

Puerto Montt, veintinueve de marzo de dos mil veintiuno.

VISTOS, OÍDOS Y CONSIDERANDO:

Primero: Que la presente causa **RIT O-43-2020** se inició por demanda de despido indebido y cobro de prestaciones interpuesta por don Mauricio Oliva Alarcón, Rut 16.563.375-K, abogado, en representación de don **Álvaro Alexis Bórquez Ruiz**, marino mercante, Rut 14.087.712-3, ambos domiciliados en calle Concepción 120, oficina 502, comuna de Puerto Montt, en contra de **Solvtrans Chile S.A.**, del giro naviero, Rut 76.254.430-K, representada legalmente por don Víctor Nazaret Vargas Vega, Rut 13.983.010-5, ambos domiciliados en Juan Soler Manfredini 41, oficina 1103, comuna de Puerto Montt.

Expone que don Álvaro Bórquez Ruiz ingresó a prestar servicios para la demandada en calidad de Capitán de nave mayor, con fecha 08 de julio de 2013.

La jornada laboral lo era por turnos de 20 días corridos de embarco por 10 días corridos de descanso en tierra. La jornada diaria de trabajo estaba dividida en 2 turnos, trabajando un total de 12 horas diarias.

La remuneración de conformidad con lo dispuesto en el artículo 172 del Código del Trabajo era de \$2.671.450 mensuales.

El día 05 de diciembre de 2019, el actor fue despedido por la causal del artículo 160 N°7 del Código del Trabajo, esto es, incumplimiento grave de las obligaciones del contrato. Los hechos por los cuales fue despedido guardan relación con una colisión de la Nave “Ronía Austral”, en la cual el actor se encontraba embarcado como Capitán al momento del accidente.

El reproche en particular guarda relación con haber hecho “abandono” el puente de mando de la nave para dirigirse al baño y prepararse un café; momento en el cual se produjo un choque en la nave.

No niega el hecho de haberse producido el choque de la embarcación, sí rechaza que la conducta desplegada por el actor pueda ser circunscrita como una conducta de incumplimiento grave de las obligaciones del contrato, en primer término por no estar la conducta desplegada prohibida por el contrato de trabajo, en segundo término por haberse encomendado al actor una responsabilidad no contenida dentro de la Ley de Navegación, y en último aspecto por ser impuesto al actor un sistema de



trabajo agotador que resulta en el peligro a la navegación y que en este aspecto terminó en el accidente que detalla la carta de despido.

Como señaló, el contrato de trabajo no establece la obligación del Capitán de la nave de realizar guardias de navegación, en concordancia con la Ley de Navegación y el Reglamento de Trabajo a Bordo, que son las normas legales que regulan el personal a bordo y las funciones de la gente de mar en navegación.

La Ley de Navegación (DL 2.222), que es citada por la demandada en su carta de despido, señala precisamente en su artículo 89 que “El capitán será siempre responsable de la seguridad de la nave y de su dotación. Para estos efectos, deberá observar una constante vigilancia del estado de la maniobra de la nave y el mayor cuidado de su equipo y de sus accesorios.” Ahora bien, esta obligación de responsabilidad permanente lo es ante la autoridad marítima sin duda, sin embargo, desde el punto de vista laboral y del principio de realidad, no es factible comprender que el Capitán deba estar “en constante vigilancia” pues esto llevaría consigo una jornada de trabajo diario de 24 horas, ya que la nave donde el actor se desempeñaba trabaja las 24 horas del día, ya sea en navegación o en maniobras de puerto. Exigir al Capitán la atención permanente 24 horas resulta improcedente y sencillamente imposible de cumplir, y por ello “Impossibilium nulla obligatio”, o “A lo imposible nadie está obligado”.

Para comprender el desempeño y distribución de jornada a bordo de la nave, es menester comenzar por señalar que la nave mantiene por orden de la empresa el mínimo de marinos para que la nave pueda zarpar, esto significa, menos cantidad de personas cubriendo la mayor cantidad de trabajo. La dotación está entonces compuesta por Capitán, 1 Oficial de cubierta, 2 oficiales de máquinas, 3 tripulantes y cocinero. La distribución de la jornada diaria se da entre 2 oficiales, en el puente particularmente entre Capitán y Primer Piloto, no habiendo más oficiales que asistan en esta tarea. Conforme lo anterior, durante un día calendario inevitablemente los oficiales de puente deben laborar 12 horas.

El Reglamento de Trabajo a Bordo de la Marina Mercante Nacional, establece que la dotación de las naves mayores, como en la que se encontraba el actor, en la cubierta mantienen los siguientes cargos: Capitán, Primer Oficial de Cubierta, Segundo Oficial de Cubierta y Tercer oficial de



cubierta, Contramaestre, Pañoleros de Cubierta, Marineros Timoneles y Marineros.

La nave en la que laboraba el actor no mantenía a bordo: Segundo Oficial de Cubierta y Tercer oficial de cubierta, Contramaestre, Pañoleros de Cubierta ni Marineros Timoneles.

La importancia de estos marinos mercantes, de acuerdo con las funciones señaladas por el Reglamento son vitales y habrían posiblemente evitado el accidente producido, pues permiten distribuir la jornada de trabajo entre un mayor número de personas, permitiendo un descanso adecuado y personal capacitado para cada una de las funciones que se requieran, así el trabajo de 2 personas (Capitán y Oficial de Puente) podría haber sido realizado por 4 personas (Capitán, y 1, 2 y 3 Oficial de Puente).

Para concluir, es dable señalar que el accidente se produjo a las 02:45 AM, por haberse quedado dormido el tripulante vigía de la navegación.

De acuerdo con lo expuesto precedentemente, el reproche de la demandada sobre la conducta del actor resulta desproporcionada, o a lo menos incongruente respecto a su propia conducta para con el trabajador. La demandada reprocha que el actor a las 02:45 AM, luego de haber estado 6 horas en turno de navegación haya ido al baño y a prepararse un café; en circunstancias que no ofrece o embarca personal suficiente para dar descansos suficientes a sus trabajadores. El trabajador no hizo abandono de su lugar de trabajo, dejó a una persona como vigía de la navegación y con la nave en piloto automático; ahora el reproche no es sobre la idoneidad del tripulante que quedó a cargo de la navegación, sino sobre la delegación de funciones, lo que no ocurrió, sin perjuicio de la alegación de falta de personal idóneo para el rol de navegación (2° y 3° Oficial de Puente y marineros pañoleros).

En síntesis de lo anterior, es interpretación de su parte que el accidente finalmente se produce por la propia irresponsabilidad de la demandada al no presentar a embarque personal suficiente para el correcto desempeño a bordo, dejando al escaso personal de cubierta (y máquinas) imposibilitado de incluso ir al baño o tomar un café a las 02:45 AM; luego de 6 horas de guardia de navegación, y luego de un descanso precario de menos de 8 horas, siempre por la falta de personal suficiente para cubrir las guardias.



Hace presente que el actor hizo uso de su feriado en junio de 2019, en esa fecha se registró una deuda de 12 hábiles, adeudándose ellos más el proporcional correspondiente desde el 8 de julio hasta el 5 de diciembre.

En virtud de la situación descrita, considerando que el despido del cual fue objeto el actor es indebido, valiéndose la demandada para poner término al contrato sin derecho a indemnización, en razón de una situación puntual, es que demanda se paguen las siguientes sumas de dinero: a) Indemnización sustitutiva del aviso previo, la suma de \$2.671.450; b) Indemnización por 6 años de servicios, la suma de \$16.028.700; c) Recargo legal del atendida la causal invocada, \$12.822.960; d) Feriado legal anual, 12 días hábiles, la suma de \$904.000; e) Feriado legal proporcional, 6.16 días hábiles, la suma de \$464.053; y f) Feriado legal, 12 días inhábiles, la suma de \$904.000; con reajustes, intereses y costas.

Segundo: Que la demandada contestó la demanda, solicitando su rechazo, con costas.

Indica que el día 8 de julio del año 2013 el actor comenzó a prestar servicios personales, en virtud de un contrato de trabajo, para su representada. El contrato, a la fecha del cese de los servicios, era de duración indefinida.

El demandante se obligó a prestar, al momento del inicio de la relación laboral, las labores de piloto. Posteriormente, mediante anexo de contrato de fecha 1 de junio del año 2016, las labores que se obligó a prestar el actor, hasta el término de sus servicios, fueron las de capitán.

Los servicios eran prestados por el demandante en la nave "Ronia Austral", señal distintiva CA3966, puerto de matrícula Valparaíso, nave que es utilizada por su representada para el transporte de salmones vivos hacia y desde los centros de cultivos pertenecientes a distintas empresas productoras de dicho producto y que se ubican en los mares australes de nuestro país.

La jornada de trabajo del actor era de 20 días de trabajo por 10 días de descanso. Diariamente, su jornada es de 8 horas de trabajo por 8 horas de descanso.



Para los efectos previstos en el artículo 172 del Código del Trabajo, la última remuneración mensual del demandante asciende a la suma de 90 unidades de fomento del último día del mes anterior al pago.

El día 5 de diciembre del año 2019, su representada decidió despedir al actor fundando dicha decisión en la causal contemplada en el artículo 160 N°7 del Código del Trabajo, siendo el tenor de la carta de despido, en lo pertinente, el siguiente:

“Los hechos que sustentan la aplicación de la causal invocada son los siguientes:

El día 30 de octubre del año 2019, a las 02:10 horas, mientras usted se encontraba al mando de la nave “Ronía Austral”, la cual realizaba un servicio de transporte de smolt perteneciente a la empresa Cooke Aquaculture Chile S.A., desde la ciudad de Puerto Montt hasta el Estero Cupquelán, decidió abandonar el puente de mando de la embarcación para dirigirse a la cocina, con la finalidad de tomar un café y prepararse comida, dejando el puente de mando a cargo de don Víctor Saldivia, tripulante de cubierta, a quien le ordenó vigilara la navegación y se mantuviera atento al próximo cambio de rumbo que se debía realizar en treinta y cinco minutos más y que le diera aviso del referido cambio de rumbo.

A las 02:45 horas del referido día 30 de octubre, la nave colisiona con su proa la costa noreste de la isla Traiguén, ubicada en la Región de Aysén, encontrándose usted –después de treinta y cinco minutos de haber abandonado el puente de mando- todavía en la cocina de la embarcación, desatendiendo de esta forma su obligación de observar personalmente una constante vigilancia del estado de la maniobra y seguridad de la nave, no encontrándose autorizado, por ende, para delegar dichas funciones –privativas del capitán por cierto- en un tripulante de cubierta.

Las conductas descritas en los párrafos precedentes constituyen un incumplimiento grave de las responsabilidades y obligaciones que su contrato de trabajo, el Reglamento Interno de Orden, Higiene y Seguridad de la empresa y las disposiciones especiales contempladas en la normativa legal y reglamentaria sobre navegación, le imponen en su calidad de capitán y, por ende, de jefe superior y responsable directo de la seguridad, navegación, maniobras y gobierno de la nave.



En efecto, la cláusula primera de su contrato de trabajo denominada "Cargo" señala expresamente que: 'El Trabajador se obliga a efectuar para el Empleador labores de Capitán y asumir las responsabilidades y obligaciones que le correspondan de conformidad al Capítulo III, Título II del Libro I del Código del Trabajo, Reglamento Marítimo, Reglamento Interno de la Empresa y demás disposiciones legales y reglamentarias, y las encomendadas por el Empleador que se entienden incorporadas y forman parte del presente Contrato'.

A su turno, el artículo 47 número 23, del Reglamento Interno de Orden, Higiene y Seguridad de la empresa impide a todo trabajador 'abandonar su puesto antes de ser reemplazado, cuando se trabaje en régimen de turno o de faena', prohibición que usted transgredió.

Por su parte, entre otras disposiciones que reglamentan la navegación, el D.L. N° 2222, Ley de Navegación, en su artículo 89 inciso primero, dispone que: 'El capitán será siempre responsable de la seguridad de la nave y de su dotación. Para estos efectos, deberá observar una constante vigilancia del estado de la maniobra de la nave y el mayor cuidado de su equipo y de sus accesorios'.

Todos los hechos que se han descrito precedentemente, además de constituir un grave incumplimiento de sus obligaciones contractuales que impide evidentemente la subsistencia del vínculo laboral, han provocado a la empresa un perjuicio económico de enorme magnitud, derivado no solamente del daño material consistente en los gastos de reparación de la nave y que ascienden a 160.000 dólares, sino que también como consecuencia de la pérdida de negocios previamente acordados con clientes y que ascienden a la suma de 10.000 dólares diarios durante todo el tiempo que la nave se encontraba en reparación –treinta y siete días- en los astilleros de la ciudad de Valparaíso. Lo anterior, sin perjuicio del daño a la imagen corporativa de la empresa y credibilidad con sus clientes”.

En cuanto al feriado adeudado al actor, se reconoce adeudar efectivamente 12 días hábiles (18 días corridos) por concepto de feriado legal y 6 días hábiles (10 días corridos) a título de feriado proporcional. Vale decir, por concepto de feriado, se adeuda al demandante la cantidad de 28 días corridos (período comprendido entre el día 5 de diciembre de 2019 y el día 2 de enero de 2020) equivalentes a \$2.109.333, monto este último resultante de la multiplicación del sueldo diario (\$75.333) por 28 días.



Analiza a continuación los argumentos que, a juicio de la contraria, permiten sostener que en el actuar del actor no ha existido incumplimiento laboral alguno, argumentos todos que serán desvirtuados según se expresará a continuación:

i) *“Ni el contrato de trabajo, la Ley de Navegación y el Reglamento de Trabajo a Bordo establecen la obligación del capitán de realizar “guardias de navegación” (pág. 2).*

Con dicha afirmación pretende solamente la contraria confundir al Tribunal, por cuanto la discusión no dice relación con la posibilidad o no de realizar el capitán de una nave “guardias de navegación”, discusión respecto de la cual existen posturas disímiles en la jurisprudencia nacional, sino que la discusión dice relación con el cumplimiento o no de sus obligaciones por parte del actor y que ocasionó finalmente la colisión de la nave “Ronía Austral”. A juicio de su parte, evidentemente existió un incumplimiento contractual, por cuanto el actor, durante el tiempo efectivo de realización de sus funciones de gobierno y dirección de la nave -privativas del capitán por cierto- y habiendo gozado del descanso mínimo de ocho horas continuas, decidió abandonar el puente de mando durante un tiempo bastante prolongado, encomendándole dichas funciones a un tripulante de cubierta, provocando en definitiva la colisión de la nave.

ii) *“No resulta factible que el capitán deba estar en constante vigilancia durante la navegación o en maniobras de puerto, puesto que ello conllevaría una jornada diaria de 24 horas, lo cual resultaría absolutamente imposible de cumplir” (pág. 2).*

La afirmación anterior del actor refleja un absoluto desconocimiento de la legislación que rige al personal embarcado. En efecto, la obligación que pesa sobre el capitán en orden a “observar una constante vigilancia del estado de la maniobra de la nave” según prescribe el artículo 89 inciso primero de la Ley de Navegación no quiere significar que ello conllevaría una jornada diaria de 24 horas como erróneamente se afirma en el libelo. Dicha obligación es una consecuencia directa de la naturaleza de las labores que desarrolla el capitán y que han sido calificadas por el legislador “como de labor continua y sostenida mientras permanezca a bordo” según el artículo 108 inciso primero del Código del Trabajo, teniendo derecho también al descanso mínimo de ocho horas diarias y continuas, descanso que en todo



caso está sujeto a eventuales alteraciones derivadas del ejercicio de la ocupación que le es propia.

En el presente caso, el actor gozó de un descanso mínimo de ocho horas continuas, a la fecha de la ocurrencia de los hechos que motivaron su despido, según se probará. En consecuencia, la afirmación del actor carece absolutamente de fundamento como causal justificatoria de su incumplimiento.

ii) *”La distribución de la jornada de trabajo entre un mayor número de personas habría permitido un descanso adecuado y personal capacitado para cada una de las funciones que se requieran “(pág. 3).*

En primer lugar, todos los trabajadores pertenecientes a la dotación de la nave “Ronía Austral” –entre ellos el propio actor-, a la fecha de la colisión de fecha 30 de octubre del año 2019, gozaban del descanso mínimo de ocho horas continuas dentro de cada día calendario a que alude el artículo 116 del Código del Trabajo. Por ende, no resulta efectivo que los trabajadores de la nave no disfrutaron de un “descanso adecuado” como infundadamente se menciona en el libelo.

En segundo lugar, resulta por lo menos sorprendente que sea el propio demandante quien afirme que los trabajadores no gozaban de un “descanso adecuado” en circunstancias que es el capitán quien, entre las obligaciones que debe acatar, se encuentra el “cumplir con todas las leyes y reglamentos (...) laborales”, según dispone el artículo 914 numeral 2 del Código de Comercio. Lo anterior evidentemente se funda en la circunstancia de ser el capitán el “representante legal del propietario de la nave o del armador, en su caso” (artículo 907 del Código de Comercio).

En tercer lugar, es el capitán quien elabora y firma el cuadro regulador de trabajo a bordo de la nave, según prescribe el artículo 115 del Código del Trabajo, documento en donde se detallan las labores a ejecutarse por el personal, con mención del tiempo, lugar y modo de comisión. Consecuencialmente, no puede ahora el propio actor desconocer la estructura organizacional y el régimen de trabajo que él mismo elaboró y firmó, no existiendo por lo demás reclamo alguno de su parte, durante la vigencia de la relación laboral, acerca de la dotación de la nave, el tiempo de trabajo implementado y de descanso, según se probará.



Finalmente, la autoridad marítima ha autorizado el zarpe de la nave “Ronía Austral”, reconociendo con ello la exigencia de mantener la dotación mínima de seguridad impuesta por la normativa que regula la actividad de la gente de mar, lo cual supone que la autoridad analizó los requisitos de cada uno de los miembros de la dotación y no realizó observación alguna al respecto.

iv) *“El trabajador no hizo abandono de su lugar de trabajo, sino que dejó a una persona como vigía de la navegación y con la nave en piloto automático”* (pág. 3).

Como expresa la carta de despido, el actor antes de abandonar el puente de mando, ordenó al tripulante de cubierta “vigilara la navegación y se mantuviera atento al próximo cambio de rumbo que se debía realizar en treinta y cinco minutos más y que le diera aviso del referido cambio de rumbo”, lo cual excede evidentemente las labores que corresponden a un tripulante general de cubierta según el cuadro regulador de trabajo a bordo y la normativa legal y reglamentaria aplicable. Lo anterior evidentemente es concordante con lo anteriormente expuesto en cuanto a las obligaciones que pesan sobre el capitán consistentes en “observar una constante vigilancia del estado de maniobra de la nave” y “vigilar en persona el gobierno de la nave” a que se ha referido en párrafos anteriores.

En cuanto a la alegación de haber dejado la nave en piloto automático y que este hecho autorizaría al actor para abandonar el puente de mando durante treinta y cinco minutos, resulta absolutamente inadmisibles, atendido la dificultad que involucra la navegación en canales durante la noche, lo cual obliga al capitán a permanecer atento a la navegación de manera constante y directa, lo cual no aconteció según ha quedado de manifiesto.

Además, el actor no mantuvo operativos al momento de la colisión los equipos de ayuda a la navegación denominados sistema de alerta BNWASS y el radar banda X, equipos ambos que, de haber estado funcionando, habrían contribuido a evitar la colisión.

A juicio de su parte, la gravedad del incumplimiento está dado por las siguientes circunstancias: en primer lugar, se trata de un incumplimiento del deber principal del trabajador, esto es, la obligación de ejecutar el trabajo o servicio para el que fue contratado el actor, especialmente si se considera la relevancia de las funciones y responsabilidades que conlleva el cargo de



capitán; en segundo lugar, el perjuicio económico que el incumplimiento laboral ocasionó a su representada y que fuera detallado en la carta de despido y, finalmente, en tercer lugar, el daño a la imagen corporativa de la empresa y credibilidad con sus clientes al dejar de cumplir su representada obligaciones contractuales previamente convenidas.

En definitiva, el incumplimiento en que incurrió el actor ha afectado en su esencia el acatamiento de sus obligaciones contractuales y es de tal magnitud que ha determinado necesariamente el quiebre de la relación laboral, impidiendo la convivencia normal entre las partes del contrato.

Tercero: Que, en la audiencia preparatoria, se dictó sentencia parcial en cuanto a los conceptos de feriado legal y feriado proporcional demandados.

Cuarto: Que, además en la audiencia preparatoria, el Tribunal recibió la causa a prueba, fijando el siguiente hecho a probar:

- Si el trabajador incurrió en los hechos contenidos en la carta de despido, y si tales hechos configuran la causal invocada en dicha carta.

Quinto: Que, en la audiencia de juicio, la demandada incorporó los siguientes medios de prueba:

Documental:

1) Contrato de trabajo para personal embarcado entre Solvtrans Chile S.A. y Álvaro Bórquez, de 8 de julio de 2013; 2) Contrato de trabajo para personal embarcado entre Solvtrans Chile S.A. y Álvaro Bórquez, de 1 de junio de 2016; 3) Reglamento interno de orden, higiene y seguridad de Solvtrans Chile S.A.; 4) Comprobante de recepción de reglamento interno de orden, higiene y seguridad por parte de Álvaro Bórquez, de 5 de noviembre de 2013; 5) Cuadro regulador de trabajos a bordo de la nave “Ronía Austral”; 6) Certificado de dotación mínima de seguridad de la nave “Ronía Austral”, de 14 de noviembre de 2018; 7) Bitácora de la nave “Ronía Austral” correspondiente a los días 28, 29, 30 y 31, todos de octubre de 2019; 8) Correo electrónico de Álvaro Bórquez a María Eugenia Mansilla, asunto “Informe Siniestro R. Austral, y Citación Capuerto Chacabuco” y dos archivos adjuntos “Informe Siniestro de Varada Wellboat Ronía Austral y Citación Capitanía de Puerto de Chacabuco, de 22 de noviembre de 2019; 9) Informe Siniestro de Varada Ronía Austral por parte del TGC Víctor



Saldivia; 10) Carta de despido de Álvaro Bórquez, de 5 de diciembre de 2019; 11) Secuencia de dos correos electrónicos, de 2 y 3, ambos de diciembre de 2019, asunto “Documento de Cierre Proyecto WB Ronia Austral” y documento adjunto “Reconocimiento Final de Trabajos”; 12) Reconocimiento de servicios y deuda, de 2 de diciembre de 2019; 13) Facturas N°623 y 631, de Sociedad Iberoamericana de Reparaciones Navales Limitada; 14) Correo electrónico de 10 de septiembre de 2019, asunto “RE: Programa Producción” y documento adjunto “Plan Producción 09-2019”; 15) Secuencia de cuatro correos electrónicos, de 2, 8 y 11, todos de noviembre de 2019, asunto “RE: Siniestro R. Austral”; 16) Correo electrónico de 5 de noviembre de 2019, asunto “Proforma Servicios Octubre” y tres proformas de 30 de octubre de 2019 y orden de compra de 13 de noviembre de 2019; 17) Correo electrónico de 10 de diciembre de 2019, asunto “Proformas Servicios Nov. 19” y una proforma de 30 de noviembre de 2019 y orden de compra de 18 de diciembre de 2019; 18) Correo electrónico de 2 de enero de 2020, asunto “Proformas Cooke Dic. 19” y tres proformas de 30 de diciembre de 2019 y orden de compra de 10 de enero de 2020; y 19) Correo electrónico de 10 de diciembre de 2019, asunto “Cierre Ventas Noviembre 19” y documento adjunto “Cierre Ventas Noviembre 2019”.

Confesional:

-Absolución de posiciones del demandante don Álvaro Bórquez Ruiz, quien señala que el siniestro de la nave Ronia Austral ocurrió el 30 de octubre de 2019. Ese día, la nave transportaba smolt, como una jaula completa, de un peso aproximado de 15 toneladas; esos smolts pertenecían a la empresa Aqua Culture S.A.; iban a ser trasladados desde Puerto Montt al Estero Cupquelán. La nave colisionó con la isla Traiguén, en la Región de Aysén. Se le exhibe el cuadro regulador de trabajo a bordo de la nave Ronia Austral y reconoce su firma en cada una de sus páginas. Se le exhibe la bitácora de la nave Ronia Austral de los días 28, 29 y 30 de octubre de 2019; el día 28 de octubre, reconoce su firma en los turnos de 0-4, 12-16 y 16-20 horas; el día 29 de octubre, reconoce su firma en los turnos de 4-8, 8-12 y de 20-24 horas; el día 30 de octubre reconoce su firma de 0-4 horas; ese es el horario del siniestro, él estaba de guardia. En ese turno, como a las 02.15 horas bajó, entre 25 a 30 minutos; el siniestro ocurrió a las 02.45 horas. Cuando él bajó, quedó solo en el puente de mando, el tripulante don Víctor Saldivia. La nave sufrió daños en el sector proa, en el bulbo; los daños fueron reparados en Valparaíso. En Puerto Chacabuco, la autoridad



marítima realizó la inspección de la nave. La autoridad marítima realizó una investigación; él declaró ante la autoridad marítima como inculpado; fue sancionado por la autoridad marítima. Envío un informe del siniestro a doña María Eugenia. Se le exhibe el documento signado con el numeral 8) de la prueba de la demandada, lo reconoce y señala que él escribió el informe del siniestro; el que él redactó tenía su firma, pero es el mismo documento.

Testimonial:

-Declaración de don Egon Carrasco Ulloa, quien señala que trabaja en la empresa demandada desde mediados de 2018, como Capitán de la nave Ronia Austral, desde el 2018 como Capitán de relevo, y ahora, de cargo. Conoce al demandante, son colegas y trabajaron juntos en el mismo barco. El demandante era el Capitán de cargo de la nave. Hubo un siniestro en la nave, un choque, en octubre de 2019. El día 30 de octubre, la nave iba navegando en la noche, como a las 2 y tanto, cerca de la isla Traiguén, el Capitán abandonó el puesto de mando, quedó el vigía y éste se quedó dormido. Esto se lo contó el demandante cuando lo fue a relevar después del siniestro. Había que llevar la nave a dique a Valparaíso. La nave tuvo daño en la proa, en el bulbo. La nave fue reparada en un astillero en Valparaíso; estuvo en dique como un mes. El vigía era Víctor Saldivia; es un tripulante general de cubierta. El vigía cumple la función de vigilancia hacia el exterior, sobre los riesgos, por ejemplo, informa al capitán si hay una nave cerca. El demandante le dijo que abandonó el puesto de mando como 40 a 45 minutos. Un oficial de guardia no puede abandonar el puente de mando; debe dejar otro oficial de guardia competente para tomar una decisión en el puente de mando. La nave tiene el mecanismo de piloto automático, que es una ayuda a la navegación porque permite mantener el rumbo, pero no permite hacer virajes, hay que hacerle correcciones. Contra examinado, indica que a la época del siniestro, los turnos de los oficiales de guardia eran de 8 por 8 horas. En guardia, no se puede abandonar el puente de mando salvo que un oficial competente lo releve. Había una persona más para hacer guardia, el Primer Oficial; estaba descansando en el horario del siniestro.

-Declaración de don Dino Villella Latoja, quien señala que se desempeña como gerente de operaciones y logística de la empresa demandada, desde febrero de 2016. Conoce al demandante porque trabajó con ellos, como capitán de barco, principalmente en el Ronia Austral; fue



desvinculado de la empresa por un grave problema. El demandante dejó sus funciones durante su embarco, el 30 de octubre en la madrugada y eso provocó que la nave colisionara. El demandante se comunicó con él unas 4 horas después del accidente y le dijo que la nave colisionó con una isla. La nave sufrió daños, en la proa, en el bulbo. Llevaron la nave a Puerto Chacabuco para una inspección; se chequeó los daños y posteriormente se dio el zarpe para continuar a Puerto Montt, sólo el zarpe, sin operación comercial. Tuvieron que buscar un dique para la reparación de la nave; no había diques disponibles en Puerto Montt o en lugares cercanos, sólo en Valparaíso. En Puerto Montt, la autoridad marítima realizó una nueva inspección a la nave para que pudiera navegar a Valparaíso. No recuerda los días exactos que demoró la reparación, pero la nave tuvo un total de 37 días de “para”. Consultado sobre qué pasó con los clientes durante ese tiempo, responde que en este caso, al cliente Aqua Culture, lo dejaron sin un barco durante un tiempo. Estuvieron muy complicados, porque al no cumplir, podrían haberlos demandado por incumplimiento. Perdieron credibilidad, tuvieron que dar explicaciones a sus clientes. Se enteró toda la industria, todos sus clientes. Contra examinado acerca de cuántas personas había en el puente de la nave, el día del siniestro, responde que él no ve esa parte, la ve recursos humanos.

Oficios:

-Oficios de la Dirección Regional del Trabajo de la Región de Los Lagos y de la Dirección Regional de la Región de Aysén, mediante los cuales se requirió que se informe si durante el año 2019, han existido denuncias o reclamos presentados por don Álvaro Alexis Bórquez Ruiz, contra la empresa Solvtrans Chile S.A., y en la afirmativa, para que remitan expedientes completos de los reclamos o denuncias.

-Oficios de la Gobernación Marítima de Aysén y de la Capitanía de Puerto de Chacabuco, mediante los cuales se requirió que se remita el expediente completo de la investigación sumaria administrativa iniciada con motivo de la colisión sufrida por la Nave Ronia Austral CA 7541, con la Isla Traiguén, siendo su Capitán don Álvaro Alexis Bórquez Ruiz, siniestro ocurrido el 30 de octubre de 2019, en el canal Moralea de la Región de Aysén.

Sexto: Que la demandante incorporó los siguientes medios de prueba:



Documental:

1) Dictamen fiscal Gobernación Marítima de Aysén, de 4 de diciembre de 2019.

Testimonial:

-Declaración de don Juan Cortés Cortés, quien señala que trabajó como piloto y capitán en la empresa demandada, casi 7 años; en el Ronia Pacific la mayor parte del tiempo y algunas veces en el Ronia Austral. Navegó con el demandante en el Ronia Austral hasta el 02 de noviembre de 2019. El demandante fue despedido por un accidente. Él iba embarcado el día de ese accidente. Ocurrió en la madrugada del día 30 de octubre de 2019, a las 2.45 horas; él iba descansando y despertó con el golpe, muy asustado. En el momento del accidente, el demandante estaba de guardia y el guardiero era Víctor Saldivia. El accidente se produjo porque el vigía tuvo un pestañazo, no dobló y siguió de largo. El demandante le comentó que bajó a prepararse un café. El día del accidente, el demandante le tenía que entregar la guardia a las 4 de la mañana. En puente sólo hay dos personas como oficiales de guardia, el capitán y el piloto; que trabajan en turnos de 8 por 8 horas. Consultado sobre cómo lo hacen para ir al baño o tomar un café, durante el turno de 8 horas continuas de guardia, responde que se deja al tripulante un rato. Contra examinado, indica que el día del accidente la dotación total de la nave era de 8 personas: 2 en puente, 2 en máquinas, 3 tripulantes y el camarero. El zarpe fue autorizado por la autoridad marítima. La dotación mínima de la nave para ese viaje era de 8 personas, por eso los autorizaron a zarpar. El demandante le dijo que bajó del puente de mando a tomarse un café; no le dijo cuánto tiempo se ausentó del puente de mando. Él ha bajado a tomarse un café, y se demora 5 minutos.

-Declaración de don Walter Sotomayor Vargas, quien señala que es oficial de la Marina Mercante y trabajó con el demandante en la nave Ronia Austral; el demandante era el capitán y él era el primer piloto con relevo de capitán. El demandante fue desvinculado, por un accidente, un choque contra una isla, que ocurrió el año 2019. Trabajan 20 días por 10 días de descanso; en turnos de 8 horas de trabajo por 8 horas de descanso; se trabajan 12 horas en las 24 horas. Las guardias son de 12 del día a las 20 horas; de 20 horas a 4 de la mañana, y de 4 a las 12 del día. Para ir al baño, estando de guardia, hay que avisarle a un marino, siempre que no haya otra nave o un paso estrecho. La nave tiene habitabilidad para otra persona, pero



la empresa no lo hace. La dotación mínima pide 2 oficiales en puente, y seguramente la empresa no quiere pagar a una tercera persona. Hay un cocinero en la nave Ronia Austral; su horario termina a las 20 horas; después hay auto servicio hasta las 8 horas. Contra examinado, indica que el accidente ocurrió en las cercanías de Puerto Aguirre, por exceso de trabajo, por cansancio; esto se lo dijo parte de la tripulación. El demandante bajó a tomarse un café; la tripulación se lo dijo. No estaba embarcado el día del accidente. Presentó una demanda contra Solvtrans ante este Tribunal; se auto despidió por incumplimiento de las normas de descanso.

Séptimo: Que son hechos no discutidos por las partes, pactados como convenciones probatorias en la audiencia preparatoria, los siguientes:

1) Que existió una relación laboral entre las partes, la que se inició el día 08 de julio de 2013.

2) Que las labores que desempeñaba el demandante, eran las de Capitán de la nave Ronia Austral.

3) Que la jornada de trabajo del demandante, era de 20 días corridos de trabajo y 10 días corridos de descanso.

4) Que, con fecha 05 de diciembre de 2019, el empleador despidió al trabajador invocando la causal del artículo 160 N°7 del Código del Trabajo, esto es, incumplimiento grave de las obligaciones que impone el contrato.

5) Que, para efectos del artículo 172 del Código del Trabajo, la última remuneración mensual del actor, asciende a 90 U.F. del último día del mes anterior al pago.

Octavo: Que, de acuerdo a las alegaciones vertidas tanto en la demanda como en la contestación, la controversia entre las partes radica en determinar si el demandante incurrió en los hechos que se le imputan en la carta de despido, y en su caso, si estos configuran la causal prevista en el artículo 160 N°7 del Código del Trabajo.

Noveno: Que, conforme se lee en la carta de despido, la causal invocada se fundó en los siguientes hechos:

“El día 30 de octubre del año 2019, a las 02:10 horas, mientras usted se encontraba al mando de la nave “Ronía Austral”, la cual realizaba un servicio de transporte de smolt perteneciente a la empresa Cooke



Aquaculture Chile S.A., desde la ciudad de Puerto Montt hasta el Estero Cupquelán, decidió abandonar el puente de mando de la embarcación para dirigirse a la cocina, con la finalidad de tomar un café y prepararse comida, dejando el puente de mando a cargo de don Víctor Saldivia, tripulante de cubierta, a quien le ordenó vigilara la navegación y se mantuviera atento al próximo cambio de rumbo que se debía realizar en treinta y cinco minutos más y que le diera aviso del referido cambio de rumbo.

A las 02:45 horas del referido día 30 de octubre, la nave colisiona con su proa la costa noreste de la isla Traiguén, ubicada en la Región de Aysén, encontrándose usted –después de treinta y cinco minutos de haber abandonado el puente de mando- todavía en la cocina de la embarcación, desatendiendo de esta forma su obligación de observar personalmente una constante vigilancia del estado de la maniobra y seguridad de la nave, no encontrándose autorizado, por ende, para delegar dichas funciones –privativas del capitán por cierto- en un tripulante de cubierta.

Las conductas descritas en los párrafos precedentes constituyen un incumplimiento grave de las responsabilidades y obligaciones que su contrato de trabajo, el Reglamento Interno de Orden, Higiene y Seguridad de la empresa y las disposiciones especiales contempladas en la normativa legal y reglamentaria sobre navegación, le imponen en su calidad de capitán y, por ende, de jefe superior y responsable directo de la seguridad, navegación, maniobras y gobierno de la nave.

En efecto, la cláusula primera de su contrato de trabajo denominada “Cargo” señala expresamente que: ‘El Trabajador se obliga a efectuar para el Empleador labores de Capitán y asumir las responsabilidades y obligaciones que le correspondan de conformidad al Capítulo III, Título II del Libro I del Código del Trabajo, Reglamento Marítimo, Reglamento Interno de la Empresa y demás disposiciones legales y reglamentarias, y las encomendadas por el Empleador que se entienden incorporadas y forman parte del presente Contrato’.

A su turno, el artículo 47 número 23, del Reglamento Interno de Orden, Higiene y Seguridad de la empresa impide a todo trabajador ‘abandonar su puesto antes de ser reemplazado, cuando se trabaje en régimen de turno o de faena’, prohibición que usted transgredió.



Por su parte, entre otras disposiciones que reglamentan la navegación, el D.L. N°2222, Ley de Navegación, en su artículo 89 inciso primero, dispone que: ‘El capitán será siempre responsable de la seguridad de la nave y de su dotación. Para estos efectos, deberá observar una constante vigilancia del estado de la maniobra de la nave y el mayor cuidado de su equipo y de sus accesorios’.

Todos los hechos que se han descrito precedentemente, además de constituir un grave incumplimiento de sus obligaciones contractuales que impide evidentemente la subsistencia del vínculo laboral, han provocado a la empresa un perjuicio económico de enorme magnitud, derivado no solamente del daño material consistente en los gastos de reparación de la nave y que ascienden a 160.000 dólares, sino que también como consecuencia de la pérdida de negocios previamente acordados con clientes y que ascienden a la suma de 10.000 dólares diarios durante todo el tiempo que la nave se encontraba en reparación –treinta y siete días- en los astilleros de la ciudad de Valparaíso. Lo anterior, sin perjuicio del daño a la imagen corporativa de la empresa y credibilidad con sus clientes”.

Décimo: Que, al respecto, cabe señalar que en la demanda no se niega el hecho de haberse producido el choque de la embarcación con la costa de la isla Traiguén, habiéndose acreditado con los medios de prueba incorporados en la audiencia de juicio, que el choque de la nave Ronia Austral se produjo el día 30 de octubre de 2019, a las 2.45 horas de la madrugada, en circunstancias que el demandante, estando en turno de guardia, se ausentó del puente de mando, aproximadamente desde las 2.10 horas, para tomar un café, ir al baño y prepararse comida, encontrándose aún en la cocina de la nave al momento de la colisión, dejando durante todo este tiempo el puente de mando a cargo del tripulante de cubierta don Víctor Saldivia.

Estos hechos fueron reconocidos por el demandante tanto al declarar ante la autoridad marítima, según consta en los antecedentes remitidos vía oficio por la Gobernación Marítima de Puerto Aysén, como también en el informe que elaboró acerca del siniestro de la nave y al absolver posiciones en la audiencia de juicio.

Undécimo: Que los hechos acreditados en el considerando que antecede constituyen un incumplimiento al contrato de trabajo del demandante, específicamente a su cláusula primera que establece que: “El



Trabajador se obliga a efectuar para el Empleador labores de Capitán y asumir las responsabilidades y obligaciones que le correspondan de conformidad al Capítulo III, Título II del Libro I del Código del Trabajo, Reglamento Marítimo, Reglamento Interno de la Empresa y demás disposiciones legales y reglamentarias, y las encomendadas por el Empleador que se entienden incorporadas y forman parte del presente Contrato”; cláusula que debe relacionarse con el Reglamento Interno de la empresa demandada, recibido por el actor, según consta en el respectivo comprobante suscrito por éste, específicamente con el artículo 47 N°23 de dicho Reglamento, que prohíbe a todo trabajador “*abandonar su puesto antes de ser reemplazado, cuando se trabaje en régimen de turno o de faena*”, lo que el demandante transgredió ya que se ausentó del puente de mando, por más de 30 minutos, antes del término de su turno, el que finalizaba a las 4 de la madrugada, de acuerdo a la bitácora de mar y puerto de la nave Ronia Austral, debiendo haber esperado el término de su turno y entregar la guardia al Primer Oficial de cubierta. A lo anterior, cabe agregar que el demandante también infringió los artículos 59, 60, 64 y 89 de la Ley de Navegación, que se entienden incorporados en su contrato de trabajo, de acuerdo a la cláusula primera antes transcrita, y por ello fue sancionado con una multa por la autoridad marítima, al haberse establecido en la investigación correspondiente, según consta en los antecedentes remitidos vía oficio por la Gobernación Marítima de Puerto Aysén, la responsabilidad que le cabe en la colisión de la nave Ronia Austral, en su calidad de Capitán y Oficial de Guardia, al ausentarse de su puesto de guardia en el puente, sin dejar relevo, con la idoneidad profesional correspondiente.

Duodécimo: Que no modifica lo anteriormente expuesto, las declaraciones de los testigos del demandante, don Juan Cortés y don Walter Sotomayor, relativos a que en la práctica, para ir a tomar un café o ir al baño, durante una guardia de 8 horas continuas, dejan a un tripulante, pues lo cierto es que el testigo don Juan Cortés especificó que ello se hace sólo por un rato, 5 minutos, y el testigo don Walter Sotomayor agregó que eso se hace siempre que no haya otra nave o un paso estrecho, es decir, que no haya una situación de riesgo, lo que no aconteció en la especie, ya que se ha acreditado que el demandante se ausentó del puente de mando por más de 30 minutos, y en un tiempo cercano al punto de caída en el track de navegación, de acuerdo a lo que consta en los antecedentes remitidos vía oficio por la Gobernación Marítima de Puerto Aysén.



Décimo tercero: Que, en relación a este punto, la parte demandante alega que el actor no hizo abandono de su lugar de trabajo, porque dejó a una persona como vigía de la navegación y con la nave en piloto automático.

Dicha alegación será desestimada, en atención a lo ya expuesto y concluido en los considerandos undécimo y duodécimo, y además, teniendo presente que el testigo don Egon Carrasco, dando razón de sus dichos, explicó que el piloto automático es sólo una ayuda a la navegación, porque permite mantener el rumbo, pero no permite hacer virajes y hay que hacerle correcciones.

Décimo cuarto: Que, además, la parte demandante rechaza que la conducta desplegada por el actor pueda ser circunscrita como una conducta de incumplimiento grave de las obligaciones del contrato, en primer término por no estar la conducta desplegada prohibida por el contrato de trabajo, en segundo término por haberse encomendado al actor una responsabilidad no contenida dentro de la Ley de Navegación, y en último aspecto, por ser impuesto al actor un sistema de trabajo agotador que resulta en el peligro a la navegación y que en este aspecto terminó en el accidente que detalla la carta de despido.

Dichas alegaciones también serán desestimadas, atendido que como ya se ha establecido, el demandante incumplió con lo dispuesto en la cláusula primera de su contrato de trabajo en relación al artículo 47 N°23 del Reglamento interno de la empresa, y con lo dispuesto en los artículos 59, 60, 64 y 89 de la Ley de Navegación; considerando además, que a la época del siniestro de la nave Ronia Austral, ésta se encontraba navegando con la dotación mínima de seguridad, y el zarpe había sido autorizado por la autoridad marítima, tal como lo indicó el testigo del demandante, don Juan Cortés; y por último, teniendo presente que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 108 del Código del Trabajo, las labores del capitán deben considerarse como de labor continua y sostenida mientras permanezca a bordo.

Décimo quinto: Que el incumplimiento en que incurrió el demandante reviste el carácter de grave, considerando el perjuicio económico que se ocasionó a la empresa demandada, por los gastos en que debió incurrir para la reparación de la nave en un astillero en Valparaíso, además de la afectación a la credibilidad de la empresa con sus clientes, atendido que la nave debió estar en para comercial por 37 días, de lo que dio cuenta el



testigo don Dino Vilella, gerente de operaciones y logística de la empresa demandada, siendo sus dichos concordantes con la documental signada con los numerales 11) y 12) del considerando quinto, en los que consta que el valor de reparación de los daños de la nave Ronia Austral, efectuada por la empresa Sociedad Iberoamericana de Reparaciones Navales Limitada, Sociber Ltda., ascendió a la suma de 191.238 dólares; y además, teniendo presente que se trató del incumplimiento de una obligación esencial del demandante en su calidad de Capitán, produciéndose en consecuencia, un quiebre en la relación de confianza que debe existir entre trabajador y empleador, y que por lo mismo, autoriza a la empresa demandada a poner término a la relación laboral, sin derecho a indemnización alguna en favor del demandante.

Décimo sexto: Que, en consecuencia, habiéndose establecido que el demandante incurrió en los hechos y en la causal imputada en la carta de despido, prevista en el artículo 160 N°7 del Código del Trabajo, se concluye que su despido se encuentra ajustado a derecho, motivo por el cual será rechazada la demanda.

Décimo séptimo: Que, finalmente, cabe señalar que los restantes medios de prueba, en nada alteran las conclusiones a las que se ha arribado en los acápites precedentes de este fallo.

Por estas consideraciones y visto además lo dispuesto en los artículos 1, 7, 108, 160 N°7, 162, 163, 168, 172, 173, 446 y siguientes del Código del Trabajo; y artículo 1698 del Código Civil, se declara:

I.- Que **se rechaza** la demanda interpuesta por don Mauricio Oliva Alarcón, en representación de don Álvaro Alexis Bórquez Ruiz, en contra de Solvtrans Chile S.A.

II.- Que no se condena en costas a la parte vencida, por estimar que ha existido fundamento plausible para litigar.

Regístrese y Archívese en su oportunidad.

RIT O-43-2020.

Dictó doña PAULINA MARIELA PEREZ HECHENLEITNER, Juez Titular del Juzgado de Letras del Trabajo de Puerto Montt.

