

Santiago, cinco de agosto de dos mil veintiuno.

**VISTOS:**

**PRIMERO:** Que comparece el **SINDICATO NACIONAL DE TRABAJADORES DE EMPRESA TUR BUS**, RSU N° 13110366, Rut N° 70.947.000-0, representado por su Directorio compuesto por Alejandro Benjamín Fontanilla Triviños, cédula de identidad N° 14.282.465-5, Presidente; Christian Gastón Pacheco Merino, cédula de identidad N° 14.278.847-0, Secretario; Manuel Antonio Mora Sáez, cédula de identidad N° 10.502.681-1, Tesorero; José Ricardo Espinoza Leal, cédula de identidad N° 9.166.982-k, Director; Christian Manuel Soto Smith, cédula de identidad N° 12.343.925-2, todos con domicilio para estos efectos en Hogar de Cristo N° 3557, comuna de Estación Central, quien interpone denuncia por vulneración de derechos fundamentales en Procedimiento de Tutela Laboral en contra de la **EMPRESA DE TRANSPORTES RURALES SpA**, Rut. N°80.314.700-0, sociedad del giro de su denominación, representada legalmente por su Gerente de Personas don Gabriel Recabal Echagüe, cédula de identidad N°12.465.472-6, ambos domiciliados en calle Jesús Díez Martínez N°800, Comuna de Estación Central, solicitando que sea condenada por haber incurrido en vulneración de la garantía fundamental protegida en el artículo 19 N°1 de la Constitución Política de la República, solicitando la adopción de las medidas que indica.

Fundamentan su acción tutelar en que la empresa denunciada es una reconocida empresa nacional, con más de 70 años de presencia en el mercado de transporte interurbano de pasajeros y carga. Alegan que hasta antes de la pandemia provocada por el COVID-19, la empresa contaba con una flota superior a los 800 buses, realizando cerca de 2.000 servicios diarios, contando para ello con una dotación de alrededor de 3.000 conductores. Por su parte, el Sindicato Nacional de Trabajadores de Empresa Tur Bus corresponde al Sindicato más antiguo de los 7 que tiene la empresa, habiéndose constituido en septiembre de 1971. Este es el Sindicato con mayor cantidad de socios de la empresa.

En efecto, denuncia que la empresa ha resuelto adoptar dos medidas que arriesgan la seguridad de la tripulación y pasajeros de los buses: la primera de



ellas, consiste en la eliminación del cargo de Asistente de la tripulación de los buses, dejando al conductor como el encargado de resolver todos los asuntos prácticos, administrativos, de atención y de la más variada naturaleza a lo largo del trayecto, distrayéndolo así de la conducción; y la segunda, consistente en la eliminación el sistema de “posta” de conductores en los viajes extensos, obligando que tanto el segundo como el tercer conductor recorran todo el trayecto en el bus, a pesar de que no existen literas suficientes para que estos descansen adecuadamente -y en la forma que la ley establece- para luego poder conducir el vehículo descansados y con seguridad. Los hechos descritos constituyen una exposición al riesgo, al imponerles a los trabajadores determinadas obligaciones y condiciones laborales sin adoptar medidas necesarias para proteger eficazmente la vida y salud de los trabajadores, lo que trae como consecuencia una permanente afectación del derecho a la vida en su forma de integridad física y psíquica.

Exponen que a la fecha no se ha producido aun ningún accidente de tránsito como consecuencia de los hechos descritos, no obstante, no pueden seguir exponiendo la vida y seguridad de sus socios, esperando que ocurra un hecho de gravedad para que se adopten las medidas de resguardo pertinentes. Cada bus es conducido por un conductor, quien es además la más alta jefatura en el vehículo durante el trayecto. Según la distancia del trayecto a realizar, se requerirán uno o dos conductores adicionales disponibles, para permitir la sustitución del conductor cada cierta cantidad de horas, asegurando así el debido descanso de éstos según los topes máximos de horas continuas de conducción establecidos en la ley. Hasta hace poco, el segundo conductor iba en el bus, descansando en la litera disponible para estos efectos y cambiándose con el conductor al volante cuando éste completaba el máximo de horas de conducción. Luego, tras una determinada cantidad de horas de trayecto, se recogía en una ciudad en la ruta un tercer conductor -descansado- para que asumiera la conducción, en un sistema que internamente llaman “posta”. Asimismo, el bus cuenta con uno o más asistentes, quienes apoyan al conductor y pasajeros con



diversas tareas, transcribiendo las cláusulas del Reglamento Interno que dan cuenta de las obligaciones del cargo de conductor y asistente.

Alegan que la función que cumplen los asistentes dista mucho de ser meramente administrativa o secundaria, por el contrario, se trata de un cargo esencial para garantizar la seguridad del bus, al encargarse de tareas que, de lo contrario, debe hacer el conductor, distrayéndose de su obligación principal que es conducir, o el segundo conductor, viendo interrumpido su descanso y quedando en consecuencia afectado para realizar la conducción posteriormente. Cabe hacer presente que la única excepción a la presencia de Asistentes en los buses existe desde el año 2013, para los trayectos de menos de 2 horas, entre Santiago y el litoral central, V Región o Rancagua. Esta excepción se pactó en el contrato colectivo suscrito entre el Sindicato y la empresa, acordándose que los buses podrían ir sin asistente en trayectos cortos en que, la ausencia del asistente no afectaba la seguridad del bus. Cabe destacar que como compensación por la responsabilidad y carga adicional que significa para los conductores esta situación, se estableció un “bono sin asistente”.

Indican que a contar del mes de noviembre de 2019, luego del estallido social, la empresa comenzó a plantearle los Sindicatos existentes en la empresa su interés en adoptar diversas medidas para reducir costos, atendida la crisis económica que produjo el estallido. Luego, a contar de marzo se reiteró nuevamente y con mayor insistencia en esta medida, sosteniendo siempre que ello era necesario para reducir costos para enfrentar las consecuencias económicas provocadas ahora por la pandemia del Coronavirus. En efecto, ya desde el estallido social del año 2019 se les informó que se habían comenzado a reducir las ventas de la empresa. Luego con la Pandemia, aun cuando las empresas de transporte prestan servicios calificados como esenciales, en la práctica se suspendió la mayor parte de la operación de la compañía debido a las restricciones al traslado interurbano de pasajeros que la autoridad dispuso en los últimos meses. Ello obligó a suspender de mutuo acuerdo los contratos de trabajo de gran parte de los trabajadores de la compañía -bajo la ley N° 21.227-, manteniendo solo unos pocos trabajadores que eran necesarios para la prestación



de los servicios calificados como “esenciales”. Según se les ha informado, la reducción en el número de viajes realizados tuvo un importante impacto en los ingresos de la compañía, afectando sus resultados y obligándola a adoptar diversas medidas para mitigar los efectos de esta crisis. Entre las medidas que la empresa consideró oportuno adoptar para reducir costos está la de eliminación del cargo de asistente de la tripulación de los buses. En concreto, en carta de 24 de julio de 2020, el Gerente de Personas y Cultura, don Gabriel Recabal, propuso formalmente a los Directores Sindicales de la empresa acordar diversas medidas, entre ellas la modificación de funciones del cargo de Conductor, incorporando algunas actividades realizadas por el cargo de Asistente y la eliminación del “Bono sin asistente” y/o “viático sin asistente”.

Asimismo, la empresa implementó un “plan de retiro voluntario”, en que ofreció el pago de un determinado porcentaje de la Indemnización por años de servicios que le correspondería al trabajador, en caso de que este aceptara poner término al contrato por la causal de mutuo acuerdo. En este plan, el único cargo al cual se le ofreció el pago del 100% de su indemnización, fue a los Asistentes, generando así un evidente incentivo a su retiro. Este Sindicato -junto con otros que forman parte de la “Federación de Transportes de vía terrestre Interurbano, Rural, Urbano, Nacional e Internacional”- se negaron a las propuestas formuladas por la empresa, manifestando que la eliminación del Asistente de la tripulación de los buses afectaba gravemente la seguridad en la conducción del vehículo. Además de eso, este Sindicato sostuvo que la composición de la tripulación de los buses, incluyendo un Asistente, forma parte de las condiciones laborales de los Conductores por lo que no puede modificarse unilateralmente. Lo anterior se refuerza aún más, considerando que los únicos trayectos que se realizan sin Asistente se pactaron vía negociación colectiva, tras un análisis de los riesgos en esos trayectos en particular, que permitió concluir que no se arriesgaba la vida y seguridad de nuestros socios -por lo corto del trayecto- y además se compensaba adecuadamente el desgaste adicional que significaba para los conductores asumir tareas y responsabilidades adicionales. De ello se sigue que sin acuerdo



de los trabajadores -en este caso representados por la organización sindical a la que pertenecen- no es legítima la eliminación del cargo de Asistente.

No obstante lo anterior, la empresa desoyó la voz de los trabajadores y organizaciones sindicales, comenzando a implementar esta medida unilateralmente, ejerciendo abusivamente su facultad de dirección. Así, sin consenso alguno con las organizaciones Sindicales, a medida que se reanudaron trayectos -en conformidad con las aperturas y variaciones a las restricciones dispuestas por la autoridad- la empresa dispuso que los mismos se hicieran sin Asistente a bordo. Ante los reclamos y el rechazo manifestado por los trabajadores y organizaciones sindicales a la eliminación de los Asistentes en trayectos distintos a los de Santiago-Litoral Central, la Empresa cambió su discurso, pasando a sostener que la eliminación del Asistente no se había adoptado como una forma de reducir sus costos para enfrentar la crisis provocada por la pandemia -como hasta ese momento había afirmado-, sino que la misma supuestamente constituía una medida de prevención de propagación del Coronavirus. Así, se pretendió dar visos de legalidad y de preocupación por la seguridad de los trabajadores a una medida que en la realidad se adoptó con un mero interés económico y que en definitiva aumenta el riesgo de los trabajadores en vez de minimizarlo. Los trabajadores manifestaron abiertamente su malestar por esta situación y su preocupación por el riesgo que ello implicaba para tripulación y pasajeros. Como respuesta a ello, con fecha 31 de agosto la empresa emitió un comunicado afirmando que el rol de los asistentes “resulta contraproducente” con la exigencia sanitaria de disminuir el contacto personal para mitigar el riesgo de contagio de COVID-19, pues dada la naturaleza de sus funciones esta implica necesariamente tener contacto cercano con los pasajeros, lo señalado por el comunicado -especialmente en lo relativo a que los conductores no asumen nuevas responsabilidades ni tareas, ni ven afectado su correcto descanso legal- es derechamente falso. Contrariamente a lo afirmado por la empresa, la eliminación del Asistente si afecta el normal desempeño de funciones por parte de los conductores y si afecta el debido ejercicio de su derecho a descanso. Todo



ello, redundando en que este hecho genera condiciones de riesgo para la vida, integridad física y psíquica de los trabajadores.

En efecto, más allá de las medidas que la empresa señala supuestamente haber adoptado, lo cierto es que en la práctica, viajar sin Asistente implica que el conductor debe realizar numerosas tareas que lo distraen de la conducción del vehículo, o bien requieren que detenga el vehículo durante el trayecto en reiteradas oportunidades para atender a cuestiones que normalmente atendía el Asistente, o bien que sea el segundo o tercer conductor a bordo quien vea interrumpido su descanso para resolver estas cuestiones. Cabe destacar, además, que en la mayor parte de estos casos ello significa que el conductor (o segundo conductor) esté expuesto al mismo contacto al público que tendría el Asistente, y por lo tanto el riesgo de propagación del virus es el mismo, volviendo así inútil para estos efectos la medida adoptada.

**SEGUNDO:** Que la empresa denunciada contestó la denuncia, solicitando que ésta fuese rechazada en todas sus partes, con costas, aclarando que la acción es ejercida únicamente por el Sindicato denunciante, que es un sindicato de empresa y que actúa en representación sólo de sus afiliados. No hay otros sindicatos que estén interviniendo en estos autos, por lo que la referencia hecha a miembros de los sindicatos afiliados a la organización sindical resulta impertinente.

En relación al fondo de la denuncia, alega que Tur Bus es la principal empresa de transporte de pasajeros del país, que desarrolla su actividad a lo largo del territorio nacional y que -considerando los datos al mes de octubre de 2020- tiene una dotación de 2.800 trabajadores aproximadamente, de los cuales 1.160 desempeñan el cargo de conductores de buses y 168 el de asistentes de bus. En el caso del sindicato denunciante, este cuenta con alrededor de 608 afiliados, que se desglosan en 464 conductores, 59 asistentes y 85 trabajadores que desempeñan otros cargos. Además, en la empresa existen otros siete sindicatos que agrupan en total a 1.560 trabajadores, siendo 662 de ellos conductores de buses, en tanto que 107 tienen el cargo de asistentes. Respecto de los trabajadores no sindicalizados, encontramos 34 conductores y 2 asistentes.



Hace presente estos datos ya que, a su juicio, ellos resultan relevantes para efectos de establecer la idoneidad y conformidad a Derecho de la forma en que su representada organiza el trabajo y de las medidas que ha implementado, que constituyen el objeto de esta denuncia, toda vez que los reparos formulados por los denunciantes, en los que fundamentan su acción de vulneración de derechos, no han sido expuestos ni reclamados por las restantes organizaciones sindicales.

Alega que la seguridad es uno de los pilares y principios orientadores de la actividad de la empresa, potenciando permanentemente la seguridad de nuestros colaboradores y de los pasajeros que transportan. Se encuentran convencidos de sus estándares a nivel operacional, fruto de sus más de 70 años de experiencia, tanto a nivel de descanso de los conductores, conducción eficiente, mantención, tecnologías y procesos, huella de carbono, entre otros. Las medidas adoptadas en Turbus con respecto a sus colaboradores, buscan entregar las herramientas necesarias para que puedan realizar su trabajo en las mejores condiciones posibles. Ello nos ha permitido disminuir las tasas de accidentabilidad y de siniestralidad de manera sostenida, producto de la implementación de diversos procesos de control, tanto respecto de los conductores, de los buses y en las rutas.

Expone que en ningún caso, la operación sin asistente a bordo y la eliminación del sistema de “posta” en la realización de servicios de larga duración puedan significar algún tipo de vulneración hacia los asistentes de buses, porque ellas precisamente implican operar sin su presencia a bordo, quienes, por tanto, no forman parte de la tripulación encargada de desarrollar el servicio. En consecuencia, el análisis de la incidencia que las decisiones organizacionales y operativas pudieran tener -que, por cierto, no la tienen- en el derecho fundamental invocado, sólo debe hacerse a la luz de la situación de los conductores de buses. Al efecto, es importante dejar establecido que operar servicios de transporte interurbano de pasajeros sin la presencia de un auxiliar o asistente de bus no constituye ninguna irregularidad y es perfectamente legal. No existe en nuestro ordenamiento jurídico ninguna norma, legal o reglamentaria, que exija contar con



un auxiliar de buses en los servicios de transporte, obligación que tampoco existe a nivel internacional.

Otra alegación que se esgrime en la denuncia referente a que la única excepción a la presencia de asistente a bordo del bus estaría dada para los trayectos de menos de dos horas de duración, entre Santiago y el Litoral Central, V Región y Rancagua, señalan que esta excepción estaría pactada en el contrato colectivo suscrito entre la empresa y el sindicato, al regular el pago de una prestación remuneratoria denominada “bono sin asistente”. Lo cierto, es que esa disposición no constituye una excepción a la presencia de asistentes en el bus, sino que es sólo una regulación especial desde el punto de vista remuneratorio. No se pacta allí que sólo en esos servicios el conductor podría laborar sin asistente, sino simplemente que cuando así sucediera, en tales servicios el conductor recibiría una remuneración especial denominada bono sin asistente. Si analizamos con detención la cláusula contractual transcrita en la denuncia, podremos advertir que ya desde antes de la celebración de este instrumento colectivo los conductores prestaban sus servicios sin la presencia de un asistente. Ello explica el tenor de la cláusula cuando señala que, a partir de la entrada en vigencia de dicho contrato, “se extingue toda otra prestación que esté relacionada con la ejecución de servicios sin asistente en la “Zona Santiago desde y hacia el Litoral Central”, inclusive lo que en las liquidaciones de remuneraciones figuraba bajo el concepto de viático sin asistente.”

Entonces, es claro que ya desde antes de la celebración del instrumento colectivo se realizaban servicios sin asistente a bordo y no sólo para el litoral central (que es la zona a que se refiere la cláusula) sino que a otras áreas geográficas, como expresamente se admite en el libelo cuando reconoce que ello sucedía también en los servicios a la V región y a Rancagua. Por ello, no puede sostenerse que la única excepción sea la regulada en el instrumento colectivo si la misma contraria admite que la situación se presenta también en zonas no reguladas en el referido instrumento. No existe, en consecuencia, incumplimiento contractual. A mayor abundamiento, no sólo en las zonas antes mencionadas se realizaban y realizan servicios sin asistente sino también, en diferentes trayectos y





zonas geográficas, tanto al norte como al sur del país, y no únicamente en servicios de corta duración sino igualmente en trayectos más extensos. Es así como los servicios internacionales a la ciudad de Mendoza (Argentina) tradicionalmente se han ejecutado sin asistente. Lo mismo ocurre con servicios de la zona operacional internamente denominada “Local Antofagasta”, donde los trayectos Antofagasta – Calama (de 3 horas) y Antofagasta – Arica (de entre 10 y 12 horas de duración) se cubren sin asistente a bordo. Los servicios Santiago -San Pedro de la Paz también se desarrollan, desde hace varios años, sin asistente a bordo; situación que no ha sido ajena al sindicato denunciante, toda vez que numerosos conductores afiliados a la organización sindical han desarrollado sus labores sin la presencia de un asistente, en servicios distintos a los señalados en el instrumento colectivo y desde hace bastante tiempo.

Expresa que hasta hace algunos años, específicamente hasta el año 2013, el modelo operacional aplicado por la compañía consideraba que todos los servicios de transporte hacia los distintos puntos del país se desarrollaban con una tripulación compuesta por conductores y asistentes de buses. En el caso de aquellos trayectos cuya duración no excedía de 5 horas el servicio se realizaba con un conductor, y si se superaba esa duración se agregaba uno o dos conductores más, dependiendo de lo extenso del trayecto. En el año 2013, motivado por factores de eficiencia productiva y operacional, Tur Bus tomó la decisión de suprimir la presencia de asistente a bordo para aquellos servicios de corta duración, esto es, aquellos cuya duración no excedía de 3 horas aprox. Esta decisión significó un cambio en el modelo operacional e implicó la adopción de una serie de medidas tendientes a garantizar que los estándares de seguridad y buen servicio se siguieran cumpliendo a cabalidad, como explicaremos a continuación.

Dentro de esas medidas se contempló la contratación de trabajadores para desempeñar el cargo de “asistente de andén”, encargado de las labores de carga y descarga del equipaje de los pasajeros en los diversos terminales de buses. Con ello se cubría suficientemente una de las tareas que formaban parte de la descripción del cargo de asistente de bus. En cuanto a la venta de boletos, se



debe tener presente que la mayor parte de la venta y recaudación se efectúa en las boleterías o agencias que la empresa dispone en los terminales de buses y en otros puntos de venta existentes en las distintas ciudades y localidades del país, por lo que, respecto del grueso de los pasajeros que transportamos, la labor de venta se realiza con prescindencia del asistente. El desarrollo que en los últimos años ha experimentado la venta por internet también contribuye a ello. Y en cuanto al control de los boletos de esos pasajeros, tal control se efectuaba por el conductor al momento de ascender el pasajero al bus en el terminal o cuando el pasajero ascendía “en el camino”, esto es, cuando subía al bus durante el trayecto.

En relación a dichas funciones mientras el bus circula en pleno trayecto por la ruta, cuando un pasajero subía en ruta -en un punto distinto del terminal- lo hacía en los paraderos definidos y establecidos al efecto por la autoridad, paraderos que cuentan con pista de desaceleración y aceleración lo que permite que la detención se realice en forma segura y que el conductor -en esas condiciones de seguridad- pudiese subir el equipaje, cobrar y reanudar la marcha sin problemas, sin que ello significase desatender la conducción y sin que implique mayor tiempo de trabajo. Lo dicho es aplicable, también, cuando un pasajero debía descender del bus en un punto intermedio del trayecto.

En relación a la otra tarea que desempeñaba un asistente de buses, que es la atención del pasajero a bordo, alega que todos, cual más cual menos, hemos vivido la experiencia de viajar en bus y podremos afirmar -sin temor a equivocarnos- que, aparte del proceso de carga y descarga de equipaje y revisión del boleto, es escasa la interacción que el pasajero tiene con el asistente de buses. No obstante, sobre este tema de la atención a bordo nos referiremos en detalle más adelante, cuando desvirtúen cada una de las aseveraciones que formula la contraria en el libelo en orden a las tareas que supuestamente, a falta de asistente, debiese asumir el conductor. En consecuencia, considerando que el cargo de asistente, al menos para la realización de servicios de corta duración, ya se había suprimido en el año 2013, a la luz de la experiencia están en condiciones de aseverar que ello no ha significado disminución o detrimento de las condiciones



de seguridad en la prestación de los servicios -sea respecto de los tripulantes, sea respecto de los pasajeros y demás usuarios de las vías- y, por tanto, no ha significado vulneración -siquiera en grado de amenaza- de los derechos fundamentales de los trabajadores, específicamente del derecho a la vida y a la integridad física y síquica.

En cuanto a la situación actual, como es de público conocimiento, la emergencia sanitaria provocada por la pandemia del Covid-19, que afecta gravemente al mundo y a nuestro país, llevó al Ejecutivo a decretar, en el mes de marzo de este año, el Estado de Excepción Constitucional de Catástrofe en todo el territorio nacional, debido al vertiginoso incremento de los contagios y la rápida propagación que el virus estaba experimentando. En ese contexto, su representada, en una medida que fue apoyada por todas las organizaciones sindicales, decidió suspender todos sus servicios de transporte público de pasajeros, como una medida sanitaria preventiva, instando al mismo tiempo a las autoridades por la implementación de políticas públicas más severas que las hasta ese minuto existentes, tanto en los terminales como en ruta, con el fin de evitar el ingreso a los buses de personas contagiadas o que se encontrasen en periodo de cuarentena, todo ello orientado al resguardo de la vida y salud de trabajadores y pasajeros. A partir de ese momento, la empresa inició un proceso de elaboración, revisión y aprobación de estrictos protocolos de salud y seguridad, con miras a que la reanudación de sus servicios se concretase en términos tales de garantizar una operación segura tanto para trabajadores como pasajeros, proceso que desembocó en que Tur Bus fuese la primera empresa certificada en Chile, por sus protocolos frente al Covid-19, por la Asociación Española de Normalización y Certificación (AENOR), entidad reconocida internacionalmente por su experiencia y rigurosidad en este ámbito para importantes empresas del transporte de pasajeros en España. Todo ello constituye una demostración palmaria de lo prioritario que resulta para la compañía el tema de la seguridad y salud ocupacional y que, de paso, evidencia lo inmerecido de la denuncia que ha dado origen a estos autos y de las imputaciones formuladas en ella.



DJXNVRYWKB

Luego de todo este proceso de adecuación a las nuevas condiciones de operación determinadas por la emergencia sanitaria, la compañía comenzó a reactivar su operación, de manera paulatina, a contar del 1° de agosto de 2020, sin embargo, no existe duda que la pandemia del Covid-19 ha propiciado un cambio en la forma de vida y en el modo de relacionarse de las personas y ello ha redundado, por ende, en la forma de organizar el trabajo por parte de las empresas, especialmente de aquellas que prestan sus servicios directamente al público, como es el caso, entre otras, de las empresas de transporte de pasajeros; todo ello con el objeto de cumplir con una de las medidas básicas de prevención de los contagios, cual es el distanciamiento social. En este sentido, surge como una necesidad evitar al máximo la interacción entre las personas y uno de los aspectos que va en franca contraposición a ello es la presencia de un asistente en el interior del bus, que se relacione e interactúe directamente y a corta distancia -dado las dimensiones de espacio- con los pasajeros del bus, por el consiguiente riesgo de contagio y propagación del virus que esa relación podría propiciar. Con el objeto de cumplir con las recomendaciones e instrucciones de la autoridad sanitaria, pero, al mismo tiempo, sin descuidar los estándares de seguridad que permitan a nuestros conductores desarrollar una operación segura y con pleno respeto de sus garantías constitucionales, junto con implementar la medida de operar sin la presencia del asistente a bordo, hemos adoptado una serie de acciones de resguardo, complementarias, que garantizan el respeto de los tiempos de descanso de los conductores, el enfoque en su función principal que es la de conducir el bus y, con ello, el respeto de los estándares de seguridad que como compañía han definido.

Es así como para la operación de servicios sin asistente que desarrollan hoy en día, han adoptado y aplicado las siguientes medidas:

- Eliminación de la entrega de cargos (frazadas, cabeceras, etc.) y de servicio a bordo a los pasajeros.
- Prohibición de embarque de pasajeros en ruta, limitando el abordaje sólo a los terminales y paradas aprobadas por la autoridad sanitaria.



- Implementación de canales de apoyo en ruta a los pasajeros, a través de una plataforma de whatsapp.

- Creación y capacitación de un nuevo rol de Apoyo al Embarque, para la identificación de los pasajeros y revisión de los boletos antes de subir al bus.

- Realización de un Registro Obligatorio de Pasajeros antes de iniciar el servicio.

- Creación de un nuevo cargo que corresponde al Operador de Servicio al Cliente, responsable del proceso completo de atención a los clientes, especialmente en lo referente a venta de pasajes y otros servicios, embarque y desembarque de pasajeros, carga y descarga del equipaje, entrega de información y requerimientos post venta, entre otros.

Con la eliminación de la entrega de cargos y de servicio a bordo han suprimido una de los principales factores o instancias de interacción que se daban entre el pasajero y el asistente; la prohibición del embarque de pasajeros en ruta implica que el conductor sólo tiene que preocuparse de conducir el bus desde el origen hasta el punto de destino y no necesita efectuar paradas en el trayecto, con lo cual se suprime la necesidad de cargar o descargar equipaje y de efectuar labores de cobro de pasajes. Por su parte, la implementación de un canal de atención por whatsapp para atender consultas de los pasajeros también es un elemento que contribuye fuertemente a prescindir de la asistencia a bordo. Asimismo, la existencia de cargos como el de Asistente de Andén y de Operador de Servicio al Cliente, dispuestos en todos los terminales donde opera la compañía, también determina que el conductor no tenga que efectuar labores de carga y descarga de equipaje y de revisión y corte de boletos.

Cabe destacar, desde ya, que esta operación sin asistente a bordo no representa un cambio en las responsabilidades asociadas al conductor, que implique asumir nuevas tareas, y tampoco afectan, en sentido alguno, el correcto, oportuno e íntegro descanso de los conductores establecido en la normativa que vigente, que regula la jornada de trabajo y descanso de los conductores de servicios interurbano de transporte de pasajeros. Además, conviene hacer presente que en la definición de operar sin asistente no es que haya habido un



cambio de criterio de la compañía, como se pretende hacer ver por la denunciante. No es que hayan invocado razones económicas primeramente y, que luego hayan cambiado la motivación a razones sanitarias. Se trata de motivaciones absolutamente complementarias, como también quieren dejar en claro que esta modalidad de operación -laborar sin asistente- la pandemia sólo la ha precipitado, toda vez que ya se venía preparando e implementando progresivamente desde antes, de manera que transcurrida la emergencia se mantendrá en gran parte de sus servicios -que no en todos-, pues así lo exige la necesidad de sostenibilidad económica de la empresa y porque están ciertos que con las medidas y precauciones que han adoptado garantizan una operación segura, con pleno respeto a los derechos y garantías de los conductores y a la seguridad de nuestros pasajeros.

Alega que no es efectivo que el conductor deba asumir tareas o responsabilidades adicionales, falta de fundamento de las imputaciones expuestas en el libelo. La interacción que en los servicios de transporte se genera entre el pasajero y el asistente, en el interior del bus y durante el desarrollo del servicio, es mínima ya que, generalmente, se reduce a la revisión de los boletos. No se advierten, en la práctica, inquietudes que puedan llevar al pasajero a interrumpir la conducción, especialmente cuando en los buses el pasajero no tiene libre acceso a la cabina. Consultas como el tiempo que reste para llegar a destino, la hora de llegada, las paradas intermedias, podrán ser respondidas por la empresa por el canal de comunicación establecido para estos efectos, vía whatsapp. Además, la eliminación de la entrega de frazadas, cabeceras, servicio a bordo (jugos, confites u otros) disminuye de manera importante la necesidad de asistencia en el trayecto, por lo que el pasajero no requerirá de la atención del asistente. Otras tareas, como facilitar la reclinación del asiento al pasajero o cerciorarse de que todos los pasajeros se encuentren con el cinturón de seguridad puesto dejarán de ser realizadas, habida consideración, además, de que algunas de ellas, como la relativa al cinturón de seguridad, se han tornado innecesarias toda vez que, si en algún momento se justificaron -como cuando comenzó a regir la ley que sanciona su no utilización- actualmente los usuarios ya tienen internalizada esta obligación,



la que se ve suficientemente reforzada con el video de seguridad que se exhibe al inicio del servicio. Otros aspectos como la regulación de las condiciones ambientales en el interior del salón (calefacción o ventilación) no requieren la presencia de un asistente, pues son reguladas por el conductor desde la cabina.

Por otra parte, no es efectivo que, faltando el asistente, los pasajeros puedan interrumpir con sus requerimientos el descanso del segundo conductor a bordo, toda vez que, además de que su representada ha organizado su operación en términos tales que el segundo conductor no tenga nada más que hacer que descansar, impidiéndole la realización de cualquier labor que pueda interrumpir ese descanso, se debe considerar que este segundo conductor no tiene contacto con los pasajeros, pues descansa en la litera y, por tanto, el pasajero no tiene acceso a él; y en el caso de los servicios que se realicen con tres conductores a bordo, aquél que no va descansando en la litera lo hace en un compartimiento en el interior de la cabina, por tanto separado del resto de los pasajeros, al cual éstos no tienen libre acceso. En efecto, todos los buses que utilizamos para servicios de mediana y larga distancia son buses de 2 pisos, donde la cabina de la tripulación está completamente separada del salón de los pasajeros, incluso con accesos distintos. Las inquietudes, consultas o requerimientos que tradicionalmente los pasajeros formulan al asistente de bus no tienen un carácter de urgencia, no son primordiales y no impiden que el servicio se desarrolle con regularidad y que el usuario, en definitiva, vea satisfecha su necesidad de traslado de un lugar a otro, que es la necesidad que lo llevó a contratar el servicio de transporte. Por tanto, al no tener ese carácter de urgencia, la experiencia demuestra –y el sentido común así lo aconseja- que el pasajero no va a estar interrumpiendo la conducción o distrayendo al conductor en el desarrollo de su labor por cuestiones de relativa o escasa importancia.

Se indica también en la demanda que otra de las consecuencias de prescindir del asistente a bordo sería que, ante cualquier eventualidad de tipo sanitario o higiénico, el conductor debe detener el bus y dar respuesta a ello, ejemplificándolo con la posibilidad de que un pasajero vomite o que ocurra un incidente en el baño que requiera aseo inmediato. Para responder a esta



alegación recurriríamos al sentido común. Este tipo de situaciones ocurren muy esporádicamente, se trata de eventos excepcionales, y no se puede pretender que la empresa mantenga un cargo por una situación que se podrá presentar muy de vez en cuando. Por cierto, ante situaciones de este tipo se adoptarán las mismas medidas que se toman actualmente en trayectos sin asistente, esto es, si no se puede esperar hasta llegar al próximo punto de destino, dependiendo de la situación el conductor tendrá que detenerse en algún control de carabineros, dirigirse a algún servicio de urgencia o, si el asunto es más sencillo, detenerse en algún paradero o punto habilitado y adoptar las medidas que fueren pertinentes o, por último, pedir asistencia a nuestro Centro de Control Operacional.

Otro ejemplo de tarea “distractora” sería, de acuerdo con lo que se señala en el libelo, el hecho de que el conductor debe manejar valores para el pago de peajes, circunstancia que, según los actores, lo distraerían de la conducción. Alega que esta alegación resulta un tanto absurda, pues constituye un exceso y carece de seriedad sostener que por el hecho de pagar el peaje se está generando un riesgo en la conducción o que tal tarea pueda contribuir al agotamiento del conductor. Ciertamente ello no es así. Todos, cuando circulamos por las diversas rutas del país, debemos ejecutar esa acción cuando pasamos por algún peaje y nadie podría decir, seriamente, que ello lo agotó o que lo distrajo y propició una situación riesgosa.

Se indica también en la denuncia que otra tarea realizada por el asistente y que, al faltar éste tendría que asumir el conductor, sería la limpieza del parabrisas dentro del bus, de forma de asegurar una adecuada visibilidad al conductor, agregando incluso que el asistente ejecutaría esa limpieza cada hora y media. Señalan que, dado la ausencia del asistente, el conductor se vería obligado a detener el bus prácticamente a cada rato para proceder a la limpieza del parabrisas. Este es otro exceso en que incurren los redactores del libelo. Las características y funcionalidades de los buses a través de los cuales la empresa desarrolla su operación tornan absolutamente innecesaria la intervención del asistente frente al hecho de que el parabrisas se empañe.





En efecto, los buses poseen la función Defroster, el cual al activarlo proporciona un flujo de aire caliente a gran potencia para secar casi inmediatamente el interior del vidrio parabrisas, lo que permite al conductor continuar su camino en forma segura. Este sistema se encuentra instalado en todos los modelos de buses y se activa a través de una tecla ubicada en el panel frontal de instrumentos, esto para todos los modelos de carrocería, con pequeñas diferencias en la ubicación del panel de instrumentos dependiendo del tipo de carrocería. Adicionalmente a ello, el conductor puede ajustar la potencia de flujo del aire desde el mismo panel de tal manera de abarcar parte o la totalidad del parabrisas. El efecto sobre toda la superficie del parabrisas es casi inmediato.

Otra alegación que contiene la denuncia es que ahora el conductor sería el encargado de controlar el ambiente de la cabina y el salón y que este sea el adecuado en cuanto a calefacción, ventilación, volumen de música, etc. Nuevamente, según la contraria, esto implicaría distraerlo de su labor de conducir ya que, ante el reclamo de algún pasajero, se vería obligado a detener el bus y resolver la situación. Y si esta tarea recayese en el segundo conductor significaría interrumpir su descanso. Este es otro reclamo infundado. La regulación de la temperatura o de las condiciones ambientales del salón se controla por el conductor desde la cabina. Allí, desde su propio asiento, regula el volumen de los elementos sonoros y sube o baja la temperatura según se requiera, para lo cual dispone de visores que le indican cuál es la temperatura ambiente. No tiene ninguna necesidad de pararse de su asiento y dirigirse al salón para ver si hace frío o calor, por tanto, la ausencia del asistente no significa ni distracción ni una mayor carga de trabajo.

También se hace referencia en la denuncia a las comunicaciones telefónicas que se producirían entre el conductor y el Centro de Control Operacional (CCO), que significarían generar una situación de riesgo para la conducción -que antes se evitaba pues el contacto telefónico se hacía con el asistente- y que implicarían vulnerar la prohibición establecida para los conductores en el reglamento interno de la empresa de hablar por teléfono mientras conduce. Ciertamente Su Señoría, ello no es así. Es falso lo señalado



por la contraria. Cuando por alguna circunstancia que así lo amerite el conductor deba detenerse durante el trayecto, la instrucción es que lo haga en un lugar seguro y luego, una vez detenido, tome contacto telefónico con el CCO para reportar la situación e informar las razones que motivaron la detención y que puedan hacer necesaria la activación de otras áreas de la compañía (mantenimiento, por ejemplo, si se trata de una detención originada por problemas mecánicos). No es un contacto para exigirle explicaciones sino para informar, a fin de que la empresa disponga las acciones que fueren pertinentes y cuya naturaleza dependerá de los motivos que llevaron al conductor a detener el bus. Excepcionalmente, durante el mes de agosto y en el contexto de las medidas sanitarias preventivas adoptadas por la pandemia, se le pedía al conductor que llamase al CCO en caso de que se detuviese en el trayecto, toda vez que se quería impedir que subiesen pasajeros al bus que no hubieren pasado por una aduana sanitaria pues, de lo contrario, perdían todo sentido las medidas de control dispuestas por la empresa en los terminales de origen y destino del servicio si en el trayecto ingresase una persona eventualmente contagiada o en periodo de cuarentena. Pero, como dijeron, ello sólo fue por el mes de agosto, en el marco de los servicios esenciales prestados por la compañía. Y ese control que hicieron durante agosto, evitando que subiera gente al bus que no se haya verificado que estuviese contagiada, justamente lo hicimos para cuidar la seguridad y salud de su personal y sus pasajeros, minimizando con ello los riesgos de contagio del Covid. De esta forma, es falso que su representada vulnere la prohibición de hablar por teléfono mientras conduce, establecida tanto en la normativa interna como en la ley de tránsito, ya que cualquier contacto telefónico con el conductor se hace, no mientras conduce sino cuando la máquina está detenida y en un lugar seguro para tal efecto. Tampoco se llama al conductor que esté haciendo uso de su descanso. Las imputaciones efectuadas por la denunciante en este sentido carecen de asidero. No es efectivo, igualmente, que el canal de atención al pasajero vía whatsapp genere llamados telefónicos al conductor mientras conduce.

Tampoco es cierto lo que se expresa en la denuncia en cuanto a que los conductores tendrán que desarrollar las tareas de carga y descarga de equipaje.



Tal como lo señalaron anteriormente, su representada ha creado el cargo de operador de servicio al cliente, que será el encargado de realizar tales labores en los terminales, sin perjuicio de la existencia, también, del asistente de andén. Además, hace presente que la empresa ha definido que no podrán ascender ni descender en ruta pasajeros que porten equipaje, salvo equipaje de mano u otro cuyo tamaño permita transportarlo en el interior del salón. Es decir, los pasajeros con equipaje que deba portarse en el maletero del bus sólo podrán subir y bajar en los terminales.

Además, se indica que al no existir el asistente a bordo no habrá quién vele por la seguridad de los pasajeros durante el trayecto, añadiendo que la presencia del asistente inhibiría situaciones de hurto o robos que se pudieren dar en el interior del salón, por cuanto este recorrería la cabina (sic) (entendemos que quiso decir el salón) cada 10 minutos. Esto es derechamente falso, todos sabemos que ello no es así. La experiencia indica que el asistente muy esporádicamente se deja ver por el salón del bus. Pero aun si no fuera falso y efectivamente lo hiciera -pasearse por el salón cada 10 minutos-sería sumamente riesgoso para su integridad física, dado que implicaría que pasaría la mayor parte del viaje de pie y en movimiento, lo que no es aconsejable entendiendo que estamos hablando de un vehículo en movimiento que está sujeto a aceleraciones, virajes que pueden ser bruscos o incluso accidentes, situaciones en las que el no estar sentado y con el cinturón de seguridad puesto puede tener resultados fatales. Por lo demás, conforme lo dispone el Reglamento de los Servicios Nacionales de Transporte Público de Pasajeros, la responsabilidad por el cuidado de los bultos, valijas y demás bienes de los pasajeros será de éstos cuando las lleven en el salón del bus.

Por último, se denuncia que habrá tareas que, ante la ausencia de un asistente, simplemente no se podrán realizar y que podrían afectar la seguridad, como sería el verificar que los pasajeros tengan puesto el cinturón de seguridad, tarea que el reglamento interno la señala como obligación del asistente. Al respecto no cabe más que reiterar lo que ya señalamos antes en cuanto a que, si en algún momento se justificó, hoy se ha vuelto una labor innecesaria en atención



a que los pasajeros ya tienen internalizado que se trata de una obligación legal cuyo incumplimiento lo expone a sanciones pecuniarias en caso de fiscalización. Es obligación de cada ciudadano cumplir con la ley y mi representada cumple con disponer de cinturones de seguridad en los asientos, que se encuentren en óptimas condiciones de funcionamiento. Además, como también dijeron, el cumplimiento por el pasajero de esta obligación legal se ve reforzada con el video de seguridad que se exhibe al inicio de los servicios.

Por último, haciendo una breve referencia a las disposiciones del reglamento interno de la compañía citadas en la denuncia, podemos señalar que la mayor parte de las tareas y obligaciones que la normativa interna impone a los asistentes, a la luz de lo argumentado y con las medidas que la compañía ha implementado, no serán asumidas por los conductores. Es así como la labor de carga y descarga de equipaje no será realizada por el conductor; tampoco tendrán, en condiciones de normalidad (no excepcionales), que atender requerimientos de los pasajeros; no tienen que desarrollar labores de aseo del bus, ya que para ello la empresa dispone de personal de aseo, encargado de la limpieza de los buses; la revisión de los boletos al ascender al bus será realizada por el Operador de Servicio al Cliente, etc. En definitiva, el conductor estará abocado y concentrado en su labor de conducir y cuando complete su turno de conducción y deba efectuar su descanso, se dedicará sólo a descansar, no desarrollará labores en su tiempo de descanso, de manera que los temores que los denunciantes expresan en el libelo no tienen, ni tendrán, correspondencia con la realidad.

El segundo capítulo de la denuncia dice relación con la eliminación del sistema de posta en los trayectos de larga duración (aquellos que exceden de 16 horas) y el desarrollo de esos servicios con tres conductores a bordo. Según el sindicato, esa modalidad de operación generaría una situación de riesgo argumentando que los conductores no tendrían durante el trayecto condiciones de descanso adecuadas; alegación que no comparte. En primer término, tal como se señala en la denuncia, el sistema que internamente denominan “posta” consiste en que en los trayectos de larga duración, el servicio se inicia con dos conductores a



bordo, recogiendo a un tercer conductor en un determinado punto del trayecto, quien asume la conducción durante algunas horas (un turno de conducción de poco menos de 5 horas) y luego desciende del bus, continuando el servicio hasta su finalización con los mismos dos conductores que lo iniciaron.

Para el análisis de la forma de operación en los servicios de larga duración debemos conjugar dos reglas que se contienen en la norma citada:

- Que los conductores deben tener un descanso mínimo ininterrumpido de 8 horas dentro de cada 24 horas (contadas desde la marcación de inicio de jornada).
- Que en ningún caso el conductor podrá manejar más de 5 horas continuas.

La combinación de estas disposiciones determina que los servicios que cubren trayectos de gran extensión, como los servicios al norte grande (Santiago – Iquique, Santiago – Arica y viceversa, por ejemplo, de 24 y 30 horas de duración aproximada, respectivamente), deban ser cubiertos con tres conductores, para posibilitar que cada uno de ellos goce de un descanso mínimo ininterrumpido de al menos 8 horas dentro de cada 24 horas, aunque en la práctica ese descanso ininterrumpido es incluso por un tiempo superior, de hasta 10 horas. Con esta forma de organizar el trabajo se demuestra que en los servicios que tienen una duración superior a 16 horas, su representada cumple con creces con las disposiciones que en materia de conducción y descanso establece el artículo 25 del Código del Trabajo, asegurando tiempos de descanso superiores a los mínimos legales. Ello les permite afirmar, desde ya, que no están incurriendo en irregularidad o ilegalidad alguna.

Acusan los denunciantes que al contar el bus con sólo una litera, en un servicio con tres conductores a bordo uno va al volante, otro en la litera y el tercero en un asiento como cualquier otro pasajero, lo que impediría su adecuado descanso. Pues bien, esto último no es efectivo. El tercer conductor no va como cualquier otro pasajero. En efecto, ese tercer conductor va descansando en un asiento tipo cama, cómodo, y en un sector del interior de la cabina, lugar al que no tienen libre acceso los pasajeros. Y la organización se ha dispuesto de tal modo que luego de cumplir su turno de conducción, el conductor hace uso de su periodo



de descanso mínimo ininterrumpido de 8 horas descansando una parte de ese lapso en el asiento cama para luego culminar ese turno de descanso en la litera. Tras ello vuelve a asumir la conducción. De esta manera se asegura que el conductor que va a tomar el volante lo haga saliendo de su descanso en litera y, por tanto, en perfectas condiciones físicas. Dadas las características del asiento cama, el descanso que allí se otorga es el adecuado y luego continúa con el descanso en litera. Además, es falso lo que se señala en la denuncia en cuanto a que ese conductor está expuesto a todo tipo de interrupciones o peticiones por parte de los pasajeros, por cuanto, como señalé, se ubica en un lugar al que el pasajero no accede. Revisando la evolución en el tiempo de la operación de servicios largos, y a fin de acreditar que la modalidad actual es la que asegura mayor tiempo de descanso por parte de los conductores, tomaremos como ejemplo el servicio más largo que tenemos que es el Santiago Arica, de una duración aproximada de 30 horas, visualizando esta medida como un compromiso de la empresa con la seguridad de sus conductores y pasajeros, aun cuando acarree más costos. En efecto, si la operación de los servicios bajo el sistema de postas la hacíamos con aproximadamente 58 conductores “posta”, al operar con tres conductores a bordo, estamos reemplazando esos 40 conductores “posta” por alrededor de 93 conductores fijos.

**TERCERO:** Que celebrada la audiencia preparatoria con fecha 20 de noviembre de 2020, las partes fueron llamadas a conciliación, la que no prosperó, confiriéndole traslado a la parte denunciante de la excepción de caducidad opuesta por la denunciada, siendo rechazada dicha excepción en su oportunidad. Asimismo, fue recibida la causa a prueba, fijándose el siguiente hecho a probar: “Efectividad que la demandada incurrió en actos u omisiones que vulneran los derechos fundamentales de los trabajadores conductores y asistentes de buses, socios del Sindicato demandante, consistentes en infracción a la garantía de integridad física y psíquica. Hechos y circunstancias en que se funda.”.

**CUARTO:** Que para acreditar sus pretensiones la parte denunciante incorporó y rindió los siguientes medios probatorios:

**-Documental:**



DJXNVRYWKB

1) Copia de Reglamento Interno de Orden Higiene y Seguridad de la empresa.

2) Copia de Contrato de trabajo de don Christian Soto Smith, de fecha 14 de Julio de 1999 con Emp. Transportes Rurales Ltda. Tur Bus, para desempeñar el cargo de Conductor.

3) Copia de Contrato de trabajo de don Alejandro Fontanilla Triviños, de fecha 28 de noviembre de 2005 con Emp. Transportes Rurales Ltda. Tur Bus, para desempeñar el cargo de Conductor.

4) Copia de Contrato de trabajo de don Bruno Fuentes Caramillo, de fecha 16 de enero de 1998, con Emp. Transportes Rurales Ltda. Tur Bus, para desempeñar el cargo de Asistente junto con copia de documento denominado Derecho a Saber de fecha 23 de octubre de 2007.

5) Copia de Anexo de Contrato de trabajo de 22 de julio de 2020, Suscrito entre Empresas de Transportes Rurales SPA y don Cesar Antonio Barría Alvares.

6) Comunicado interno de 31 de agosto de 2020 titulado “Información importante: operación sin asistentes a bordo”.

7) Captura de pantalla de publicación efectuada por usuario TurBus en web [www.Facebook.com](http://www.Facebook.com). titulada: “único con 3 conductores en la ruta”.

8) Documento titulado “Propuesta de Revisión y Ajuste de los Instrumentos Colectivos” de fecha 24 de julio de 2020.

9) Carta de fecha 12 de Agosto de 2020 enviada por los Presidentes de los Sindicatos N° 1, N° 6 y Pilay.

10) Carta de fecha 25 de agosto de 2020 enviada por don Gabriel Recabal.

11) Informe titulado “Medidas de Seguridad sobre Covid-19 en el transporte público de buses”, elaborado por don Claudio Cuevas y don Rafael Torres, del área de Asesoría Técnica Parlamentaria de la Biblioteca del Congreso Nacional.

12) Copia del Contrato colectivo suscrito entre la Empresa de Transportes Rurales Tur Bus SpA y el Sindicato Nacional de Trabajadores de la empresa Tur Bus, de fecha 07 de junio de 2018.

13) Foto de documento denominado “Comprobante Asignación de Valores” de fecha 10 de noviembre de 2020.



14) Informe titulado “Análisis Técnico del eventual aumento del riesgo en la conducción de buses ante la eliminación del asistente a bordo” elaborado por FEJ Ingenieros SPA, con fecha 18 de noviembre de 2020.

15) Set de 7 fotos correspondientes a documentos denominado “Planilla venta de pasajes”.

16) Captura de pantalla de Publicación en la red social Facebook, del usuario NuevaAndimarVip, de fecha 06 de noviembre de 2020, titulada “Buscamos auxiliar de bus”.

17) Set de 5 Fotos de litera de bus.

18) Set de 2 fotos, asiento conductor y copiloto.

19) Impresión de publicación de [www.meganoticias.cl](http://www.meganoticias.cl) de fecha 04 de diciembre de 2019 titulada “Buscaba un futuro mejor”: La historia del fallecido auxiliar que alertó a los pasajeros sobre accidente de Taltal”, publicada en: <https://www.meganoticias.cl/nacional/284103-accidentetaltal-auxiliar-del-bus-sobrevivientes-companeros-de-trabajo.html>.

20) Foto de documento titulado “Detalle de Salidas” de fecha 10 de noviembre de 2020.

21) Correo electrónico de fecha 29 de octubre de 2020 remitido por don Gabriel Perez a Sindicato 1 con el asunto “Estatus contractual de socios”, junto con archivo adjunto a dicho correo, titulado “Libro2.xlsx”.

22) Captura de pantalla de Publicación en la red social Facebook, del usuario CikbusElite, de fecha 18 de noviembre de 2020, titulada “Buscamos a los mejores auxiliares de bus”.

23) Carta dirigida a Presidente Fetraich, suscrita por don Gabriel Recabal.

24) Foto obtenida de la red social twitter, que señala que hace si un usuario se niega a usa mascarilla.

25) Intercambio de correos electrónicos entre don Alejandro Fontanilla (presidente del sindicato) y don Gabriel Recabal (Gerente de Personas y Cultura) de fecha 30 de Marzo de 2021, bajo el título “RE: Mail, aclaratorio” (**PRUEBA NUEVA**).

26) Intercambio de correos electrónicos entre don Rodrigo Lepin y don





Jorge Arredondo, bajo el título “Anexo contrato individual conductores” de fecha 31 de Marzo de 2021, junto a documento Word del borrador de anexo de contrato de trabajo. **(PRUEBA NUEVA)**.

27) Demanda judicial presentada por la demandada ante el 8° Juzgado Civil de Santiago, causa rol N° 3570-2021 iniciada con fecha 15 de Abril de 2021, junto a los documentos acompañados en dicha presentación. **(PRUEBA NUEVA)**.

**-Confesional:** Absolvió posiciones don José Antonio Errandonea Teran, en calidad de representante legal de la denunciada, según consta del registro de audio respectivo.

**-Testimonial:** Prestaron declaración los testigos don Jorge García Sepúlveda, y don Francisco José Fresard Bobadilla, según consta del registro de audio respectivo.

**-Exhibición de documentos:** La parte denunciante solicitó que la denunciada exhibiera en la audiencia de juicio los siguientes documentos, diligencia que fue cumplida respecto de los siguientes antecedentes:

-Registros de boletos vendidos en la parada de Colon y Placilla entre los meses de agosto 2020 y 18 de noviembre de 2020.

- DIAT y Declaración del Trabajador Rodrigo Alonso Montenegro Cosca, RUT 9.130.437-6, relativa a la licencia médica por accidente laboral iniciada el 13 de noviembre de 2020.

-Registro de GPS del Bus placa patente LK VK - 29, del día 18 de noviembre de 2020, indicando la ubicación de las paradas realizadas por el vehículo y su duración.

-Registro de GPS del Bus placa patente GV LD-91, del día 18 de noviembre de 2020, indicando la ubicación de las paradas realizadas por el vehículo y su duración.

En relación a los documentos individualizados con los N° 1, 3 y 6, correspondiente a los siguientes:

-Registro de capacitaciones en materias de seguridad y prevención de riesgos realizadas a conductores entre febrero 2020 y octubre 2020, debidamente firmadas por éstos a los trabajadores Aquiles Peña Gutiérrez, rut 12.337.825-1;



Fernando Carrasco Caña, rut 15.609.860-4; Cesar Villarroel Mondaca, rut 12 201.127-5; Juan Muñoz Diaz, rut 11.853.853.-6.

-Mecanismo por el cual se da cumplimiento a las normas del DS 675 del Minsal de 14 de agosto de 2020, y de que forma la empresa controla que no se produzcan cambios de asientos de acuerdo a lo indicado en dicha normativa.

-Autorización sanitaria para las Parada Colon, en Ruta 5, KM 17, comuna de San Bernardo; y parada de Placilla, comuna de Valparaíso.

Al efecto, cabe tener presente que la parte denunciada exhibió en relación al registro de capacitaciones en materia de seguridad y prevención de riesgo respecto de conductores, copias de certificados emitidos por Academia GTP durante el periodo alegado a distintos conductores por diversas materias de seguridad.

En relación al mecanismo por el cual se da cumplimiento a las Normas del DS 675 del Minsal, fueron acompañadas 3 nóminas de pasajeros y en relación a la autorización sanitaria de paradas que fueron indicadas en el N° 6, fue acompañada copia de Resolución 591 exenta del Minsal y Oficio GS N° 034 del Ministerio de Transportes del mes de agosto de 2020, estimando la parte denunciante que no ha cumplido con la diligencia decretada, alegación compartida por este Tribunal en atención a que en relación a los certificados de capacitación, de su tenor se desprende un contenido demasiado genérico, sin que conste el contenido del curso impartido, ni el tiempo que fue utilizado en dicha capacitación, quien la impartió y vinculo de la denunciada con la empresa que aparece emitiéndolos. En relación a los otros dos documentos claramente no satisface la exhibición solicitada, no existiendo un documento emitido de manera oficial por la Autoridad Sanitaria que permita realizar las paradas en que la empresa realiza en la actualidad ni los requisitos que debiese cumplir en caso de hacerlo, por ende, se hace efectivo en este acto de conformidad a lo establecido en el artículo 453 N° 5 del Código del Trabajo, en cuanto a estimarse por probadas las alegaciones hechas por la parte denunciante en este caso en el libelo en relación con la prueba decretada.

**QUINTO:** Que por su parte la denunciada para acreditar sus pretensiones



incorporó y rindió los siguientes medios probatorios:

**-Documental:**

1) Documentos denominados “Consulta Notificaciones por Periodo”, emanados del sistema informático de mi representada, que da cuenta de los servicios desarrollados por los trabajadores: señores Enrique Alarcón Bastías, Octavio Ortega Vera, Pavel Vilches García, Carlos Ramos Suárez, Jaime Peñailillo Arévalo, Dagoberto Figueroa Valenzuela, Manuel Ramírez Aedo, Jorge Martínez Martínez, Julio Castro Bustos, Héctor Azócar Carrillo, Juan Quezada Paillalef, Enso Fernández Lara, Guillermo Olivares Fuentes, Alfredo Cuevas Durán, Wilfredo Muñoz Peña, José Badilla Castro, Jacinto Toloza Pereira y José Encina Jiménez, durante el periodo comprendido entre los meses de octubre de 2018 y marzo de 2020.

2) Hojas o informe de producción de los trabajadores precedentemente individualizados, correspondientes al periodo comprendido entre los meses de octubre de 2018 y marzo de 2020.

3) Liquidaciones de remuneraciones de los mismos trabajadores, correspondientes a los meses de octubre de 2018 a marzo de 2020.

4) Listado de servicios desarrollados con tres conductores a bordo y conductores que los realizan.

5) Documentos denominados “Consulta Notificaciones por Periodo”, emanados del sistema informático de mi representada, que dan cuenta de los servicios desarrollados con tres conductores a bordo y los conductores que los ejecutan, por el periodo agosto de 2020 a la fecha.

6) Informes de asistencia emanados del sistema de registro SACEL, de los trabajadores individualizados en la nómina referida en el numeral 4 precedente, correspondientes a los meses de agosto de 2020 a la fecha.

7) Nómina de trabajadores de Tur Bus vigentes al 30 de octubre de 2020.

8) Planillas (3) de pago de cotizaciones de la Mutual de Seguridad, correspondientes al mes de octubre de 2020.

9) Descriptores de cargo de asistentes de andén, operador de servicio al cliente y fiscalizador.



10) Contratos de trabajo de trabajadores que desempeñan los cargos señalados en el número anterior (dos contratos por cargo).

11) Presentación efectuada por mi representada, en el mes de septiembre de 2019, ante la Comisión de Transportes de la Cámara de Diputados y correo remitido de dicho documento.

12) Informe Técnico de Mantenimiento, que describe el sistema desempañador de parabrisas (Defroster).

13) Manual de Operación del Sistema de Climatización de los buses de la demandada.

14) Página de inicio de la Academia GTP.

15) Material lectivo curso Reglas Operacionales de la Conducción.

16) Procedimiento de Ciclos de Conducción y Descanso, elaborado por la Gerencia de Seguridad Operacional. Documento denominado “Guía para el Pasajero de Buses Interurbanos”, elaborado por Conaset.

17) Documento denominado “Preguntas frecuentes sobre transporte interurbano y rural”, extraído del sitio web [transporteescucha.cl](http://transporteescucha.cl), del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

18) Dos fotografías del interior de un bus doble piso, que da cuenta de la separación existente entre el salón del bus y la cabina del conductor.

19) Documento denominado “Conócenos”, extraído del sitio web de la demandada, que da cuenta del compromiso de la compañía por la seguridad.

20) Documento extraído de la página web de la empresa de transporte de pasajeros española Flixbus, que da cuenta de las características del servicio a bordo, y una referencia a la duración del servicio Lisboa – Zurich.

21) Set de fotografías de algunas de las pensiones que para el descanso de los conductores la empresa tiene dispuestas a lo largo del país.

22) Correo electrónico de fecha 13 de noviembre de 2020, asunto “Análisis novedades 01-01-2019 – 31-03-2020”, que da cuenta de la naturaleza de las novedades registradas en el sistema informático de la empresa, en el periodo indicado.



23) Listado de mnemónicos utilizados en los sistemas informáticos de la empresa para representar las ciudades o localidades de origen y destino de los servicios.

24) Comparativo con cuatro ejemplos de la duración de los tiempos de descanso de un conductor en servicios desarrollados bajo el sistema de postas y servicios ejecutados bajo el sistema de tres conductores a bordo.

25) Protocolo de Acuerdo de fecha 30 de marzo de 2021, suscrito entre Empresa de Transportes Rurales SpA y el Sindicato Nacional de Trabajadores de la Empresa Tur Bus.

**-Confesional:** Absolvió posiciones el Presidente del Sindicato denunciante, don Alejandro Fontanilla Triviños, según consta del registro de audio respectivo.

**-Peritaje:** La parte denunciada se desiste del peritaje solicitado. No obstante lo anterior el Tribunal, haciendo uso de sus facultades oficiosas, incorpora de oficio el informe emitido por la perito, doña Ruth Clarisa Vallejos Garcés, prescindiendo de su declaración.

**-Testimonial:** Prestaron declaración los testigos doña Denise Garate Soler don Alfonso Mora del Río y don Carlos Vásquez Rodríguez, según consta del registro de audio respectivo.

**-Otros medios de prueba:**

1. Video de 3 minutos de duración denominado “Módulo 1 Características Servicios Esenciales”, que da cuenta del procedimiento de operación en el contexto actual.

2. Video de 41 segundos de duración que muestra la disposición y equipamiento de la cabina de un bus doble piso.

3. Archivo Excel denominado “Novedades Asistentes” que contiene las novedades, eventualmente relacionadas con tareas de asistente, que registra el sistema informático de la demandada, por el periodo 01.01.2019 al 31.03.2020.

**CONSIDERANDO:**

**SEXTO:** Que apreciadas las pruebas incorporadas por las partes, conforme a las reglas de la sana crítica, importando con ello tomar en especial



consideración la gravedad, concordancia, multiplicidad y conexión de aquellos medios probatorios incorporados por los intervinientes al proceso, permiten a este tribunal tener por acreditados los siguientes hechos de la causa:

a) Que desde el año 2013 el modelo operacional de la empresa denunciada determinó que los servicios de transporte hacia los distintos puntos del país se desarrollarían con una tripulación compuesta por conductores y asistente de buses, sin embargo, en trayectos de corta duración que no excedían de 5 horas, el servicio se realizaría con un solo conductor; hecho que no se encuentra controvertido entre las partes, y que se desprende, asimismo, del mérito de las pruebas confesionales y testimoniales rendidas por ambas partes.

b) Que a partir del año 2013 la empresa denunciada también adoptó la decisión de suprimir la presencia de un asistente a bordo para aquellos servicios de corta duración, es decir, aquellos cuya duración no excedía de 3 horas, situación que se extendió a los servicios cuyos trayectos se extendían desde Santiago y el Litoral Central, V Región y Rancagua, para luego ampliarse a servicios que se extendían desde Santiago-San Pedro de la Paz, Antofagasta-Arica, Santiago- La Serena y servicios internacionales a Mendoza, Argentina; hecho que no se encuentra controvertido entre las partes, y que se desprende, asimismo, del mérito de las pruebas confesionales y testimoniales rendidas por ambas partes.

c) Que con ocasión de la Pandemia Covid-19 que afecta a nuestro país desde el mes de marzo de 2020 y una vez decretado el Estado de Excepción Constitucional de Catástrofe en todo el país por la Autoridad de Gobierno, la empresa denunciada decidió suspender todos los servicios de transporte público de pasajeros que desarrollaba, sometiéndose junto a sus trabajadores a los efectos y beneficios que la Ley N° 21.227 estableció, reanudando de manera paulatina sus operaciones a partir del 1º de agosto de 2020; hecho que no se encuentra controvertido entre las partes y, que se ve reafirmado con el mérito de las pruebas confesionales y testimoniales rendidas por ambas partes.

d) Que con ocasión de la reanudación de los servicios de transporte público de pasajeros que desarrolla la empresa denunciada a partir del día 1º de agosto



de 2020, esta última adoptó la decisión de eliminar el cargo de asistente a bordo en aquellos servicios en que aún se utilizaba y la eliminación del “sistema de posta” en aquellos trayectos de larga duración, es decir, que exceden de 16 horas, determinando que aquellos servicios se llevaran a cabo con 3 conductores a bordo del bus; hecho que no se encuentra controvertido entre las partes y, que se ve reafirmado con el mérito de las pruebas confesionales y testimoniales rendidas por ambas partes.

e) Que el Sindicato Nacional de Trabajadores de la Empresa Tur Bus, -denunciante de autos-, suscribió con la empresa denunciada con fecha 30 de marzo de 2021 un Protocolo de Acuerdo relativo a la estructura de remuneraciones con ocasión de la situación de emergencia provocada por la Pandemia Covid-19; hecho que no se encuentra controvertido entre las partes y, que se desprende del mérito del documento antes aludido, incorporado por la denunciada como prueba nueva.

**EN CUANTO A LA ACCION DE TUTELA LABORAL:**

**SEPTIMO:** Que de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 485 del Código del Trabajo, el procedimiento de tutela laboral tiene por objeto el conocimiento de las cuestiones suscitadas en la relación laboral por aplicación de las normas laborales que afecten los derechos fundamentales de los trabajadores y, en ese sentido la parte denunciante alega que la denunciada ha vulnerado la garantía consagrada en el artículo 19 N° 1 de la Constitución Política de la República de Chile, en cuanto se refiere a la integridad psíquica y física de los trabajadores que representa y que forman parte de la Organización Sindical que representa.

En relación a la garantía en discusión, cabe tener presente que el artículo 493 del Código del Trabajo no establece en ningún caso una especie de liberación de la carga probatoria de la parte denunciante, sino que más bien de su tenor se establece claramente y, así lo ha señalado reiteradamente la Doctrina y la Jurisprudencia una rebaja de la carga probatoria, siempre y cuando “de los antecedentes aportados por la parte denunciante resulten indicios suficientes de que se ha producido la vulneración de derechos fundamentales”; situación en la



cual corresponderá al denunciado explicar los fundamentos de las medidas adoptadas y de su propia proporcionalidad.

De la norma recién citada, se desprende claramente que no existe una inversión de la carga probatoria, sino que se limita a señalar que no resulta suficiente alegar la vulneración de una de las garantías fundamentales protegidas por el legislador laboral, sino que debe acreditar la denunciante indicios suficientes de tal vulneración.

**OCTAVO:** Que cabe tener presente en primer término que entre las partes no existe en discusión respecto de los siguientes hechos:

-Que desde el año 2013 el modelo operacional de la empresa denunciada determinó que los servicios de transporte hacia los distintos puntos del país se desarrollarían con una tripulación compuesta por conductores y asistente de buses, sin embargo, en trayectos de corta duración que no excedían de 5 horas, el servicio se realizaría con un solo conductor;

-Que a partir del año 2013 la empresa denunciada también adoptó la decisión de suprimir la presencia de un asistente a bordo para aquellos servicios de corta duración, es decir, aquellos cuya duración no excedía de 3 horas, situación que se extendió a los servicios cuyos trayectos se extendían desde Santiago y el Litoral Central, V Región y Rancagua, para luego ampliarse a servicios que se extendían desde Santiago-San Pedro de la Paz, Antofagasta-Arica, Santiago- La Serena y servicios internacionales a Mendoza, Argentina;

-Que con ocasión de la Pandemia Covid-19 que afecta a nuestro país desde el mes de marzo de 2020 y una vez decretado el Estado de Excepción Constitucional de Catástrofe en todo el país por la Autoridad de Gobierno, la empresa denunciada decidió suspender todos los servicios de transporte público de pasajeros que desarrollaba, sometiéndose junto a sus trabajadores a los efectos y beneficios que la Ley N° 21.227 estableció, reanudando de manera paulatina sus operaciones a partir del 1° de agosto de 2020;

-Que con ocasión de la reanudación de los servicios de transporte público de pasajeros que desarrolla la empresa denunciada a partir del día 1° de agosto de 2020, esta última adoptó la decisión de eliminar el cargo de asistente a bordo





en aquellos servicios en que aún se utilizaba y la eliminación del “sistema de posta” en aquellos trayectos de larga duración, es decir, que exceden de 16 horas, determinando que aquellos servicios se llevaran a cabo con 3 conductores a bordo del bus.

**NOVENO:** Que al efecto cabe tener presente, que si bien resulta efectivo la alegación efectuada por la empresa denunciada en su escrito de contestación, en cuanto a que no existe normativa alguna que la obligue a operar el servicio de transporte interurbano de pasajeros con la presencia de un asistente o auxiliar a bordo de cada bus; ello no obsta a que la medida adoptada por dicha empresa, no pueda ser objeto de cuestionamiento por la Organización Sindical recurrente, más aun si lo denunciado efectivamente dice relación con la afectación de la garantía constitucional protegida en el artículo 19 N° 1 de la Constitución Política de la República.

Que también resulta efectivo que la empresa denunciada a partir del año 2013 comenzó a adoptar una serie de medidas que incidieron en la supresión del cargo de asistente a bordo en aquellos servicios de corta duración, es decir, aquellos cuya duración no excedía de 3 horas, situación que se extendió a los servicios cuyos trayectos se extendían desde Santiago y el Litoral Central, V Región y Rancagua, para luego ampliarse a servicios que se extendían desde Santiago-San Pedro de la Paz, Antofagasta-Arica, Santiago- La Serena y servicios internacionales a Mendoza, Argentina; acordándose con las distintas organizaciones sindicales al momento de la suscripción del último contrato colectivo de trabajo con fecha 07 de junio de 2018, el pago para conductores que se vieran afectados con dicha medida, de un Bono denominado “Bono sin Asistente”, de acuerdo a lo establecido en la cláusula 1.- letra f) de dicho instrumento contractual, al establecer que, *“Para los conductores de buses de servicio de transporte interurbano que deban desarrollar sus servicios sin la presencia de un asistente o auxiliar de bus, en la “Zona Santiago desde y hacia el Litoral Central”, el trabajador deberá asumir las tareas eventuales de asistente durante la ruta, además de las impartidas por su jefatura directa. En consecuencia, a modo de ejemplo y sin que la relación siguiente sea taxativa, el*



*conductor deberá controlar que los pasajeros porten su pasaje, cobrar él mismo el pasaje a quienes no lo hayan pagado o a quienes asciendan al bus en el trayecto, entregándoles el boleto correspondiente, controlar la boletería en los puntos establecidos al efecto, rendir al finalizar el servicio los dineros que le hayan sido entregados y/o que haya recaudado, entre otras tareas. Lo anterior, de tal modo que no afecte la conducción.”.*

Luego establece el monto y la forma de pago, para luego en el párrafo 5º de dicha cláusula establecer en términos generales, que los trabajadores declaran expresamente, a través de su directiva, -aludiendo a la organización sindical recurrente-, que no tienen reclamo alguno que formular respecto de este bono pactado, renunciado al ejercicio de cualquier acción que pudieren tener en contra de la empresa.

**DECIMO:** Que resulta necesario analizar que el hecho que la organización sindical recurrente no reclamara de la medida adoptada en su oportunidad en relación a la eliminación del cargo de asistente en los servicios indicados en el motivo precedente, no implica que el Sindicato Nacional de Trabajadores de Empresa Tur Bus comparta ahora las medidas adoptadas por la empresa denunciada, más aun tomando en consideración las diferencias que de por si tienen los distintos servicios de transporte interurbano de corta y larga duración y las nuevas necesidades que los distintos servicios han requerido con ocasión de la Pandemia Covid-19.

Al efecto, resulta relevante determinar el origen de esta primera medida adoptada por la denunciada, en relación a la eliminación del cargo de asistente a bordo, ya que precisamente el Sindicato recurrente denuncia en el libelo que a contar del mes de noviembre de 2019, luego del Estallido Social, la empresa había comenzado a planearle a las distintas Organizaciones Sindicales su interés en adoptar diversas medidas para reducir costos, atendida la crisis económica que produjo el Estallido Social en nuestro país, reiterándolo nuevamente en el mes de marzo de 2020, insistiendo que su objetivo era rebajar los costos, sin embargo, ahora con motivo de la Pandemia de Coronavirus, cambió su fundamento a través de un Comunicado de fecha 31 de agosto de 2020, pretendiendo justificar su



decisión en el hecho que el rol de los asistentes resultaba contraproducente con la exigencia sanitaria de disminuir el contacto personal para mitigar el riesgo de contagio de Covid-19.

Al efecto la parte denunciante ofreció e incorporó como parte de su prueba documental copia de un ejemplar de un documento denominado "Propuesta de revisión y Ajuste de los instrumentos contractuales" de fecha 24 de julio de 2020, en el cual el Gerente de Personas y Cultura de la denunciada, Gabriel Recabal Echague, -documento que si bien no se encuentra suscrito, no fue objetado de contrario-; en virtud del cual dicho Gerente explica a los Directores Sindicales, que producto de la situación social y económica por la que ha venido atravesando el país desde octubre del año 2019, incrementada con la emergencia sanitaria, ha afectado gravemente a la industria del transporte, situándola en una situación de crisis económica, que no se vislumbra que se recupere prontamente en el corto ni mediando plazo, informando que la empresa para escapar de dicha realidad se veía en la necesidad de adoptar una serie de medidas que describe, con el objeto de "REDUCIR EL COSTO DE LAS REMUNERACIONES DE LOS COLABORADORES, por la elevada incidencia que ellas tienen en la estructura de gastos de la compañía, proponiendo 5 medidas temporales que decían relación con las remuneraciones de los trabajadores y otras 4 modificaciones o ajustes permanente, que pasan a señalarse:

1.- Modificación de las funciones del cargo de conductor, incorporando algunas actividades hoy en día realizadas por el cargo de asistente.

2.- Eliminación del componente Bono sin Asistente y/o Viatico sin Asistente: En el caso del personal que, hoy en día, permanentemente recibe dicha remuneración, se considerarían otros haberes en su reemplazo.

3.- Eliminación del bono interno por servicio.

4.- Ajustar la modalidad del pago del bono de días libres, bono día festivo y semana corrida.

**DECIMO PRIMERO:** Que, asimismo, la parte recurrente ofreció e incorporó copia de una carta dirigida por la Directiva del Sindicato recurrente a mediados de agosto de 2020 y la respuesta otorgada por la empresa, finalmente la denunciada



emite un Comunicado Interno con fecha 31 de agosto de 2020, emitido por su Director Ejecutivo José Antonio Errandona, documento exhibido a dicha personero al declarar en diligencia de absolución de posiciones, en virtud del cual comunica a los “colaboradores” en relación a las consultas y trascendidos recibidos con ocasión de las implicancias de la decisión de la denunciada de retomar sus servicios sin asistentes a bordo, lo siguiente: *“...Como es de público conocimiento, el contexto sanitario actual impone como una de las medidas básicas y de mayor efectividad en la mitigación del riesgo de contagio, la disminución del contacto personal. En este escenario, el rol de los asistentes resulta contraproducente con dicha exigencia sanitaria, debido a que la naturaleza de sus funciones implica necesariamente mantener contacto cercano con los pasajeros en los trayectos. Lo anterior eleva naturalmente el riesgo de un eventual contagio al que ellos quedan expuestos, lo que consecuentemente implica exponer también a ese riesgo al resto de la tripulación y los pasajeros.*

*En coherencia con el punto anterior, la empresa ha procurado oportunamente reemplazar o suprimir –según sea el caso-, el listado de funciones asociadas al rol de asistente durante este periodo. Así, los nuevos procesos y protocolos puestos en marcha consideran lo siguiente:*

*-Eliminación de cargos (almohadas, frazadas, cabeceras) y servicio a bordo para pasajeros.*

*-Prohibición de embarque de pasajeros en ruta, limitando el abordaje solo a terminales y paradas aprobadas por la autoridad sanitaria.*

*-Implementación de Canales de Apoyo en Ruta a pasajeros, a través de la plataforma Whatsapp.*

*-Creación y capacitación de un nuevo rol que corresponde al Apoyo de Embarque para la identificación de los pasajeros y revisión de boletos antes de subir al bus; que está operativo desde la puerta en marcha de los Servicios Esenciales.*

*-Realización de un Registro Obligatorio de Pasajeros antes de realizar los servicios.*



*-Creación y Capacitación de un nuevo rol que corresponde a Operador Servicio al Cliente, cuyo ámbito de acción estará vinculado exclusivamente al terminal y no a la ruta, recibiendo el equipaje al inicio de cada trayecto y entregándolo en cada terminal de destino. Esta medida será desplegada dentro de los próximos días.*

*Cabe recalcar que este nuevo esquema de servicio sin asistente a bordo no debe representar un cambio en las responsabilidades asociadas al conductor, que implique asumir nuevas tareas, dada la eliminación o reemplazo de funciones previamente comentadas.*

*Asimismo, estas modificaciones no deben afectar en ningún sentido el correcto descanso legal de los conductores durante el servicio, que la empresa cumple a cabalidad, dado que, nuevamente, no existen funciones en ruta que se adicionen a dicho cargo.*

*Esta medida, junto con otras implementadas durante la pandemia, se encuentra bajo la revisión y auditoría de la certificadora internacional AENOR, y en conjunto tienen como objetivo continuar trabajando en pro de la seguridad de conductores y pasajeros, aspecto que hoy, más que nunca, reforzamos como un pilar de nuestro servicio...”.*

**DECIMO SEGUNDO:** Que del análisis de ambos documentos individualizados en los motivos precedentes, emitidos por la empresa durante los meses de julio y agosto de 2020, se desprende claramente que en el mes de julio de 2020, -cuando la Pandemia por Covid-19 ya se manifestaba fuertemente en nuestro país-, no era motivo de preocupación para la empresa denunciada al informar esta última a sus trabajadores y Organizaciones Sindicales, sino que más bien se hacía referencia a la necesidad de REDUCCION DE COSTOS, medida que por lo demás, la empresa ya venía implementado en los últimos años a partir del año 2013, primero en los trayectos de no más de 2 horas como los que se dirigen desde Santiago y Litoral Central, V Región y Rancagua, para luego ir incorporando dicha eliminación del cargo de asistente a bordo en otras rutas no mayores a 3 horas, como Santiago-San Pedro de la Paz, Antofagasta-Arica, Santiago- La Serena y servicios internacionales a Mendoza, Argentina, tal como lo



reconocieron los distintos absolventes y testigos que declararon por ambas partes; época en la cual no existía crisis sanitaria y, que obviamente corresponde a una decisión empresarial relativa a la necesidad de reducción de costos y, que en esos casos no produjo mayor discusión con los trabajadores ni organizaciones sindicales ya que precisamente se trataban de trayectos de corta duración y, que precisamente podían implementarse una serie de medidas por la empresa para reemplazar las funciones que cumplía dicho asistente en el Terminal y, que efectivamente la empresa adoptó a partir del mes de agosto de 2020, al comunicar finalmente a sus trabajadores y Sindicatos y que fueron descritas una a una en el aludido Comunicado y transcritas en el motivo precedente, sin embargo, la gran controversia entre las partes dice relación precisamente con las labores que desarrollaba dicho asistente a bordo del bus durante el trayecto y, que la empresa denunciada ha pretendido restarle relevancia y ocurrencia.

**DECIMO TERCERO:** Que tal como ha sido señalado en forma precedente no existe duda alguna que la empresa denunciada con ocasión de la medida de eliminación del cargo de asistente de bus adoptó medidas para subsanar de alguna manera las funciones que este cumplía, sin embargo, las que mejor resultado tuvieron fueron precisamente las funciones que dicho asistente desarrollaba en el terminal de buses respectivo, -antes del inicio del trayecto-, reemplazándose sus funciones en relación a la carga y descarga de equipaje de los pasajeros por un asistente de andén, como asimismo, quedando la venta de boletos de los buses a cargo de canales digitales o en los distintos puntos de venta y recaudación en las boleterías existentes en cada uno de los terminales, tal como lo relataron los absolventes y testigos presentados por ambas partes, sin embargo, en relación a las funciones desarrolladas durante el trayecto del bus desde su origen al fin del trayecto es donde se produce la mayor discrepancia entre las partes, ya que si bien fueron eliminados con ocasión de la Pandemia Covid-19 que nos afecta todos los servicios otorgados al interior del bus relativo a servicios de comida como entrega de frazadas y almohadas, el mayor problema radica en la atención de los pasajeros que viajan en un trayecto determinado y que antes del inicio de la pandemia eran atendidos por el asistente del bus ante algún



requerimiento luego de ser llamado a través del botón que existe en cada asiento o bien requiriendo su presencia al verlo circular en el bus.

Al efecto, si bien la parte denunciada ha logrado acreditar haber implementado un sistema de canales de apoyo en ruta a los pasajeros a través de una plataforma de whatsapp, la que se informa a través de avisos al interior de cada bus, que todos los absolventes y testigos reconocen, como asimismo, se desprende del mérito de las fotografías emitidas por la empresa denunciada con dicho objetivo, resulta evidente a juicio de esta sentenciadora que dicha medida es insuficiente para evitar el contacto de los pasajeros con los conductores, ya que si bien la aplicación de whatsapp es utilizada por un gran número de usuarios, la misma requiere de conexión a internet que no todos los usuarios mantienen de manera habitual en sus teléfonos celulares, debiendo tenerse presente que en los trayectos de larga duración existen algunos lugares geográficos en que se pierde la señal de celular, lo que ocurre con mayor ocurrencia en el sector del Desierto de Atacama en los viajes desde y hacia el norte extremo de nuestro país, por ende, existen diversos pasajes del trayecto en que el usuario-pasajero si requiere de alguna atención deberá necesariamente requerir la intervención de los conductores que viajan en la cabina y, que con el nuevo sistema implementado por la empresa afecta con el descanso del conductor que debería ir descansando en la litera y del conductor que acaba de salir de la conducción que va sentado al lado del chofer, como asimismo, afecta la concentración del conductor a cargo de la máquina, no compartiendo en ningún caso, los dichos del testigo Alfonso Mora del Rio, Gerente de Seguridad Operacional de la demandada, quien reconoció en estrados que en el Plan Piloto los conductores que participaron del mismo levantaron este tema como parte de las complicaciones que causaba la eliminación del cargo de asistente, sin embargo, el testigo estima que “cree que no desconcentra al conductor que golpeen la cabina pasajeros”; cuestión que en ningún caso debería ser tolerable por la denunciada, ya que lógicamente entorpece la conducción y concentración del trabajador que maneja y altera el descanso de los otros dos choferes.



DJXNVRYWKB

**DECIMO CUARTO:** Que al efecto, resulta relevante analizar que ninguno de los testigos presentados por la parte denunciada ha realizado viajes en buses de la empresa luego de iniciada la Pandemia por Covid-19; cuestión relevante ya que resulta lógico que si previo a esta situación de emergencia sanitaria, para los que utilizábamos el servicio de transporte interurbano en buses de la denunciada de autos resultaba evidente la intervención que mantenía el asistente del bus durante determinados trayectos, dicha interacción claramente resulta necesaria en los viajes actuales donde pueden ocurrir una serie de situaciones no previstas y excepcionales y que ante cualquier requerimiento del pasajero deberá ser atendida por los choferes, quienes deberían ir concentrados en la conducción o en lograr descansar a bordo del bus respectivo y no preocupados de atender a pasajeros del mismo; no compartiendo las aseveraciones efectuadas por algunos de los testigos de la denunciada, quienes insistieron que sólo ante la eventualidad de una situación excepcional el chofer del bus podría contactarse a través de su teléfono celular con un canal que mantiene la denunciada para que los choferes informen este tipo de situaciones y se le indique que hacer, haciendo hincapié que en ese caso, haría uso de su teléfono con manos libres, sin embargo, a pesar de que dicha conducta no se encuentra prohibida en la Ley de Tránsito, no es una conducta aceptable para un conductor de bus de transporte interurbano, ya que el sólo hecho de tener que proceder al marcado del teléfono del canal respectivo produce una distracción, que por mucho que pudiera ser de un par de segundos pone en riesgo la vida del trabajador, de sus compañeros de trabajo y de los usuarios del bus, situación que se repite con la implementación a través de un Plan Piloto de un citófono en cada bus con el fin que se comunicaran los pasajeros con el conductor, ya que el solo hecho de mantener conversación con un pasajero al ir conduciendo produce desconcentración, cuestión que la empresa denunciada no puede desconocer, reconociendo el testigo Alfonso Mora del Río, Gerente de Seguridad Operacional que dicho plan piloto “no anduvo bien”, ya que no funcionaba bien, no le quedaba cómodo al conductor al apretar la tecla, siendo “una distracción”, no fue una ayuda al servicio, cuestión que la testigo Denise Garate Soler, en su calidad de Gerente de Clientes Persona, si bien no reconoció





en los mismos términos, lo reitero al indicar que se están buscando soluciones para la implementación de dicho plan piloto, buscando un mejor audio del citófono, reconociendo que existe necesidad de mejorar el mismo, desconociéndose que ocurre con dicho Plan Piloto en la actualidad no pudiendo ninguno de los testigos, entre ellos Carlos Vasquez Rodríguez, en su calidad de Gerente de Operaciones, explicar en qué etapa se encuentra, si se pretende modificarlo o bien fue suspendido permanentemente su implementación o de manera temporal.

**DECIMO QUINTO:** Que, asimismo, resulta relevante analizar el mérito del Informe Pericial solicitado evacuar por la propia empresa denunciada a una perito designada por este Tribunal de manera aleatoria del listado de peritos autorizado por la Il. Corte de Apelaciones de Santiago, tal como consta de la designación efectuada en la audiencia preparatoria respectiva, designándose en dicha oportunidad a doña Ruth Vallejos Garcés, en su calidad de Ingeniera Civil en Prevención de Riesgos, con el fin que elaborara un informe sobre las condiciones de trabajo y seguridad en la conducción de buses sin asistente a bordo en los buses de la denunciada; informe que finalmente fue emitido con fecha 21 de junio de 2021 por la perito antes individualizada luego de haber hecho uso del servicio prestado por la denunciada, viajando en dos oportunidades desde Santiago a Talca y Temuco, desistiendo la empresa denunciada de dicha pericia al inicio de la primera audiencia de juicio celebrada, sin embargo, este Tribunal tomo la determinación de proceder a su incorporación considerando la relevancia de las conclusiones alcanzadas y que claramente la denunciada no compartió ya que contraviene la tesis planteada en la presente acción y teniendo presente la naturaleza de las garantías que en la presente causa se presentan y, que este Tribunal tiene que ponderar, todo ello tomando en consideración también las facultades oficiosas con las que contamos los Tribunales con competencia en materia Laboral para actuar tomando en consideración el principio de oficialidad.

Al efecto, a pesar que la defensa de la parte denunciada insistió en restarle valor al informe pericial antes aludido al momento de efectuar las observaciones a la prueba y, este Tribunal si bien comparte que al inicio del mismo se alude a normativa del Derecho del Trabajo no aplicable a conductores de servicio de



transporte interurbano, lo relevante de dicho informe es el contenido factico, observado a través de los sentidos de la perito informante durante los trayectos realizados, ya que si bien reconoce que los viajes realizados no contaban con un aforo considerable al interior del bus y no pudo presenciar requerimientos de usuarios a la tripulación de manera directa, analiza las medidas adoptadas por la empresa denunciada para eliminar las labores que realizaba el asistente en trayecto, lo que también la lleva a la luz de la norma contemplada en el artículo 184 del Código del Trabajo a concluir que no se trató de una medida acertada, teniendo presente que, *“La conducción de transporte público urbano constituye uno de los oficios más estresantes y que está íntimamente vinculada al manejo de vehículos: el estrés modula en buena medida la forma de conducir de las personas y puede ser la causa de un número considerable de accidentes y además puede ocasionar efectos negativos en el conductor como generación de mayores niveles de hostilidad y de comportamientos competitivos; mayor tendencia a la impaciencia, toma de decisiones arriesgadas y conducción imprudente; y la disminución de la concentración...”*

*...En resumen, considero que no es prudente prescindir del asistente a bordo sabiendo cuales son las adversidades que se ve enfrentado el conductor en sus funciones, además de la responsabilidad de la seguridad e integridad de los pasajeros como de sí mismo.”*

La conclusión antes expuesta fue confirmada por la declaración del testigo experto en materias de seguridad por la parte denunciante, Francisco José Fressard Bobadilla, quien relató al inicio de su declaración su largo curriculum en materias de seguridad, incluso participando en otros juicios en que ha sido demandada la misma empresa de autos como testigo de la propia empresa, al ser contratado a través de la empresa DICTUC para la elaboración de informes de accidentes de tránsito graves ocurridos, no pudiendo tampoco compartir con la defensa de la parte denunciada que su declaración se haya tratado de un relato parcial con la sola versión otorgada por la parte denunciante, ya que de su extensa declaración se desprende el grado de conocimiento que tiene del giro de la denunciada, de la normativa de seguridad vial y, a pesar que reconoció no



haber efectuado viajes en buses de la denunciada desde que comenzó la Pandemia por Covid-19, su grado de conocimiento en la materia y expertis le permitía analizar las medidas adoptadas por la denunciada, análisis que realizo tanto en el Informe ofrecido e incorporado por el recurrente como parte de su prueba documental como del relato otorgado en la primera audiencia de juicio celebrada, relato que de todas maneras resulta absolutamente creíble y verosímil, incluso con el grado de conocimiento que tiene este propio Tribunal del servicio otorgado por la denunciada al ser usuaria del mismo en trayectos hacia el sur de nuestro país previos a la Pandemia, por ende, no podría concluirse que no sabe de lo que habla o que resulta poco creíble sus opiniones al haber sido requerido en esta oportunidad por la Organización Sindical, ya que si así fuese la denunciada tampoco podría recurrir a ningún experto en estas materias en diversos juicios que ha enfrentado o podría llegar a enfrentar, ya que sería acusado dicho experto de declarar a favor de la parte que lo presenta y que requirió de sus servicios; cuestión que en el caso de autos se desestima, más aun teniendo presente que en reiterados pasajes de su declaración dejo en claro que estimaba que la empresa de denunciada se trata de una de las empresas líderes en nuestro país en el sistema de transporte interurbano y, que en general cumplía con altos estándares de seguridad en el servicio otorgado.

**DECIMO SEXTO:** Que si bien la parte denunciante no logró acreditar la suficiencia de los indicios presentados en relación a la relevancia de la función de los asistentes de buses en trayecto en lo relativo a la ayuda del conductor para preparar los pagos en peajes en carreteras o en limpiezas de vidrios, habiendo acreditado la empresa denunciada la existencia del sistema de Defroser, con la abundante documentación incorporada al efecto y la descripción que del sistema efectuaron tanto los testigos de la denunciada como de la organización sindical denunciante, sin embargo, ello no es óbice para determinar que con el resto de los antecedentes probatorios aportados y antes analizados no haya podido acreditar la efectividad del resto de los indicios presentados, más aun tomando en consideración el riesgo que tiene el giro comercial desarrollado por la empresa denunciada, que no sólo debe propender a la protección y seguridad de la vida y



salud de los usuarios del sistema de transporte interurbano, sino que a la luz de la obligación legal establecida en el artículo 184 del Código del Trabajo, debe propender en cada una de sus determinaciones a la protección de la vida y salud de cada uno de sus trabajadores, deber de protección consagrado en el artículo 3º del Convenio 187 de la Organización Internacional del Trabajo, convenio ratificado por nuestro país y que consagra el marco promocional para la seguridad y salud en el trabajo, no debiendo por ningún motivo, ni menos con ocasión de una reducción de costos buscada por la empresa denunciada rebajar el estándar de la calidad y seguridad del servicio otorgado, más aun tratándose de la empresa líder de transporte interurbano en nuestro país, debiendo con mayor razón tomar determinaciones tomando en consideración todos los aspectos antes observados y no solo la potestad direccional y administrativa que posee al tratarse de la parte empleadora, ya que en el caso de autos ha quedado de manifiesto que la medida adoptada en relación a la eliminación del cargo de asistente no ha resultado proporcional con las consecuencias que ha tenido con la afectación psicológica de los conductores de los diversos servicios, no logrando acreditar la parte denunciante una real afectación en su integridad física, ya que al efecto solo consta la incorporación de una DIAT que da cuenta de un accidente sufrido por un chofer con ocasión de manejar el equipaje de usuarios, siendo insuficiente para establecer una real afectación en lo relativo a la integridad física, sin embargo, resultando relevante lo señalado por el testigo Alfonso Mora, ya que reconoció en estrados que ante la inquietud de los tripulantes desde el reinicio de los servicios se suspendieron las pruebas de alcotest a los conductores para evitar contagios, sin embargo, dicha situación no hace sino confirmar que la empresa denunciada ha relajado medidas de seguridad sin tomar las medidas de resguardo suficientes para por un lado proteger a sus trabajadores de posibles contagios de Covid-19 y, por otro lado, encontrar nuevas formas de tomar dichos análisis de drogas o implementar nuevos sistemas que permitan una adecuada protección versus el bien protegido que es la vida y salud de sus trabajadores y pasajeros, debiendo insistirse en este tema que frente a la inactividad legislativa y gubernamental de exigencias en la materia este Tribunal no puede quedar indiferente frente a la



DJXNVRYWKB

materia discutida y la responsabilidad que le incumbe al pronunciarse frente a acciones como la deducida en autos.

**DECIMO SEPTIMO:** Que en relación a la medida adoptada por la empresa denunciada en relación a la eliminación del sistema de “posta”, cabe tener presente que no existe contradicción entre las partes que dicho sistema era utilizado en trayectos de larga duración, saliendo desde el terminal de origen dos choferes, subiendo un tercer chofer en un punto del trayecto quien conduce 5 horas y se baja en el próximo punto, descansando en tierra y no en cabina del bus; situación que fue eliminada por la empresa con ocasión de la Pandemia Covid-19, primero para evitar la subida y bajada de personas del bus, actividad que se ha limitado en diversos trayectos y en segundo término teniendo presente materias de seguridad vial, ya que indicaron los testigos de la denunciada que era más seguro el trayecto de un bus con tripulación fija y maquina fija, ya que se conocen y no dudan de la conducción de ese tercer conductor que se subía en el sistema de postas, sin embargo, si bien este Tribunal puede compartir que por materia de emergencia sanitaria puede haber resultado favorable para evitar fuente de contagios de Covid-19, dicha medida en el tiempo futuro, una vez concluida la emergencia sanitaria no tiene fundamento para su extensión en el tiempo, no existiendo antecedentes idóneos que haya incorporado la denunciada para acreditar la proporcionalidad de la medida, más aun teniendo presente que resulta evidente que el descanso de los tres choferes a bordo del bus no resulta el idóneo en la cabina al ir 3 choferes, al existir una sola litera para dicho descanso, debiendo pasar el conductor que sale de la conducción a tratar de descansar en el asiento del lado del conductor que antes utilizaba el asistente que se paraba con frecuencia de dicho lugar, sin embargo, en la actualidad deben estar atentos a lo que ocurra en el trayecto con usuarios o incluso al ser requeridos por pasajeros de manera directa en el trayecto al golpear la cabina, tal como lo relato el testigo Jorge García Sepúlveda, conductor que realiza viajes al norte de nuestro país y relato las problemáticas que han ido produciéndose en los trayectos con ocasión de las medidas implementadas por la denunciada y que son objeto de la presente acción.



**DECIMO OCTAVO:** Que en relación al Protocolo de Acuerdo suscrito con fecha 30 de marzo de 2021 entre el Sindicato Nacional de Trabajadores de la Empresa Tur Bus, -denunciante de autos-, con la empresa denunciada un Protocolo de Acuerdo relativo a la estructura de remuneraciones con ocasión de la situación de emergencia provocada por la Pandemia Covid-19, incorporado por la denunciada como prueba nueva, cabe tener presente que si bien la empresa denunciada pretende otorgarle validez desde el punto de vista que la Organización Sindical con su suscripción habría dado validez a la medida de eliminación del asistente, ya que su suscripción se produjo con posterioridad a la interposición de la presente demanda, dicha situación queda en evidencia con el mérito de la prueba nueva aportada por la parte denunciante, también como prueba nueva en la primera audiencia de juicio, que en el intercambio de correos entre personeros de la denunciada, como es el correo dirigido Gabriel Recabal Echagüe, Gerente de Personas y Cultura y la dirigencia del Sindicato recurrente que le queda claro al primero que dicha organización mantiene aún diferencias respecto de la operación sin asistente, desprendiéndose del mérito del protocolo suscrito y dichos correos que el único fin de la suscripción del mismo fue la regularización del aspecto remuneracional consagrado en el instrumento colectivo, pero en ningún caso se desprende de su contenido que aceptar la medida de eliminación del asistente o que se desisten de la acción deducida, no siendo óbice para ello tampoco el hecho que en la actualidad los conductores afectados por dicha medida reciban un bono por el funcionamiento sin asistente, ya que al contrario de lo que alega la denunciada el restablecimiento de la función de asistente a bordo en trayectos superiores a 3 horas, sólo hará que las cosas vuelvan al “statu quo”, a la situación previa a la Pandemia, no existiendo un perjuicio remuneracional que perjudique de manera tal a cada conductor con la eliminación de dicho bono al regresar el asistente a sus funciones, ya que dicho bono no tiene un monto tal que afecte de manera considerable la remuneración mensual del trabajador, más aun teniendo presente los beneficios que trae consigo que dicha medida quede sin efecto y que han sido analizados de manera precedente.



**DECIMO NOVENO:** Que al efecto la empresa denunciada, deberá proceder a la restitución del cargo de asistente en el plazo de 30 días desde que quede ejecutoriada la presente sentencia, -sin perjuicio de tener que cumplir con lo ordenando en resolución dictada en audiencia de juicio de fecha 27 de julio del año en curso en relación a la medida cautelar decretada al efecto-, debiendo establecer para ello una mesa de trabajo entre la empresa denunciada y el sindicato denunciante, a la que podrán invitar al resto de las organizaciones sindicales. Asimismo, cada uno de ellos, podrá invitar a un experto en la materia como asesor, tanto en materia de seguridad de tránsito como de medida de seguridad propiamente tal en trayecto, con el fin de revisar la implementación de estas medidas y su cumplimiento posterior. Para ello, se determina que la restitución del cargo de asistente deberá ser implementado en los trayectos de duración de 3 horas y más, ya que, no ha habido discusión con los sindicatos en los trayectos menores y se venía cumpliendo dichas funciones de conducción sin asistente en trayectos de Zona Centro o Rancagua, que no superarían este límite de hora. Ahora bien, si bien se había alargado algunos trayectos de un poco más de duración, este Tribunal no comparte lo anterior, ya que en trayectos de 3 horas y más la función ejercida por el asistente al interior del bus es esencial en relación a la limpieza del bus y, más allá de la pandemia propiamente tal, que ahora cobra más importancia y se reconoce el sistema de sanitización que utiliza la empresa a la llegada de cualquier terminal y que el Tribunal no tiene porqué desconocer que dicho proceso puede tener una duración extensa y que cubra un trayecto de larga duración, es importantísimo que en trayectos de larga duración, como el relatado por el testigo de la parte demandante Jorge García Sepúlveda y, que se trata de uno de los más cuestionados en estos casos, Santiago-Iquique o Santiago-Arica, que son eventualmente los trayectos en que durante este último periodo de pandemia los buses han ido con aforo completo, a diferencia de los trayectos al sur, situación que, como bien lo dijo la defensa de la parte demandada, puede ir variando ya que la pandemia va variando todos los días, pudiendo volver a cuarentena, sin embargo, en la actualidad muchas regiones nos encontramos en Fase 3, inclusive en la Región Metropolitana, desde donde parten la mayor parte



de los servicios que presta la empresa denunciada, requiriéndose con o sin pandemia una limpieza de los baños y del bus propiamente tal en su interior ante eventualidades que ocurran durante trayectos tan extensos como de 3 horas hacia arriba. Por ello, se ordenará que, dentro de las labores en la restitución de la labor de asistente se determine que cada dos horas como mínimo se ejecute una limpieza en el trayecto, tanto de los baños como de las otras zonas del bus, si es que se requiere, por situaciones que eventualmente pudieran haber ocurrido en el trayecto.

Se reitera la obligación de la empresa de la sanitización en cada terminal de término de los trayectos y se va a aumentar esa obligación de limpieza, y de limpieza mayor a la de un aseo normal, en los terminales que están intermedios cuando paran en estos trayectos de larga extensión. También debiendo tomar en consideración la reposición de elementos de higiene básicos como alcohol gel, jabón y papel higiénico, sobre todo tomando en consideración los aforos de los buses en trayectos de larga extensión y con aforos completos, ya que también se encuentra reconocido por la prueba rendida por las partes que la empresa no cuenta con limitación de aforo, por lo tanto, perfectamente puede proceder a la venta del bus completo sin ninguna limitación con ocasión de la pandemia por COVID-19 a la que nos vemos afectados.

Asimismo, la empresa deberá tomar medidas para implementar un lugar para que el asistente descansa durante la extensión del trayecto al interior del bus mientras se extiende la medida de que los tres conductores, -en situación de trayecto de larga extensión-, descansen al interior de la cabina. Ello en atención a que, en relación a la medida de eliminación del sistema de postas, este Tribunal comparte dicha decisión únicamente mientras se extienda la circunstancia de Alerta Sanitaria decretada por la Autoridad de Gobierno en virtud del Decreto Supremo N° 104 de 05 de febrero de 2020 del Ministerio de Salud, debiendo ser dejada sin efecto en trayectos superiores a 16 horas, quedando obligada la empresa denunciada a adoptar las medidas necesarias para implementar que el asistente a bordo, en los trayectos de extensión de 3 horas y más, descansa al interior del bus, mientras los tres conductores van en la cabina, debiendo





complementar las otras medidas adoptadas por el Tribunal en virtud de la medida cautelar decretada en la presente causa, sin perjuicios de las medidas que puedan ir determinándose con ocasión de la mesa de trabajo ordenada implementar en virtud del presente fallo.

Lo anterior, sólo viene a reafirmar la suficiencia indiciaria de la presente acción tutelar, debiendo necesariamente concluir que la parte denunciante ha acreditado indicios suficientes de la vulneración denunciada de conformidad a lo contemplado en el artículo 493 del Código del Trabajo, respecto de las garantías protegidas por el legislador laboral respecto de la garantía contemplada en el artículo 19 N° 1 de la Constitución Política de la Republica al configurarse una vulneración a la integridad psíquica de los conductores de buses que se han visto afectados por las medidas adoptadas por la empresa denunciada, por lo que se procederá a acoger la demanda de tutela laboral intentada en lo principal del libelo.

**VIGESIMO:** Que la prueba analizada lo ha sido conforme a las reglas de la sana crítica, y el restante material probatorio, en nada altera lo concluido en este fallo.

**VIGESIMO PRIMERO:** Que habiendo resultando totalmente vencida la denunciada, se la condenará en costas.

Por estas consideraciones y lo dispuesto en los artículos 1°, 19 N°1 de la Constitución Política de la República y los artículos 1, 2, 5, 7, 415, 420, 423, 425 a 432, 434 a 438, 440 a 462 y 485 a 495 del Código del Trabajo; se resuelve:

I.- Que, se **HACE LUGAR**, a la demanda de Tutela Laboral, interpuesta por el **SINDICATO NACIONAL DE TRABAJADORES DE EMPRESA TUR BUS** en contra de la **EMPRESA DE TRANSPORTES RURALES SPA** y, en consecuencia se declara que han vulnerado los derechos fundamentales amparados en el artículo 19 N° 1 de la Constitución Política de la República al eliminar el cargo de Asistente en los trayectos de más de 3 horas de duración, como asimismo, al suprimir el sistema denominado de “posta” y obligar que el bus transite con 3 conductores a bordo.



II.- Que, asimismo, se ordena a la empresa denunciada a dar cumplimiento inmediato a las siguientes medidas con el fin de dar cumplimiento a la obligación de protección de sus trabajadores de conformidad a lo establecido en el artículo 184 del Código del Trabajo:

a) Se ordena la restitución del cargo de asistente en el plazo de 30 días desde que quede ejecutoriada la presente sentencia, -sin perjuicio de tener que cumplir con lo ordenando en resolución dictada en audiencia de juicio de fecha 27 de julio del año en curso en relación a la medida cautelar decretada al efecto-, debiendo establecer para ello una mesa de trabajo entre la empresa denunciada y el sindicato denunciante, a la que podrán invitar al resto de las organizaciones sindicales. Asimismo, cada uno de ellos, podrá invitar a un experto en la materia como asesor, tanto en materia de seguridad de tránsito como de medida de seguridad propiamente tal en trayecto, con el fin de revisar la implementación de estas medidas y su cumplimiento posterior, de acuerdo a los fundamentos expuestos en los motivos precedentes y, en particular en el motivo decimo noveno, en que se determinará la forma en que deberá ser implementada dicha restitución y las obligaciones que tendrá a su cargo el asistente.

b) En relación a la medida de eliminación del sistema de postas esta se mantendrá vigente, sin embargo una vez concluida la Alerta Sanitaria decretada por la Autoridad de Gobierno en virtud del Decreto Supremo N° 104 de 05 de febrero de 2020 del Ministerio de Salud, deberá ser dejada sin efecto en trayectos superiores a 16 horas, debiendo la empresa denunciada adoptar las medidas necesarias para implementar que el asistente a bordo, en los trayectos de extensión de 3 horas y más, descansa al interior del bus, mientras los tres conductores van en la cabina, debiendo complementar las otras medidas adoptadas por el Tribunal en virtud de la medida cautelar decretada en la presente causa, sin perjuicios de las medidas que puedan ir determinándose con ocasión de la mesa de trabajo ordenada implementar en virtud del presente fallo.

Lo anterior, bajo el apercibimiento de multa contemplado en el artículo 495 N° 2 del Código del Trabajo y, que en caso de ser aplicadas serán a favor del



Fondo de Formación Sindical y Relaciones Laborales Colaborativos del Ministerio del Trabajo y Previsión Social.

**III.-** Que se condena en costas a la denunciada, por haber resultado totalmente vencida, las que se regulan en la suma de \$2.000.000.

**IV.-** Ejecutoriada esta sentencia, remítase copia a la Dirección del Trabajo y cúmplase lo dispuesto en ella, dentro de quinto día. En caso contrario, certifíquese dicha circunstancia y pasen los antecedentes al Juzgado de Cobranza Laboral y Previsional.

Regístrese y comuníquese.

**RIT N° T-1504-2020**

**RUC 20-4-0293258-K**

Dictada por doña Andrea Soler Merino, Jueza Titular del Segundo Juzgado de Letras del Trabajo de Santiago.



A contar del 04 de abril de 2021, la hora visualizada corresponde al horario de invierno establecido en Chile Continental. Para la Región de Magallanes y la Antártica Chilena sumar una hora, mientras que para Chile Insular Occidental, Isla de Pascua e Isla Salas y Gómez restar dos horas. Para más información consulte <http://www.horaoficial.cl>