

FRANCISCO SERRA, H.N.C. FATHERSON, AMERICAN Y  
FRANCIA TAXI LINE y UNION DE OPERADORES  
DE TAXI. Caso Núm. P-2023. Decisión Núm.339.

- Sr. Francisco Serra, Lic. Adolfo Dones, Jr,  
por el Patrono.
- Sr. Antonio Pagán Santiago, Antonio Díaz, por  
la Peticionaria.
- Lic. Luis M. Rivera Pérez, por la Junta
- Ante: Lic. Miguel A. Velázquez Rivera, Oficial  
Examinador

DECISION Y ORDEN DE ELECCIONES

En virtud de una Petición para Investigación y  
Certificación de Representación radicada por la  
Unión de Operadores de Taxí, en adelante denominada  
la Peticionaria, en la que se alega que se ha  
suscitado una controversia relativa a la represen-  
tación de todos los conductores de taxímetros utili-  
zados por el patrono en su negocio, la Junta de  
Relaciones del Trabajo de Puerto Rico, en adelante  
la Junta, ordenó la celebración de una audiencia  
pública, que se llevó a cabo el día 4 de septiembre  
de 1963 ante el Lic. Miguel A. Velázquez Rivera,  
Oficial Examinador designado por el Presidente de  
la Junta.

Todas las partes estuvieron presentes en la  
audiencia, participaron en ésta y tuvieron amplia  
oportunidad de presentar toda la evidencia oral y  
documental que creyeron pertinente para sostener  
sus respectivas contenciones.

La Junta ha revisado las resoluciones emitidas  
por el Oficial Examinador en el curso de la audien-  
cia y, como encuentra que no se ha cometido error  
perjudicial alguno, por la presente las confirma.

A base del historial completo del caso, la  
Junta hace las siguientes

CONCLUSIONES DE HECHO

I- El Patrono:

La Fatherson Taxi, Inc. es una corporación  
organizada al amparo de la Ley de Corporaciones  
Privadas del Estado Libre Asociado de Puerto Rico.  
Sus oficiales son: Sr. Francisco Serra Martínez,

Presidente; Sra. Dina Marta Pagán, Tesorera y Sr. Rafael Serra, Secretario. Su oficina principal está localizada en la Calle Francia 511, Hato Rey, Puerto Rico. Su único negocio es el de transportación de pasajeros mediante el uso de taxímetros.

La Francia Taxia Line, Inc. es otra corporación organizada bajo la Ley de Corporaciones Privadas de Puerto Rico. Sus oficiales son: Sr. Rafael Serra, Presidente, Sra. Dina Marta Pagán, Vice-Presidente; Sr. Tomás Zabaleta, Tesorero; y Sra. Victoria Díaz, Secretaria. Su Oficina principal radica también en la Calle Francia 511, Hato Rey, Puerto Rico. La corporación se dedica a la transportación de pasajeros mediante el uso de taxímetros.

La American Taxi Cabs, Inc. es una corporación organizada al amparo de la Ley de Corporaciones Privadas de Puerto Rico y se dedica a la transportación de pasajeros mediante el uso de taxímetros. Sus oficiales son: Sr. Francisco Serra, Presidente; la Sra. Dina Marta Pagán, Secretaria y el Sr. Rafael Serra, Tesorero. La oficina principal de la corporación también radica en la Calle Francia 511. Esta corporación opera, además, un taller de mecánica y una bomba de gasolina. Este taller y la bomba de gasolina da servicio, mediante paga, a los vehículos pertenecientes a la Fatherson Taxi, Inc., y a la Francia Taxi, Inc. Tiene en su nómina, además, ciertos empleados administrativos que también le prestan sus servicios, mediante paga, a las dos corporaciones antes mencionadas.

Por razón de los factores señalados anteriormente concluimos que tanto la Fatherson Taxi, Inc., la Francia Taxi, Inc. y la America Taxi Cabs, Inc. son un solo patrono dentro del significado de la Ley de Relaciones del Trabajo de Puerto Rico, y deben por lo tanto, ser consideradas como tal a los fines de la negociación colectiva.

II- La Organización Obrera:

La Unión de Operadores de Taxi es una organización que admite en su matrícula a empleados de los patronos, y cuyos fines son, entre otros, tratar con patronos respecto a quejas y agravios, disputas, salarios, tipos de paga, horas de trabajo y/o condiciones de empleo, por cuya razón es una organización obrera dentro del significado del Art. 2, Sección 10 de la Ley de Relaciones del Trabajo de Puerto Rico.

III- La Unidad Apropiada:

A- Alcance (Scope de la Unidad:

La Peticionaria alega que la unidad apropiada a los fines de la negociación colectiva incluye:

"Todos los conductores de taxímetros utilizados por el patrono en su negocio; y excluye: Ejecutivos, administradores, supervisores, personal de oficina y cualesquiera otras personas con poderes para emplear, despedir, ascender, disciplinar o de otra manera variar el status de los empleados o hacer recomendaciones al efecto."

El historial revela que las tres (3) corporaciones tienen sus oficinas localizadas en la Calle Francia 511, Hato Rey, Puerto Rico. Allí laboran, el administrador, Sr. Francisco Serra y una Secretaria que presta sus servicios a las tres (3) corporaciones. En el mismo sitio está localizada el Taller. Dicho taller, pertenece a la American Taxi Cabs, Inc. y se emplean cinco (5) empleados, clasificados como mecánicos, ayudantes de mecánico, hojalatero. El Taller ofrece sus servicios a las tres corporaciones. Asimismo hay una bomba de gasolina propiedad de la American Taxi Cabs, Inc., que supe gasolina a los vehículos de las otras dos corporaciones.

La Peticionaria alega que es apropiada una unidad compuesta exclusivamente por conductores de taxímetros. Ya que esta Junta ha resuelto que los conductores de taxímetros pueden constituir una unidad apropiada a los fines de la negociación colectiva.<sup>1</sup> No se ha aportado argumento alguno que nos induzca a desechar dicho precedente. Por tanto, concluimos que la Secretaria y los empleados de taller (mecánicos, ayudantes de mecánico, hojalatero) están excluidos de la unidad apropiada.

B- Composición de la Unidad:

La Peticionaria sostiene que los conductores de taxímetros son empleados del patrono. El patrono insiste que los conductores de taxímetros no son empleados dentro del significado de la Ley de Relaciones del Trabajo de Puerto Rico.

Surge del historial que las tres (3) corporaciones poseen franquicias expedidas por la Comisión de Servicio Público para operar taxímetros en la Zona Metropolitana. Entre las tres (3) corporaciones poseen un total de veintidós (22) vehículos para rendir ese servicio. Estos vehículos son arrendados a los conductores a base de un canon de arrendamiento diario. De lunes a jueves el canon de arrendamiento es de \$9.00 diarios. De viernes a domingo el canon es de \$11.00 diarios.

Las corporaciones ofrecen servicios las veinticuatro (24) horas del día y para cumplir con ese servicio opera sus vehículos en dos (2) turnos, a saber: de 5:00 A.M. a 4:00 P.M. y de 5:00 P.M. a 4:00 A.M. El conductor se reporta poco antes de

---

<sup>1</sup> / Perla Taxi Line, Inc. D-344 (1963); Four Brother Corporation, D-201 (1959).

empezar a trabajar su turno; examina su carro y sale a trabajar. Cuando termina su turno, se reporta al garage, llena el tanque de gasolina y paga el canon de arrendamiento. Si se pasa de la hora de entrega, tiene que pagar cierta cantidad de dinero adicional al canon de arrendamiento. El conductor del taxímetro no tiene que reportarse al patrono durante su turno de trabajo, a menos que ocurran circunstancias excepcionales. El conductor escoge las rutas que desee.

El patrono paga las reparaciones de los vehículos, gomas, aceite, seguros. Además paga las primas impuestas por el Fondo del Seguro del Estado, el Seguro Social y el Seguro por Desempleo. El patrono, además retiene el poder de disciplinar o despedir a los conductores, y más aún, retiene el poder de decidir qué automóvil, si alguno, va a manejar el conductor en un día específico. El patrono exige que la gasolina sea comprada en la bomba que opera la American Taxi Cabs, Inc.

El patrono insiste que los conductores de taxímetros no son sus empleados. Aduce como prueba que él opera sus vehículos mediante ciertos contratos de arrendamiento que formalizan con los conductores. Alegan además, que no tiene control alguno sobre los conductores una vez éstos sacan los carros del garage. En otras palabras el patrono alega que no existe la relación de patrono a empleado entre él y los conductores de taxímetros. En apoyo a su posición el patrono descansa en los casos de Yellow Cab Co. of D.C. v. Magruder, 49 F. Supp. 605 (1943) y Magruder v. Yellow Cab Co. of D.C. 141 F. 2d 324 (1944). No estamos de acuerdo.

En cuanto a los contratos escritos de arrendamiento el historial demuestra que el patrono empezó a usarlos allá para el 1957, pero discontinuó su uso hasta el día antes de la audiencia pública, o sea el 3 de septiembre de 1963. Las corporaciones envueltas en este procedimiento alegan ahora que tales contratos constituyen evidencia indicativa de que la relación entre los conductores y la empresa era más bien una de arrendador y arrendatario. Tal argumento carece de méritos. El patrono no cumplió con la reglamentación de la Comisión de Servicio Público que requería los contratos escritos como condición precedente al inicio de la relación arrendaticia. No concebimos como puede el patrono ampararse ahora en tales contratos cuando las mismas empresas hicieron caso omiso de tal requisito.

El caso de Yellow Cab Co. of D.C. v. Magruder, supra, citado por el patrono en apoyo de su contención, decide que la relación existente entre la compañía y los conductores que operan los taxímetros bajo contratos de arrendamiento no es una relación

de patrono a empleado según lo define la ley de seguro social federal y el reglamento promulgado por el Colector de Rentas Internas, ya que la compañía no retiene control sobre dichos conductores. Esta decisión fue confirmada por la Corte de Circuito en el caso de Magruder v. Yellow Cab. Co. of D.C., supra. A simple vista podemos determinar que este caso es distinguible al caso que nos ocupa. El historial del presente caso nos revela que el patrono retiene un marcado control sobre los conductores de taxímetros. El patrono ha establecido los turnos de trabajo exige que la gasolina sea comprada en la bomba propiedad de la American Taxi Cabs, Inc., retiene el poder de disciplinar o despedir a los conductores, hace efectivas las reglas promulgadas por la Comisión de Servicio Público para reglamentar el negocio de taxi, paga la prima determinada por el Fondo de Seguro del Estado para este tipo de negocio, paga el Seguro Social y el Seguro por Desempleo.

Los factores enumerados anteriormente nos hacen concluir que los choferes utilizados por el patrono son empleados dentro del significado de la Ley de Relaciones del Trabajo de Puerto Rico.

A base de los hechos anteriores concluimos que la unidad apropiada en este caso es la siguiente:

"Todos los conductores de taxímetros utilizados por Francisco Serra, h.n.c. Fatherson Taxi, Inc., Francia Taxi, Inc., Y American Taxi Cabs, Inc., Excluidos Ejecutivos, administradores, supervisores personal de oficina, mecánicos, ayudantes de mecánicos, hojalateros, pintores y cualesquiera otras personas con autoridad para emplear, despedir, ascender, disciplinar o de otra manera variar el status de los empleados o hacer recomendaciones al efecto."

IV- La Controversia de Representación:

El 29 de julio de 1963 la Unión de Operadores de Taxi radicó la petición en el caso del epígrafe. El patrono ha rehusado reconocerla. En vista de dicha negativa, concluimos que se ha suscitado una controversia relativa a la representación de todos los conductores de taxímetros utilizados por el patrono.

V- Determinación de Representación:

En vista de que se ha suscitado una controversia relativa a la representación, creemos apropiada ordenar la celebración de unas elecciones para resolverla.

## ORDEN DE ELECCION

De acuerdo con la autoridad conferida a la Junta de Relaciones del Trabajo de Puerto Rico por el Artículo 5, Sección 3, de la Ley de Relaciones del Trabajo de Puerto Rico y de conformidad con el Artículo III, Sección 10 del Reglamento Núm. 2 de la Junta, POR LA PRESENTE SE ORDENA que como parte de la investigación para determinar el representante a los fines de la negociación colectiva de todos los conductores de taxímetros utilizados por el patrono, Francisco Serra, h.n.c. Fatherson Taxi, Inc., Francia Taxi, Inc. y American Taxi Cabs, Inc., se conduzca una elección por votación secreta tan pronto sea posible bajo la dirección del Jefe Examinador de la Junta, actuando como Agente de ésta, quien sujeto a las disposiciones del Artículo 3, Sección 2 del Reglamento Núm. 2 determinará la fecha, sitio y demás condiciones en que se celebrará dicha elección.

SE ORDENA ADEMAS, que los empleados con derecho a participar en esta elección serán los que aparezcan trabajando para el patrono, Francisco Serra, h.n.c. Fatherson Taxi, Inc., Francia Taxi, Inc. y American Taxi, Cabs, Inc., en la nómina que seleccione el Jefe Examinador, la cual deberá representar un período normal de operaciones, incluso los empleados que no aparecieren en dicha nómina bien por enfermedad o por estar de vacaciones, pero excluidos los empleados que desde entonces hayan renunciado o abandonado su empleo y que no hayan sido reemplazados antes de la fecha de la elección, para determinar si dichos empleados desean estar representados en la unidad apropiada que se describen en el Apartado III de esta Decisión y Orden de Elecciones por la Unión de Operadores de Taxi, o por ninguna organización obrera.

El Jefe Examinador certificará a la Junta el resultado de la elección

En San Juan, Puerto Rico, a 16 de octubre de 1963.

(Fdo.) ALFREDO NAZARIO  
Presidente Interino

(Fdo.) LIBERTO RAMOS  
Miembro Asociado

CERTIFICACION DE REPRESENTANTE  
ENMENDADA

El 16 de octubre de 1963 la Junta de Relaciones del Trabajo de Puerto Rico expidió una Decisión y Orden de Elecciones en el caso del epígrafe. De conformidad con dicha Decisión y Orden de Elecciones, el 27 de diciembre de 1963 se celebró una elección por votación secreta bajo la dirección y supervisión del Jefe Examinador, actuando como agente de la Junta. El resultado de la misma, según se desprende de la Hoja de Cotejo de Votos, copia de la cual fue suministrada a las partes, es el siguiente :

- 1- Número de votantes elegibles-----59
- 2- Votos válidos contados -----38
- 3- Votos a favor de la Unión de  
Operadores de Taxi ----- 24
- 4- Votos en contra de la unión  
participante ----- 14
- 5- Votos recusados ----- 6
- 6- Votos nulos ----- 2

Las partes no radicaron objeciones a la conducta ni al resultado de la elección.

En virtud de la autoridad conferida a la Junta de Relaciones del Trabajo de Puerto Rico por el Artículo 5, Inciso 3 de la Ley, y de conformidad con el Artículo III, Sección 11 del Reglamento de la Junta, el día 8 de enero de 1964 certificamos a la Unión de Operadores de Taxis como la representante exclusiva a los fines de negociar colectivamente en una unidad apropiada que comprende a todos los conductores de taxímetros utilizados por Francisco Serra, h.n.c. Fatherson Taxi, Inc., Francia Taxi, Inc., y American Taxi Cabs, Inc., Excluidos ejecutivos, administradores, supervisores, personal de oficina, mecánicos, ayudantes de mecánicos, hojalateros, pintores y cualquiera otras personas con autorización para emplear, despedir, ascender, disciplinar o de otra manera variar el status de los empleados o hacer recomendaciones al efecto.

Debido a un error oficinesco la aludida Certificación está fechada el 8 de enero de 1963. Por la presente corregimos el susodicho error y señalamos que la fecha correcta de la certificación es la del 8 de enero de 1964.

En San Juan, Puerto Rico, a 27 de agosto de 1964.

ANTONIO J. COLORADO  
Presidente

LIBERTO RAMOS  
Miembro Asociado

ALFREDO NAZARIO  
Miembro Asociado