

MANHATTAN TAXI CABS CORP. -y- UNION DE CHOFERES DE TAXIS DE PUERTO RICO. Caso Núm. P-2595. Decisión Núm. 528. Resuelto en 17 de abril de 1969.

Sr. Luis Rodríguez Vargas, Por la Unión Peticionaria.  
Sr. Tomás Ortiz Ojeda, Por el Patrono.  
Ante: Lcdo. José E. Rodríguez Rosaly, Oficial Examinador.

#### DECISION Y ORDEN DE ELECCIONES

Alegando que se ha suscitado una controversia de representación de los conductores de los taxis que opera la Manhattan Taxi Cabs Corp., el 13 de enero de 1969 la Unión de Choferes de Taxis de Puerto Rico, Afiliada a la Federación de Empleados del Comercio y Ramas Anexas de Puerto Rico, radicó una Petición para Investigación y Certificación de Representante ante esta Junta, y demostró cumplidamente tener interés sustancial en el caso.

Como parte de la investigación interesada, el día 27 de febrero de 1969 se celebró una audiencia pública ante el Lic. José E. Rodríguez Rosaly, Oficial Examinador designado por el Presidente de la Junta, para recibir prueba sobre la controversia planteada. Las partes interesadas comparecieron a la audiencia y presentaron la evidencia que estimaron pertinente en apoyo de sus respectivas contenciones.

La Junta ha revisado las resoluciones emitidas por el Oficial Examinador durante el curso de la audiencia y, como encuentra que no se cometió error perjudicial alguno, por la presente, las confirma.

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

#### CONCLUSIONES DE HECHO Y DE DERECHO

##### I.- El Patrono:

Manhattan Taxi Cabs Corp. es una corporación doméstica debidamente registrada en la Secretaría de Estado del Gobierno de Puerto Rico desde 1959, con oficinas en Calle Santiago Iglesias Núm. 9 en Hato Rey, Puerto Rico, que se dedica a la transportación pública mediante el servicio de taxis que conducen choferes autorizados bajo su supervisión. El presidente y administrador de la corporación es el Sr. Tomás Ortiz Ojeda. Por lo anterior, y por los fundamentos adicionales que surgen del resumen de la prueba practicada que exponemos más adelante, concluimos que la mencionada corporación es un patrono en el significado del Artículo 2(2) de la Ley de Relaciones del Trabajo de Puerto Rico. En adelante nos referiremos a esta corporación como el Patrono.

##### II.- La Organización Obrera:

La Unión de Choferes de Taxis de Puerto Rico, afiliada a la Federación de Empleados del Comercio y Ramas Anexas de Puerto Rico, entidad que se dedica a organizar choferes de taxis con el propósito de representarlos en la negociación colectiva, es una organización obrera en el significado del Artículo 2(10) de la Ley de Relaciones del Trabajo de Puerto Rico. En adelante haremos referencias a esta organización obrera como la Unión.

### III.- La Unidad Apropiada:

En su petición, la Unión expone que la unidad apropiada para la negociación colectiva que desea representar se define así:

Todos los operadores de taxis utilizados por el patrono Manhattan Taxi Cabs Corp. Excluye ejecutivos, administradores, supervisores, mecánicos, oficinistas y cualesquiera otra persona con autoridad para emplear, despedir, ascender, disciplinar o de otra manera variar el status de los empleados o hacer recomendaciones al efecto.

Aunque el Patrono, por conducto de su presidente y administrador, se negó originalmente a reconocer la unidad definida en la petición, no expresó fundamento para sostener su negativa. Su alegación posterior de que tiene un convenio colectivo firmado con esos choferes y que está dispuesto a que si ellos (los peticionarios) lo quieren lo administren (T.O. pág. 36), constituye una aprobación tácita de la unidad. Por eso y por tratarse de choferes de taxis bajo esa sola clasificación, cuyo trabajo, remuneración e intereses son los mismos, consideramos que la unidad, tal como se propone en la petición, es apropiada para los fines de la negociación colectiva.

### IV.- La Controversia de Representación:

El Patrono, que se estableció desde 1959, opera taxis para el servicio del público, y cuenta en la actualidad con treinta (30) choferes, todos dentro de la misma clasificación (T.O. págs 13, 14 y 15). El negocio opera en dos turnos, uno de 6:00 de la mañana a 4:00 de la tarde y el otro de 5:00 de la tarde a 4:00 de la mañana, con una hora para descanso y servicio de los vehículos. (T.O. pág.16) La empresa repara los vehículos, y aunque suministra el combustible, lo pagan los choferes, a quienes no se les entregan las llaves de sus tanques de gasolina (T.O. págs. 17 y 18). El Patrono cobra a estos choferes por cada turno diario, \$10.25 de lunes a jueves y \$12.25 de viernes a domingo (T.O. pág. 17).

Los choferes son contratados personalmente por el presidente y administrador de la corporación, quien conoce los requisitos y normas que dispone la Comisión de Servicio Público para los choferes de taxis y sabe que es responsabilidad del Patrono hacerlos cumplir. Este oficial de la corporación advierte a los choferes e insiste en que cumplan con esas normas; admite que su incumplimiento ha sido causa de despidos (T.O. págs. 19 y 20).

El Patrono, por mediación de su presidente y administrador, pone a prueba a los nuevos choferes, les exige que estén presentables y que cumplan con las normas de la Comisión de Servicio Público. Según el administrador, se observa durante un mes al nuevo chofer en la manera de usar el auto, en cuanto a las quejas de los pasajeros y de la policía, y se le llama la atención si comete alguna falta. Se le dan hasta tres (3) avisos o advertencias; luego, si no trabaja correctamente no se le alquilan autos (T.O. pág. 21).

La empresa no dispone de un sistema de comunicación central (radio-teléfono) para impartir instrucciones a los choferes en servicio, pero considera necesario que el administrador mantenga, día y noche, una supervisión personal de éstos en la calle (T.O. págs. 21, 22 y 23). La empresa mantiene en efecto una póliza de seguro patronal con el Fondo del Seguro del Estado que cubre a los choferes de sus taxis, y paga por ellos el seguro choferil (T.O. pág. 24).

El Patrono se limitó a alegar la existencia de un convenio colectivo como impedimento (bar) a la petición para que se determine la existencia de una controversia de representación, pero no aportó evidencia alguna para sostener dicha alegación. Por el contrario, la prueba con relación al alegado convenio que se dijo firmado en octubre de 1966, revela que nunca hubo comité de quejas y agravios (T.O. pág. 32); que las disputas las resuelve el chofer directamente con la gerencia (T.O. pág. 29); que a los nuevos choferes no se les exige afiliación, y que hace más de un año que la gerencia no tiene relación con la persona que figuraba como presidente de la unión (T.O. pág. 32). El Patrono, primeramente, estimó el tiempo durante el cual se administró el convenio como de un año (T.O. pág. 31); después, en seis (6) meses (T.O. pág. 32); por último, en tres (3) meses (T.O. pág. 34); y, finalmente, admitió que no se está administrando. El presidente y administrador de la corporación patronal manifestó su disposición a que si ellos (los miembros de la Unión peticionaria) así lo seseen pueden administrar ese convenio. Sin embargo, demostró no estar en posesión del documento y no lo ofreció en evidencia.

Las circunstancias de las relaciones entre la gerencia y los choferes en este caso, demuestran que aquella impone a éstos las condiciones bajo las cuales les da posesión de los vehículos, incluso, entre otras, la fijación de turnos, el monto de la cantidad que debe satisfacer el chofer seleccionado, y la forma como ha de usar el vehículo; sujetándolo, por esto último, a sanciones que pueden aparejar el despido.

El hecho de que los choferes paguen por los vehículos una suma de dinero prefijada por el Patrono no les excluye de la clasificación de empleados, que se ajusta a la definición de ese término contenida en la Ley de Relaciones del Trabajo de Puerto Rico. En ocasiones anteriores y bajo circunstancias similares hemos resuelto que los conductores de taxímetros son empleados y pueden constituir una unidad apropiada a los fines de la negociación colectiva. No se ha aportado argumento nuevo alguno que nos induzca a desechar dicho precedente. 1/

Nuestra determinación está en armonía con el criterio previamente enunciado por esta Junta sobre el alcance de control en Perla Taxi Line, Inc., D-334 (1963); se ajusta a la política aplicada en Asociación Hípica de Puerto Rico D-190 (1958), de examinar hasta que punto la posición económica de una de las partes frente a la otra --como revela este caso-- requiere la protección de la Ley, y sigue la filosofía equitativa de Buena Vista Dairy, Inc., D-174 (1957), de evitar que los tecnicismos legales anulen el derecho de los empleados.

Por todo ello, concluimos que en este caso se ha suscitado una controversia relativa a la representación de los empleados del Patrono incluidos en la unidad que declaramos apropiada.

1/ Four Brothers Corporation, D-201 (1959); Perla Taxi Line, Inc., D-334 (1963).

## ORDEN DE ELECCIONES

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 en la unidad apropiada que se menciona en el Apartado III de esta Decisión y Orden, se celebren unas elecciones por votación secreta bajo la dirección del Jefe Examinador de la Junta, quien, sujeto a las disposiciones del Artículo III, Sección 2 del mencionado Reglamento, determinará el sitio y condiciones en que deberán celebrarse las elecciones.

SE ORDENA, ADEMÁS, que los empleados del patrono con derecho a participar en estas elecciones serán los que aparezcan trabajando para el patrono en las nóminas que seleccione el Jefe Examinador, que deberán representar un período normal de operaciones, incluso los empleados que no aparezcan en dichas nóminas, bien por enfermedad o por estar de vacaciones, pero excluido 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 estos empleados desean estar representados a los fines de la negociación colectiva, por la Unión de Choferes de Taxis de Puerto Rico, afiliada a la Federación de Empleados del Comercio y Ramas Anexas de Puerto Rico, Inc., o por ninguna organización obrera.

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

## CERTIFICACION DE REPRESENTANTE

El 17 de abril de 1969, la Junta de Relaciones del Trabajo de Puerto Rico expidió una Decisión y Orden de Elecciones en el caso del epígrafe. En la misma ordenó que se celebrasen unas elecciones por voto secreto entre todos los operadores de taxis utilizados por el patrono Manhattan Taxi Cabs Corp. para que estos seleccionasen su representante, si alguno, a los fines de la negociación colectiva.

Conforme con dicha Decisión y Orden, el 12 de mayo de 1969, se celebraron las elecciones bajo la dirección y supervisión del Jefe Examinador de la Junta, quien actuó como representante de ésta. El resultado de las mismas, según se desprende de la Hoja de Cotejo de Votos, copia de la cual se le suministró a las partes es el siguiente:

1. Número de votantes elegibles.....	13
2. Votos validos contados.....	13
3. Votos a favor de Unión de Choferes de Taxis de Puerto Rico, afil. a la Federación de Empleados del Comercio y Ramas Anexas de Puerto Rico, Inc.....	13
4. Votos en contra de la Unión Participante.....	0
5. Votos recusados.....	1
6. Votos nulos.....	0

Las partes no radicaron objeciones a la conducta o al resultado de las elecciones.

Es evidente que una mayoría de los votos válidos se depositaron a favor de la Unión de Choferes de Taxis de Puerto Rico, afil. a la Federación de Empleados del Comercio y Ramas Anexas de Puerto Rico, Inc.

De acuerdo con la autoridad conferida a la Junta de Relaciones del Trabajo de Puerto Rico por el Artículo 5, Inciso (3) de la Ley de Relaciones del Trabajo de Puerto Rico, POR LA PRESENTE SE CERTIFICA QUE:

La Unión de Choferes de Taxis de Puerto Rico, afil. a la Federación de Empleados del Comercio y Ramas Anexas de Puerto Rico, Inc. ha sido designada y elegida por una mayoría de todos los operadores de taxis que utiliza el patrono Manhattan Taxi Cabs Corp.; excluidos: administradores, ejecutivos, supervisores, mecánicos, oficinistas 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.

De conformidad con el Artículo 5, Inciso (1), de la Ley de Relaciones del Trabajo de Puerto Rico, la Unión de Choferes de Taxis de Puerto Rico, afil. a la Federación de Empleados del Comercio y Ramas Anexas de Puerto Rico, Inc. es la representante exclusiva de los referidos empleados a los fines de la negociación colectiva respecto a tipos de paga, salarios, horas de trabajo y otras condiciones de empleo.

ADDENDUM A LA CERTIFICACION DE REPRESENTANTE  
DEL 11 DE FEBRERO DE 1970

La Junta emitió una Certificación de Representante estableciendo que la Unión de Choferes de Taxis de Puerto Rico, afiliada a la Federación de Empleados del Comercio y Ramas Anexas de Puerto Rico, Inc. es la representante colectiva exclusiva de los operadores de taxis que utiliza el patrono Manhattan Taxi Cabs Corp., con determinadas exclusiones.

Es motivo de gran preocupación para esta Junta que la elección en que los operadores de taxis de Manhattan Taxi Cabs Corp. eligieron a la referida unión como su representante exclusiva a los fines de la negociación colectiva tuvo lugar el 12 de mayo de 1969, y no fue hasta el 11 de febrero de 1970 cuando la Junta pudo certificar el resultado sobre dicha elección.

Tal dilación fue motivada por el hecho de que durante el procedimiento administrado el patrono se negó a someter oportunamente a la Junta la nómina correspondiente a la semana considerada para determinar la elegibilidad de los votantes en dicha elección. En consecuencia, la Junta tuvo que tramitar una citación (subpoena) del Tribunal Superior de Justicia de Puerto Rico, Sala de San Juan,\* para lograr forzosamente dicha nómina.

\* La Ley de Relaciones del Trabajo de Puerto Rico, Ley Núm. 130 de 8 de mayo de 1945, según enmendada, 29 LPRA 61-68(d), dispone tal facultad de la Junta.

Hemos examinado el procedimiento seguido por la Junta en la circunstancia relacionada, cuando un patrono se niega a suministrar la nómina necesaria para una elección de representación colectiva.

Convencidos, como estamos, de que la experiencia habida en el presente caso durante un procedimiento de investigación y certificación de representante de esta Junta, puede perjudicar los intereses y derechos de las partes afectadas en el mismo, y del interés público, resolvemos adoptar, y por la presente adoptamos, la siguiente

#### NORMA

Aplicable cuando un patrono deje, dilate o se niegue a someter a la Junta una nómina de elegibilidad requerida para el procedimiento de elección de representante colectivo.

Si el patrono no somete la nómina de elegibilidad con anterioridad a la elección, se efectuará la elección con las personas que reclamen el derecho a participar en ella y que presten una declaración jurada ante un agente de la Junta, afirmando que son empleados del patrono y que trabajaron para éste en el período de elegibilidad. Los votos así emitidos serán recusados por el agente de la Junta a cargo de la elección. El patrono podrá entregar la nómina inmediatamente después de la elección; disponiéndose, que el Presidente de la Junta dispondrá un término, el cual no excederá de 30 días para el patrono entregar la nómina, apercibiéndole de que si no presenta la nómina certificada dentro de dicho término se abrirán los votos recusados y se certificará el resultado de la elección a todos los fines de ley. Si la presenta, los votos se confrontarán con la nómina y se adjudicarán según el procedimiento reglamentario.

En San Juan, Puerto Rico, a 16 de marzo de 1970.