Chañaral, siete de febrero de dos mil veinte.

Visto y teniendo presente:

1° Que, con fecha 13 de mayo del año 2019, Dagoberto Paredes Maldonado, abogado, cédula de Identidad 10.033.757-6, en representación de Transportes Cometa S.A., sociedad comercial del rubro de transportes, rol único tributario 95.896.000-K, ambos domiciliados en calle San Borja 235, Comuna de Estación Central, Región Metropolitana, interpone reclamación de multa conforme al procedimiento monitorio en contra de Inspección Provincial del Trabajo de Chañaral, persona jurídica de derecho público 61.502.000-1, representada por Angélica Aguilera Vallejo, ambas con domicilio en Pasaje Punta Negra 067, Esquina Potrerillo, comuna de Chañaral, Región de Atacama, por los siguientes fundamentos:

Expone que con fecha 18 de abril del 2019, el fiscalizador de la Inspección del Trabajo de Chañaral, cursó a mi representada la multa administrativa Nº 8863/19/016, por 60 UTM.

El tenor de la multa fue manejar más de 05 horas continuas ya que el trabajador Benjamín Iriarte Reinoso, quien se desempeña como chofer de locomoción colectiva interurbana, condujo 6 horas y 14 minutos en forma continua el día 17 de abril de 2019, toda vez que inicio la conducción a las 14:55 horas y terminó a las 21:09 horas de mismo día, hecho constatado en el Registro de Control de Asistencia.

Relata que pareciera que efectivamente el conductor manejo más de 5 horas continuas, sin embargo dicha situación no es real. Si se analizan los otros registros que lleva durante la conducción el trabajador, se puede constatar que en el caso fiscalizado, nunca se manejó más de 5 horas.

Indica que su representada, se encuentra adscrita al sistema de control de Jornada denominado, “Sistema Nacional de Control Horario y Velocidad”.

En el caso de autos, el error del fiscalizador (ya sea de hecho o derecho) se produce porque el conductor en cuestión, no realiza todos los marcajes que le exige la ley (los marcaje son exclusiva responsabilidad de los conductores), apareciendo en el registro, con tiempos superiores a las 5 horas, entre el inicio y termino de conducción, sin embargo, en esos casos, el tiempo es menor a 5 horas de manejo efectivo, que es lo que prohíbe la norma.

Tal como se acreditará oportunamente, al consultar el registro GPS del bus (donde constan los movimientos y detenciones del bus, así como los marcajes del conductor),

Así las cosas, si descontamos el tiempo total que estuvo parado el bus, a saber 79 minutos, nos encontramos con que solo manejo, de forma efectiva 4 horas con 55 minutos.

Explica que en la situación señalada por el fiscalizador, no existió una real infracción a la normativa, nunca el conductor manejó más de 5 horas continuas (el tiempo señalado tienen un margen de error de alrededor de 2 minutos, lo que no lesiona la norma) y la confusión se debe en primer lugar, a una errónea interpretación de la norma (La norma prohíbe manejar efectivamente más de 5 horas, no estar arriba del bus ni otra cosa), segundo lugar, un análisis ligero y

poco detallado de los tiempos de conducción, y tercero, un marcación no oportuna por parte de los conductores, ninguna situaciones imputables a la empresa.

Entabla como defensa subsidiaria la subsanación, ya que tal como demuestran los registros de asistencia posteriores del conductor fiscalizado, desde el día 17 de abril a 27 de abril del año 2019, nunca más se volvió a repetir la situación que nos convoca, manejando, y registrando siempre, tiempos de conducción inferiores a las 5 horas legales.

Pide se deje sin efecto la resolución reclamada por haber existido error de hecho o derecho, o en subsidio rebajarla por haber operado la subsanación, con costas.

2° Que, con fecha 31 de enero de 2020 la demandada fue notificada personalmente.

3° Que, con fecha 05 de febrero de 2020, se lleva a cabo comparendo de contestación, conciliación y prueba, con la asistencia de la parte reclamante y reclamada, en dicho comparendo se tuvo por contestada la demanda, por frustrado el llamado a conciliación, se recibió la causa a prueba, se rindió la misma, se realizaron las observaciones a la prueba y se citó a las partes para notificarlas del fallo para el día 07 de febrero.

4° Que, la contestación en lo pertinente es del siguiente tenor, niega todos los hechos señalados en la reclamación de autos e indica que el fiscalizador constato que el conductor había manejado de manera continua el día 17 de abril de 2019 por 06 horas y 14 minutos.

No se debe contemplar las detenciones hechas por el GPS, es inaceptable puesto que conducir debe considerarse dirigir es estar a cargo del volante y de las condiciones del tránsito, existen detenciones de peaje y ello no implica que no esté conduciendo, por ello el error de hecho no es tal.

Agrega que el hecho de que no se haya hechos lasos marcajes de asistencia son de responsabilidad el empleador puesto que la persona que debe realizar el marcaje es su trabajador y para corregir ello tiene la facultad de dirección y organización de su empresa, y no sería un error de hecho.

En lo que refiere a la petición subsidiaria solicita el rechazo ya que el artículo 503 del Código del Trabajo señala que la facultad de rebajar la multa queda circunscrita al ente administrativo y que la parte renuncio a dicha facultad al entablar la reclamación de manera directa.

Solicita el rechazo de la reclamación con costas.

POR LO ANTERIOR Y CONSIDERANDO:

PRIMERO: Que, comparece como reclamante Dagoberto Paredes Maldonado, en representación de Transportes Cometa S.A., por reclamación de multa pide se deje sin efecto la resolución reclamada o en subsidio rebajarla por haber operado la subsanación, con costas.

SEGUNDO: Que, la reclamada Inspección Provincial del Trabajo de Chañaral, solicita el rechazo de la reclamación con costas.

TERCERO: Que, se fijaron como hechos substanciales, pertinentes y controvertidos los siguientes:

1. Efectividad que el trabajador Benjamín Iriarte Reinoso, condujo 5 horas continuas el día 17 de abril del año 2019.

2. Efectividad que la parte reclamante subsano o no la infracción por la cual fue sancionada.

CUARTO: Que, la parte reclamante rindió la siguiente prueba:
Documental:

1. Reporte histórico de los vehículos indicados en la resolución de fecha 17 de abril de 2019.
2. Informe de asistencia del trabajador Benjamín Iriarte Reinoso al 17 al 29 de abril de 2019.
3. Certificado emitido por FENABUS N°57-2019, de fecha 15 de mayo de 2019.
   Conjuntamente se acompaña reporte histórico del vehículo.
4. Acta de notificación de fecha 27 de agosto de 2018, suscrito por el trabajador Benjamín Iriarte Reinoso.
5. Acta de entrega de 2018, junto con la entrega del manual de la laboral**.**

QUINTO: Que, la demandada rindió la siguiente prueba.
Documental:

1. Caratula de informe de fiscalización comisión N°0302/2019/64, con su respectivo informe de exposición.

2. Acta Programa Nacional de Fiscalización al Transporte Interurbano de Pasajeros, correspondiente a la comisión 0302/2019/64, de fecha 18 de abril del año 2019.

3. Reporte de registro de las últimas 24 horas, correspondiente a los trabajadores Benjamín Iriarte Reinoso y Juan Gallardo Zuñiga.

SEXTO: Que, en relación a la forma de valoración de la prueba, el artículo 456 del Código del Trabajo dispone que la prueba debe analizarse conforme a las reglas de la sana crítica esto es, que el tribunal exprese las razones jurídicas y las simplemente lógicas, científicas, técnicas o de experiencia, en cuya virtud les asigne valor o las desestime. Tomando en especial consideración la multiplicidad, gravedad, precisión, concordancia y conexión de las pruebas o antecedentes del proceso que utilice, de manera que el examen conduzca lógicamente a la conclusión que convence al sentenciador.

SÉPTIMO: Que, de lo expuesto en la etapa de discusión se puede constatar que la controversia radica en la interpretación del artículo 25 inciso 4°, precisamente en el sentido en que debe entenderse “En ningún caso el chofer de la locomoción colectiva interurbana podrá **manejar más de 05 horas continuas”**

En ese sentido la reclamante ha indicado que no deben considerarse como tiempo de conducción continua el tiempo en el que el bus estuvo detenido.

Por su parte, la Inspección ha dicho que ese tiempo si debe ser considerado puesto que el chofer estaba a cargo del volante, debiendo estar

atento a las condiciones del tránsito, el hecho que el vehículo haya estado detenido por ejemplo por peaje no implica que no se estaba conduciendo el bus.

Al efecto la interpretación de las normas jurídicas es una atribución exclusiva de los jueces que debe ser efectuada al tenor de lo dispuesto en el artículo 19 del Código Civil, al respecto el Código de Bello, menciona que cuando el sentido de la ley es claro no se desatenderá su tenor literal a pretexto de consultar su espíritu.

Por otro lado, el artículo 20 dispone que las palabras de la ley se entenderán en su sentido natural y obvio, según el uso general de las mismas"

En ese orden de ideas, la palabra manejar según la Real Academia de la Lengua Española es definida en una de sus acepciones como conducir y esta a su vez se define como transportar a alguien o algo de una parte a otra, guiar o dirigir algo, un vehículo automóvil. Por su parte transportar significa llevar a alguien o algo de un lugar a otro.

Respecto a la palabra continua según el mismo diccionario debe ser entendido como que se extiende sin interrupción.

De lo anterior, manejar que significa conducir, el que a su vez puede ser entendido como transportar, se refiere al hecho de llevar algo de un lugar a otro, al que agregándole continuidad puede ser entendido como llevar algo de un lugar a otro sin interrupciones.

En base a lo expuesto, la norma debe ser entendida al tenor de lo dispuesto en el artículo 19 y 20 del Código Civil como la conducción de un vehículo de locomoción colectiva interurbana sin interrupciones, lo que implica que dicho móvil no debe haberse detenido o si se detuvo ese tiempo no debe ser considerado.

OCTAVO: Que, en base al correcto sentido de la norma ya determinado, para acceder a la reclamación efectuada, se debe acreditar por el reclamante que efectivamente el bus estuvo detenido por un tiempo tal que el chofer Benjamín Iriarte manejo menos de 05 horas.

Para ello incorporó Certificado emitido por FENABUS N°57-2019, de fecha 15 de mayo de 2019, el cual no fue objeto de reproche por parte de la Inspección.

Tal documento no da cuenta de la aseveración efectuada por la reclamante, esto es que el vehículo estuvo detenido durante 79 minutos en diversas comunas, ya que el Registro GPS no muestra al bus detenido como por ejemplo en la comuna de la ligua entre las 15:18 y 15:24 horas, tal afirmación no es efectiva puesto que del examen de las coordenadas de latitud y longitud en ese horario, se muestra un cambio en ellas, lo que no sería posible si el bus estaba detenido, en ese sentido que el Sistema de Posicionamiento Global registre un cambio en las coordenadas en las cuales se encontraba el bus en dicho horario implica necesariamente que el vehículo estaba en movimiento.

Lo mismo ocurre con las detenciones alegadas por la reclamante en la comuna de la ligua entre las 15:49 y 15:55 horas, en la comuna de los vilos entre las 16:26 y 16:36 horas, la comuna de la Canela entre las 17:19 y 17:25 horas y en la comuna de Ovalle entre las 18:52 y 19:09 horas y en la comuna de Coquimbo entre las 20:20 horas.

En base a lo expuesto entonces, no habiendo acreditado el reclamante que el bus estuvo detenido por los 79 minutos alegados y habiéndose reconocido en la

etapa de discusión que el conductor estuvo 06 horas con 14 minutos conduciendo el bus fiscalizado es que se rechazará la defensa principal de la reclamación.

NOVENO: Que, en lo que refiere a la defensa subsidiaria de subsanación de la infracción, esto es que con posterioridad a la fecha de la fiscalización y hasta el 27 de abril del año 2019 no se volvió a repetir la conducta sancionada.

El reclamante acompaña Informe de asistencia del trabajador Benjamín Iriarte Reinoso al 17 al 29 de abril de 2019, no objetado por la contraria, el que muestra efectivamente que el chofer fiscalizado y sancionado no volvió a incurrir en dicha conducta manejando en tales fechas por periodos inferiores a 05 horas continuas. Lo que permite tener por asentado a este Tribunal que la conducta que motivo la infracción fue subsanada por parte del conductor sancionado y su empleador.

Respecto a la argumentación de la Inspección de que el tribunal se vería impedido de rebajar la multa por ser esta una facultad del Servicio, debe ser descartada puesto que el artículo 511 del Código del Trabajo entrega tal facultad al Director del Trabajo en los casos en que el afectado no hubiese recurrido de conformidad al artículo 503. Así las cosas el afectado en este caso, si recurrió a la reclamación de dicho artículo por tanto tal facultad nunca se radicó en el Director del trabajo.

DÉCIMO: Que, habiéndose acogido la defensa subsidiaria del reclamante se rebajará la multa en los términos solicitados por este, esto es en el 50% del monto sancionado, dicha rebaja se hace en atención a que no se ha esgrimido por parte de la Inspección que el reclamante haya incurrido en reiteradas ocasiones en la misma infracción.

DÉCIMO PRIMERO: Que, la demás prueba incorporada y no analizada en nada altera las conclusiones arribadas por este sentenciador.

DÉCIMO SEGUNDO: Que, no habiendo sido vencida totalmente ninguna de las partes cada una soportará sus costas.

Por lo expuesto y según lo previsto en los artículos 3,459 501, 503 del Código del Trabajo, y demás normas pertinentes se resuelve:

I. Que, se acoge la reclamación interpuesta por Transportes Cometa S.A. en contra de la Inspección Provincial del Trabajo de Chañaral.

II. Que, se rebaja la multa impuesta por resolución 8863/19/16 de fecha 18 de abril de 2019 en un 50%, quedando esta en 30 Unidades Tributarias mensuales.

III. Que, cada parte soportara sus costas.

Anótese, regístrese y notifíquese.

Devuélvase la prueba documenta aportada una vez la sentencia se encuentre firme y ejecutoriada.

Archívese en su oportunidad.

Sentencia dictada en causa RIT I-3-2019 por don Walter David Pavez Cortés, Juez Interino del Juzgado de Letras y Garantía con competencia en materia laboral de la comuna de Chañaral.

En Chañaral a siete de febrero de dos mil veinte, se notificó por el estado diario la resolución precedente.

WALTER DAVID PAVEZ CORTES
Fecha: 07/02/2020 15:45:35

CHXNXJNEXM

A contar del 08 de septiembre de 2019, la hora visualizada corresponde al horario de verano establecido en Chile Continental. Para Chile Insular Occidental, Isla de Pascua e Isla Salas y Gómez restar 2 horas. Para más información consulte http://www.horaoficial.cl