

Modifica el Código del Trabajo y la ley N°18.290, de Tránsito, en materia de protección de la salud e integridad de los trabajadores que sufren violencia laboral externa

Boletín N°12256-13

Antecedentes

En el año 2002, la Organización Internacional del Trabajo (OIT) junto con la Organización Mundial de la Salud (OMS), al elaborar las **Directrices Marco para afrontar la violencia laboral en el sector de la salud**, concluyó que la violencia en el lugar de trabajo se ha convertido en un problema mundial que atraviesa las fronteras, los contextos de trabajo y los grupos profesionales.

Luego, en el año 2003, en **Repertorio de recomendaciones prácticas sobre violencia en el lugar de trabajo en el sector de los servicios y medidas para combatirla**, la misma OIT definió la violencia en el lugar de trabajo como *toda acción, incidente o comportamiento que se aparta de lo razonable mediante el cual una persona es agredida, amenazada, humillada o lesionada por otra en el ejercicio de su actividad profesional o como consecuencia directa de la misma*. Por su parte, la Organización Mundial de la Salud, OMS, ha precisado que *la violencia en el lugar de trabajo, no es un problema individual ni aislado, es un problema estructural y estratégico que tiene sus raíces en factores sociales, económicos, organizativos y culturales, cuya solución debe ser integral*.

La OIT ha identificado dos modalidades de violencia laboral: (i) la violencia interna, aquella que tiene lugar entre los trabajadores, incluidos directores y supervisores y; (ii) la violencia externa, aquella que tiene lugar entre trabajadores y toda persona presente en el lugar de trabajo. En este sentido, aun cuando la violencia laboral externa constituye una problemática universal y transversal, adquiere una dimensión especialmente preocupante en el sector servicios y resulta paradigmática respecto de los trabajadores del transporte público.

En nuestra realidad, que en el ámbito del ordenamiento territorial se caracteriza por una expansión urbana desmedida asociada a la segregación espacial, los medios de transporte colectivo desempeñan un rol clave, debiendo asumir la mala distribución del sistema de actividades y la consecuente sobrecarga de servicio. Este contexto genera altos niveles de congestión, largos trayectos y exposición de los usuarios a niveles críticos de hacinamiento.

Éste ha sido el antecedente no laboral para que los trabajadores del transporte colectivo, además de soportar un aumento de la intensidad de trabajo, hayan tenido que asumir, como riesgo cierto, la violencia de parte de los usuarios, con consecuencias evidentes en su salud. Las cifras de este problema, difícil de dimensionar, hablan de que, por ejemplo, el 81% de los conductores del

Transantiago declaran haber sido víctimas de agresiones verbales y amenazas por parte de pasajeros y el 57% han sido víctimas de agresiones físicas durante su jornada de trabajo. En el Metro de Santiago, se han multiplicado, en los medios de comunicación y redes sociales, las noticias que dan cuenta de agresiones a sus trabajadores y que han movilizadado a los sindicatos en pos de un compromiso efectivo por parte de la empresa con la seguridad y salud de todos los trabajadores de Metro.

Las amenazas, intimidaciones, agresiones físicas y verbales en contra de estos trabajadores por parte de los usuarios, han experimentado un incremento progresivo en los últimos años, pese a las campañas educativas destinadas a reducir los índices de violencia en contra de los trabajadores del sector del transporte colectivo.

Nuestro ordenamiento jurídico laboral aplicable a los trabajadores del sector privado, como es el Metro, no contiene normas para enfrentar esta realidad, a diferencia de lo que ocurre en el Estatuto Administrativo, que incorpora disposiciones que prevén supuestos de violencia externa ejercida en contra de los funcionarios públicos en el art. 90 de la Ley. N°18.834.

Por ello, avanzar en una normativa que se haga cargo de la violencia externa en el lugar del trabajo, constituye sólo uno de los aspectos de la solución integral que propugna la OMS, siendo necesario abordar, además, los distintos factores que confluyen en su manifestación.

Considerando:

1. Que, de acuerdo a la OIT, la violencia laboral externa es aquella que tiene lugar entre trabajadores y toda persona presente en el lugar.
2. Que, la violencia laboral externa puede provenir de los usuarios de los servicios que ofrece la empresa para la que presta funciones el trabajador afectado.
3. Que, se ha registrado un aumento significativo y creciente de la violencia laboral externa de la que son víctimas los trabajadores de todos los sectores, principalmente en el ámbito de los servicios y especialmente preocupante en el ámbito del transporte colectivo.
4. Que, nuestro ordenamiento jurídico laboral en el artículo 184 del Código del Trabajo consagra el deber del empleador de tomar todas las medidas necesarias para proteger eficazmente la vida y salud de los trabajadores.
5. Que dicha normas es, sin embargo, una disposición inefectiva para abordar la violencia externa en el sector privado.
6. Que, en contraste, el artículo 90 del Estatuto Administrativo dispone que los funcionarios tienen derecho a ser defendidos y a exigir que la institución a

que pertenezcan persiga la responsabilidad civil y criminal de las personas que atenten contra su vida o su integridad corporal, con motivo de sus funciones, o que, por dicho motivo, los injurien o calumnien en cualquier forma.

7. Que el legislador protegió a los fiscalizadores a propósito del pago de tarifas como se puede ver en la Ley N° 21.083 que adopta medidas de seguridad y control en medios de pago del transporte público de pasajeros, el que modificó la Ley N° 18.290 del Tránsito y ahora dispone en su artículo 196 octies, que *“El que lesione, en razón del ejercicio de sus funciones a un inspector fiscal del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, al personal de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado y sus filiales, o de Metro S.A., que realicen servicios de fiscalización, o a quienes sean contratados por empresas operadoras de servicios de transporte público para realizar labores de verificación de pago de tarifa, será sancionado con la pena asignada al delito correspondiente, aumentada en un grado.*
8. Que la norma anterior otorga protección jurídica a los fiscalizadores de los buses de las empresas operadores del Transantiago, los cuales son dependientes del Estado y no constituye una norma de aplicación general. Su establecimiento sin embargo, evidencia la preocupación del legislador por el fenómeno de la violencia laboral externa y, en definitiva, reafirma la necesidad de avanzar hacia una normativa efectiva en la protección de los trabajadores y trabajadoras del sector del transporte público.

En virtud de lo anteriormente expuesto, los parlamentarios que suscribimos venimos en proponer el siguiente Proyecto de Ley.

PROYECTO DE LEY

Artículo 1: Agréguese en el Código del Trabajo, el siguiente artículo 184 ter:

“Los trabajadores tendrán derecho a ser defendidos y a exigir que el empleador persiga la responsabilidad civil y/o criminal de las personas que atenten contra su vida o su integridad corporal, con motivo del desempeño de sus funciones, o que, por dicho motivo, los injurien o calumnien en cualquier forma”.

Artículo 2: Agréguese un nuevo inciso 3° al artículo 196 octies de la Ley N° 18.290 del Tránsito, del siguiente tenor:

“Del mismo modo, el que amenace, hiriere o maltratare al personal de las empresas operadoras de servicios de transporte público, cuyas relaciones laborales son regidas por el Código de Trabajo, además de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado y sus filiales, o de Metro S.A. y sus empresas contratistas, en razón del ejercicio de sus funciones, cualquiera sea la función que éstos desempeñen, incurrirá en las penas previstas en los incisos 1° y 2° de este artículo, según corresponda.”