

Procedimiento: Aplicación General
Materia: Despido Improcedente
Demandante: Humire Chávez, David
Demandado: Transporte Aéreo S.A.,
RIT O-243-2021
RUC 21- 4-0375034-1

Arica, a treinta de mayo del año dos mil veintidós.

VISTOS:

I.- De las Partes y sus Apoderados.

Que, don **DAVID PATRICIO HUMIRE CHAVEZ**, empleado, cédula de identidad N° 13.005,451-K, domiciliado en esta ciudad, calle Caleta Coloso N° 805, Población Cardenal Raúl Silva Henríquez, patrocinado por la Abogada doña Sandra Negretti Castro, y como apoderado en juicio el Abogado don Alvaro Guzmán Riveros, con domicilio y forma de notificación registrado en autos, deduce demanda por despido improcedente y cobro de prestaciones laborales, en contra de la empresa **TRANSPORTE AEREO S.A.**, del giro de su denominación, Rut N°96.951.280-7, representada legalmente por don Carlos Valenzuela Wodehouse, ambos, domiciliados en la ciudad de Santiago, Avenida Américo Vespuccio N° 2901, comuna de Renca, Región Metropolitana.

Esta causa se tramitó conforme al procedimiento de aplicación general, de los artículos 446 y siguientes del Código del Trabajo, asignándole el Rit O-243-2022, donde la demandada, patrocinada por el Abogado don Eduardo Albornoz Munita, también su apoderado en juicio, con domicilio y forma de notificación indicados en autos, al contestar pidió el rechazo de la demandada, con costas.

Con fecha 2 de febrero último, se llevó a efecto la audiencia preparatoria donde el Tribunal hizo una breve relación de la demandada y contestación; luego llamó a las partes a conciliación, proponiéndoles bases de un acuerdo, sin embargo dicha actuación fracasó por la negativa de la demandada. Se determinó en esa audiencia los hechos sustanciales, pertinentes y controvertidos a probar, relativos al fundamento de la causal de término del contrato de trabajo, y al efecto las partes ofrecieron la prueba a rendir en la audiencia de juicio.

En la audiencia de juicio, celebrada los días 9 de marzo y 11 de mayo último, las partes incorporaron la prueba previamente ofrecida, cuyo análisis se hará en la parte considerativa de este fallo; asimismo, los litigantes formularon las observaciones que les mereció la prueba, oportunidad en la que reiteraron sus pretensiones, argumentos, y alegaciones y defensas, respectivamente. Asimismo,



el Tribunal fijó la oportunidad para la notificación de la presente sentencia definitiva.

CON LO RELACIONADO Y CONSIDERANDO:

II.- De las Pretensiones y Defensas o Alegaciones de las Partes.

A.- De la Demanda del Actor.

PRIMERO: Que, don David Patricio Humire Chávez, ya individualizado, deduce demanda por despido improcedente y cobro de prestaciones laborales, en contra de la empresa Transporte Aéreo S.A., representada legalmente por don Carlos Valenzuela Wodehouse, también individualizada.

Fundamenta su pretensión en la relación laboral que existió entre las partes desde el 19 de mayo de 2014, desempeñándose como Conductor, y agrega que el contrato de trabajo tenía el carácter de indefinido.

En cuanto a la remuneración, dice que ascendía a \$796.746.-

Respecto del despido expresa que con fecha 23 de agosto de 2021, la demandada le comunicó su decisión de terminar el contrato de trabajo por la causal establecida en el artículo 161 del Código del Trabajo, o necesidades de la empresa, que fundamentó en la reestructuración de los Aeropuertos de Regiones, incluyendo el que se desempeñaba, consistente en la externalización de las labores referidas a los procesos de servicio al pasajero y rampa. Luego señala que el motivo de la implementación de esa reestructuración consistió en la baja en la productividad de la compañía debido a los cambios en las condiciones del mercado que ha producido la pandemia, generada por el Covid-19, cuyos efectos se han extendido y obligado a la empresa a efectuar reestructuraciones en funcionamiento, todo con el objeto de mantener su viabilidad y eficiencia.

Expone que el despido es improcedente pues inmediatamente después de su desvinculación comenzó su actividad de reclutamiento de personal para la realización de las mismas funciones que realizaba, hecho que configura la falta de justificación de su desvinculación por aquella causal ya que ésta no puede tener como fundamento el mayor beneficio que la empresa pretenda obtener con el despido, sino que debe fundarse en hechos objetivos que la justifiquen y que, además, se acrediten y asienten en la causa.

Para que la causal del artículo 161 sea justificada, dice, debe fundarse en hechos objetivos, que hagan "inevitable" para el empleador la separación de uno o más trabajadores; como también, situaciones que pueden invocarse como constitutivas de ella tales como la racionalización o modernización de la empresa, establecimiento o servicio, las bajas en la productividad y los cambios en las condiciones del mercado o de la economía, fundamentos solo señalados y no fundados en la carta de despido.



Del mismo modo, prosigue, la demandada fundamenta su decisión en una supuesta externalización de sus servicios, pero aquel elemento factico no puede ser establecido como una necesidad de la empresa, ya que desde su desvinculación hasta la fecha de la presentación de la demanda, no se ha concretado ninguna externalización del servicio, que todo acontece de la misma forma cómo funcionaba antes, han contratado directamente nuevo personal, e incluso, también recontratado a trabajadores despedidos, por lo que tal reestructuración no existe.

Señala que la demandada le descontó la cantidad correspondiente al dinero aportado a la cuenta individual de seguro de cesantía, fundado en que el despido estuvo causado en el artículo 161 del Código del Trabajo, según lo permitiría el artículo 13 de la ley 19.728, descuento que se hizo con cargo a la indemnización por años de servicios en el finiquito. Plantea que dicho descuento es ilegal ya que el despido es improcedente y no puede estimarse válida para unos efectos (el descuento) y no válida para otros, obligando en este caso a pagar un 30% de recargo legal, pues de lo contrario se incentivaría al empleador a aprovecharse de su propio dolo o torpeza, esto es invocar la causal "necesidades de la empresa" a sabiendas que es improcedente con el solo objeto de beneficiarse.

Solicita se declare que su despido fue improcedente en los términos del artículo 168 y 169 del Código del Trabajo; que se condene a la demandada al pago del incremento o recargo legal del 30% en virtud del artículo 168 Código del Trabajo por la suma de \$1.673.167.-; y que no corresponde descuento o imputación alguna respecto de la indemnización por años de servicios por concepto de aporte efectuado por el empleador a la cuenta individual de seguro de cesantía solicitando la restitución del dinero descontado, por \$1.085.321.- Todo con más reajustes, intereses y costas.

B.- De la Contestación de la Empleadora Demandada.

SEGUNDO: Que, la demandada, al contestar solicita el rechazo de la demanda en todas sus partes, con costas.

Señala que es efectiva la relación laboral que existió entre las partes a contar del 19 de mayo de 2014, y que el demandante desarrolló la labor de Conductor.

Refiere que Transporte Aéreo S.A., pertenece al Grupo Latam, desarrollando la totalidad de la actividad de transporte de pasajeros vía aérea en el plano local, esto es, dentro de Chile, además dicho Grupo está conformado por un conjunto de sociedades constituidas en diversos países, que desarrollan un negocio común, esto es, el transporte aéreo de personas y carga y está integrado



por sociedades constituidas en Chile y otros países.

En cuanto al demandante, refiere que el día 30 de septiembre de 2021 fue despedido por la causal del artículo 161 inciso primero del Código del Trabajo, esto es "necesidades de la empresa", con el cumplimiento de todas las formalidades que exige la ley. Agrega que al momento del despido prestaba servicios en el cargo de "Conductor" en el Aeropuerto de Iquique.

Señala que el despido fue consecuencia directa de la Pandemia por Covid-19, durante los años 2020 y 2021 y que se extenderán al 2022; además de las restricciones sanitarias impuestas por la autoridad para efectos de mitigar los efectos de la enfermedad, y que incluyó el cierre de fronteras.

Expone que aquello ha tenido consecuencias catastróficas en el ejercicio normal del giro del Grupo Latam, dentro del cual se encuentra inserta la empresa, desde el punto de vista operacional y económico, viéndose forzado a tomar una serie de medidas organizativas y laborales. Una de estas, ha sido afrontar un proceso de eliminación de cientos de puestos de trabajo debido al fuerte impacto de la Pandemia en las condiciones económicas de la industria aérea, externalizando gran parte de las operaciones.

Refiere que en el año 2020 se redujeron en más de un 95% los vuelos del Grupo Latam para el transporte de pasajeros, y a fines de año la empresa opere al 65% de la capacidad, lo que evidencia el impacto que tuvo la Pandemia sobre la operación y consecuentemente sobre los ingresos del Grupo. Además debe analizarse la situación financiera-económica de la empresa, así los ingresos totales del segundo trimestre de 2021, comparado con el mismo período del año 2019, significaron una reducción de 62,5%, y los ingresos por transporte de pasajeros para el segundo trimestre del 2021 se redujeron un 77,4% comparado con 2019, cuestión que lleva a concluir que a pesar del paso del tiempo la situación sanitaria sigue golpeando a la empresa, no pudiendo proyectarse una "normalización" en el mediano-corto plazo.

Alega que la estructura de costos y deuda financiera del Grupo están dimensionados para una Compañía que genera ventas de US\$850 millones mensuales, que opera 1.400 vuelos diarios y que transporta más de 6 millones de pasajeros mensuales. Sin embargo, durante el año 2020, por ejemplo el mes de mayo, las ventas fueron aproximadamente de US\$150 millones, operamos cerca de 60 vuelos diarios, los que tuvieron la mitad de la ocupación normal, y transportamos menos de 200.000 pasajeros. Si bien, el Grupo ha visto una recuperación durante este año, lo cierto es que sigue enormemente lejos de una operación normalizada, como lo era antes de la Pandemia. En efecto, dice, las restricciones han impactado dramáticamente los ingresos de la Compañía y su



capacidad de hacer frente a sus compromisos financieros, tales como cancelar o retrasar proyectos por un valor de US\$900 millones, también postergar la entrega de nuevos aviones que habían sido encargados antes de la crisis. También, se han negociado planes de pago y postergaciones de pagos con más de 500 acreedores. Y, se ha tomado la difícil decisión de externalizar gran parte de las operaciones nacionales a nivel aeropuerto, siendo desvinculadas a la fecha más de 550 trabajadores.

Entre otras medidas, señala el procedimiento de reorganización ante el Tribunal de Quiebras de los Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York, cuyo reconocimiento se solicitó judicialmente en Chile. Esto, y como se indicó, para efectos de atravesar la crisis en la aviación causada por la Pandemia del Covid-19, proteger los bienes de la Compañía, asegurar su viabilidad futura y mantener la fuente de trabajo para la mayor parte posible de sus empleados. Señala que este proceso de reorganización fue reconocido por el Segundo Juzgado de Letras en lo Civil de Santiago, mediante sentencia de fecha 4 de junio de 2020.

Por lo expuesto, sostiene que la decisión de poner término al contrato de trabajo del actor se fundó en razones absolutamente objetivas, esto es, la racionalización de la aerolínea, atendido a un cambio en las condiciones de mercado totalmente ajeno a la voluntad de la Compañía. De esta forma, la decisión de tener que prescindir de los servicios de miles de trabajadores de la Compañía en Chile, incluyendo al demandante de autos, eliminando sus puestos de trabajo de manera definitiva luego de un profundo y transversal proceso de racionalización que significó la externalización de las áreas Ground Handling (Rampa) y Servicio al Pasajero de los aeropuertos de Arica, Iquique, Copiapó y otras ciudades, obedece a razones netamente objetivas y económicas, esto es, la enorme baja en la productividad debido a los cambios en las condiciones del mercado y la economía por la crisis sanitaria, y no a la sola decisión unilateral y discrecional de la empresa, configurándose completamente la causal del inciso 1° del artículo 161 del Código del Trabajo.

Dice que nada adeuda al demandante, por ninguno de los conceptos que pretende, por cuanto el despido es del todo procedente y ajustado a la ley.

III.- De la Prueba Incorporada por las Partes.

A.- Prueba de la demandada.

1.- Documentos.

TERCERO: Que, la parte demandada incorporó la siguiente prueba documental:

1.- Contrato de trabajo celebrado entre las partes, de 19 de mayo del 2014.



Consta del documento que el trabajador asume el cargo de Operario, debiendo ceñirse a las instrucciones de su jefatura y las disposiciones del Reglamento Interno de la empresa.

Se establece que la remuneración mensual del trabajador estaría compuesta de sueldo base y gratificación.

2.- Anexo de contrato de trabajo de fecha 19 de mayo de 2014, donde se establece que el trabajador desempeñará las labores de Operario en el Aeropuerto de Arica. Además, se establece un sistema de incentivos a favor del demandante como remuneración variable.

3.- Actualización del contrato de trabajo, de fecha enero de 2020.

Consta del documento el reajuste del sueldo base; y se establece que el demandante desempeñaría la labor de Conductor.

4.- Actualización al contrato de trabajo, de fecha febrero de 2021, que reajusta el sueldo base y mantiene el cargo de Conductor del demandante.

5.- Comunicación escrita de término del contrato de trabajo, de fecha 23 de agosto de 2021, por la cual la empleadora demandada notifica al trabajador demandante su decisión de despedirlo por la causal del artículo 161 inciso 1° del Código del Trabajo, derivada de la racionalización que se desarrolla en la empresa. Conforme la carta, el despido se haría efectivo el 30 de septiembre de 2021.

Se expresa como fundamento de la causal, lo siguiente:

“La causal invocada se fundamenta en la reestructuración de los Aeropuertos de Regiones, incluyendo el Aeropuerto en el cual usted se desempeña en el cargo de CONDUCTOR, reestructuración que consiste en la externalización de las labores referidas a los procesos de Servicio al Pasajero y Rampa, razón por la cual dichas labores dejarán de ser efectuadas en un importante porcentaje por personal interno de la empresa.

El motivo de la implementación de esta reestructuración consiste particularmente en la baja en la productividad de la compañía debido a los cambios en las condiciones del mercado que ha producido la pandemia generada por el Coronavirus o COVID-19, tanto en Chile como en el extranjero, cuyos efectos se ha extendido y han obligado a la empresa a efectuar reestructuraciones en su estructura de funcionamiento, todo con el objeto de mantener la viabilidad y eficientar, dentro de dicho contexto, a la empresa.

En efecto, en los años 2020 y 2021 la empresa ha visto reducida drásticamente su operación, debido al cierre de fronteras y restricciones a la circulación de las personas y su transporte producto de las medidas sanitarias que han adoptado las autoridades de los países donde opera para intentar prevenir y controlar la



propagación mundial del COVID-19, medidas que se han prolongado hasta la fecha.

Las medidas sanitarias adoptadas por las autoridades han afectado gravemente los ingresos de la empresa, siendo un hecho notorio y de público conocimiento el perjuicio que han sufrido las compañías aéreas tanto nacionales como extranjeras, incluyendo por cierto a su empleador, sin que se vean expectativas de una pronta recuperación, por lo que la empresa se ha visto en la necesidad de racionalizar su personal y aplicar otras reducciones, adoptando, entre otras medidas, la externalización de algunas de las áreas de la empresa, comprendiendo aquella en la que Ud. Se desempeña en el cargo de CONDUCTOR, lo que ha hecho necesaria su separación como la de otros trabajadores para mantener la viabilidad y eficientar a la empresa dentro de esta grave crisis en que se encuentra la industria aérea. Por lo anterior, su cargo ha sido eliminado y no será reemplazado, tercerizándose sus funciones a una empresa externa que desde octubre de 2021 se hará cargo, de manera íntegra, de las funciones desempeñadas por usted y sus compañeros de Aeropuerto."

6.- Comprobante de carta de aviso para terminación del contrato de trabajo de fecha 26 de agosto de 2021.

7.- Comprobante de envío de Correos de Chile de la carta de despido de fecha 23 de agosto de 2021.

8.- Certificado de Saldo Aporte del Empleador al Seguro de Cesantía para Imputar a Indemnización de fecha 19 de enero de 2022.

Consta del documento que el monto del aporte es de \$1.134.483.-

9.- Liquidaciones de remuneraciones del actor desde octubre de 2020 a septiembre de 2021.

Conforme a estos documentos el monto de la remuneración mensual del demandante ascendía a la suma de \$796.746.-

10.- Finiquito del contrato de trabajo celebrado entre las partes, de fecha 30 de septiembre de 2021.

Consta del documento que la empresa demandada pagó al demandante la indemnización por 7 años de servicios por \$5.706.512.- También que se compensó el feriado legal.

Se deja constancia que la empleadora descontó de los haberes a favor del trabajador, la suma de \$1.085.321.-, por el "Seguro de Cesantía".

11.- Correo electrónico corporativo o institucional de la empresa Latam, asunto "Proceso tercerización de la operación - Aeropuertos Regiones Chile" de fecha 23 de agosto de 2021, del Director de Aeropuertos Latam, Edwin García, dirigido a ejecutivos en Chile por comunicación interna.



Se expresa que en el proceso de tercerización de la operación que se está implementando en los aeropuertos de regiones de Chile, se ha informado, con esa fecha, a las personas que dejarán de prestar servicios para el grupo Latam a contar del 30 de septiembre próximo.

12.- Correo electrónico corporativo o institucional de la empresa Latam, asunto "Re: RDP Resultados 07 de octubre 2021" de fecha 7 de octubre de 2021, que da cuenta la cantidad de pasajeros del año 2021 comparada con el año 2019, y que respecto del año 2019, el total de pasajeros transportados es de 52.652 y el 2021 es de 21.227.

13.- Correo electrónico corporativo o institucional de la empresa Latam, asunto "Fwd: BC Amazonas" de fecha 23 de octubre de 2021, del Subgerente Negociaciones Aeropuertos, Pablo Salgado, dirigido personal de Latam, dando cuenta de la tercerización de Handling y Ground Handling en Chile Regiones, con una eficiencias del 14%, y la tercerización de 650 empleados aproximadamente; aplacando la incertidumbre en la recuperación del mercado post pandemia.

14.- Comunicados del Sindicato N°1 de Trabajadores de Lan Express de las siguientes fechas: 26/08/2021, 24/09/2021, 29/09/2021, 30/09/2021, 04/10/2021 y 13/10/2021.

El documento contiene información que se entrega a los trabajadores socios del Sindicato, entre ellas la tercerización de servicios; continuidad laboral por los meses de octubre y noviembre y firma de anexos; la desvinculación de 670 socios del área de rampas y servicio al pasajero; la tercerización del área de servicio al pasajero y que la relación laboral se mantendría vigente hasta que la empresa externa esté habilitada para su funcionamiento y ejecución de las faenas y que aquellos que quieran continuar firmarán un anexo y aquellos que no lo hagan seguirá el proceso de desvinculación.

15.- Certificación de los documentos individualizados en el numeral anterior de la Notaria de Patricio Raby Benavente, de fecha 26 de octubre de 2021.

16.- Comunicados internos enviados por Latam Airlines Group y transporte Aéreo S.A., a todos sus trabajadores de las siguientes fechas: 09/03/2021, 06/05/2021, 09/06/2021, 08/09/2021, 09/09/2021, 10/09/2021, 29/09/2021, 11/10/2021, 14/10/2021 y 08/11/2021.

Consta de los documentos que informa a sus trabajadores el resultado financiero a diciembre de 2020, expresando que se operó a un 32,9% de la capacidad, en comparación con el año 2019, resultando una baja de 81,6% en los ingresos por pasajeros; que los ingresos de la empresa del cuarto trimestre llegaron a un 68,7% menos que el mismo período del 2019, y, que los ingresos totales para el año 2020 presentaron una baja del 58,4% en comparación al año



anterior, debido al impacto de la pandemia por Covid-19. Se informa que para el año, la pérdida operacional llegó a US\$1.665,3 millones y la pérdida neta llegó a US\$4.545,99 millones.

Respecto del año 2021, se informa del resultado financiero del trimestre finalizado el 31 de marzo de ese año, indicándose que la capacidad promedió el 35,9% de los niveles de 2019; que los ingresos totales del primer trimestre de 2021 disminuyeron un 61,2% respecto del mismo período de 2020, por un decrecimiento en los ingresos de pasajeros. Se expresa que esos resultados son producto de la pandemia, y se realizan esfuerzos para disminuir costos.

Se informa del plan de reorganización financiera que la empresa presenta ante los tribunales de Estados Unidos.

Se expone que en el segundo semestre del 2021, finalizado el 30 de junio, se presenció una fuerte nueva ola de la pandemia, con medidas de distanciamiento social y restricciones de desplazamiento, que afectó los viajes nacionales e internacionales, operando con una capacidad significativamente menor por la disminución de la demanda capitalizando las reducciones de costos. Se expresa la necesidad de generar flujo de caja operativo, seguir reduciendo costos y mantener una flexibilidad frente a la demanda que no sería lineal. Señala la reducción de ingresos en 62,5% en comparación con el 2019, que igualmente los ingresos de pasajeros disminuyeron 77,4%; se expresa que se pretende alcanzar un 50% de la capacidad al final de año.

Se informa que se espera para el año 2024 volver a los niveles de capacidad pre pandemia.

Se informa del resultado financiero del tercer trimestre de 2021, terminado el 30 de septiembre, expresando que la empresa operó al 49,7% de los niveles de capacidad del 2019, aumentando los niveles de ingresos, pero con un 50,7% por debajo de los del año 2019.

17.- Cartas enviadas por el Subgerente Negocios Aeroportuarios de Latam Airlines Group S.A., a los encargados de los Aeropuertos de Arica, Concepción, Iquique, Puerto Montt, Antofagasta, Balmaceda, Calama, Copiapó, La Serena, Punta Arenas y Temuco, todas de fecha 26 de agosto de 2021, informándoles de la tercerización de los servicios de Ground Handling y Servicio al Pasajero.

18.- Carta del Gerente Corporativo de Inversiones y Aeropuertos de Agencias Universales, dirigida a la Directora General de Concesiones de Obras Públicas, de fecha 15 de septiembre de 2021, donde le informa que la Sociedad Latam Airlines Group y Transportes Aéreos S.A., comunicaron la tercerización de los servicios de trabajadores relativos a los servicios a pasajeros en los Aeropuertos concesionados de las ciudades Arica, Calama, La Serena y Puerto Montt.



Respecto del Aeropuerto de Arica se indica que el proceso se implementará el 27 de septiembre de 2021.

19.- Ordenanza N° 1024 de la Dirección General de Concesiones de fecha 28 de septiembre de 2021.

20.- Solicitud de Reconocimiento de procedimiento concursal extranjero principal Ley N° 20.720, presentado por el Grupo Latam en Chile, de ROL C-8553-2020 del 21 Juzgado Civil de Santiago, de fecha 1 de junio de 2020.

21.- Sentencia causa ROL C-8553-2020, del 21 Juzgado Civil de Santiago.

22.- Memoria Grupo Latam 2019.

Consta del documento que forma parte del Grupo Latam, como filial consolidada, la empresa Transporte Aéreo S.A., o Latam Airlines Chile.

Se informa que para este año se transportó a 74 millones de pasajeros; la apertura de nuevas rutas; la compra de aviones; y, los planes de inversión.

23.- Memoria Grupo Latam 2020.

Consta del documento que forma parte del Grupo Latam, como filial consolidada, la empresa Transporte Aéreo S.A., o Latam Airlines Chile.

Se informa que para este año, producto de la pandemia por Covid-19, se transportó a 28,3 millones de pasajeros, un 61,8% menos que el año anterior; que las operaciones disminuyeron en un 38,3%; y, la baja de demanda de pasajes.

24.- Resultados financieros consolidados para el trimestre finalizado el 30 de diciembre de 2020.

25.- Resultados financieros consolidados para el trimestre finalizado el 31 de marzo de 2021.

26.- Resultados financieros consolidados para el trimestre finalizado el 30 de junio de 2021.

27.- Resultados financieros consolidados para el trimestre finalizado el 30 de septiembre de 2021.

28.- Trigésimo sexta Junta Ordinaria de Accionistas, de 20 de abril de 2021.

29.- Plan fronteras protegidas de fecha 1 de septiembre 2021, emitido por Gobierno de Chile.

Consta del documento las medidas adoptadas por la autoridad administrativa nacional a propósito de la pandemia por Covid, que incluyen la restricción para la salida y entrada a Chile.

30.- Resolución N° 672 del Ministerio de Salud, de fecha 23 de julio de 2021, que establece plan "Fronteras Protegidas".

Consta del documento las restricciones impuestas por la autoridad a la salida y entrada de personas al País.



31.- Decreto Supremo N° 102, del Ministerio del Interior y Seguridad Pública, de fecha 16 de marzo de 2020, que dispone cierre temporal de lugares habilitados para el ingreso y egreso de extranjeros, por emergencia de salud pública de importancia internacional por brote del nuevo coronavirus.

32.- 475 cartas de despido a igual número de trabajadores de la empresa demandada, de distintas ciudades, como Arica, Antofagasta, Temuco, Concepción, Punta Arenas, y otras, todas por la causal del artículo 161 inciso 1° del Código del Trabajo o necesidades de la empresa, invocando como hechos de la externalización de los procesos de Servicio al Pasajero y Rampa, originada por la pandemia por Covid-19, y la reducción de las operaciones de la empresa, y con el objeto de mantener su viabilidad. Los documentos son del año 2021.

2.- Testigos.

CUARTO: Que, la demandada hace comparecer a estrados al testigo don 1.- **Maurice Formal**, cédula de identidad N° 27.020.980-7, quien advertido de su obligación de decir verdad y juramentado legalmente declara que trabaja para la empresa Latam, en el cargo de Gerente de Estrategia y Planificación de Aeropuertos, y que la empresa demandada Transporte Aéreo es una filial de Latam, que se encarga del negocio doméstico, en Chile. Dice que sabe que el demandante trabajó para la demandada como Conductor, encargado de la movilización del equipaje desde y hacia el avión, quien fue desvinculado pro el proceso de tercerización el 30 de septiembre de 2021, y eso por la situación de la empresa por el impacto de la pandemia. Dice que ese proceso se hizo el 11 Aeropuertos y comprendió las áreas de Servicio al Pasajero y de Rampa, y en esta última donde se desempeñaba el actor. Señala que en Arica el Servicio de Rampa lo asumió la empresa Swissport y que no hay trabajadores de la empresa demandada, que todo se externalizó. Declara que la empresa operaba al 5% de lo acostumbrado y actualmente está por debajo de lo se volaba previo a la pandemia; además que se adoptaron otras medidas como la rebaja de sueldos, permisos sin goce de sueldos, y otras, y eso pensando que la pandemia pasaría rápido. Dice que la empresa Swissport comenzó con sus servicios el 1 de diciembre de 2021, pero estaba planificado para el 1 de octubre, lo que no se pudo hacer ya que no se obtuvieron las autorizaciones para operar en los Aeropuertos y se pospuso por 60 días.

Contrainterrogado, declara que durante de octubre a diciembre los trabajadores firmaron un anexo de contrato y siguieron trabajando por esos 60 días. Dice que la empresa solicitó su bancarrota y no ha salido de ese proceso.

3.- Oficios.



QUINTO: Que, se incorpora la información probatoria requerida por la demandada a través de oficios, y que corresponde a la siguiente:

1.- Comunicado de la empresa Agencia de Carga Cargomobility SPA, de fecha 4 de febrero de 2022, informando que mantiene un contrato de prestación de servicios con la demandada, pero que no comprende el Aeropuerto de Arica.

2.- Comunicado de la empresa Swissport, de fecha 3 de febrero de 2022, informando que mantiene un contrato de prestación de servicios con la empresa Latam Airlines Group S.A., y su compañía afiliada Transporte Aéreo S.A., desde el 1 de diciembre de 2021, para la prestación de servicios de Ground Handling en el Aeropuerto de Arica. Agrega que esos servicios contemplan labores administrativas, servicio de atención de pasajeros, servicio de atención de rampa, servicio de control de carga, operaciones de vuelo y servicios de soporte.

B.- La Prueba de la Parte Demandante.

1.- Documentos.

SEXTO: Que, el actor incorporó la siguiente prueba documental:

1.- Carta de despido de fecha 23 de agosto 2021, ya incorporada.

2.- Declaración, transacción, recibo y finiquito, ya incorporado.

Se acompaña Anexo de Finiquito de fecha 4 de Noviembre de 2021.

3.- Reclamo N° 1501/202111050 deducido por el demandante en la Inspección Provincial del Trabajo con fecha 26 de octubre 2021.

4.- Comparendo celebrado ante la Inspección del Trabajo de Anca, con fecha 15 de Noviembre 2021.

2.- Confesión.

SEPTIMO: Que, el demandante requirió la comparecencia de la demandada, la empresa **Transporte Aéreo S.A.**, para la **prueba de confesión**, actuación judicial que cumplió a través de su representante don **Marcelo Alexis Calderón Santander**, cedula de identidad N° 13.216.017-1, quien juramentado legalmente declara que el proceso de externalización se produce en los servicios de Atención de Pasajeros y de Plataforma, y eso derivado de la pandemia, ya que había que flexibilizar costos y hacerse eficientes, de pasar de costos fijos a variables. Dice que pese a la baja de vuelos los costos eran fijos y con la tercerización pasaron a flexibles, y eso fue para salvar a la empresa ya que se llegó al 5% de las operaciones con el 100% del personal y por eso, para eficientar costos se hizo la tercerización. Señala que aun sin la pandemia tal vez se hubiera hecho lo mismo ya que era necesario operar de esa manera. Dice que el proceso de tercerización no fue inmediato al despido ya que las empresas tuvieron un problema de documentación con el MOP y no se llevó a efecto el 30 de septiembre. Dice que



se ofreció a los trabajadores continuidad pro 2 meses dejando nula la carta aviso, y varios de ellos siguieron.

3.- Testigos.

OCTAVO: Que, el demandante hace comparecer a estrados al testigo don **Felipe Ignacio Fernández Martínez**, cédula de identidad N° 18.264.053-0, quien advertido de su obligación de decir verdad y juramentado legalmente, declara que conoce al demandante, que trabajaron juntos en Latam, y que la empresa los desvinculó en septiembre. Dice que las labores del demandante consistían en la carga y descarga del avión, recepción de equipajes y maletas, y eso en el Área de Servicio de Rampa. Declara que hubo una desvinculación masiva, que se avisó que trabajaban hasta septiembre, pero dos días antes la empresa avisó que la desvinculación no va, que se siguiera por dos meses, hasta diciembre y que allí sí o sí los desvincularían a todos. Dice que también se contrató a otras personas desde septiembre hasta diciembre.

Contrainterrogado, declara que en su caso también demandó a la empresa. Dice que las personas recontratadas siguieron pero no por Latam sino por la empresa externa Swissport.

4.- Exhibición de documentos.

NOVENO: Que, la parte demandante requirió de la demandada la exhibición de los siguientes documentos:

Los contratos de trabajo celebrados durante el año 2021 para desempeñarse en Aeropuerto de Arica, para funciones de Agentes de Servicios y otros, respecto de los siguientes trabajadores: 1) Lesly López, 2) Andrea Castillo, 3) Vanesa Fuentes, 4) Andrea Villarreal, 5) Bernardo Núñez, 6) Ivania Paniagua, 7) Heather Cisternas, 8) Camila Velásquez, 9) Francisca Gutiérrez, 10) Carol Caquisane y 11) Diana Yucra.

La demandada exhibe los siguientes documentos: Contratos de Lesly López, de septiembre de 2016 y 2017 y anexo contrato del 2 de octubre del 2021; de Vanesa Fuentes, de fecha 13 de agosto, contrato del 16 de noviembre del 2021; de Diana Yucra, contrato parcial 18 de agosto 2021, aceptación de aceptación de beneficios, Anexo de contrato de trabajo, 29 de septiembre del 2021; de Andrea Villarreal, anexo contrato del 2 de octubre del 2021; de Ivania Paniagua, anexo contrato del 2 de octubre del 2021; y, de Andrea Castillo anexo contrato del 2 de octubre del 2021.

IV.- Determinación de los Hechos y Valoración de la Prueba.

DECIMO: Que, conforme lo dispuesto en el artículo 456 del Código del Trabajo, la prueba rendida en el procedimiento laboral debe ser ponderada de acuerdo a las reglas de la sana crítica, y al efecto establece que el tribunal debe expresar las



razones jurídicas y las simplemente lógicas, científicas, técnicas o de experiencia, en cuya virtud asigne valor o desestime dichas pruebas, y explica que el Juez, al valorar la prueba, deberá tomar en especial consideración la multiplicidad, gravedad, precisión, concordancia y conexión de las pruebas o antecedentes del proceso, de manera de conduzcan lógicamente a la conclusión que convence al sentenciador.

UNDECIMO: De la Relación Laboral. Que, conforme al contrato de trabajo celebrado entre las partes, sus anexos y actualizaciones (documentos N° 1 a 4 del motivo 3°), unido ello a que las partes son concordantes (motivos 1° y 2°), es un hecho cierto la relación laboral que existió entre ambas, la misma desde el 19 de mayo de 2014, y que el actor desarrollaba la labor de Conductor en el Aeropuerto de Arica.

En este orden de ideas, el testigo don Maurice Formal (motivo 4°), dice que el demandante trabajó para la demandada como Conductor, encargado de la movilización del equipaje desde y hacia el avión. A su vez, el testigo don Felipe Ignacio Fernández Martínez (motivo 8°), compañero de trabajo del demandante, dice que las labores de éste consistían en la carga y descarga del avión, recepción de equipajes y maletas, y eso en el Área de Servicio de Rampa.

La prueba relacionada, valorada conforme a las reglas de la sana crítica, y atendida su carácter múltiple, en cuanto se trata de un conjunto de elementos de prueba; grave, ya que dan cuenta fehaciente de los hechos relacionados; precisa, en el sentido que no permiten conclusiones diversas o contradictorias; concordantes, puesto unas con otras son armónicas y complementarias; y, la conexión de la misma, conducen a este sentenciador a concluir, de manera lógica, el siguientes hecho:

Que, el demandante trabajó para la empresa demandada en el Aeropuerto de Arica, desempeñando el cargo de Conductor, labor que correspondía esencialmente a la carga y descarga del equipaje y maletas de los pasajeros en viaje, dentro de la bodega de los aviones dispuestos por la empresa.

DUODECIMO: Que, la demandada y empleadora, la empresa Transporte Aéreo S.A., forma parte del Grupo Latam, desarrollando la actividad del transporte de pasajeros vía aérea dentro de Chile.

En efecto, las Memorias del Grupo Latam de los años 2019 y 2020 (documentos del N° 22 y 23 del motivo 3°), dan cuenta de esa relación y que la demandada es una filial consolidada de aquel grupo de empresas, un holding en un alcance económico; asimismo, la carta del Gerente Corporativo de Inversiones y Aeropuertos de Agencias Universales, dirigida a la Directora General de Concesiones de Obras Públicas, de fecha 15 de septiembre de 2021 (documento



N° 29 del motivo 3°), donde se informa que la Sociedad Latam Airlines Group y Transportes Aéreos S.A., comunicaron la tercerización de los servicios de trabajadores relativos a los servicios a pasajeros en los Aeropuertos concesionados, entre otros, el de ciudad de Arica.

También, los distintos comunicados y correos electrónicos emanados de Latam Airlines Group, o simplemente Latam (documentos N° 11, 16, 17 y 18 del motivo 3°), que están asociados a la empresa demandada Transporte Aéreo S.A., acreditan la vinculación de la empresa demandada con este Grupo, todos relacionados a vuelos nacionales, a pasajeros, a distintos Aeropuertos en Chile, y temas y materia similares.

La prueba relacionada, valorada conforme a las reglas de la sana crítica, y atendida su carácter múltiple, en cuanto se trata de un conjunto de elementos de prueba; grave, ya que dan cuenta fehaciente de los hechos relacionados; precisa, en el sentido que no permiten conclusiones diversas o contradictorias; concordantes, puesto unas con otras son armónicas y complementarias; y, la conexión de la misma, conducen a este sentenciador a concluir, de manera lógica, los siguientes hechos:

Que, la demandada y empleadora, esto es, la empresa Transporte Aéreo S.A., tiene por giro o negocio el transporte aéreo de personas desde y hacia las distintas ciudades de Chile, utilizando los respectivos aeropuertos, incluyendo el de la ciudad de Arica.

También es un hecho acreditado que la empresa demandada forma parte del Grupo Latam, desarrollando la actividad del transporte de pasajeros vía aérea dentro de Chile.

Consecuente, de acuerdo a lo relacionado en esta motivación y a lo establecido en el considerando precedente, se tiene por cierto que las labores que el trabajador demandante desarrollaba para la empleadora demandada estaban relacionadas única y exclusivamente con el transporte de personas por vía aérea desde el Aeropuerto de Arica a otros destinos dentro del País, y específicamente en cuanto a ocuparse del equipaje del pasajero cliente de la empresa, y también de la carga transportada en los aviones dispuestos por la empresa.

DECIMOTERCERO: Del Término del Contrato de Trabajo. Que, la relación laboral entre las partes terminó con fecha 30 de septiembre de 2021, por decisión de la empleadora demandada, quien comunicó por escrito al trabajador demandante del despido basada en la causal del artículo 161 inciso 1° del Código del Trabajo, esto es, necesidades de la empresa.

El fundamento de la causal, conforme a la comunicación escrita de término del contrato de trabajo (documento N° 5 del motivo 3°), está conformado



por la reestructuración de los Aeropuertos de Regiones, incluyendo el de Arica, donde se desempeñaba el demandante, que consiste en la externalización de las labores referidas a los procesos de Servicio al Pasajero y Rampa. Se explica en la carta que el motivo de la reestructuración se origina en la baja en la productividad de la empresa debido a los cambios en las condiciones del mercado que ha producido la pandemia generada por el Covid-19, tanto en Chile como en el extranjero, que la han obligado a modificar la estructura de funcionamiento, con el objeto de mantener la viabilidad y mejorar la eficiencia, en ese contexto, de la empresa. Se agrega que en los años 2020 y 2021 la empresa ha visto reducida drásticamente su operación, debido al cierre de fronteras y restricciones a la circulación de las personas y su transporte producto de las medidas sanitarias que han adoptado las autoridades de los países donde opera para intentar prevenir y controlar la propagación mundial del Covid-19, medidas que se han prolongado hasta la fecha de la carta de despido.

También expresa que las medidas sanitarias adoptadas por las autoridades han afectado gravemente los ingresos de la empresa, sin que se vean expectativas de una pronta recuperación, por lo que la empresa se ha visto en la necesidad de racionalizar su personal y aplicar otras reducciones, adoptando, entre otras medidas, la externalización de algunas de las áreas de la empresa, comprendiendo aquella en las que le trabajador se desempeña, lo que ha hecho necesaria su separación como la de otros trabajadores.

DECIMOCUARTO: Que, la causal necesidades de la empresa que recoge el artículo 161 inciso 1°, implica que concurren ciertas circunstancias ajenas a la voluntad del empleador que afectan sus negocios o el giro de su empresa y que lo obligan a racionalizar o modernizar sus procesos, sea por bajas en la productividad, o cambios en las condiciones del mercado o de la economía, o por cualquier otro evento que lo enfrente a la necesidad de reorganizarse o reestructurarse como única forma de mantener viable su negocio, permitiendo la ley laboral, en esas circunstancias, el despido de trabajadores.

Se trata de situaciones fuera del control del empleador que lo conducen a adoptar tales medidas, incluyendo el despido de trabajadores, para mantener la viabilidad de su empresa.

DECIMOQUINTO: Que, en el caso de autos el fundamento de la causal, conforme se explica en la carta de despido, es la restructuración a que fue obligada la empresa empleadora y demandada por la pérdida de productividad, la reducción de sus operaciones, la disminución de sus ingresos, y cambios en las condiciones del mercado, todo ello causado por la pandemia generada en la enfermedad



Covid-19, y que la llevó a modificar la estructura de su funcionamiento, con el objeto de mantener la viabilidad como empresa y mejorar su eficiencia.

A este respecto, la comunicación de término del contrato de trabajo, conforme a lo relacionado en los dos considerando anteriores, explica detalladamente los hechos que conforman la causal de despido, de forma clara y precisa.

Ahora bien, es un hecho público y notorio que desde inicios del año 2020 en nuestro País se ha vivido una situación de riesgo por la pandemia originada por la enfermedad Covid-19, altamente contagiosa y mortal, que en los hechos ha provocado un gran daño a la salud de una enorme cantidad de personas, incluyendo la muerte de miles de infectados por el virus, situación que también ha afectado a la ciudad de Arica.

En este orden de ideas, por Decreto Supremo N° 104, del Ministerio del Interior y Seguridad Pública, de 18 de marzo de 2020, se declaró estado de excepción constitucional de catástrofe, por calamidad pública, en el territorio de Chile, el que fue prorrogado varias veces hasta fines del mes de septiembre de 2021.

El fundamento de esos actos de la Administración fue la necesidad de mitigar y controlar la propagación de contagios de la enfermedad Covid-19, ello ante las graves consecuencia en la salud de la población provocadas por la misma; y, asimismo, para reconocer la facultad del Ministerio de Salud respecto de las medidas que podía adoptar en resguardo de la salud de la población y prevenir el contagio.

Conjuntamente, por Resolución N° 4, del Ministerio de Salud, del 5 de febrero de 2020, y sus sucesivas prórrogas, se decretó alerta sanitaria por el período que en cada caso se señala y otorga facultades extraordinarias que indica por emergencia de salud pública de importancia internacional por brote del nuevo coronavirus, y que dispone, entre otras medidas, la prohibición de funcionamiento de los establecimientos y lugares de trabajo que pongan en peligro a las personas que trabajan o asisten a ellos; y adicionalmente, por Resolución Ex. N° 591, de 23 de julio de 2020, del Ministerio de Salud, se dispuso de varias medidas de restricción a la movilidad, de limitaciones a la libertad y circulación de las personas, entre ellas, aislamientos o cuarentenas a localidades determinadas, toque de queda, distanciamiento, prohibición de atención de público de manera masiva, restricciones a los viajes, entre otras, todo con el objeto de evitar aglomeraciones y disminuir la brecha de contagio, y asimismo, se decretaron cierres de regiones enteras.



A su vez, el Decreto Supremo N° 102, del Ministerio del Interior y Seguridad Pública, de fecha 16 de marzo de 2020, dispuso el cierre temporal de lugares habilitados para el ingreso y egreso de extranjeros, por emergencia de salud pública de importancia internacional por brote del nuevo coronavirus; y asimismo, la Resolución N° 672 del Ministerio de Salud, de fecha 23 de julio de 2021, establece plan "Fronteras Protegidas", donde constan las restricciones impuestas por la autoridad a la salida y entrada de personas al País.

Consecuentemente, la empresa demandada, al igual que todos los centros de trabajo, en base a las medidas impuestas por la autoridad, y en resguardando de la salud de sus trabajadores, y de los usuarios clientes de sus servicios, se vio obligada a suspender o restringir su actividad, su negocio, su giro, todo derivado de la pandemia por Covid-19 y sus efectos, conformando por tanto hechos ajenos al empleador, no previstos por éste.

DECIMOSEXTO: Que, se ha acreditado en juicio que las consecuencias del hecho público y notorio de la enfermedad Covid-19, han afectado a la empresa demandada, provocándole un serio perjuicio a su funcionamiento, un detrimento grave a su negocio, a su giro, situándola en una encrucijada que la puso en situación de hacer inviable su continuidad y existencia, salvo adoptar medidas necesarias para mantener su subsistencia.

En efecto, en el correo electrónico corporativo o institucional de la empresa Latam, asunto "Re: RDP Resultados 07 de octubre 2021" de fecha 7 de octubre de 2021 (documento del N° 12 del motivo 3°), se da cuenta de la cantidad de pasajeros del año 2021 comparada con el año 2019, y que respecto del año 2019, el total de pasajeros transportados fue de 52.652 y el 2021, fue de 21.227. Este antecedente refleja una disminución de más del 50% del negocio propio de la demandada, de su quehacer diario, de aquello que conforma su existencia.

Conjuntamente, los comunicados internos enviados por Latam Airlines Group, a distintos trabajadores de la empresa, entre marzo y noviembre de 2021 (documentos del N° 16 del motivo 3°), donde les informa del resultado financiero a diciembre de 2020, expresando que se operó a un 32,9% de la capacidad, en comparación con el año 2019, resultando una baja de 81,6% en los ingresos por pasajeros; que los ingresos de la empresa del cuarto trimestre llegaron a un 68,7% menos que el mismo período del 2019, y, que los ingresos totales para el año 2020 presentaron una baja del 58,4% en comparación al año anterior, debido al impacto de la pandemia por Covid-19. Se informa que para el año, la pérdida operacional llegó a US\$1.665,3 millones y la pérdida neta llegó a US\$4.545,99 millones. También que respecto del año 2021, se informa del resultado financiero del trimestre finalizado el 31 de marzo de ese año,



indicándose que la capacidad promedió el 35,9% de los niveles de 2019; que los ingresos totales del primer trimestre de 2021 disminuyeron un 61,2% respecto del mismo período de 2020, por un decrecimiento en los ingresos de pasajeros. Se expresa que esos resultados son producto de la pandemia, y que se realizan esfuerzos para disminuir costos. Además, se informa que en el segundo semestre del 2021, finalizado el 30 de junio, se presenció una fuerte nueva ola de la pandemia, con medidas de distanciamiento social y restricciones de desplazamiento, que afectó los viajes nacionales e internacionales, operando con una capacidad significativamente menor por la disminución de la demanda capitalizando las reducción de costos. Se expresa la necesidad de generar flujo de caja operativo, seguir reduciendo costos y mantener una flexibilidad frente a la demanda que no sería lineal. Señala la reducción de ingresos en 62,5% en comparación con el 2019, que igualmente los ingresos de pasajeros disminuyeron 77,4%; se expresa que se pretende alcanzar un 50% de la capacidad al final de año. Respecto del resultado financiero del tercer trimestre de 2021, terminado el 30 de septiembre, se expresa que la empresa operó al 49,7% de los niveles de capacidad del 2019, aumentando los niveles de ingresos, pero con un 50,7% por debajo de los del año 2019.

También se informa que para el año 2024 se espera volver a los niveles de capacidad pre pandemia.

Asimismo, las Memorias del Grupo Latam de los años 2019 y 2020 (documentos N° 22 y 23 del motivo 3°), dan cuenta que ese primer año las empresas que lo componen, entre ellas Transporte Aéreo S.A., la demandada, transportó a 74 millones de pasajeros, y el segundo, producto de la pandemia por Covid-19, se transportó a 28,3 millones de pasajeros, un 61,8% menos que el año anterior y que las operaciones disminuyeron en un 38,3%.

Adicionalmente, la circunstancia que el Grupo de empresas al que pertenece la demandada haya debido someterse a un procedimiento al procedimiento concursal de la Ley N° 20.720 (documentos 20 y 21 del motivo 3°), es un antecedente de su situación financiera derivada de la baja en su producción, es decir, de las ventas en su servicio de pasajes aéreos.

DECIMOSEPTIMO: Que, en un sentido complementario, el testigo don Maurice Formal (motivo 4°), quien trabaja para la empresa Latam, en el cargo de Gerente de Estrategia y Planificación de Aeropuertos, y aclara que la empresa demandada Transporte Aéreo es una filial de Latam, que se encarga del negocio doméstico, en Chile, y relata que el demandante fue desvinculado pro el proceso de tercerización el 30 de septiembre de 2021, y eso por la situación de la empresa por el impacto de la pandemia. Dice que ese proceso se hizo el 11 Aeropuertos y comprendió las



áreas de Servicio al Pasajero y de Rampa, y en esta última donde se desempeñaba el actor. Señala que en Arica el Servicio de Rampa lo asumió la empresa Swissport y que no hay trabajadores de la empresa demandada, que todo se externalizó. Declara que la empresa operaba al 5% de lo acostumbrado y actualmente está por debajo de lo se volaba previo a la pandemia; además que se adoptaron otras medidas como la rebaja de sueldos, permisos sin goce de sueldos, y otras, y eso pensando que la pandemia pasaría rápido.

Conjuntamente, el testigo don Felipe Ignacio Fernández Martínez (motivo 8°), quien trabajó junto al demandante para la empresa demandada, y expone que hubo una desvinculación masiva, que se avisó que trabajaban hasta septiembre, pero dos días antes la empresa avisó que la desvinculación no va, que se siguiera por dos meses, hasta diciembre y que allí sí o sí los desvincularían a todos. Dice que también se contrató a otras personas desde septiembre hasta diciembre; y agrega que las personas recontratadas siguieron pero no por Latam sino por la empresa externa Swissport.

Adicionalmente, se cuenta con centenares (475) de cartas de despido de la empresa demandada, Transporte Aéreo S.A., del año 2021 (documentos del N° 32 del motivo 3°), a igual número de trabajadores de distintas ciudades, como Arica, Antofagasta, Temuco, Concepción, Punta Arenas, todas por la causal del artículo 161 inciso 1° del Código del Trabajo o necesidades de la empresa, invocando como hechos de la externalización de los procesos de Servicio al Pasajero y Rampa, originada por la pandemia por Covid-19, y la reducción de las operaciones de la empresa, y con el objeto de mantener su viabilidad.

DECIMOCTAVO: Que, los medios de prueba analizados en los dos considerandos precedentes, valorados conforme a las reglas de la sana crítica, y atendida su carácter múltiple, en cuanto se trata de un conjunto de elementos de prueba; grave, ya que dan cuenta fehaciente de los hechos relacionados; precisa, en el sentido que no permiten conclusiones diversas o contradictorias; concordantes, puesto unas con otras son armónicas y complementarias; y, la conexión de la misma, conducen a este sentenciador a concluir, de manera lógica, el siguiente hecho:

Que, la empresa demandada, y en específico la unidad de trabajo donde laboraba el demandante, el manejo y control de carga y del equipaje de los pasajeros en viaje en los aviones de la empresa, en el Aeropuerto de Arica, fue afectado por la baja de las ventas provocado por circunstancias ajenas a la empleadora, y que la obligaron a adoptar las medidas necesarias para su



subsistencia, incluyendo el despido de cientos de sus trabajadores, entre ellos el actor.

Consecuentemente, en la situación que afectó a la empresa empleadora y demandada, al tiempo del despido del actor, concurren los requisitos y condiciones del artículo 161 inciso 1° del Código del Trabajo.

De la forma relacionada y concluida en los considerandos precedentes, la empleadora demandada probó en juicio la legalidad y justificación del término del contrato de trabajo del demandante.

En efecto, es un hecho cierto que la restructuración que dispuso la empleadora se motivó únicamente en los efectos de la pandemia por Covid-19, que la obligó a tal medida como forma de mantener su integridad como empresa, sin que la tercerización del servicio se basara en una decisión voluntaria de ésta con el sólo objeto de lograr mayores ganancias, sino tan sólo para subsistir.

En el mismo sentido, y adicionalmente, el correo electrónico corporativo o institucional de la empresa Latam, asunto "Fwd: BC Amazonas" de fecha 23 de octubre de 2021 (documento N° 13 del motivo 3°), del Subgerente Negociaciones Aeropuertos, Pablo Salgado, dirigido personal de Latam, da cuenta de la tercerización de Handling y Ground Handling en Chile Regiones, con una eficiencias del 14%, y la tercerización de 650 empleados aproximadamente; aplacando la incertidumbre en la recuperación del mercado post pandemia.

A su vez, de acuerdo a la información probatoria contenida en el oficio de la empresa Swissport (documento N° 2 del motivo 5°), se sabe que ésta, desde el 1 de diciembre de 2021, mantiene un contrato de prestación de servicios con la empresa Latam Airlines Group S.A., y su compañía afiliada Transporte Aéreo S.A., y explica que esos servicios contemplan labores administrativas, servicio de atención de pasajeros, servicio de atención de rampa, servicio de control de carga, operaciones de vuelo y servicios de soporte.

Es así que la empleadora demandada, se vio afectada por circunstancias totalmente ajenas a la gestión de su empresa, que la obligaron a adoptar una serie de medidas para subsistir, incluyendo el despido de decenas de sus trabajadores, entre ellos el demandante.

En tal escenario, la causal de despido de necesidades de la empresa, está plenamente probada.

DECIMONOVENO: Que, el demandante argumentó (motivo 1°), en el sentido que inmediatamente después de su desvinculación comenzó su actividad de reclutamiento de personal para la realización de las mismas funciones que realizaba; que la causal invocada no puede tener como fundamento el mayor beneficio que la empresa pretenda obtener con el despido de un trabajador, sino



que debe fundarse en hechos objetivos que la justifiquen y que, además, se acrediten en la causal; agregó que para que la causal del artículo 161 sea justificada, debe fundarse en hechos objetivos, que hagan "inevitable" para el empleador, la separación de uno o más trabajadores, lo que queda de manifiesto por el empleo de la expresión "necesidades" de la empresa; como también, situaciones que pueden invocarse como constitutivas de ella, tales como la racionalización o modernización de la empresa, establecimiento o servicio, las bajas en la productividad y los cambios en las condiciones del mercado o de la economía, fundamentos solo señalados y no fundados en la carta de despido.

Agregó que la demandada fundamenta su decisión en una supuesta externalización de sus servicios, pero aquel elemento factico, no puede ser establecido como una necesidad de la empresa, ya que desde su desvinculación hasta la fecha de la presentación de la demanda, no se ha concretado ninguna externalización del servicio, todo acontece de la misma forma cómo funcionaba antes, han contratado directamente nuevo personal, e incluso, también recontratado a otros trabajadores despedidos, por lo que tal reestructuración no existe.

En cuanto a estas alegaciones, ya se ha acreditado de manera fehaciente que la empresa empleadora y demandada se ha enfrentado a los efectos de la pandemia por Covid-19, esencialmente la baja de productividad por la disminución de aquello que conforma su negocio, el transporte de personas dentro de Chile por vía aérea, y ello por las restricciones que la propia enfermedad impuso a las personas como por las decisiones de la Autoridad Administrativa del País, que dispusieron medidas de control y prohibiciones al desplazamiento de las personas. Consecuencialmente, la externalización del servicio donde laboraba el actor no fue una decisión de la demandada para obtener mayores ingresos o ganancias, sino como una forma de lograr su propia subsistencia.

Respecto a la demora en la implementación de la externalización, conforme a las cartas enviadas por el Subgerente Negocios Aeroportuarios de Latam Airlines Group S.A. (documento N° 17 del motivo 3°) a los encargados de los Aeropuerto de Arica, Concepción, Iquique, Puerto Montt, Antofagasta, Balmaceda, Calama, Copiapó, La Serena, Punta Arenas y Temuco, ya en el mes de agosto de 2021, la empresa demandada informaba de la necesidad tercerización de los servicios de Ground Handling y Servicio al Pasajero. Asimismo, en la carta del Gerente Corporativo de Inversiones y Aeropuertos de Agencias Universales, dirigida a la Directora General de Concesiones de Obras Públicas (documento N° 18 del motivo 3°), en septiembre de 2021, se informa a la autoridad aeronáutica que la Sociedad Latam Airlines Group y Trasportes Aéreos



S.A., comunicaron la tercerización de los servicios de trabajadores relativos a los servicios a pasajeros en los Aeropuertos concesionados de las ciudades Arica, Calama, La Serena y Puerto Montt. Respecto del Aeropuerto de Arica se indica que el proceso se implementará el 27 de septiembre.

Incluso el Sindicato de Trabajadores de la empresa estaba al tanto del proceso de externalización y de lo que ello implicaba, tal como lo informa a los trabajadores asociados en los meses de agosto, setiembre y octubre de 2021 (documento N° 14 del motivo 3°), donde le comunica de la tercerización de servicios; continuidad laboral por los meses de octubre y noviembre y firma de anexos; la desvinculación de 670 socios del área de rampas y servicio al pasajero; la tercerización del área de servicio al pasajero y que la relación laboral se mantendría vigente hasta que la empresa externa esté habilitada para su funcionamiento y ejecución de las faenas y que aquellos que quieran continuar firmarán un anexo y aquellos que no lo hagan seguirá el proceso de desvinculación.

Consecuentemente, la externalización del servicio donde se desempeñaba la demandante fue y es un hecho cierto, y la oportunidad de su implementación quedó sujeta a las circunstancias de dicha operación, y ello motivó a que la empresa acordara con algunos trabajadores mantenerse en sus puestos de trabajo pero respecto de una situación que ocurrió igualmente.

VIGESIMO: Que, el resto de la prueba incorporada en nada altera los hechos ya precisados, las consecuencias jurídicas de los mismos, las conclusiones a que se ha arribado en estas sentencia, y la decisión contenida en ésta.

En efecto, se trata de prueba sobreabundante que reafirma la situación que atravesó y atraviesa la empresa demandada y que justifican la necesidad del despido de la actora, tal como es el caso de los documentos del motivo 3°, no relacionados ni analizados ni valorados.

Y, visto además lo dispuesto en los artículos 1°, 7°, 10, 73, 161, 162, 168, 173, 420, 425, 429, 432, 434, 446, 450, 452, 453, 454, 456, 457, 458, y 459, del Código del Trabajo, **SE DECLARA:**

I.- Que, **SE RECHAZA**, en todas sus partes, la demanda de despido improcedente, deducida por don **DAVID PATRICIO HUMIRE CHAVEZ**, ya individualizado, en contra de la empresa **TRANSPORTE AEREO S.A.**, representada legalmente por don Carlos Valenzuela Wodehouse, también individualizada, conforme se analizó, explicó y concluyó en esta sentencia.

II.- Que, no se condena en costas a la parte demandante a fin de no agravar su situación.

Regístrese y notifíquese.



RIT O-243-2021
RUC 21- 4-0375034-1

Dictada por don **FERNANDO GONZALEZ MORALES**, Juez del Juzgado de Letras del Trabajo de Arica. En Arica a treinta de mayo de dos mil veintidós, se notificó por el estado diario la resolución precedente.



