la declaración escrita presentada a la empresa, surge el reconocimiento de que el día y hora indicados en la carta de despido, se encontraba en servicio, que se produjo un accidente, en el que subió con las dos ruedas del bus sobre un bandejón central mientras cruzaba la Plaza Maipú, se detuvo, bajó y constató daños en la carrocería y entendió que se le rompió el carter, se devolvió despacio por la ruta normal, escuchó la chicharra y vio que la consola del bus muestra la falta de aceite, que empezó a conducir en zigzag para ver por el retrovisor y constató que iba botando aceite y que finalmente llegó al paradero. El recorrido efectuado consta en el mapa de distancia de sitio web de Google Maps, no cuestionado en su valor probatorio. Es menester precisar que la declaración escrita

WXVJTHXOFT

fue fechada el mismo día del hecho, oportunidad en que también dio cuenta formalmente a través del informe de incidente relevante N°008376, en que declara un daño a carrocería por choque y otro daño mecánico atribuible a un descuido o manejo no apropiado. El daño externo quedó demostrado, adicionalmente, con la fotografía del móvil, mientras que la pérdida de aceite se puede inferir de la imagen de una mancha grande en el piso, justo por debajo del bus.

Por otro lado, el demandante admitió que se le hicieron inducciones cuando llegó a la empresa. En ese sentido, el contrato de trabajo suscrito por las partes contiene la declaración, en su cláusula séptima, de que recibió el Reglamento Interno, obrando también un comprobante de entrega de 05 de abril de 2018. Dicho instrumento consigna en el artículo 51 las obligaciones de los dependientes, de las que cabe destacar la de cumplir fiel y oportunamente las obligaciones establecidas en el contrato, ese reglamento, además de las políticas, procedimientos, normas, instructivos e instrucciones; emplear la máxima diligencia en el cuidado de los equipos, maquinarias y vehículos; informar a la jefatura y al COF en caso de ocurrencia de un siniestro, accidente o incidente de tránsito con resultado, entre otros, de daños materiales a vehículos de la flota y realizar la constancia o denuncia ante Carabineros (numerales 1º, 11°, 20°). Adicionalmente, entre las obligaciones específicas de los conductores, consignadas en el mismo artículo, cabe destacar la del ordinal 7°, que le obliga a cuidar el bus entregado a cargo *"…respetando las alertas y señales de desperfectos que el vehículo entregue, deteniéndolo si es necesario y prudente y siempre dando aviso oportuno a sus jefaturas y COF de la situación anómala, cuidando siempre de disminuir al mínimo posible los eventuales daños al vehículo a su cargo."* También resulta relevante su deber de proteger en todo momento la seguridad de los pasajeros y la integridad del vehículo, dar cuenta de inmediato al COF y Carabineros de cualquier accidente o incidente de tránsito en que participe el bus a su cargo (N°s 8 y 18).

WXVJTHXOFT

En el mismo sentido, los instrumentos titulados “Capacitación integrada Flota Operaciones” de fecha 10 y 12 de abril de 2018, firmados por el dependiente, contemplaron dentro de las materias a tratar la consola del bus y la “charla operacional derecho a saber accidente en ruta manejo a la defensiva”, impone como primera obligación dar aviso inmediato al COF, para luego esperar llegada de Carabineros de Chile, documento cuyo conocimiento por parte del trabajador puede establecerse mediante su firma del resumen de las materias instruidas, dentro de las cuales se halla el flujograma en caso de accidentes y qué hacer ante marchas, protestas o barras bravas, como también se infiere de la pauta de evaluación, todos de fecha 23 de julio de 2012.

Reforzando el hecho de que se realiza capacitación a los conductores, el testigo de la demandada Sr. Ricardo Hilario Riquelme Torres, instructor de conductores en el departamento de capacitación de flota, refirió que sus funciones consisten en capacitar a todo conductor que ingresa a la compañía, incluyendo el protocolo por incidencia mecánica, de ruta, con usuarios o cualquiera que impida su buena labor, que es avisar al COF (centro de operación de flota) para pedir las instrucciones que corresponda y las indicaciones para seguir el servicio, enseñando también el proceder cuando hay señal de luz de aceite y de subida de temperatura del motor, destacando que la distancia que recorrió el vehículo con dichas alertas ciertamente provocaría daños la carrocería. Adicional a las capacitaciones, informó, se pegan adhesivos a los buses con las señales de falla para que los recuerden y se entregan tarjetas que contienen el teléfono del COF, además de serles posible comunicarse con los monitores de turno y prevencionista. Importa destacar que los tres testigos de la parte demandante, al serles consultado el procedimiento en caso de colisión, fueron contestes en afirmar que se debe llamar al COF (aunque alegan que muchas veces no responde), para después llegar al patio y hacer el informe

correspondiente. Los señores Peredo y Campos también indican que se debe avisar a Carabineros.

De todo lo relacionado, se puede inferir que el demandante estaba sujeto a la obligación, impuesta por el contrato de trabajo, el reglamento interno y el protocolo de acción ante accidentes de tránsito, de dar aviso al COF y a Carabineros ante una colisión y, asimismo, que ante las señales de luz y auditivas de pérdida de aceite y aumento de temperatura, el vehículo no debe seguir transitando, debiendo llamarse al COF. No obstante, de acuerdo con su propio reconocimiento, no efectuó, luego de la colisión, ninguno de los llamados, lo que importa no sólo un incumplimiento contractual, sino que, además, una inobservancia de la legislación de tránsito, por cuanto el artículo 168 del DFL N°1 de 2009, ordena que en todo accidente en que se produzcan daños, el o los participantes den cuenta de inmediato a la autoridad policial más próxima, deber de comunicación que, por lo demás, es conocido por la generalidad de los conductores, según se puede establecer de acuerdo con las máximas de la experiencia, al apreciar el comportamiento usual de los ciudadanos ante choques. Por otro lado, también se aprecia una inobservancia de las obligaciones contractuales cuando continúa la marcha en el vehículo, a pesar de las indicaciones de la máquina de no encontrarse en condiciones de continuar; en este caso, no sólo se trata de obligaciones contenidas en los diversos instrumentos laborales, sino también de acciones imprudentes y riesgosas, debido a que también es parte de los conocimientos habituales de quienes conducen vehículos y más aún de quienes son conductores profesionales, que la pérdida de aceite es una circunstancia que inhabilita a conducir, pues se puede puede fundir el motor.

No se tiene por establecido que el actor no haya llamado al COF cuando se encendió la luz de pérdida de aceite, porque no hay prueba al efecto, desde que el trabajador no reconoció esa omisión y, por el contrario, aseveró que había intentado la comunicación, infructuosamente. No obstante ello, en relación con los restantes

WXVJTHXOFT

hechos del despido, se ha podido demostrar por la demandada que incurrió en un incumplimiento contractual.

SEXTO: Establecido que el demandante incurrió en un incumplimiento contractual, cabe analizar las justificaciones de su conducta. Al efecto, refirió en la confesional que en el lugar de colisión había personas que llegaron instando a quemar el bus, que en ese momento la Plaza de Maipú era "un campo de batalla" y que la calle por la que pasaba, Avenida 3 Poniente, estaba llena de manifestantes, jóvenes que consumían alcohol, circunstancia que lo hizo temer una agresión a su persona o se atacara el bus con piedras o intentando quemarlo, por lo que continuó a pesar de haber constatado la pérdida de aceite al ver el retrovisor circulando en zig zag; también afirmó que en esa oportunidad fue llamado extraordinariamente a conducir a pesar de haber conducido la madrugada anterior hasta las 15:00 del día 06 de marzo.

Sobre la primera explicación, el testigo Sr. Hernán Marcelo Peredo Ormeño refiere que supo del accidente cuando llegó al patio, que tiene entendido que iba cruzando Av. Pajaritos con Av. 5 de abril al norte y un grupo de manifestantes lo quiso agredir y que en la desesperación, trató de sacar el bus por evitar que lo quemen y perdió el control; en el mismo sentido, don Luis Enrique Pérez Cifuentes recibió el relato del actor, en cuanto al parecer topó un grupo de personas que tuvo que esquivar y con la adrenalina del momento se subió al bandejón y chocó el poste y producto de eso debe haber roto el carter; además afirmó que el accidente puede deberse al estallido social, porque empleador no adoptó medidas de seguridad para hacerle frente, por lo que trabajaban bajo una presión muy fuerte y en las noches en la esquina de algunas calles se topaban con grupos de personas que les tiraban piedras u objetos bajo la máquina. En el mismo sentido del testigo anterior, el Sr. Moisés Fermín Campos Soto conjeturó que el accidente se debió al estallido social, la poca

WXVJTHXOFT

luz en la noche y el cansancio, indicando que seguramente se le cruzó algo, trató de hacerle el quite y chocó contra el poste.

En relación con la extensión de su jornada, se acompañó la programación semanal y las planillas de ruta, que revelan que el día 05 de marzo el demandante debía iniciar turno a las 04:45, que realizó seis servicios y concluyó su jornada a las 14:50; que el día 06 siguiente debía presentarse a las 05:00, pero inició sus labores a las 00:55, terminando el servicio del vehículo patente FLXT-35 a las 03:30, siendo su llegada teórica a las 02:46. Sobre este punto, el deponente don Luis Pérez Cifuentes, indicó que el actor es disponible para trabajar dobles turno, que el día 06 de marzo estaba haciendo turno nocturno y cansado mentalmente, porque en ocasiones hizo relevos dos o tres turnos seguidos, declarando igual disponibilidad los señores Peredo y Campos.

De este modo, se tiene por establecido que hubo un período de aproximadamente diez horas entre el término del turno efectuado por el demandante del 05 de marzo y el inicio del día siguiente. En cuanto a las circunstancias de la colisión, se demostró que el actor conducía en las inmediaciones de la Plaza Maipú en momentos en que había gran cantidad de gente y, dadas tales circunstancias, colisionó un poste, saliendo del lugar por evitar el riesgo de una quema del bus o de ser agredido. No hay prueba de que el conductor se haya encontrado después con grupos de personas que podrían haber dañado el vehículo o agredirlo a él y sus pasajeros.

SEPTIMO: Luego del análisis de la prueba sobre los descargos del actor, corresponde realizar la calificación jurídica del despido. Al efecto, se hace necesario prevenir que el artículo 160 del Código del Trabajo instaura los motivos de término del contrato de trabajo que nacen de un comportamiento inadecuado de alguna de las partes del vínculo, de tal dimensión, que hace insostenible perseverar en éste. Estas

WXVJTHXOFT

condiciones importan no sólo la verificación de un quebrantamiento de una obligación de naturaleza laboral, ya sea que esté expresamente pactada en el contrato de trabajo, establecida en el Reglamento Interno, emane de la ley, del deber de buena fe contractual o de la naturaleza de la convención, sino también que, al igual que en las reglas generales del derecho común, sea culpable.

Ahora bien, en relación con el motivo de término prevenido en el ordinal 7° del artículo citado, es menester indicar que la causal de incumplimiento grave de las obligaciones contractuales requiere que sea evidente y notorio que la conducta invocada constituya una inobservancia de las obligaciones que impone el contrato de trabajo a las partes; en ese ámbito, ciertamente han de entenderse incorporadas no sólo las obligaciones expresamente pactadas, sino que además las que la ley o la naturaleza de la convención imponen. Por otro lado, la ley exige que el incumplimiento sea grave. Esto implica que no debe tratarse de un hecho inocuo o superficial, sino que debe tener efectos profundos y que recaigan sobre elementos esenciales de la relación de trabajo, no necesariamente que se trate de alcances económicos, pues puede tratarse de efectos en asuntos sensibles del empleador que, igualmente, quebranten la confianza propia de un contrato *intuito personae*, como es el de trabajo.

Sin embargo, dada la entidad de la medida –cesar en el contrato sin derecho a indemnización- y su carácter sancionatorio, ciertamente requiere que no sea posible otra vía de punición de la inconducta detectada.

Dicho esto, aparece que la colisión sufrida por el demandante no puede estimarse como un grave incumplimiento contractual, tomando en consideración que se tuvo por acreditada la existencia de un escenario que dificultaba la conducción, por la gran cantidad de gente que circulaba libremente por el lugar, a lo que cabe sumar la hora en que se produjo el hecho, que permite inferir que el tránsito estaba obstaculizado por dichas personas. Así, si bien el actor se encontraba obligado a cuidar el vehículo, estaba en una situación en que el cumplimiento dicho deber se veía

WXVJTHXOFT

dificultado por las circunstancias en que se hallaba y, además, porque también se encontraba apremiado por resguardar su propia vida e integridad física, bien jurídico de mayor relevancia que la propiedad.

Una vez ocurrida la colisión, el actor no se comunicó con el COF ni con funcionarios de Carabineros, optando por evitar el riesgo de daños al vehículo sacándolo del lugar. Este proceder importa una inobservancia injustificada del contrato de trabajo. En efecto, si bien se arguyó por el trabajador y sus deponentes que suele haber problemas de comunicación con el COF, nada obstaba a que diera cuenta del hecho a personal de Carabineros, más aún cuando en la confesional indicó que había algunos de ellos en el sector, pudiendo presentarse dos escenarios. El primero, que producto de los desórdenes en la calle estuviesen imposibilitados de hacerse cargo de la situación, lo que deja en evidencia que sacarlo del lugar, resulta un riesgo material al bus y, más importante aún, a la persona del conductor y los pasajeros, por permanecer los disturbios que ocasionaron el accidente. El segundo escenario, es que los funcionarios policiales sí hubiesen podido tomar la denuncia pertinente, caso en el cual el vehículo debía permanecer detenido y los pasajeros tomar otro autobús, tal como suele ocurrir en casos de colisiones menores, de acuerdo con las máximas de la experiencia. Por otro lado, aún de considerarse justificada la acción de sacar el móvil del lugar del accidente por el temor de ser agredido, no debe olvidarse que el conductor no sólo lo sacó del lugar, sino que continuó conduciéndolo hasta llegar al terminal por alrededor de 10 kms., con conocimiento de que presentaba pérdida de aceite, es decir, ante otra situación que ameritaba intentar comunicación con el COF y que obligaba a detener el vehículo, para evitar los daños materiales y eventuales molestias a los pasajeros que pudiese haber en él, siendo del caso recordar que no se dio por demostrada la presencia de jóvenes en las inmediaciones que le hiciesen temer alguna clase de agresión que ameritara continuar la marcha.

WXVJTHXOFT

Es importante tomar en consideración la multiplicidad de consecuencias que acarrea la conducta del demandante, pues en primer término se trata de una inobservancia de la ley del tránsito en una empresa que debe ser especialmente diligente en esa materia por el rubro en que se desempeña, además de una falta de cuidado hacia los pasajeros que se encontraban en el momento de la colisión, al poner en riesgo su integridad; en efecto, si temía que se lo intentara agredir o quemar el móvil, volverlo a circulación con pasajeros en su interior mantenía dicho riesgo, apareciendo como una conducta más cautelosa pedirles que se bajen y dejar el bus en el lugar, ya que estaba obligado a cesar la conducción. En este orden de cosas, no debe olvidarse que el actor tiene a su cargo la vida y la seguridad de los pasajeros, por imposición de la ley y la normativa interna de la empresa, siendo ostensible que debe optar por el cuidado de ellos antes que la integridad de la máquina. Por otro lado, luego del alejamiento de la Plaza de Maipú, no resulta justificado que continuara manejando a pesar de la pérdida de aceite hasta llegar al terminal, provocando daños materiales evitables y que inhabilitan el funcionamiento del bus que pretendía conservar indemne. A propósito de esto, no resulta necesario demostrar la cuantía de los daños o el costo de las reparaciones para dar por sentada la causal de término, pues no está discutida la rotura del carter y la pérdida de aceite, elementos suficientes para inferir un probable daño al motor. Finalmente, sobre el cansancio del actor, cabe tener en cuenta que tuvo un lapso de descanso de 10 horas entre el inicio y el término de los turnos, sin que sea un hecho acreditado que se lo haya obligado a desempeñarse en condiciones inapropiadas.

Es importante dejar en claro que lo que resulta cuestionable es el persistir en conductas que, además de ser incumplimientos contractuales, entrañan riesgos evitables a las personas y producen daños materiales también evitables, siendo esperable que, al ser el demandante un conductor profesional, tenga la capacidad de ponderar adecuadamente estas circunstancias y, ante estas dificultades

WXVJTHXOFT

intempestivas, adopte las medidas ordenadas por su empleador y que otorguen la seguridad que se requiere en el servicio público de transporte.

De este modo, los hechos fundantes del despido configuran un incumplimiento grave de las obligaciones que impone el contrato de trabajo, de modo que se declarará que el despido del actor es ajustado a derecho.

OCTAVO: La inducción por evento en ruta, al estar fechada en una data posterior al hecho que motivó el despido, no será valorada. Carecen de valor probatorio, por no tener relación directa con los hechos debatidos: el anexo de renovación indefinida de contrato de trabajo, comprobante de capacitación e inducción, "derecho a saber extintor contra incendio". Por no aportar elementos sobre el fondo del asunto, carecen de relevancia el reclamo y acta de comparendo ante Inspección del Trabajo.

Dado que no se hará lugar al pago de indemnizaciones, no serán apreciadas las liquidaciones de remuneraciones.

La prueba rendida ha sido apreciada conforme con las reglas de la sana crítica.

Por estas consideraciones y de conformidad, además, con lo previsto en los artículos 1, 7, 160, 168, 446 y siguientes del Código del Trabajo, SE DECLARA:

I.- Que se rechaza la demanda de despido indebido deducida por don Dagoberto Enrique Gatica Pichun contra la empresa Buses Vule S.A., y, en consecuencia, se declara ajustado a derecho el despido de que fue objeto el 12 de marzo de 2020.

II.- Por estimarse que ha tenido motivo plausible para litigar, no se condena en costas al demandante.

Regístrese y archívese en su oportunidad.

WXVJTHXOFT

RIT: O-4596-2020

RUC: 20-4-0283403-0

DICTADA POR DOÑA XIMENA RIVERA SALINAS, JUEZA DESTINADA.

XIMENA ALEJANDRA RIVERA SALINAS
Fecha: 13-02-2021 16:50:44 UTC-4

WXVJTHXOFT

A contar del 06 de septiembre de 2020, la hora visualizada corresponde al horario de verano establecido en Chile Continental. Para Chile Insular Occidental, Isla de Pascua e Isla Salas y Gómez restar 2 horas. Para más información consulte http://www.horaoficial.cl