

SENTENCIA

O-237-2021

Temuco, veintisiete de septiembre de dos mil veintiuno.

VISTOS Y CONSIDERANDO:

PRIMERO: Que KARIN PRADO FLORES, abogada, en representación convencional de **ANTONIO SEGUNDO CONTRERAS FERNÁNDEZ**, RUN 9.429.346-4, chofer cesante, domiciliado en Av. Centenario N°75, comuna de Lanco, Región de Los Ríos, demanda en procedimiento de aplicación general a **TRANSPORTES PROVOST LIMITADA** RUT 76.108.659-6, del giro de su denominación, representada legalmente por Jean Pierre Provost Solís; y de **JEAN PIERRE PROVOST SOLÍS**, RUN 8.775.261-6, ambos domiciliados en Parcela Santa Justa Lote B-2, Metrenco, Padre Las Casas, y expone:

I. ANTECEDENTES DE LA RELACIÓN LABORAL

1.- Con fecha 01 de febrero de 2017, comenzó a prestar servicios bajo vínculo de subordinación y dependencia, según contrato escriturado para don JEAN PIERRE PROVOST SOLIS, en calidad de chofer de vehículo de transporte terrestre interurbano, no habiendo mediado nunca anexo de contrato por cambio de empleador, ni firmado nunca finiquito de relación laboral, quien pagaba sus cotizaciones previsionales es la empresa TRANSPORTES PROVOST LIMITADA, RUT: 76.108.659-6, cuyo socio y representante legal es don JEAN PIERRE PROVOST SOLIS, razón por la cual, ambos son sus empleadores.

2.- Desempeñaba las labores de chofer de camión, mantención de la mecánica básica y aseo del vehículo de transporte terrestre, de propiedad de su empleador, manejando los últimos años solo el Camión MARCA FREIGHTLINER M2, COLOR VERDE, patente CG RX-73, RAMPLA JN-1472.-

3.- Su remuneración era compuesta por sueldo base de \$320.500, más un anticipo de gratificación por la suma de \$127.665, además se pagaba en promedio 30 horas de espera que a la fecha del despido se valorizaron ambos conceptos en la suma de \$2.672 cada una por hora, un viatico diario de \$6.000, y un bono de producción mensual por la suma de \$110.000.- pesos mensuales, haciendo una remuneración total promedio de los últimos 3 meses por la suma de \$788.325, sin embargo no se pagaban las reales horas de espera que realizaba mi representado, razón por la cual la real



remuneración que debía obtener mi representado era la suma de \$ 943.301 , que se tendrá para los efectos legales del artículo 172 del Código del trabajo.

4.- La jornada de trabajo era de 180 horas mensuales, repartidas de lunes a sábados, ahora con respecto a este punto debo señalar, que a mi representado, y a los choferes de la empresa no se les entregan las libretas de registro de asistencia, que por ley están obligados a entregar los empleadores, para que los trabajadores registren sus jornadas, y dentro de ellas las horas de espera realizadas, y con ello poder anotar todo detallado, para así a fin de mes contabilizar estas horas y sean pagadas de acuerdo a lo que la ley señala. En la empresa estas libretas quedan custodiadas y son llenadas a mano por los funcionarios de la administración, con las horas de espera que su empleador ordena colocar solamente, y no las reales horas efectivamente realizadas, quedando todos los meses pendientes horas de espera no pagadas, ya que el promedio que se paga es entre 25 a 30 horas, siendo que lo realmente se espera es de más de 90 horas, pero la ley establece un máximo de 88 horas de espera a realizar. Debo señalar, además, que los camiones tienen un sistema de GPS, razón por la cual en este queda registrado todo lo que el camión recorre, por lo cual se puede establecer fehacientemente cuanto de horas de esperas se realiza efectivamente por cada camión.

5.- Debo señalar que, al no estar las cotizaciones previsionales pagadas en su totalidad, puesto que hay diferencia de remuneraciones no pagadas, por los conceptos de tiempos de espera, que es un haber imponible, y que debió ser pagada íntegramente, corresponde que se aplique también la sanción de la nulidad del despido, mientras no se convalide el despido, y se paguen estas diferencias de cotizaciones previsionales en los organismos correspondientes.

II. ANTECEDENTES DEL INCUMPLIMIENTO GRAVE DEL EMPLEADOR.

HECHOS SEÑALADOS EN LA CARTA DE DESPIDO INDIRECTO:

1.- NO PAGAR TIEMPOS DE ESPERA ESTIPULADOS EN CONTRATO DE TRABAJO.

Debo señalar que en clausula cuarta de contrato de trabajo, dentro de ítems de remuneración pactada aparece * TIEMPOS DE ESPERA: Pago del tiempo de espera registrado en la bitácora. Pues, debo señalar que desde que ingrese a trabajar para usted en el mes de marzo de 2017, las horas de espera realizadas nunca se han pagado como realmente corresponde, estos por los siguientes motivos:



Las libretas de registro de asistencia nunca le fueron, ni son entregadas a los choferes, estas quedan en la oficina de la empresa y se completan o registran su llenado en forma unilateral y de acuerdo a lo que usted señala en cuanto a la cantidad de horas a colocar en su llenado, esto al final de mes por personal administrativo, tanto por don Juan Guzmán u otro personal administrativo y cuando los conductores concurrimos hasta la oficina para recibir las remuneraciones nos piden estampar nuestras firmas, esto cada mes, y cada vez que hice reclamos por no corresponder a las reales horas de espera que se hacían mes a mes, se me señalaba a mí y a los demás choferes, “que si no firmamos simplemente no se paga la remuneración, o se nos amenaza de despidos”.

Es tan así que cada una de las liquidaciones de remuneraciones por todo el periodo trabajado, las horas de espera pagadas no varían más allá de entre 25 a 34 en promedio, cuando en la realidad de los hechos, las horas de esperas efectuadas en cada viaje superan con creces las realmente pagadas, superando a veces el límite de las 88 horas establecidas en el artículo 25 bis del código del trabajo, razón por la cual cada mes se me ha dejado de pagar una parte importante de remuneraciones lo que se traduce en un desmedro económico.

Todo esto además queda registrado tanto en el sistema de GPS que tienen instalados los camiones de su empresa, como también quedan en los registros de las “hojas de viajes” que se le entregan y que una vez terminado cada viaje, hay que entregarla al personal administrativo, sin permitir que se queden con copia de este registro, y en el cual queda un registro de las fechas tanto de salida como de llegada, patente del camión, nombre del chofer, registro de la guía de flete y detalles de los dineros entregados y gastados, para las rendiciones de dineros correspondientes.

Además, señalar que esta es una práctica constante con los choferes “más nuevos”, ya que las libretas de registro de asistencia de todos los conductores tenemos los mismos promedios de horas de espera pagadas en nuestras liquidaciones de remuneraciones y anotadas en las libretas de asistencia.

2.- NO PAGAR LAS COTIZACIONES PREVISIONALES POR LAS HORAS DE ESPERA NO PAGADAS POR TODO EL PERIODO LABORADO.

Desde que comencé a realizar mis labores de conductor, no se me han pagado las reales horas de espera realizadas, y que son haberes imponibles, razón por la cual al no haberse enterados en los organismos previsionales competentes, y el empleador haberse quedado con este dinero que es parte de mis remuneraciones, se me deben enterar estas diferencias en los distintos organismos.



Razón por la cual se deben diferencias de cotizaciones previsionales desde los meses de Marzo, Abril, Mayo, Junio, Julio, Agosto, Septiembre, Octubre, Noviembre, y Diciembre del año 2017; meses de Enero, Febrero, Marzo, Abril, Mayo, Junio, Julio, Agosto, Septiembre, Octubre, Noviembre, y Diciembre del año 2018; meses de Enero, Febrero, Marzo, Abril, Mayo, Junio, Julio, Agosto, Septiembre, Octubre, Noviembre, y Diciembre del año 2019 y meses de Enero, Febrero, Marzo, Abril, Mayo, Junio y Julio 2020.-

Es por estas razones que me veo en la obligación de poner término a mi contrato de trabajo por incumplimiento grave de las obligaciones que impone el contrato por los hechos ya señalados, por lo cual se ha configurado la causal del artículo 160 N° 7 del Código del Trabajo y le pongo termino al contrato de trabajo por despido indirecto de acuerdo al artículo 171 del mismo cuerpo legal.

EN CUANTO A LAS HORAS DE ESPERA

Que con fecha 12 de julio de 2008 fue publicada la ley 20.271, en que se agrega el artículo 25 bis al Código del Trabajo, que regula la jornada de los choferes de vehículos terrestres interurbanos, y se estableció el pago por concepto de tiempos de espera, con un límite máximo de pago de 88 horas mensuales, de conformidad a la ley.

Debo señalar que el empleador, solo ha pagado en el transcurso de la relación laboral, horas de espera parciales y de forma unilateral, él mismo determina la cantidad de ellas a pagar mes a mes, siendo el promedio pagado entre 25 y 30 horas mensuales, siendo que en la realidad de los hechos las horas de espera sobrepasaban con creces, el máximo establecido por ley.

En cuanto a las libretas de registro de asistencia, estas no eran entregadas, y eran llenadas por personal administrativo de la empresa, el actor debía firmarlas mes a mes, cada vez que se pagaba sus remuneraciones.

En cuanto a la cantidad de las horas de espera realizadas, estas se probarán con todos los medios de prueba que la ley establece, y que en la empresa se usan son: A) LAS LIBRETAS DE REGISTRO DE ASISTENCIA para choferes de camiones interurbanos. B) LAS HOJAS DE RUTA, que se entregan a cada chofer, y en donde se detalla entre otras cosas, fecha de inicio y termino del viaje, el número de las guías de despacho, detalles de los gastos del viaje, y lo que será concordante con la liquidación que entrega el ex empleador de mi representado, donde se detalla los montos de cada flete y al final del mes se suma este monto y se les paga un 10% del monto neto de los fletes, C) REGISTRO DE GPS, la empresa cuenta con registro de GPS para sus



camiones y para ello es la, además de, patente del CAMIÓN CG RX-73, RAMPLA JN-1472 que era el que estaba a cargo de mi representado, (Camión MARCA FREIGHTLINER M2, COLOR VERDE).

Los montos que se detallaran en cuadro explicativo: (se describe un gráfico).

4.- Por todo el periodo señalado se acumuló la cantidad de 1.402 hrs de espera no pagadas, por lo que se le debe la cantidad de \$3.515.540 y que se refleja en el gráfico.

III. TÉRMINO DE LA RELACIÓN LABORAL.

Es por los hechos anteriormente detallados, que se ve en la obligación de poner término a su contrato de trabajo con fecha 17 de agosto de 2020, por los incumplimientos graves de las obligaciones que impone el contrato, por lo cual se ha configurado la causal del artículo 160 N°7 del Código del Trabajo y le puso término al contrato de trabajo por despido indirecto de acuerdo al artículo 171 del CT cumpliendo con las formalidades exigidas por la ley.

PETICIONES CONCRETAS

Por todo lo anterior el demandado adeuda las siguientes prestaciones:

1.- Remuneraciones de los 17 días del mes de agosto de 2020, por la suma de \$534.537.

2.- Indemnización por aviso previo, por la suma de \$943.301.

3.- Indemnización por 4 años de servicio, por la cantidad de \$3.773.204.

4.- Aumento legal del 50% del artículo 171 del Código del Trabajo, por la suma de \$1.886.602.

5.- Feriado legal y proporcional correspondiente a 30 días, por la suma de \$448.165.

6.- Diferencias de horas de espera no pagadas por la suma de \$3.515.540.

7.- Remuneraciones y demás prestaciones que se devenguen desde la fecha de mi despido indebido, hasta la fecha en que se convalide el despido, conforme a lo establece la Ley considerando para estos efectos una remuneración de \$943.301.-, o lo que SS., determine.

Lo anterior, con reajustes, intereses y costas.

SEGUNDO: Contestando la demanda, la demandada expone lo siguiente:

HECHOS NO CONTROVERTIDOS.

1.- Se acepta que efectivamente don Antonio Segundo Contreras Fernández ingresó a prestar servicios para mi representada con fecha 01 de febrero de 2017,



desempeñándose bajo vínculo de subordinación y dependencia como Chofer de vehículo de transporte de carga terrestre, obligándose el trabajador a desarrollar todas aquellas actividades propias de la polifuncionalidad del cargo, y que a título ilustrativo se indica en el contrato.

2.- Se acepta que la jornada de trabajo del actor era de 180 horas mensuales y en un periodo de tiempo no superior a 21 días.

3.- Se acepta que la terminación del vínculo laboral se produjo el día 17 de agosto de 2020, por voluntad del trabajador, amparado en el artículo 171 de Código del Trabajo, por la causal contemplada en el artículo 160 número 7° del Código del Trabajo, esto es “incumplimiento grave de las obligaciones que impone el contrato”.

HECHOS CONTROVERTIDOS.

Inicialmente y por razones de técnica procesal, esta parte controvierte y niega, desde ya, todos y cada uno de los hechos en que se funda la demanda, y muy especialmente los siguientes:

1.- Es absolutamente falso y se niega categóricamente que la real remuneración del actor para efectos del artículo 172 del Código del Trabajo haya sido de \$788.325.-, y menos aún que por las horas de esperas reclamadas ascienda a \$943.301.-, ya que su remuneración no variable es de \$658.508.

2.- Es absolutamente falso y se niega categóricamente que existan diferencias por remuneraciones no pagadas por concepto de tiempos de espera, y que en razón de ello existan cotizaciones previsionales del actor no pagadas en su totalidad por su ex empleador.

3.- Es absolutamente falso y se niega categóricamente que el actor haya superado como tiempo de esperas en sus viajes más de las 88 horas, y con ello, el límite mensual que se establece en el artículo 25 bis del Código del Trabajo.

4.- Es absolutamente falso y se niega categóricamente que las horas de espera realizadas por el actor en cada uno de sus viajes, hayan superado las horas efectivamente pagadas por su empleador.

5.- Es absolutamente falso y se niega categóricamente que a los choferes de la empresa no se les entregaba por su empleador las libretas de registro de asistencia, y que éstas quedaban en custodia de la empresa las que eran llenadas por funcionarios de la administración con las horas de espera que su empleador ordenaba colocar.

6.- Es absolutamente falso y se niega categóricamente que el actor nunca haya tenido en su poder la libreta de su registro de asistencia.



EN CUANTO A LAS CIRCUNSTANCIAS FUNDANTE DEL AUTODESPIDO.

1.- HORAS DE ESPERAS.

El actor se encontraba contratado como chofer de vehículo de carga de transporte de carga terrestre. A partir de este hecho surge como hecho esencial, la aplicación del artículo 25 bis del Código del Trabajo, que regula precisamente la jornada de trabajo de choferes de vehículos de carga terrestre interurbana, y que al respecto dispone:

Artículo 25 bis: *“La jornada ordinaria de trabajo de choferes de vehículos de carga terrestre interurbana, no excederá de ciento ochenta horas mensuales, la que no podrá distribuirse en menos de veintidós días. El tiempo de los descansos a bordo o en tierra y de las esperas a bordo o en el lugar de trabajo que les corresponda no será imputable a la jornada, y su retribución o compensación se ajustará al acuerdo de las partes. La base de cálculo para el pago de los tiempos de espera, no podrá ser inferior a la proporción respectiva de 1,5 ingresos mínimos mensuales. Con todo, los tiempos de espera no podrán exceder de un límite máximo de ochenta y ocho horas mensuales.*

El trabajador deberá tener un descanso mínimo ininterrumpido de ocho horas dentro de cada veinticuatro horas. En ningún caso el trabajador podrá manejar más de cinco horas continuas, después de las cuales deberá tener un descanso cuya duración mínima será de dos horas. En los casos de conducción continua inferior a cinco horas el conductor tendrá derecho, al término de ella, a un descanso cuya duración mínima será de veinticuatro minutos por hora conducida. En todo caso, esta obligación se cumplirá en el lugar habilitado más próximo en que el vehículo pueda ser detenido, sin obstaculizar la vía pública. El camión deberá contar con una litera adecuada para el descanso, siempre que éste se realice total o parcialmente a bordo de aquél”.

Los tiempos de conducción son aquellos en que los conductores, en este caso el actor, se desempeña efectivamente conduciendo el camión. Este tiempo de manejo efectivo tiene un límite máximo de 180 horas mensuales. Los tiempos de descanso son aquellos necesarios para todos los trabajadores, como el de colación, y los que especialmente se establecen respecto de los choferes, que por razones de seguridad deben tener un descanso mínimo de dos horas después de cada cinco horas conducidas, o de veinticuatro minutos por cada hora conducida, en los casos de conducción continua inferior a cinco horas, y además un descanso mínimo ininterrumpido de ocho horas dentro de cada veinticuatro horas. Este descanso, tal como la misma norma señala,



puede ser a bordo del camión o en tierra. Tiempos de tareas auxiliares, son aquellos que el chofer invierte, no en conducir, sino en el desarrollo de tareas necesarias para la conducción, como son la revisión de su camión, la carga, la descarga, la recopilación de la documentación de carga, la reparación de un desperfecto, etc. Por último, los tiempos de espera, corresponden a los tiempos en que el trabajador debe aguardar, sin hacer nada, en espera de carga o descarga, pero siempre a bordo o en el lugar de trabajo. Este tiempo de espera no puede exceder de 88 horas mensuales y su retribución no puede ser inferior la proporción de 1,5 ingresos mínimos.

Dicho lo anterior, debemos puntualizar que el sistema de registro de asistencia establecido por la autoridad para los choferes de vehículos de transporte de carga terrestre, dista mucho de ofrecer las condiciones de confiabilidad que debieran exigirse en todo método de control de asistencia. En efecto, se trata de una libreta cuyo llenado corresponde exclusivamente al conductor, quien debe portarla siempre, y en la que deben consignarse los tiempos invertidos en las distintas actividades diarias, a saber, conducción, descanso, tareas auxiliares, esperas. En la práctica, en la mayoría de las libretas, se consignan datos que no corresponden a la realidad, y que con o sin la intención, distorsionan las remuneraciones de los conductores, abultándolas.

Con el fin de evitar esta distorsión, muchas empresas de transportes, entre las que se cuenta mi representada, han implementado un sistema de control electrónico de jornada que permite resolver las controversias que al respecto se producen.

En el caso de Transportes Provost Limitada existe efectivamente un sistema de control a los choferes de sus máquinas, que opera vía GPS, y que permite saber los tiempos de conducción, las distancias recorridas y los tiempos de detención que, si bien en ningún caso constituye el mecanismo oficial o autorizado para el control de los conductores, sí es una herramienta muy útil para el empleador a fin de evitar abusos de sus dependientes.

En efecto la implementación de este sistema ha permitido establecer una serie de malas prácticas de sus conductores, como son entre otras, consignar como horas de esperas tiempos que son de descanso, no solo a bordo sino incluso en sus propios hogares, no consignar el tiempo invertido en tareas auxiliares como tales sino como horas de esperas, y en general todo lo que lleve a abultar indebidamente las horas de esperas.

En el caso de los conductores de Transportes Provost Limitada, las tareas auxiliares que cada uno de ellos debe realizar al comenzar su recorrido como al



terminarlo, le demandan un tiempo total de aproximadamente una hora, y esa hora es consignada como tiempo de espera en su libreta de control, no obstante corresponder a tareas auxiliares. De lo anterior, resulta que ese conductor al cabo de 21 días, por concepto de consignar indebidamente horas de esperas, habrá incrementado su remuneración según el valor de la hora de espera (equivalente al valor de una hora normal, aumentada en un 50%), lo que para una empresa que dispone de no más de 30 conductores, sin lugar a dudas llega a representar mensualmente un mayor costo remuneracional.

Estas evidentes discrepancias y anomalías, han llevado a la empresa, como una forma de ajustarse en sus presupuestos y evitar alzas excesivas e imprevistas en sus costos, a convenir con sus choferes un sistema de retribución de las horas de esperas que precisamente permita conocer de antemano lo que se pagará por tal concepto en un periodo mensual de tiempo, y no quedar expuesto a las distorsiones que se produzcan por el mal llenado de las libretas de conducción.

Este acuerdo con el demandante consistía en pagar las horas de esperas que registra mensualmente su bitácora o libreta de conducción, las que, en caso de no superar las 30 horas al mes, su ex empleador complementaba con el pago de las restantes horas que faltaban para llegar a dicho tope.

En definitiva, las horas de esperas siempre se han retribuido al demandante mientras prestó servicios para la empresa, sin embargo, insólitamente demanda diferencias no pagadas por tal concepto, pero sin señalar durante los periodos demandados cuantas fueron las horas conducidas, las dedicadas a tareas auxiliares, al descanso, y por cierto a las horas de espera.

Es por lo antes dicho, que negamos categóricamente que existan diferencias por remuneraciones no pagadas por concepto de tiempos de espera, y que en razón de ello existan cotizaciones previsionales del actor no pagadas en su totalidad por su ex empleador.

Lo único cierto es que la decisión unilateral de poner término al contrato por parte del señor Contreras, está motivada en su molestia al haber sido amonestado por su empleador el día 15 de agosto de 2020, por no haber concurrido a sus labores los días 13 y 14 de agosto del 2020, sin causa justificada, de lo que derivó días después, a que comunicará el actor su autodespido de la empresa.

2.- EN CUANTO AL REGISTRO DIARIO DE ASISTENCIA PARA CONDUCTORES DE VEHÍCULOS DE CARGA INTERURBANOS.



Nos referimos a esta cuestión de manera subsidiaria a lo alegado en el punto anterior, en especial en cuanto al periodo no cubierto por la prescripción y de las obligaciones que tiene al respecto el trabajador.

De acuerdo a la Resolución Exenta N° 1213 de 08 de octubre de 2009 de la Dirección del Trabajo que contiene el reglamento aplicable en la especie, constituye una obligación del Chofer portar su libreta y participar de su llenado, debiendo registrar en ella todas las actividades instruidas por su empleador.

Pues bien, el artículo 7 de la mencionada resolución especifica que es responsabilidad del empleador: "... entregar la LIBRETA al trabajador y es responsabilidad de aquél constatar que el referido documento sea portado por el trabajador al inicio de su jornada, como asimismo por su correcto llenado al concluir aquella o el viaje."

Luego, el artículo 8° de dicho estatuto manda perentoriamente: "Constituye una obligación del chofer portar su libreta y participar de su llenado, debiendo registrar en ella todas las actividades instruidas por su empleador".

Es así entonces, que, en cumplimiento a la norma señalada, el chofer demandante debía siempre portar su respectiva libreta.

Por tanto, es propicio destacar, que el registro de asistencia siempre fue entregado por el empleador, el que debía ser llenado correctamente por el actor, quien, en definitiva, portaba el registro de asistencia, debiendo solo entregar la copia autocopiativa a la empresa.

Con lo anterior, queremos dejar en claro, que el registro lo llenaba y lo portaba el trabajador, siendo responsabilidad de la empresa su control y recepción de la copia del mismo, pero siempre y cuando la libreta o registro respectivo era entregado por el actor como conductor a la empresa.

3.- EN CUANTO A LA SANCIÓN DE LA NULIDAD DEL DESPIDO.

Es totalmente improcedente el cobro que se formula al efecto, pues la nulidad del despido es una sanción que se impone al empleador cuando se dan los supuestos que contempla la ley.

En efecto, la nulidad de despido es una sanción, y como tal, su aplicación e interpretación debe ser restrictiva, no pudiendo ampliarse a casos que no se ajusten precisamente a lo descrito en la norma. Lo anterior, no implica que el trabajador no pueda ejercer las acciones tendientes a obtener el cobro de tales diferencias en las



cotizaciones previsionales, pero ello deberá hacerlo promoviendo la actividad de las respectivas instituciones de seguridad social.

Solicita, tener por contestada la demanda de autos y, en definitiva, rechazarla en todas sus partes, con expresa condenación al pago de las costas del juicio

TERCERO: Que se recibió la causa a prueba y se establecieron los siguientes hechos a probar:

1.- Efectividad de haber incurrido el empleador en incumplimiento grave de las obligaciones que impone el contrato de trabajo, conforme a los hechos indicados en la carta de despido indirecto.

2.- Efectividad de adeudarse el pago de tiempos u horas de espera.

3.- Efectividad de adeudarse remuneraciones de 17 días del mes de agosto de 2020 y feriado legal y proporcional por 30 días.

4.- Efectividad de adeudarse cotizaciones de seguridad social por diferencias de horas de espera.

CUARTO: PRUEBA DEL DEMANDANTE:

DOCUMENTAL

1.- Contrato de trabajo, de fecha 01 de marzo de 2017.

2.- Liquidación de remuneraciones periodo enero a diciembre de 2018.

3.- Liquidación de remuneraciones periodo enero a diciembre de 2019.

4.- Liquidación de remuneraciones meses de enero, febrero, abril, mayo, junio, de 2020.

5.- Carta de aviso despido indirecto enviada a inspección del trabajo con fecha 17 de agosto de 2020.

6.- Comprobante de Correos de Chile, de fecha 20 de agosto de 2020 de envió de carta de termino de contrato.

La parte demandante hace suya la prueba documental de la demandada:

4.- Certificado de Previred periodo junio 2017-julio 2020.

6.- Carta aviso término de contrato de fecha 17 agosto 2020.

CONFESIONAL

1.- RAUL DARÍO MENDOZA NOACK en representación de Transportes Provost: El GPS muestra el camión, no la conducción del chofer. Las libretas de registro de asistencia existen, cada cual anda con su libreta y entregan la copia semanal, hay que ayudarle a algunos porque no las saben llenar. Hay un acuerdo con los choferes respecto



de las horas de espera, no sabe si existe algún documento al respecto. Es un máximo de 30 horas.

TESTIMONIAL

1.- JUAN GUIDO BARRERA VELÁZQUEZ. Conoce a las partes porque fue conductor de la demandada durante 11 años. Respecto de las horas de espera no se cancelan porque son conductores que viajan afuera, a veces están dos días parados en Santiago, y ese tiempo no se cancela. El tiempo de espera que se paga es de 20 a 25 horas de espera. Casi siempre hacen sobre 30 horas de espera hacia arriba, mensual. Que él lleva su propio registro al respecto y esas horas no coinciden con las de la empresa, que las hace la secretaria. Como que se falsifican las hojas de viaje. Las libretas de registro están en la oficina y las llena la secretaria, y ellos deben firmar esas hojas, para evitar represalias. El actor se retiró por asuntos de plata, por los tiempos de espera. El también se autodespidió hace una semana y tiene demandada a la empresa. Las hojas de viaje se entrega una copia a la empresa. No pagan horas extraordinarias. Las horas de espera es cuando se espera la carga o descarga del camión. Las horas de descanso es cuando se detiene el camión y se descansa, como dormir. Contrainterrogado, nunca hizo reclamo en la inspección del trabajo antes del autodespido. Solo constancias de cosas en mal estado, como neumáticos. Tareas auxiliares es como una mantención al camión, como cambio de neumáticos o algún tipo de reparación.

2.- FRANCISCO ANTONIO SAN MARTÍN MUÑOZ. Conoce a las partes del juicio porque trabajó en la empresa demandada durante 11 años como conductor de camión. También se autodespidió en julio pasado y demandó a la empresa. La remuneración se componía de un sueldo base, de un porcentaje del pesaje y de las horas de espera. Respecto de éstas solo se pagaban pocas horas, entre 20 a 25, lo que no correspondía a la realidad porque eran muchas más. Nunca hubo un acuerdo con el empleador al respecto. Las horas de espera son el tiempo de espera para cargar y descargar el camión. Se daba un viático diario de \$6.000 para alimentación. A veces se descansaba el día domingo, el resto de la semana estaba en el camión. Se duerme en el camión cuando llega la noche. Las rutas son hacia distintas partes del país. El libro de registro no lo llevan ellos, eso lo llena una persona en la oficina, de acuerdo a las instrucciones del señor Provost. Ellos lo firman una vez al mes, antes del pago del sueldo, pero no les permiten leer nada. Generalmente el sueldo se paga el día 15 del mes siguiente. Existe una hoja de viaje, con la guía de viaje y una hoja queda en poder del empleador. Los camiones tienen GPS desde hace varios años, registra las velocidades, las



detenciones, los lugares, etc., por donde transita el camión. Contrainterrogado, en las liquidaciones se les pone unas horas de espera, pero su camión casi nunca está parado. En la hoja de viaje salen los datos del camión, fechas de salida, carga, destino, dineros gastados.

EXHIBICION DE DOCUMENTOS

- 1.- Liquidaciones de remuneraciones desde marzo de 2018 a agosto de 2020.
- 2.- Hojas de ruta del demandante desde agosto de 2018 a julio de 2020.
- 3.- Libretas de registro de asistencia del demandante, de agosto de 2018 a julio de 2020.
- 4.- Registro del GPS del camión placa patente CG RX-73, conducido por el demandante del periodo agosto de 2018 a julio de 2020.

Se da por cumplida la diligencia.

INFORME DE PERITO

1.- Peritaje contable con el objeto que determine la cantidad de horas de espera que afecto al demandante y si dichas horas de espera fueron o no remuneradas, en caso de existir monto, duración, distribución y cumplimiento de jornada de trabajo.

El perito da cuenta de su Informe y es interrogado por los abogados de ambas partes.

QUINTO: PRUEBA DE LA DEMANDADA:

DOCUMENTAL

- 1.- Contrato de Trabajo de fecha 1 marzo de 2017.
- 2.- Desistida.
- 3.- Certificado vacaciones de fecha 05 marzo 2018, 04 de mayo 2018, 27 marzo 2019, 29 julio 2019, 30 diciembre 2019 y 03 de febrero 2020.
- 4.- Desistida.
- 5.- Carta amonestación de fecha 15 agosto 2020, comprobante envío carta certificada, y constancia para empleadores Inspección del Trabajo de fecha 19 agosto 2020.
- 6.- Desistida.
- 7.- Desistida.
- 8.- Desistida.
- 9.- Desistida.
- 10.- Desistida.



SEXTO: Que, apreciada la prueba aportada por las partes, de conformidad a las reglas de la sana crítica, se pueden establecer como hechos no controvertidos, los siguientes:

1.- La existencia de contrato de trabajo a contar del 1 de febrero de 2017, que las labores del actor eran de chofer de camiones y que, con fecha 17 de agosto de 2020, procedió a su despido indirecto.

2.- Que la remuneración promedio mensual del actor ascendía a la suma de \$788.325.

SÉPTIMO: PRESCRIPCIÓN DE TIEMPOS DE ESPERA.

Que, la demandada opone la excepción de prescripción de la acción de cobro de tiempos de espera, homologando tales prestaciones a las horas extraordinarias, y estimando aplicable la norma del artículo 510 inciso 4° del Código del Trabajo, que establece un plazo de prescripción de 6 meses desde que se hicieron exigibles, por lo que están prescritas todas prestaciones por horas de espera demandadas correspondientes al periodo agosto 2018 a enero 2020.

Que, conforme a lo dispuesto en el artículo 25 bis del código del trabajo, la jornada ordinaria de trabajo de choferes de vehículos de carga terrestre interurbana, no podrá exceder de ciento ochenta horas mensuales, la que no podrá distribuirse en menos de veintidós. El tiempo de los descansos a bordo o en tierra y de las esperas a bordo o en el lugar de trabajo que les corresponda, no será imputable a la jornada, y su retribución o compensación se debe ajustar al acuerdo de las partes.

Que, el denominado tiempo de espera, es un derecho establecido en el Código del Trabajo, en favor de los choferes de vehículos de carga terrestre interurbana, de manera que resulta aplicable el inciso primero del artículo 510 del Código del Trabajo, que dispone: *“Los derechos regidos por este Código prescribirán en el plazo de dos años contados desde la fecha en que se hicieron exigibles”*.

Que cabe aplicar al presente caso, la norma establecida en el artículo 8° de la Ley 21.226 que dispone: *“Durante la vigencia del estado de excepción constitucional de catástrofe, por calamidad pública, declarado por decreto supremo N° 104, de 18 de marzo de 2020, del Ministerio del Interior y Seguridad Pública, y el tiempo en que este sea prorrogado, si es el caso, se entenderá interrumpida la prescripción de las acciones por la sola presentación de la demanda, bajo condición de que esta no sea declarada inadmisibile y que sea válidamente notificada dentro de los cincuenta días hábiles siguientes a la fecha del cese del referido estado de excepción constitucional, y el tiempo*



en que este sea prorrogado, si es el caso, o dentro de los treinta días hábiles siguientes a la fecha en que la demanda fuere proveída, lo que suceda último.

No será aplicable lo dispuesto en el inciso anterior para el ejercicio de las acciones penales.

Asimismo, no aplicará lo dispuesto en el inciso primero de este artículo para el ejercicio de las acciones laborales y de competencia de los juzgados de policía local, en cuyo caso se entenderán prorrogados los plazos de prescripción y de caducidad respectivos, hasta cincuenta días hábiles contados desde la fecha de cese del estado de excepción constitucional de catástrofe, por calamidad pública, declarado por decreto supremo N° 104, de 18 de marzo de 2020, del Ministerio del Interior y Seguridad Pública, y el tiempo en que este sea prorrogado, si es el caso”.

Que, encontrándose vigente el Estado de Excepción Constitucional desde el 18 de marzo de 2020 en forma ininterrumpida, y habiendo sido notificada la demanda con fecha 22 de diciembre de 2020, esto es, dentro del periodo de excepción constitucional, procede acoger la prescripción respecto de aquellos tiempos de espera, anteriores a marzo de 2018.

Atendido a que, se cobran horas de espera desde el mes de agosto de 2018 en adelante hasta julio de 2020, carece de relevancia la excepción opuesta.

OCTAVO: EN CUANTO AL FONDO.

El artículo 171 del Código del Trabajo establece que, si quien incurriere en las causales de los números 1, 5 ó 7 del artículo 160 del Código del Trabajo, fuere el empleador, el trabajador podrá poner término al contrato de trabajo, y recurrir al juzgado del trabajo respectivo, dentro del plazo de 60 días hábiles, contado desde la terminación, para que éste ordene el pago de las indemnizaciones legales que corresponda, cumpliendo con los requisitos de aviso legal al empleador, con copia a la Inspección del Trabajo.

Que, en la comunicación de término de contrato, el actor invoca la causal del artículo 160 N°7 del Código del Trabajo, esto es, incumplimiento grave de las obligaciones, según el siguiente tenor:

“1.- NO PAGAR TIEMPOS DE ESPERA ESTIPULADOS EN CONTRATO DE TRABAJO.

*Debo señalar que en clausula cuarta de contrato dentro de ítems de remuneración pactada aparece * TIEMPOS DE ESPERA: Pago del tiempo de espera*



registrado en la bitácora, pues debo señalar que desde que ingrese a trabajar para Usted en el mes de marzo de 2017, las horas de espera realizadas nunca se han pagado como realmente corresponde, estos por los siguientes motivos:

Las libretas de registro de asistencia nunca me fueron, ni son entregadas a los choferes, estas quedan en la oficina de la empresa y se completan o registran su llenado en forma unilateral y de acuerdo a lo que usted señala en cuanto a la cantidad de horas a colocar en su llenado, esto al final de mes por personal administrativo, tanto por don Juan Guzmán u otro personal administrativo y cuando los conductores concurrimos hasta la oficina para recibir las remuneraciones nos piden estampar nuestras firmas, esto cada mes, y cada vez que hice reclamos por no corresponder a las reales horas de espera que se hacían mes a mes, se me señalaba a mi y a los demás choferes, que si no firmamos simplemente no se paga la remuneración, y que si no me gusta, me podía ir, y por la necesidad de trabajo, tenía que seguir aguantando que no se me pagara lo que realmente correspondía.

Es tan así que cada una de las liquidaciones de remuneraciones por todo el periodo trabajado, las horas de espera pagadas no varían más allá de entre 25 a 34 en promedio, cuando en la realidad de los hechos, las horas de esperas efectuadas en cada viaje superan con creces las realmente pagadas, superando a veces el límite de las 88 horas establecidas en el artículo 25 bis del código del trabajo, razón por la cual cada mes se me ha dejado de pagar una parte importante de remuneraciones lo que se traduce en un desmedro económico.

Las horas de espera efectivamente realizadas, quedan en registro de sistema de GPS que tienen instalados los camiones de su empresa, como también quedan en los registros de las "hojas de viajes" que se nos entregan y que una vez terminado cada viaje, hay que entregarla al personal administrativo, sin permitir que nos quedemos con copia de este registro, y en el cual queda un registro de las fechas tanto de salida como de llegada, patente del camión, nombre del chofer, registro de la guía de flete y detalles de los dineros entregados y gastados, para las rendiciones de dineros correspondientes.

Además señalar que esta es una práctica constante con los choferes más nuevos, como ejemplo don Juan Barrera, don René Guzmán, etc, ya que las libretas de registro de asistencia de todos los conductores tenemos los mismos promedios de horas de espera pagadas en nuestras liquidaciones de remuneraciones y anotadas en los libretas de asistencia.



XMETWXFQWV

2.- NO PAGAR LAS COTIZACIONES PREVISIONALES EN LOS DIVERSOS ORGANISMOS PREVISIONALES POR LAS HORAS DE ESPERA NO PAGADAS POR TODO EL PERIODO LABORADO.

Desde que comencé a realizar mis labores de conductor, no se me han pagado las reales horas de espera realizadas, y que son haberes imponibles, razón por la cual al no haberse enterados en los organismos previsionales competentes, y el empleador haberse quedado con este dinero que es parte de mis remuneraciones, se me deben enterar estas diferencias en los distintos organismos.

Razón por la cual se deben diferencias de cotizaciones previsionales desde los meses de Marzo, Abril, Mayo, Junio, Julio, Agosto, Septiembre, Octubre, Noviembre, y Diciembre del año 2017; meses de Enero, Febrero, Marzo, Abril, Mayo, Junio, Julio, Agosto, Septiembre, Octubre, Noviembre, y Diciembre del año 2018; meses de Enero, Febrero, Marzo, Abril, Mayo, Junio, Julio, Agosto, Septiembre, Octubre, Noviembre, y Diciembre del año 2019 y meses de Enero, Febrero, Marzo, Abril, Mayo, Junio y Julio 2020.

Que, en tales condiciones incumbe a la demandante probar los hechos constitutivos de incumplimiento de obligaciones contractuales por parte del empleador, pero no de cualquier incumplimiento, sino que debe tratarse de hechos graves, esto es, debe tratarse de hechos de gran magnitud, que hagan imposible o irremediable la continuación de la relación laboral.

NOVENO: El artículo 25 bis del Código del Trabajo señala “*La jornada de trabajo de choferes de vehículos de carga terrestre interurbana, no excederá de ciento ochenta horas mensuales, la que no podrá distribuirse en menos de veintidós días. El tiempo de los descansos a bordo o en tierra y de las esperas a bordo o en el lugar de trabajo que les corresponda no será imputable a la jornada, y su retribución o compensación se ajustará al acuerdo de las partes. La base de cálculo para el pago de los tiempos de espera, no podrá ser inferior a la proporción respectiva de 1,5 ingresos mínimos mensuales. Con todo, los tiempos de espera no podrán exceder de un límite máximo de ochenta y ocho horas mensuales*”.

En consecuencia, la jornada de trabajo de este tipo de choferes, no puede exceder de 180 horas mensuales, distribuidos a lo menos en 21 días del mes respectivo.

Que, el tiempo de las esperas a bordo o en el lugar de trabajo, no es imputable a la jornada de trabajo y su compensación se ajustará al acuerdo de las partes. Por último, tales tiempos de espera no pueden exceder de 88 horas mensuales.



Que, según Dictamen N°3917/151 de 29.03.2003 de la Dirección Nacional del Trabajo, se definió como **tiempos de espera**, aquellos que implican para el chofer mantenerse a disposición del empleador sea en el lugar del establecimiento o fuera de él, en general sin realizar labores, pero que requieren necesariamente de su presencia física a objeto de iniciar, reanudar o terminar sus labores.

Que, de las liquidaciones de remuneraciones acompañadas por las partes, consta que se pagaba un sueldo base de \$320.500, equivalente a un ingreso mínimo mensual, anticipo de gratificación de \$127.665, viático diario de \$6.000 por 25 días, 30 horas de espera por \$80.160, y un bono de producción por la suma de \$ 110.000. Lo anterior da la suma de \$788.325.

Que, el contrato de trabajo de fecha 1 de marzo de 2017, en su cláusula cuarta, se señala que se pagarán los Tiempos de Espera registrados en la bitácora. No queda claro a que se refiere con la bitácora, el sentido común diría que es una especie de registro del recorrido del camión. Que el GPS instalado en los camiones, es un registro del recorrido del camión, pero que no permite distinguir fehacientemente las horas de espera de las horas de descanso que le corresponden por ley al conductor.

De acuerdo a las liquidaciones de remuneraciones acompañadas, se constata que, mensualmente, por periodos de 30 días trabajados, invariablemente se pagaban como máximo 30 horas por concepto de tiempos de espera. El empleador señala que existía un acuerdo con los conductores en tal sentido, sin embargo, no se acreditó por ningún medio de prueba tal afirmación, no se acompañó ningún anexo de contrato al respecto; por el contrario, los dos testigos del actor, también ex conductores de la empresa, señalan que era una mala práctica de la empresa, el que las libretas de registro que deben llevar los conductores eran llenadas por una secretaria administrativa de la empresa, no reflejándose las reales horas de espera, y que debían firmar tales registros por temor a ser desvinculados o a que la empresa le diera menos viajes a futuro.

Resulta ser efectivo entonces, que la empresa no paga las horas de espera reales, sino que adecúa los registros de asistencia de los conductores, a lo que aparece en las liquidaciones de remuneraciones.

Que la demandante, solicitó un peritaje contable para determinar la cantidad de horas de esperas efectivas que efectuó el demandante y, si dichas horas de espera fueron o no remuneradas, y en caso de existir, monto, duración, distribución y cumplimiento de jornada de trabajo.



El perito presentó su Informe, indicando que tuvo a la vista Registro de GPS en formato PDF de agosto 2018 a julio 2020, Hojas de Ruta, Libreta registros de asistencia y contrato de trabajo.

El perito concluye, en resumen, que se adeudan las siguientes horas de espera:

Año 2018.....	386:01 horas de espera.....	\$ 826.909
Año 2019.....	191:50 horas de espera.....	\$ 427.164
Año 2020.....	744:52 horas de espera.....	\$ 1.740.177
TOTAL.....	1.322 horas de espera.....	\$ 2.994.250.

Que, no todos los meses existen horas de espera, en exceso a las pagadas, como sucedió en diciembre 2018, febrero, abril, julio, agosto, septiembre, octubre, noviembre y diciembre 2019.

El perito señaló que, en teoría las horas de descanso son lo mismo que las horas de espera, lo que no es efectivo, pues se trata de tiempos distintos. De esa forma, según su criterio, descontó al tiempo de detención, las horas de colación de 30 minutos diarios, las 180 horas de jornada ordinaria y 60 horas de sueño, y el saldo le da las horas de espera.

Al respecto cabe hacer presente, que el perito señala que descontó 3 horas de descanso diario en función del movimiento del camión, no por 24 horas, lo que no se entiende. Si fueren tres horas de descanso significa que lo calculó en base a 21 días aproximadamente. Hay que recordar que el chofer debe tener un descanso ininterrumpido de 8 horas dentro de cada 24 horas, ni puede manejar más de 5 horas continuas, debiendo tener un descanso de 2 horas como mínimo.

En virtud de lo anterior, este sentenciador, apreciando la prueba conforme a la sana crítica, estima que el descanso mínimo de un conductor de transporte terrestre debe ser de 5 horas diarias, lo que multiplicado por 21 días arroja la suma de 105 horas, que son las que deben descontarse de las horas de detención del camión.

Desde esa perspectiva, en la columna “sueño” el valor a descontar es la suma de 105 en los meses de agosto, septiembre, octubre, noviembre 2018; enero, marzo, abril, mayo 2019; y de enero a julio 2020, es decir, se agregan 45 horas más de descuento en dichos meses.

De esta manera las horas de espera adeudadas son las siguientes:

AÑO 2018:

Agosto.....	158
Octubre.....	27



Noviembre..... 58

AÑO 2019:

Junio..... 80

AÑO 2020:

Enero..... 65

Febrero..... 160

Marzo..... 42

Abril..... 41

Mayo..... 64

Junio..... 42

TOTAL..... 737 HORAS DE ESPERAS.

A \$2.720 la hora de espera, da una suma total de \$2.004.640.

DÉCIMO: Conforme a lo razonado en el considerando precedente, la parte demandante ha probado fehacientemente el hecho fundamental indicado en la carta de autodespido, esto es, el no pago de los reales tiempos de espera del trabajador, lo que constituye, sin duda, un incumplimiento grave de las obligaciones que impone el contrato, pues, el empleador, sin acuerdo previo con los conductores, impuso arbitrariamente el pago máximo de 30 horas mensuales por concepto de tiempos de espera, en circunstancias que se ha verificado que, en muchos meses, el conductor había efectuado más de 30 horas de espera, sin que dichas horas se le hayan pagado íntegramente.

Que, en tales condiciones, corresponde acoger la demanda de despido indirecto presentada por el demandante, ordenando el pago de las indemnizaciones legales correspondientes, con el recargo del 50% pertinente.

DECIMO PRIMERO: EN CUANTO AL COBRO DE PRESTACIONES

El actor demanda el pago de 17 días de remuneración del mes de agosto de 2020. Que la demandada no probó el pago de tal remuneración por lo que procede acoger tal pretensión.

En relación al feriado demandado, consta de los certificados de vacaciones acompañados por la demandada, suscritos por el demandante, que hizo uso íntegro de los feriado 2018-2019, 2019-2020. Que se adeuda el feriado proporcional equivalente a 8,17 días hábiles y 10,17 días corridos, lo que da la suma de \$ 267.237.

En cuanto las horas o tiempos de espera, conforme a lo concluido en el motivo precedente, se adeuda la suma de \$ 2.004.640.



DÉCIMO SEGUNDO: EN CUANTO A LA NULIDAD DEL AUTODESPIDO.

El demandante solicita que se declare la nulidad de su autodespido, por cuanto, a la fecha de su despido indirecto, el 17 de agosto de 2020, no se encontraban pagadas íntegramente sus cotizaciones de seguridad social, en relación a las horas de esperas no pagadas por su ex empleador, por lo que la demandada continúa obligada al pago íntegro de sus remuneraciones a contar de dicha fecha y hasta que se convalide el despido mediante el pago íntegro de sus cotizaciones previsionales adeudadas.

Que, se rechazará la acción de nulidad del despido indirecto, por ser acciones incompatibles, que la acción de nulidad solo procede cuando es el empleador el que ha procedido a poner término al contrato de trabajo y existen cotizaciones previsionales morosas a la fecha de la desvinculación. No se aplica cuando es el trabajador el que unilateralmente pone término al contrato de trabajo, mediante la figura del despido indirecto.

Que, durante la relación laboral, el empleador no efectuó ningún descuento respecto de estas horas de espera, no hubo retención de la remuneración al respecto, pues entendía, según su teoría del caso, que estaban pagadas, controversia jurídica que se resuelve mediante esta sentencia judicial.

Finalmente, no puede soslayarse que el artículo 162 establece una sanción laboral especial y, como tal, debe ser interpretada en forma restrictiva.

DECIMO TERCERO: En cuanto a la responsabilidad del demandado **JEAN PIERRE PROVOST SOLÍS**, efectivamente consta que el contrato de trabajo fue celebrado con esta persona, de manera que se les debe considerar como co-empleadores del demandante y, derivado de ello, tiene responsabilidad solidaria respecto de las prestaciones adeudadas al actor.

DÉCIMO CUARTO: Que la prueba ha sido apreciada de conformidad a las reglas de la sana crítica, y la que no ha sido analizada pormenorizadamente, no influye substancialmente en las conclusiones que anteceden.

Y visto además lo dispuesto en los artículos 25 Bis, 162, 163, 171, 456 y 459 del Código del Trabajo, se declara:

I.- Que **HA LUGAR** a la demanda interpuesta por **ANTONIO SEGUNDO CONTRERAS FERNÁNDEZ**, en contra de **TRANSPORTES PROVOST LIMITADA**, y de **JEAN PIERRE PROVOST SOLÍS**, se declara que se acoge el despido indirecto de fecha 17 de agosto de 2021, por haber incurrido los demandados en



incumplimiento grave de sus obligaciones contractuales y, se condena a ambos demandados, en forma solidaria, al pago de las siguientes sumas:

1.- \$ 446.726 por concepto de remuneración de 17 días del mes de agosto de 2020, suma a la cual deben descontarse las cotizaciones de seguridad social, para ser enteradas en los organismos respectivos.

2.- \$ 788.325 de indemnización sustitutiva del aviso previo.

3.- \$ 3.153.300 de indemnización por 4 años de servicios.

4.- \$ 1.576.650 de incremento legal del 50% de la indemnización por años de servicios.

5.- \$ 267.237 por concepto de feriado proporcional del periodo 01.02.2021 al 17.08.2021, equivalente a 10.17 días corridos.

6.- \$ 2.004.640 por concepto de horas de espera adeudadas, del periodo agosto de 2018 a julio de 2020.

Que, a las sumas anteriores, se le aplicarán los intereses y reajustes que establecen los artículos 63 y 173 del Código del Trabajo, según corresponda.

II.- Que NO HA LUGAR a acción de nulidad del despido indirecto.

III.- Que cada parte pagará sus costas.

Regístrese.

RIT O-237-2021

RUC 21-4-0328151-1

Sentencia dictada por don **CHRISTIAN OSSES CARES**, Juez Titular del Juzgado de Letras del Trabajo de Temuco.

