

AUTORIDAD METROPOLITANA DE AUTOBUSES (AMA) -Y-
OFFICE & PROFESSIONAL EMPLOYEES INTERNATIONAL
UNION, AFL-CIO. Caso Núm. P-2641. Decisión
D-549. Resuelto en 1ro de octubre de 1969.

Lic. Jaime Pieras
Por el Patrono
Lic. Alfredo Nazario
Por la Unión
Ante: Lic. José E. Rodríguez Rosaly
Lic. Celia Canales de González
Oficiales Examinadores

DECISION Y ORDEN DE ELECCIONES

El 17 de abril de 1969, la Office & Professional Employees International Union, AFL-CIO, en adelante la Unión, radicó una Petición para Investigación y Certificación de Representante en la que alega que se ha suscitado una controversia de representación entre los Inspectores de Tránsito que utiliza la Autoridad Metropolitana de Autobuses, en adelante la AMA.

El 5 de mayo de 1969, el Presidente de la Junta expidió Avisos de Audiencia a los fines de ventilar la alegada controversia de representación. La audiencia se llevó a cabo los días 15, 21 y 23 de mayo de 1969, 13 y 20 de junio de 1969; y 2 de julio de 1969, ante los Oficiales Examinadores, Lic. Celia Canales de González y Lcdo. José E. Rodríguez Rosaly. Todas las partes tuvieron amplia oportunidad de presentar prueba oral y documental en apoyo de sus respectivas contenciones.

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

Durante la audiencia declararon los señores Joseph O. Wiley (ex Director de Tránsito de AMA), Ismael Rivera Toledo (Inspector de Tránsito), José Gonzalez Aponte (Inspector de Tránsito), Eugenio Balasquide Vega (Inspector de Tránsito) Alberto Santoni (Inspector de Tránsito), Heriberto Torres León (Jefe Interino de la Sección de Planes y Tránsito), Francisco Castro Martínez (conductor), William M. Bonilla (conductor), Herminio Fernández Torrecillas (Presidente y Gerente General de AMA hasta enero de 1969), Luis Ramos Acosta (Ayudante del Director de Tránsito), y Edgardo Torres Robles (Director de Personal).

El primer testigo presentado por la Unión fue el señor Joseph O. Wiley, quien fue Ayudante del Director de Tránsito hasta marzo de 1969 (T. pág. 7). Declaró que estaba a cargo de la supervisión de los inspectores, despachadores y conductores (T. pág. 8). Enumeró las funciones de los inspectores (T. págs. 8 a 18) en la siguiente forma: revisan su carro y lo limpian (T. pág. 9); cotejan los itinerarios de las guaguas (T. pág. 11); investigan accidentes (T. pág. 11); sirven de mensajero de una oficina a otra (T. pág. 11); sustituyen a los despachadores en caso de ausencia (T. pág. 11); nunca contratan ni despiden choferes (T. pág. 11 y 12); ni hacen recomendaciones en ese sentido (T. pág. 13); no bajan de categoría a otros empleados ni los trasladan o transfieren (T. pág. 13); no toman ni recomiendan acción disciplinaria (T. págs. 13 y 14). El testigo, como Director de Tránsito, era el encargado de tomar la acción disciplinaria pertinente (T. pág. 16).

Se entera del asunto que da lugar a la acción disciplinaria a través de los informes escritos que le rinden los inspectores (T. pág. 16), pero éstos no recomiendan acción disciplinaria en su Informe (T. pág. 17). Tampoco discuten (los inspectores) quejas y agravios con los delegados de la Unión (T. pág. 17). El despachador es el funcionario de la Autoridad que asigna las guaguas a los choferes (T. pág. 17). Si un chofer se adelanta en su itinerario, el inspector o el despachador le pide que se persone a la oficina del Director de Tránsito (T. pág. 18). Un concañado, del testigo es inspector en la AMA (T. pág. 20). En el contrainte-rrogatorio declaró el testigo lo siguiente: "Si un inspector encuentra un chofer borracho en su ruta, 'lo quita del trabajo' y hace un informe para el Director de Tránsito" (T. pág. 23). Los despachadores harán lo mismo, (T. pág. 23). Si ve a un chofer sin el uniforme correcto, el inspector hace un Informe para el Director de Tránsito. Si ve a un chofer fuera de su ruta, hace un informe (T. pág. 25), aunque algunas veces le ordenan al chofer que vuelva a su ruta (T. pág. 25). Si el inspector se encuentra con un problema "grande", llama al testigo a la oficina o a su casa si es necesario (T. pág. 26). Los inspectores pueden cambiar la ruta del chofer en caso de que encuentren un problema, como por ejemplo, cuando Acueductos y Alcantarillados impide el acceso a una calle que está dentro de la ruta del chofer. (T. pág. 27). Los despachadores trabajan en los garages de Lloréns Torres, Las Casas, Capetillo, Plaza de Colón, Ochoa y Bayamón. El Inspector trabaja en la calle. Los inspectores y despachadores se sustituyen mutuamente (T. pág. 27). Si el Inspector encuentra que el chofer está utilizado como conductor de la guagua a una persona que no es empleado de la Autoridad, le ordena al chofer visitar la Oficina de Tránsito y prepara un Informe (T. pág. 28). Si el chofer no cumpliera una orden del Inspector, éste rendirá un Informe al Director de Tránsito (T. pág. 29).

Declaró el testigo, además, que los Inspectores no pueden suspender a los choferes; sin embargo, pueden retirarlos del trabajo durante el día en que han cometido una falta y solicitar del conductor retirado que vaya a la Oficina de Tránsito al día siguiente (T. pág. 29). Le indican al chofer "usted no trabaja más hoy, y mañana reportese" (T. pág. 30). Los despachadores hacen lo mismo (T. pág. 30). Los Inspectores autorizan a los despachadores a trabajar horas extras (T. pág. 31). Los despachadores autorizan a los choferes a trabajar horas extras (T. pág. 31). Los inspectores no son miembros del Comité de Quejas y Agravios, pero comparecen ante el Comité como testigos. También comparecen como testigos otros choferes, los despachadores, o los empleados de administración (T. pág. 32). Los choferes estaban bajo un convenio de taller cerrado mientras el testigo fue Director de Tránsito y, en consecuencia, los choferes se empleaban directamente de los candidatos que proponía la Unión (T. pág. 36). Los despachadores pertenecen a la Hermandad de Empleados, una organización obrera (T. pág. 37). Cuando un Inspector separa de su empleo a un conductor, no se considera que se ha suspendido su paga. El hecho de que se le pague o no, depende de la acción que en última instancia tome el Director de Tránsito (T. pág. 38). El trabajo extra de los inspectores lo autoriza el propio Director de Tránsito (T. pág. 38). Algunos despachadores ganan más que los inspectores (T. pág. 38). Según el testigo, esto se debe al convenio colectivo que cubre a los despachadores (T. pág. 38). Algunos choferes ganan más dinero que los inspectores (T. pág. 38). El testigo o su ayudante son las personas que determinan la extensión del período probatorio de los choferes. En un período normal, hay entre veinte (20) y treinta (30) choferes probatorios (T. pág. 45). Los Inspectores, los Despachadores y los Instructores de la Unión que instruyen al chofer probatorio, informan al testigo sobre el trabajo de los conductores

probatorios y, a base de sus informes, se determina si debe extenderse dicho período probatorio. También se considera el expediente del chofer, para considerar el número de accidentes y el número de ausencias, etc. (T. pág. 47)

El segundo testigo presentado fue el señor Ismael Rivera Soler, Inspector de la AMA asignado al terminal de Bayamón. Describió sus funciones dentro de un día normal de trabajo en la siguiente forma: comienza su turno a las dos de la tarde, "poncha" la tarjeta, "chequea" su carro (le echa gasolina personalmente), le "chequea" el aceite, la batería, el radiador, lo lava, y se estaciona en un punto específico a cotejar el itinerario de las guaguas (T. págs. 49 y 50). Define el "chequeo" de itinerarios como las guaguas pasen a determinada hora por determinado punto (T. pág. 50). Si la guagua no pasa a la hora prefijada, se dirige al terminal a investigar con el "Starter" o despachador la razón de que la guagua no lo hiciera. No asigna guaguas a los choferes, ya que esta función la realiza la Oficina de Tránsito (T. pág. 50). El testigo es Inspector II (T. pág. 51). Declaró que carece de facultad para contratar o recomendar empleados o para despedir o recomendar su despido (T. pág. 52), o para discutir quejas y agravios con los empleados de la Unión (T. pág. 52). Declaró que no instruye a los choferes nuevos (T. pág. 52). Cualquier anomalía en el servicio, la informa al Jefe de Tránsito mediante un Informe escrito (T. pág. 52), que se conoce como Informe de Inspector. Si el testigo encuentra en el curso de su trabajo a un conductor en estado de embriaguez, lo refiere a la Oficina de Tránsito para plantear su caso ante el Jefe de Tránsito. Lo puede separar el propio Inspector o el "Starter" (T. pág. 53), pero casi siempre es el "Starter", porque esos casos surgen generalmente en los terminales, adonde no hay un Inspector asignado (T. pág. 53). En esos casos no recomienda la acción disciplinaria a seguir (T. pág. 53). Solamente relata los hechos y en la oficina de tránsito toman la acción pertinente (T. pág. 53). A los Inspectores se les ha prohibido expresamente el hacer recomendaciones de acción disciplinaria (T. pág. 53). Lo prohibió el señor Herminio Fernández Torrecillas Torrecillas y el actual Jefe de Tránsito, señor Torres León.

Añadió el testigo que esta es la primera ocasión en que los Inspectores intentan organizarse (T. pág. 54). Declaró que los Inspectores delegaron en él para que fuera el líder del grupo. El salario básico de un conductor es más alto que el salario básico de un Inspector (T. pág. 55). Los "Starters" tienen un salario básico igual que el del Inspector, pero muchos "starters" con algún tiempo en la compañía ganan más que los Inspectores (T. pág. 55). La diferencia básica entre un inspector y un despachador o "starter" es que el Inspector utiliza un vehículo para realizar las mismas funciones que realiza el despachador en un terminal (T. pág. 55). Los Inspectores pueden ser testigos en casos ante el Comité, a favor o en contra de los querellados (T. pág. 56).

El testigo declaró, además, que los Inspectores hacen "mandados" con alguna frecuencia, per lo menos dos o tres veces a la semana (T. pág. 62). Los inspectores recogen el dinero del terminal en que trabajan y lo depositan en la colecturía central, donde se cuenta y se guarda todo el dinero (T. pág. 64). También debe el testigo ir a las oficinas centrales de la AMA a recoger la lista de conductores suplentes todos los días, y llevarla a la terminal (T. pág. 64). En ocasiones, los inspectores trabajan turnos partidos. El testigo declaró que no supervisaba a los conductores (T. pág. 66). Sólo inspecciona el itinerario (T. pág. 66). No interviene en la concesión de los turnos (T. pág. 66). En el contrainterrogatorio declaró que tuvo

un incidente con el conductor Rubén Irizarry, quien lo insultó. El testigo hizo un informe de los hechos al Director de Tránsito (T. pág. 67), luego de retirar al conductor de su trabajo y pedirle que fuera al día siguiente a la oficina del Director de Tránsito (T. pág. 68).

En la AMA trabajan 17 Inspectores (T. pág. 73). Los Inspectores quieren unionarse para garantizar la seguridad de su empleo. (T. pág. 76).

Los inspectores usan uniformes. Los pagan los propios Inspectores (T. pág. 81). La AMA paga los uniformes de los Despachadores.

El tercer testigo de la Unión fue el Sr. José E. Gonzalez, inspector de la AMA (T. pág. 93). Declaró que no está autorizado a contratar ni a despedir personal en su calidad de Inspector (T. pág. 95). Sus funciones se limitan a "chequear" el itinerario de las rutas (T. pág. 95). Tampoco ha hecho recomendaciones para que se emplee o se despida personal (T. pág. 96). Para el año de 1964, trabajó de auxiliar administrativo del señor Joseph Wiley, Director de Tránsito. En su calidad de Auxiliar Administrativo recomendó acciones disciplinarias contra algunos empleados (T. pág. 99).

El próximo testigo de la Unión fue el Sr. Eugenio Balasquide Vega, Inspector desde el año 1963. (T. pág. 105) Declaró el señor Balasquide que en un día normal de trabajo él comienza su turno "chequeando" su carro, revisando el aceite, la gasolina, el agua, lo lava si está sucio, y sale a la calle a inspeccionar la ruta que le han asignado (T. pág. 105). Su función es "tratar de que el servicio se lleve en la mejor forma posible al público". Nunca ha contratado, ni despedido personal, ni recomendado, que se tomen estas acciones (T. pág. 106). Si encuentra un conductor ebrio, llama a la Policía (T. pág. 106, 107), y somete un Informe por escrito al Director de Tránsito (T. pág. 107). También los Despachadores hacen lo mismo (T. pág. 107), y aún los celadores (T. pág. 107). Si encuentra un problema que impida el tránsito de las guaguas, lo soluciona desviando la guagua para que pueda continuar el servicio. Luego, rinde un Informe a la Oficina de Tránsito (T. pág. 107). También el conductor puede tomarse la iniciativa de hacer el desvío (T. pág. 107). Si un conductor no obedece sus instrucciones de desviar el tránsito, somete un Informe al Director de Tránsito (T. pág. 108). No incluye recomendaciones en su Informe (T. pág. 109). Si un despachador encuentra a un conductor en estado de embriaguez, lo retira temporamente del servicio y le pide que vaya a la Oficina de Tránsito (T. pág. 110).

Con el testimonio de estos testigos la Unión sometió su caso. El patrono utilizó uno de los testigos ofrecidos por la Unión como prueba acumulativa: al señor Alberto L. Santoni, Inspector de la AMA (T. pág. 124). Declaró el señor Santoni que en sus funciones como Inspector, brega directamente con los conductores, los despachadores y los celadores (T. pág. 126). En ocasiones también trata con los colectores. Una de sus funciones consiste en trasladar el dinero o las fichas que utiliza la Autoridad de un terminal a otro (T. pág. 126). El testigo declaró que normalmente no brega con los oficiales de la unión de los conductores. Para el año de 1968, hubo un incidente con dicha unión cuando ésta retiraba del servicio a todas las guaguas que salían del terminal de Capetillo. El testigo declaró que consultó con la Oficina de Tránsito la situación y el señor Wiley se hizo cargo del problema (T. pág. 128). Refiriéndose a un incidente con el conductor Juan E. Estrada relató el testigo que en una ocasión lo retiró del servicio y dio instrucciones de que no se le pagara por el tiempo que estuvo retirado. Informa el testigo que, a pesar de

sus instrucciones, la Oficina de Tránsito no siguió su recomendación y le pagaron al conductor. Declaró el testigo que todos los inspectores llaman a la Oficina de Tránsito antes de retirar un conductor del servicio, a menos que sea durante las horas de la noche, cuando la oficina de Tránsito está cerrada (T. pág. 148). En ese caso, toman la acción que estimen pertinente. Declaró el testigo haber preparado un Informe en relación con un celador que se ausentó por diez minutos (T. pág. 155). Los Despachadores cumplen sustancialmente las mismas funciones que los Inspectores (T. pág. 160).

El próximo testigo de la AMA fue el señor Heriberto Torres León, Jefe Interino de la Sección de Planes y de Tránsito (T. pág. 163). A la fecha de la vista, era el Jefe Inmediato de los Inspectores. Informó el testigo que cuando un inspector retira a un conductor por alguna falta cometida y lo refiere a la Oficina de Tránsito, el Jefe de Tránsito "se constituye en un juez de vista preliminar que es donde está de juez él, con un representante de la Unión del personal que está querrellado, y se oyen las partes, el Informe del Inspector, las declaraciones del Inspector, las declaraciones del querrellado, y entonces el Jefe de la sección y el representante, que son los que toman las recomendaciones necesarias" (T. págs. 163, 164).

Informó el testigo que la mayoría de las veces siguen las recomendaciones del Inspector dadas en el Informe o verbalmente (T. pág. 164). Declaró el testigo que los despachadores nunca toman acción disciplinaria; que están asignados a trabajar en terminales fijos (T. pág. 164). La función del despachador, indicó el testigo, es supervisar la salida y entrada de las guaguas a los terminales y hacer los relevos de los conductores. Sólo retiran conductores por causa de enfermedad o a solicitud de los propios conductores (T. pág. 165). Cuando surge un problema en los itinerarios en el terminal, lo resuelve el despachador. Si surge en la ruta lo resuelve el Inspector (T. pág. 165). Declaró el testigo que los Inspectores están asignados a una zona que deben supervisar y que están en la obligación de supervisar a los despachadores, celadores y conductores (T. pág. 166). Declaró que los Inspectores tienen autoridad para tomar acción disciplinaria en el momento en que encuentran a un empleado bajo su supervisión infringiendo las normas de la Autoridad (T. pág. 168).

Admitió el testigo que en ocasiones los Inspectores sustituyen a los despachadores, celadores, o colectores (T. pág. 168). Declaró que cuando un Inspector encuentra a un conductor en estado de embriaguez, lo retira en el acto, sin consultar con la Oficina de Tránsito (T. pág. 170). Informó el testigo que el primer conocimiento que tiene la Oficina de Tránsito de la acción disciplinaria tomada por los Inspectores es cuando llega el Informe del Inspector a la Oficina (T. pág. 107). El Inspector actúa independientemente (T. pág. 170).

Declaró el testigo que la Autoridad emplea 876 conductores, 36 despachadores, 26 celadores, 17 inspectores, un Jefe de Tránsito, un ayudante y un Oficial Administrativo. Afirmó el testigo que los Inspectores tienen bajo su jurisdicción todo el personal, es decir, cerca de 1,000 personas (T. pág. 172).

Dijo, además, que los Inspectores representan a la gerencia de la AMA en la calle, en los terminales, en la carretera (T. pág. 172). Los despachadores no supervisan a nadie puesto que cada Inspector tiene a su cargo la supervisión de un terminal. Describió el testigo en la forma siguiente un día de trabajo regular de un inspector: "Ellos están, en su turno regular, asignados a una zona,

ellos vienen al garage, 'ponchan' su tarjeta, cogen su automóvil, salen y caminan por toda el área que está asignada a ellos, supervisan el terminal que está dentro de esta zona, supervisan los itinerarios y hasta en ocasiones supervisan el grupo de cotejadores cuando están trabajando en la zona que ello corresponde" (T. pág. 175). Informó el testigo que en un noventa (90%) de las ocasiones la oficina de Tránsito sigue las recomendaciones de los Inspectores respecto a la acción disciplinaria a seguir en contra de los conductores (T. pág. 177). También recomiendan los Inspectores transferencias de despachadores. A esas recomendaciones también se les da bastante peso (T. pág. 178). Los conductores están bajo un convenio de taller cerrado, pero se toman un período probatorio de sesenta (60) días. La recomendación final en cuanto a si se convertirán en empleados regulares, declaró el testigo, la toma el jefe de Tránsito, a base de las recomendaciones que le hacen los Inspectores (T. pág. 180). Los informes de los Inspectores en relación con faltas cometidas por los conductores van al récord de los empleados (T. pág. 181). Todos estos Informes, sostiene el testigo, afectan el status de los empleados (T. pág. 182). En la División de Tránsito tienen radio teléfono en su automóvil el Jefe de la Sección de Tránsito, el Asistente al Director de Tránsito y los Inspectores (T. pág. 183). Declaró el testigo que los automóviles de los Inspectores se lavan en los talleres, por el personal de los talleres (T. pág. 184). Si un despachador observa una falta de un conductor, tiene instrucciones de llamar al Inspector de la ruta para que resuelva el problema (T. pág. 185). La decisión final la toma el Inspector (T. pág. 185). Los Inspectores, además, investigan quejas de los usuarios (T. pág. 187). Si como resultado de esa queja concluye el Inspector que un empleado ha cometido una falta, toma la acción disciplinaria correspondiente (T. pág. 188). Cuando un Inspector comparece ante el Comité de Quejas y Agravios comparece en calidad de querellante y sostiene la acción disciplinaria tomada por él (T. pág. 188). En caso de accidentes, los Inspectores se personan inmediatamente en el sitio del accidente, supervisan al conductor en la recopilación de información relacionada con el accidente; en caso de accidentes graves, cumpliendo con el convenio colectivo, suspenden inmediatamente al conductor envuelto en el accidente y disponen de la guagua accidentada (T. pág. 189). En caso de ausencias de despachadores, hacen los arreglos para cubrir la plaza de la persona ausente (T. pág. 189). Si esto ocurre inesperadamente el propio despachador busca un sustituto y puede incluso autorizar a otro empleado a trabajar horas extras (T. pág. 189). En casos ordinarios el Inspector es el que autoriza horas extras a despachadores, celadores y conductores usando su criterio independiente (T. pág. 189).

En el contrainterrogatorio declaró el testigo que ocupa interinamente la plaza de Jefe de Planes, Itinerario y de Tránsito, puesto que esta plaza pertenece al señor Bean. El señor Bean normalmente tiene dos asistentes, el Asistente de Planes e Itinerarios, que es la plaza que ocupa el testigo en propiedad, y el Asistente del Director de Tránsito (T. pág. 90). En los últimos cinco o seis años el testigo ocupó la plaza de Asistente del Director de Tránsito señor Joseph Wiley (T. pág. 191). Como Asistente de Planes e Itinerarios sólo bregaba con los inspectores en ausencias del señor Wiley (T. pág. 192). El Jefe inmediato de los Inspectores era el señor Wiley (t. pág. 192). A preguntas del abogado de la Unión, el testigo no pudo informar cuál es el salario por hora de un Inspector I (T. pág. 196). Dijo conocer el salario de un conductor (T. pág. 196). Expresó que, en virtud del convenio colectivo vigente con los conductores, las personas que deben discutir las quejas y agravios son el Director de Tránsito con el Delegado de la Unión, y en el caso de los talleres, el Superintendente de los talleres y el Delegado de la Unión (T. pág. 197). (Sección I del Artículo XXII, pág. 34, del convenio colectivo

El siguiente testigo del patrono fue el señor Francisco Castro Martínez, conductor de autobuses (T. pág. 212). Declaró que hace alrededor de dos o tres años fue suspendido por un Inspector de apellido Santoni (T. pág. 213). La razón para la suspensión, explica el testigo, fue que el Inspector alegó que el conductor le había tirado la guagua encima (T. pág. 212). El testigo no vio que el Inspector llamara a la Oficina de Tránsito antes de tomar la acción en su contra (T. pág. 213). Más tarde, relata el testigo, el Comité de Quejas y Agravios le ordenó diez (10) días de suspensión (T. pág. 214).

El señor William M. Bonilla, testigo de la AMA, declaró que es conductor y pertenece al Comité de Quejas y Agravios de parte de la Unión (T. pág. 222). Declaró sobre varios incidentes en que Inspectores de la AMA habían suspendido conductores (T. págs. 222, 223). La mayoría de las veces, indicó el testigo, la Oficina de Tránsito sostiene la acción tomada por el Inspector (T. pág. 224). De ahí pasa el caso al Comité de Quejas y Agravios. El testigo considera que un Informe de un Inspector es una recomendación para tomar acción (T. pág. 225).

En el contrainterrogatorio declaró el testigo que quien en última instancia toma acción disciplinaria es el Comité de Quejas y Agravios y no el Inspector ni el Jefe de Tránsito (T. pág. 227). Consideró que el Comité de Quejas y Agravios es un Comité de Disciplina (T. pág. 227). Declaró el testigo que los Despachadores o "starters" velan por que los choferes cumplan su itinerario (T. pág. 229). Si hay un altercado entre un conductor y un "starter", el "starter" rinde un informe a la Oficina de Tránsito (T. pág. 230). En ocasiones los "starters" separan de su trabajo a los conductores (T. pág. 230). En los talleres, dice el testigo, las quejas y agravios las discuten el delegado de la unión y el Superintendente de Talleres. En tránsito, se discuten con el Jefe de Tránsito y empleados de la Unión (T. pág. 231).

El próximo testigo, citado por la Junta a solicitud de la Unión, fue el señor Herminio Fernández Torrecillas, quien hasta el 31 de enero de 1969 desempeñó el cargo de Presidente y Gerente General de la Autoridad Metropolitana de Autobuses. (T. pág. 231). Describió las funciones de los Inspectores en la siguiente forma: (T. pág. 233). "Se limitaban a supervisar el tránsito de los autobuses en las distintas rutas...funciones de supervisión del servicio en sí que presta la Autoridad." Además, indicó que se utilizaba a los Inspectores para llevar las citaciones del Comité de Quejas y Agravios; sustituir en algunas ocasiones a los "starters", cuando por alguna razón no había alguno disponible; sustituir a los "time-keepers" o despachadores de garage.

Describió, como sigue, las relaciones entre los Inspectores de Tránsito y los conductores (T. pág. 234 y siguientes): Los Inspectores prestan servicio en la carretera, pendientes de que el servicio en las distintas rutas se lleve a cabo como ha sido planeado; determinan si hace falta más equipo en una ruta, bien por ausentismo de los conductores o porque no hay el equipo o porque no es suficiente. Tienen la facultad de ver que se preste ese servicio por mediación de los Informes a los "starters" y a los despachadores de garage. Toda anomalía en el servicio deben informarla a su jefe inmediato. Cuando hay alguna actividad en el Hiram Bithorn ellos se encargan de ver que se preste el servicio al público, y que se provea el equipo necesario para la hora de partida. Informan de roturas de las guaguas en las carreteras al garage o al "time-keeper", para que envíen al mecánico correspondiente a arreglarlas. Toda violación de los reglamentos que

que cometa un conductor, se supone que los inspectores la informen y preparen un Informe para someterlo a la Oficina de Tránsito, para que tomen la disposición correspondiente. Siguió diciendo el testigo: "En mi opinión y según funcionaba la Autoridad mientras yo estuve allí, esa función de a quién le respondían directamente los choferes vuelvo e insisto que estaba diluída. Diluída porque en mi concepto el inspector resultaba ser un 'starter móvil' de la Autoridad". Añadió el testigo que la Autoridad tiene unos cuantos terminales a cargo de un "starter". El despachador del taller resulta ser también un "starter" porque él supervisa y da las tarjetas de salida de los autobuses cuando van a prestar el servicio. Se ocupa también --según el testigo-- de que se envíe el equipo necesario para reparar los vehículos en la carretera, y tiene facultad para supervisar el servicio que se origina en los talleres, en los garages o de los vehículos que regresan a los talleres. "El Inspector, sigue diciendo el testigo, viene siendo, como yo dije al principio, a mi entender, si vamos a analizarlo en su médula, en su fondo, es un 'starter' que en vez de estar asignado específicamente a un terminal o a un garage anda en una unidad redante para supervisar el servicio en la carretera e informar a los 'starter' la situación que ellos encuentren anómala que puede afectar el servicio, y el 'starter' toma la medida pertinente para corregir esa deficiencia en el servicio, o sea, si las guaguas están retrasadas en una ruta, pues el único que tiene la facultad para poder corregir esa situación es el 'starter', pero el inspector se lo informa porque ese tiene unos vehículos que se pasan caminando por todas las rutas con radio teléfono para hacer sus informes al 'starter' o al despachador en los garages."

Señaló el testigo que el Inspector no brega con el reclutamiento de personal (T. pág. 237), ni tiene facultad alguna en relación con ascensos (T. pág. 237) ni traslados de personal (T. pág. 237). En su gran mayoría los Inspectores ganan menos que los conductores (T. pág. 238). Señaló el testigo que el señor Torres León nunca tuvo que ver directamente con los Inspectores de Tránsito. Sus funciones eran (las del señor Torres León) las de ayudar al Jefe del Departamento en la preparación de itinerarios y planificación de rutas. Las funciones de los Inspectores de Tránsito estaban en manos del otro ayudante del Director de Tránsito, el señor Joseph Wiley (T. pág. 239). Las funciones de planificación de itinerarios le tomaban al señor Torres León todo su tiempo (T. pág. 242).

El testigo considera que el Comité de Quejas y Agravios era a su vez un Comité de Disciplina (T. pág. 244). A preguntas del abogado de la Unión, indicó el testigo que el Informe del Inspector formaba parte del expediente ante el Comité de Quejas y Agravios, pero que las querellas las radicaba ante el Comité de Quejas y Agravios el Jefe del Departamento concernido al cual pertenecía el empleado (T. págs. 247, 248). Refiriéndose al exhibit P- 20* indicó el testigo que era la forma que se usaba para someter casos ante el Comité de Quejas y Agravios (T. pág. 250). Declaró el testigo que en virtud del convenio colectivo vigente que exigía que los casos sometidos al Comité de Quejas y Agravios estuvieran sustanciados por un testigo presencial, en ocasiones los Inspectores suscribían el documento ante el Comité como querellantes. Eso también lo podía hacer un usuario del servicio, un Despachador o cualquier empleado de la compañía (T. págs. 250, 251). El testigo declaró que mientras él trabajó con la AMA, el Inspector sólo tenía facultad para suspender temporeraamente una persona en caso

* Querrella ante el Comité de Quejas y Agravios en la cual el Inspector figura como querellante.

grave, como por ejemplo casos de embriaguez (T. pág. 259). En los casos ordinarios, cuando un caso llegaba al Comité de Quejas y Agravios aún no se había tomado acción disciplinaria contra la persona querellada (T. pág. 259).

Indicó el testigo que si un conductor no llegaba dentro del término de cinco (5) minutos que fijaba el convenio, el despachador podía retirarlo por el día de trabajo y asignar otro. También retiraban a los conductores si llegaban en estado de embriaguez o si estaban enfermos (T. págs. 278, 279).

El próximo testigo de la AMA fue el señor Luis Ramos Acosta, Ayudante del Director de Tránsito (T. pág. 281). Declaró que los Inspectores de Tránsito nunca lo llaman a la Oficina de Tránsito antes de tomar decisiones respecto a acciones disciplinarias (T. pág. 281). Mientras él fue Inspector de Tránsito tampoco seguía ese procedimiento (T. pág. 281). Consideraba que tenía autoridad suficiente para actuar independientemente (T. pág. 282). Al mostrar identificación de la plaza que desempeña al abogado de la Unión mostró una tarjeta que dice: Jefe de Inspectores (T. pág. 282).

El siguiente testigo del Patrono fue el señor Edgardo Torres Robles, Director de Personal de la Autoridad Metropolitana de Autobuses. Identificó una lista con los salarios de los Inspectores que había preparado a base de los récords de la AMA (Exhibit P-24, T. pág. 291).

Las partes sometieron en evidencia los dos convenios colectivos entre la AMA y el Movimiento Pro Unificación de Trabajadores de la AMA para los conductores: el que rigió la relación entre ellos hasta diciembre de 1968 y el firmado el 12 de junio de 1969 que expira el 31 de diciembre de 1971.

A base de toda la evidencia documental y testifical presentada, la Junta hace las siguientes

CONCLUSIONES

I- El Patrono:

La Autoridad Metropolitana de Autobuses (AMA) es una corporación pública dedicada al negocio de transportación en la zona metropolitana. En dicha operaciones utiliza los servicios de empleados y es, en consecuencia, un patrono en el significado de la Ley de Relaciones del Trabajo de Puerto Rico, 29 LPRA 61 y ss., en adelante la Ley.

II- La Organización Obrera:

La Office & Professional Employees International Unión, AFL-CIO, es una organización obrera dentro del significado de la Ley que interesa representar, a los fines de la negociación colectiva, a los Inspectores de Tránsito de la AMA.

III- La Unidad Apropriada:

El Patrono sostiene que los Inspectores de Tránsito son supervisores o ejecutivos dentro del significado del Artículo 2 (2) de la Ley de Relaciones del Trabajo de Puerto Rico. La Unión, por su parte, sostiene que son empleados con derecho a la negociación colectiva.

Nuestra Ley, a diferencia de la ley Federal,* no define el término "supervisor", sino que lo asimila para ciertos

* Hasta el año de 1974, cuando se enmendó la ley federal tampoco ésta lo definía.

finés al término "patrono"*, y al considerar el término "empleado"**, excluye a los supervisores. Pero, a través de sus Decisiones y Ordenes, la Junta ha dado contenido al concepto. (Véase los casos de Fajardo Sugar Co. of P.R. y Unión de Trabajadores de Factoría y Ferrocarril de Fajado, D-20, 1 DJRT 271; Autoridad de Tierras de Puerto Rico, D-118, 2 DJRT 600)

Como dijéramos en el caso de Buena Vista Dairy, D-174, la Junta tiene el deber de determinar en primera instancia qué es lo que se entiende por el término "empleado". En la determinación del status de una persona, se utilizan los hechos específicos de cada situación y la experiencia diaria de la vida industrial; se ponderan, además, las realidades económicas a la luz de los objetivos que la Asamblea Legislativa se propuso realizar, y la Junta debe evitar que los patronos, al crear la relación con las personas que les ayudan en la producción y distribución, utilicen tecnicismos legales para situar fuera de la protección de la Ley a los que de otra suerte son empleados. En un caso reciente expresamos que para considerar a una persona como supervisor ésta debe tener personal bajo su supervisión, y debe poder hacer determinaciones o recomendaciones que afecten el status de este personal en la empresa (Autoridad de las Fuentes Fluviales de Puerto Rico, D-465, pag. 4, Informe del Presidente, adoptado por la Junta).

En el caso de Autoridad de Tierras, D-118, dijimos que el supervisor es responsable de que el grupo que dirige y sobre el cual tiene autoridad disciplinaria, así como la facultad de efectuar cambios en el status de éste, rinda una labor efectiva. (2 DJRT 612). Citando del caso Douglas Aircraft Co., 50 NLRB 784, caso resuelto bajo la Ley Wagner, expresamos que:

"Por regla general es nuestra norma excluir de la unidad apropiada aquellos empleados que supervisan o dirigen el trabajo de otros empleados en esa unidad, y que tienen autoridad para contratar, ascender, despedir, disciplinar o en cualquier forma afectar el status de los empleados, o que efectivamente recomienden tal acción."

* (2) El término "patrono" incluirá ejecutivos, supervisores y a cualquier persona que realiza gestiones de carácter ejecutivo en interés de un patrono directa o indirectamente, pero no incluirá, excepto en el caso de las instrumentalidades corporativas del Gobierno de Puerto Rico como más adelante se definen, al gobierno ni a ninguna subdivisión política del mismo; Disponiéndose, que incluirá, además, a todo individuo, sociedad u organización que intervenga a favor de la parte patronal en cualquier disputa obrera o negociación colectiva.

** (3) El término "empleado" incluirá a cualquier empleado y no se limitará a los empleados de un patrono en particular, a menos que la Ley explícitamente lo exprese en contrario, e incluirá a cualquier individuo cuyo trabajo haya cesado como consecuencia de, o en relación con cualquier disputa obrera, o debido a cualquier práctica ilícita de trabajo, pero no incluirá a ningún individuo empleado en el servicio doméstico en el hogar de cualquier familia o persona ni a ningún individuo empleado por sus padres o cónyuge. El término no incluirá ejecutivos ni supervisores.

Añadimos, también, que no es suficiente que el cargo aparezca esas facultades, sino que es necesario que real y positivamente se ejerciten.

El Artículo 2 (11) de la Ley Taft-Hartley, por su parte, define el término como sigue:

El término "supervisor" significa todo individuo que tenga autoridad en el interés del patrono para emplear, trasladar, suspender, dejar sin trabajo, reintegrar, ascender, despedir, asignar, premiar, o disciplinar a otros empleados o para dirigirles con responsabilidad, o para arreglar sus quejas y agravios, o recomendar con eficacia tal acción, si en relación con lo antes expuesto el ejercicio de tal autoridad no es de naturaleza meramente rutinaria o clerical, sino que requiere el ejercicio de un criterio independiente.*

La Junta de Relaciones del Trabajo de Puerto Rico tiene más discreción para decidir quién es empleado y quién supervisor que la Junta Nacional, ya que no tiene la limitación estatutaria que la Ley Taft-Hartley impone a la Junta Nacional.

Hemos señalado anteriormente, basándonos en nuestro estatuto, la definición del concepto "supervisor" como que comprende a todas aquellas personas con autoridad para efectuar cambios en el status de otro personal de la empresa y para recomendar efectivamente tal acción.

Hemos podido dar mayor amplitud a la definición de este concepto en descargo de nuestra encomienda de proteger los derechos del trabajador. La Ley Wagner disponía en la Sección 2 (2) que el término patrono incluiría toda persona que actuara en interés de un patrono directa o indirectamente. Los patronos alegaban que de dicha sección se infería que los supervisores eran patronos bajo la ley y no "empleados". La Junta Nacional de Relaciones del Trabajo resolvió, en el caso de Packard Motor Car Company 61 NLRB, 43 (1945), que cierto grupo de supervisores tenía derecho a que se les considerase empleados bajo la Ley, y, como tales empleados, tenían derecho a organizarse colectivamente y a otras actividades concertadas. Esta interpretación del estatuto fue aprobada por el Tribunal Supremo de los Estados Unidos en el caso Packard Motor Car Co. vs. NLRB, 1947, 19 LRRM 2397, 330 US 485. Poco más tarde se enmendó la ley federal para incluir la definición del término supervisor antes citada.**

* El historial legislativo de esta disposición revela que se pretendió incluir dentro del término ... "men above the grade of straw bosses, lead men, set up men, and other minor supervisory employees".

** Debido a cambios en las condiciones económicas y de trabajo y cambios en la composición de la Junta Nacional, ésta extendió la protección de la ley a los supervisores en 1942; se la negó en 1943; la extendió de nuevo, aunque en forma limitada, en 1944, y les extendió la protección completa en 1945 en el caso de Packard, supra.

A base de la totalidad de la evidencia presentada durante el curso de la audiencia en el caso de autos* concluimos que los inspectores de tránsito realizan las siguientes funciones: inspeccionan el servicio que presta la AMA en las distintas rutas. Están asignados a unas rutas específicas, de las 43 que tiene la Autoridad, y son responsables de que se rinda adecuadamente el servicio en dichas rutas. En la realización de estas funciones pueden desviar un conductor de su ruta cuando encuentran alguna obstrucción o impedimento en la vía pública; rinden informes a la Oficina de Tránsito sobre cualquier irregularidad que encuentren y, en ocasiones, estos informes pueden originar acciones disciplinarias contra los conductores afectados; deben cotejar los itinerarios de las guaguas; en adición a esta función básica, sirven de mensajeros entre oficinas; investigan accidentes; sustituyen a los despachadores; sirven de testigo en casos ante el Comité de Quejas y Agravios; revisan su carro antes de comenzar sus labores, le echan gasolina, aceite, "chequean" la batería, lo lavan. Carecen de facultad para contratar o recomendar empleados, o despedir o recomendar su despido. Tampoco discuten quejas y agravios con los delegados de la unión; ni instruyen a los choferes nuevos. Informan las irregularidades en el servicio a la Oficina de Tránsito, bien sea mediante un informe escrito, o el radio-teléfono instalado en sus respectivos vehículos.

Sus funciones son muy parecidas a las de los despachadores de la AMA, un grupo de empleados representados por una organización obrera. Los inspectores pueden considerarse "starters móviles", según los calificó en su testimonio el señor Herminio Fernández Torrecillas. Los despachadores o "starters" son los empleados a cargo del terminal o los garages. Entiende el señor Fernández Torrecillas que el inspector es un despachador o "starter" que, en vez de estar asignado específicamente a un terminal o garage, anda en una unidad rodante para supervisar el servicio en la ruta (T. págs. 236, 237)

En el Informe y Recomendaciones del Presidente sobre objeciones y papeletas recusadas adoptado por la Junta en su Decisión y Orden Núm. 465, referente al caso de Autoridad de las Fuentes Fluviales de Puerto Rico y Brotherhood of Railway and Steamship Clerks, etc. reconocimos que existe una clasificación de empleados que, sin ser ejecutivos ni supervisores, ni caer dentro del concepto de confidencialidad que la Ley y las normas de la Junta consideran, realizan ciertas funciones en las cuales tienen que intervenir directamente o indirectamente con los empleados comprendidos en otras unidades de negociación colectiva. Consideró la Junta que este tipo de empleado presenta el desempeño de sus funciones, conflictos que podrían, en ciertas circunstancias, afectar los intereses del patrono o los de las organizaciones obreras que los representan. En esta clasificación consideró la Junta a un grupo de empleados que ocupaban las plazas de Auditor Interno I, II y III en la División de Contabilidad y Presupuesto de la Autoridad de las Fuentes Fluviales. Concluyó la Junta, como cuestión de hecho, que las funciones de estas personas eran las de velar y examinar que los procedimientos que establecía la Autoridad se cumplieran rigurosamente; que

* Se hacen estas conclusiones luego de ponderar y analizar los testimonios, contradictorios en algunos casos, vertidos en el récord, en el ejercicio de nuestra prerrogativa de resolver el problema de credibilidad que se nos plantea. (FCC v. Allentown Broadcasting, 349 US 358).

se hiciera buen uso de la propiedad; que los empleados desempeñan los deberes que corresponden a sus respectivas plazas ; realizaban, además, intervenciones en los libros, récords, etc. de las distintas dependencias de la Autoridad; hacían investigaciones especiales en casos de fraudes, robos, malversación de fondos o irregularidades de cualesquiera otra índole; y rendían informes a sus jefes inmediatos y, además, formulaban recomendaciones que si se tomaban en cuenta podían afectar adversa o favorablemente el status del personal en la empresa.

Expresó la Junta que si esas personas formasen parte de alguna de las unidades de la que también lo fuesen los afectados por sus recomendaciones, podrían surgir conflictos entre la organizaciones obreras y la gerencia.

A base de estas consideraciones de hecho, concluyó la Junta que estas personas eran empleados que, debido a la naturaleza de sus funciones, no debían estar representados por una organización obrera que representara a otros empleados del patrono.

En el presente caso de los Inspectores de la AMA, la naturaleza de las funciones que desempeñan presenta conflictos de intereses con otros empleados de la Autoridad. Sus informes, aunque no contengan recomendaciones, podrían afectar el status de los conductores de la empresa.*

En apoyo de su contención de que los Inspectores de Tránsito son supervisores, el patrono cita el caso de Pacific Intermountain Express Company vs. NLRB, 71 LRRM 2551, CA-10, del 13 de junio de 1969. En este caso, se imputó negativa a negociar al patrono por un grupo de despachadores (dispatchers), cuyo representante colectivo había sido certificado por la Junta Nacional. El patrono sostenía que los despachadores eran supervisores bajo la ley. La Junta lo declaró incurso en la práctica ilícita de negativa a negociar y solicitó de la Corte de Apelaciones que pusiera en vigor su orden. La evidencia en autos demostraba que el patrono operaba una compañía de camiones de carga interestatal. Los despachadores percibían un sueldo mensual, no marcaban el reloj de entrada, no recibían paga por horas extras, no se penalizaban por sus ausencias, recibían los beneficios de "health and welfare" provistos para los supervisores de la Compañía, disfrutaban las mismas vacaciones que el resto de los supervisores de la empresa, y participaban en las reuniones de la gerencia y los supervisores (staff-meetings).

Las funciones de estos despachadores eran las de coordinar las operaciones de los choferes: les asignaban trabajo y equipo, y determinaban sus itinerarios. Cuando llegaban grupos de choferes de otros terminales, los despachadores decidían si se relevaban o se les asignaban nuevas tareas, según fuesen las necesidades de la compañía. Los despachadores aprobaban las reclamaciones de pago de los choferes (drivers' pay claims), daban tiempo libre a los conductores y suspendían a los intoxicados, o a los que por otra causas no estuvieran aptos para el servicio.

La Junta Nacional resolvió que, en general, los despachadores no ejercitaban su criterio independiente y que eran empleados bajo la ley.

* Hay testimonios indicativos de que se les prohibió expresamente a los Inspectores de Tránsito, hacer recomendaciones en sus Informes (T. pág. 53 y ss.)

La Corte de Apelaciones resolvió, a la luz de la totalidad del expediente, que los despachadores ejercitaban criterio independiente en sus funciones basándose en que: (a) históricamente los despachadores de los "interstate carriers" han sido considerados supervisores; (b) los despachadores trabajaban solos en el terminal la mayor parte del tiempo. Durante sus turnos, surgían continuamente problemas no anticipados en el itinerario, para resolver los cuales debían usar de su criterio independiente y, al hacerlo, estaban "dirigiendo con responsabilidad" a los conductores; (c) los despachadores ejercían autoridad de supervisor sobre los grupos de conductores de otros terminales que llegaban a su oficina, pues tenían autoridad para relevarlos o reasignarlos; (d) utilizaban criterio independiente al retirar conductores ebrios aunque no determinaran en última instancia, la acción disciplinaria. También aprobaban reclamaciones de pago de los conductores y daban licencias de emergencia.

Los hechos del caso Pacific Intermountain Express Co., supra, se distinguen del presente caso. Como hemos visto, en aquel caso los despachadores no marcaban el reloj de entrada; (los inspectores aquí "ponchan" el reloj); allí no recibían paga por horas extras (los inspectores aquí reciben compensación por horas extras); allí recibían tratamiento de supervisores, pues obtenían los beneficios de "health & welfare" provistos para los supervisores, disfrutaban las mismas vacaciones que los demás supervisores y participaban en las reuniones del "staff"; (no hay evidencia en el historial del presente caso de que los Inspectores de Tránsito reciban el mismo tratamiento que los supervisores de la AMA); allí asignaban el trabajo a los conductores y determinaban sus itinerarios, y cuando llegaban grupos de choferes de otros terminales, los despachadores decidían si se relevaban o si se reasignaban; aprobaban las reclamaciones de pago de los conductores, etc.; (en el presente caso, los inspectores no realizan ninguna de esas funciones).

También es distinguible el derecho aplicable a esos hechos. El caso de Pacific, supra, fue resuelto bajo la ley Taft-Hartley, que, como hemos visto, asimila al término supervisor unos criterios diferentes a los que hemos desarrollado en nuestra jurisdicción. Para hacer esos criterios de la ley Taft-Hartley aplicables a controversias bajo la Ley de Relaciones del Trabajo de Puerto Rico, se requeriría, como se hizo allá, la intervención de nuestras Cámaras Legislativas.

Reconocemos que es posible que, debido a la estructura administrativa de la AMA, no exista un sistema directo y eficaz de control y supervisión de los conductores; pero no compete a esta Junta resolver ese problema. Sólo podemos aplicar a los hechos conocidos las normas de derecho prevalecientes en esta jurisdicción.

Por todo lo anterior, concluimos que los Inspectores de Tránsito son empleados que representan conflictos de intereses con el resto del personal de la AMA, especialmente con los conductores. En consecuencia, consideramos que no deberán estar representados por ninguna organización obrera que represente otros empleados de la Autoridad. Tomamos conocimiento oficial de que la Peticionaria no representa otras unidades en la AMA.

Resolvemos en consecuencia, que es apropiada para la negociación colectiva, una unidad que incluya a:

"Todos los inspectores utilizados por la Autoridad Metropolitana de Autobuses;"

Excluidos: Administradores, ejecutivos, supervisores 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:

La Office and Professional Employees International Unión, AFL-CIO, interesa representar a los Inspectores de Tránsito de la Autoridad Metropolitana de Autobuses. Concluimos, por lo tanto, que se ha suscitado una controversia relativa a la representación de dichos Inspectores de Tránsito.

Para resolver la controversia de representación a que aludimos en el párrafo anterior, ordenamos la celebración de unas elecciones por votación secreta entre los inspectores, para que decidan si desean o no estar representados en la negociación colectiva por la Office & Professional Employees International Unión, AFL-CIO.

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 11 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 las unidades apropiadas que se mencionan 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 11 del mencionado Reglamento, determinará el sitio, la fecha, la hora y demás condiciones en que deberán celebrarse las elecciones.

SE ORDENA ADEMAS, 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 excluidos los empleados que desde entonces hayan renunciado o abandonado su empleo y que no hayan sido reempleados antes de la fecha de la elección, para determinar si estos empleados desean o no estar representados a los fines de la negociación colectiva por la Office and Professional Employees International Unión, AFL-CIO.

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

Nota:

El Miembro Asociado, Lic. Lino Padrón Martínez no concurrió con esta Decisión y Orden y emitirá su voto disidente en una opinión separada.

DECISION Y CERTIFICACION DE REPRESENTANTE

En virtud de una Decisión y Orden de la Junta de Relaciones del Trabajo de Puerto Rico, se condujo a una elección por voto secreto el 4 de noviembre de 1969, bajo la supervisión del Jefe Examinador de la Junta, entre los empleados del patrono del epígrafe en una unidad apropiada de negociación colectiva.

El resultado de la elección, según se desprende de la Hoja de Cotejo de Votos, copia de la cual se le suministró a las partes, fue el siguiente:

1. Número de votantes elegibles	15
2. Votos válidos contados	15
3. Votos a favor de Office & Professional International Unión, AFL-CIO	10
4. Votos en contra de la Unión Participante ...	5
5. Votos recusados	3
6. Votos nulos	0

El patrono, Autoridad Metropolitana (A.M.A.), radicó objeciones a la conducta y al resultado de la elección. Las objeciones, en resumen, son las siguientes:

"Todos y cada uno de los empleados de la Autoridad Metropolitana de Autobuses que votaron en la elección eran Supervisores, Administradores o Ejecutivos y siendo cualquiera de estas tres, no pueden componer una unidad apropiada para los efectos de la negociación colectiva y reconocimiento como tal".

El Presidente de la Junta ordenó una investigación de las aludidas objeciones y a tenor con el Artículo III, Sección 11 del Reglamento Núm. 2 de la Junta, emitió con fecha 13 de noviembre de 1969, un Informe y Recomendaciones sobre Objeciones al Resultado y a la Conducta de las Elecciones en el que concluye que las objeciones del patrono carecen de mérito. Le recomienda a la Junta que las desestime y que certifique a la Office & Professional International Union, AFL-CIO, como la representante exclusiva de los empleados comprendidos en la unidad apropiada que determinó la Junta.

El 14 de noviembre de 1969, la unión peticionaria radicó un escrito oponiéndose a las objeciones del patrono y solicitó de la Junta que la certificara.

El 18 de noviembre de 1969, el patrono radicó excepciones al Informe del Presidente.

El 24 de noviembre, el patrono radicó otro escrito en que solicita que se celebre una vista oral sobre la cuestión para permitirle a las partes expresarse de una manera más extensa.

Hemos considerado el Informe y los escritos que radicaron las partes y coincidimos con las recomendaciones del Presidente.

Además, las objeciones y excepciones del patrono, van dirigidas a atacar, precisamente la cuestión sustantiva resuelta por la Junta en su Decisión y Orden de Elecciones.

1/

1/ Véase la pag. 24 de la Decisión y Orden que se expidió en este caso.

Sus objeciones pretenden relitigar el "issue" del status de los inspectores de tránsito, cosa que fue definitivamente resuelta por la Junta en su Decisión.

En vista de que hemos adoptado las conclusiones y recomendaciones del Presidente, y como la Hoja de Cotejo arroja una mayoría en favor de la Office & Professional International Union, AFL-CIO, la certificaremos como la representante exclusiva de los empleados del patrono comprendidos en la unidad apropiada descrita en la Decisión y Orden.

Habiendo la Junta adoptado el Informe del Presidente consideramos innecesaria la celebración de la vista oral que solicita el patrono.

CERTIFICACION DE REPRESENTANTE

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, POR LA PRESENTE SE CERTIFICA QUE la Office & Professional International Union, AFL-CIO, ha sido designada y elegida por una mayoría de todos los inspectores utilizados por la Autoridad Metropolitana de Autobuses (A.M.A.); excluidos: administradores, ejecutivos, supervisores 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; y que conforme al Artículo 5 (1) de la Ley de Relaciones del Trabajo de Puerto Rico, la Office & Professional International Union, AFL-CIO, es la representante exclusiva de todos los aludidos empleados a los fines de negociar colectivamente respecto a tipos de paga, salarios, horas de trabajo y otros términos y condiciones de empleo.

En San Juan, Puerto Rico, a 28 de noviembre de 1969.

ANTONIO J. COLORADO
(FDO) Presidente

ADOIFO D. COLLAZO
(FDO) Miembro Asociado

El Miembro Asociado Lino Padrón Martínez, concurre con el Informe del Presidente en cuanto a la cuestión de procedimiento, pero no así con la decisión de la mayoría en cuanto a los méritos del caso.

LINO PADRON MARTINEZ
(FDO) Miembro Asociado

constancia de tales notificaciones ante el Secretario de la Junta. Si no se radicaran excepciones a dicho Informe, la Junta, a la expiración del período fijado para la radicación de tales excepciones, podrá decidir el caso aceptando las recomendaciones de este Informe, total o parcialmente, o en alguna otra forma. Si se radicaran excepciones al Informe y en el criterio de la Junta tales excepciones no levantan cuestiones sustanciales o materiales con respecto a la conducta y resultado de la elección, la Junta decidirá el caso a base del expediente y podrá disponer del mismo en alguna otra forma. Si tales excepciones levantan cuestiones sustanciales, la Junta podrá ordenar la celebración de una audiencia antes de decidir la cuestión.

En San Juan, Puerto Rico, a 13 de noviembre de 1969.

ANTONIO J. COLORADO
Presidente

constancia de tales notificaciones ante el Secretario de la Junta. Si no se radicaran excepciones a dicho Informe, la Junta, a la expiración del período fijado para la radicación de tales excepciones, podrá decidir el caso aceptando las recomendaciones de este Informe, total o parcialmente, o en alguna otra forma. Si se radicaran excepciones al Informe y en el criterio de la Junta tales excepciones no levantan cuestiones sustanciales o materiales con respecto a la conducta y resultado de la elección, la Junta decidirá el caso a base del expediente y podrá disponer del mismo en alguna otra forma. Si tales excepciones levantan cuestiones sustanciales, la Junta podrá ordenar la celebración de una audiencia antes de decidir la cuestión.

En San Juan, Puerto Rico, a 13 de noviembre de 1969.

ANTONIO J. COLORADO
Presidente

INFORME Y RECOMENDACIONES DEL PRESIDENTE DE
LA JUNTA SOBRE OBJECIONES AL RESULTADO Y
A LA CONDUCTA DE LAS ELECCIONES

El presente Informe se expide bajo la autoridad que el Artículo III, Sección 11, del Reglamento Núm. 2 de la Junta de Relaciones del Trabajo de Puerto Rico, en adelante la Junta, confiere a su Presidente.*

Los Antecedentes del Caso:

El 1 de octubre de 1969, la Junta emitió una Decisión y Orden de Elecciones en el caso del epígrafe. En la misma ordenó que se celebrasen unas elecciones por votación secreta entre todos los inspectores cuyos servicios utiliza la Autoridad Metropolitana de Autobuses (AMA), para que dichos inspectores determinen si deseaban o no estar representados, a los fines de la negociación colectiva, por la Office & Professional International Unión, AFL-CIO.

A tenor con dicha Decisión y Orden, el 4 de noviembre de 1969, se celebraron unas elecciones por voto secreto bajo la dirección y supervisión del Jefe Examinador. 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	15
2. Votos válidos contados	15
3. Votos a favor de Office & Professional International Union, AFL-CIO	10
4. Votos en contra de la Unión participante....	5
5. Votos recusados	3
6. Votos nulos	0

Las Objeciones:

El 5 de noviembre de 1969, la Autoridad Metropolitana de Autobuses (A.M.A.), radicó objeciones a la conducta y resultado de las elecciones. Estas objeciones se radicaron dentro del término y en la forma prescrita por la Sección 11, Artículo III del Reglamento Núm. 2 de la Junta. Dichas objeciones, en resumen, son las siguientes:

"Todos y cada uno de los empleados de la Autoridad Metropolitana de Autobuses que votaron en la elección eran Supervisores, Administradores, o Ejecutivos y siendo cualquiera de estas tres, no pueden componer una unidad apropiada para los efectos de la negociación colectiva y reconocimiento como tal."

Estas objeciones en esencia constituyen una recusación post-eleccinaria de los empleados que participaron en

* La Sección 11 del Artículo III del Reglamento Num. 2 de la Junta dispone:

Si se radicaran objeciones a la conducción de la elección o a la conducta que afectó el resultado de la misma, o si hubiere suficiente número de papeletas recusadas para afectar el resultado de la elección, el Presidente ordenará una investigación con respecto a las cuestiones levantadas por tales objeciones, o unas y otras, y notificará a las partes con un Informe Sobre Objeciones y Papeletas Recusadas, o sobre una y otras, incluyendo sus recomendaciones.

las elecciones. La recusación de un elector debe hacerse en el momento de la votación y no después de haber votado, porque de lo contrario se destruiría el propósito mismo de la elección. El Tribunal Supremo de los Estados Unidos en el caso N.L.R.B. vs. A.J. Tower Co. * en relación con recusaciones post-eleccionarias declara lo siguiente:

"La Junta puede rehusar el aceptar la recusación post-eleccionaria del Patrono a la elegibilidad de un votante que participó en una elección por consentimiento para determinar el agente contratante de los empleados, aunque la papeleta de dicho votante haya sido suficiente para afectar el resultado de la elección; por cuanto la política de la Junta contra las recusaciones post-eleccionarias brinda una terminación necesaria y deseable a las elecciones y es un ajuste justificado y razonable del proceso democrático.

"Uno de los recursos de protección más común es requerir que las recusaciones a la elegibilidad de los votantes se haga antes de depositar el voto, de manera que a los votos no recusados durante la elección se les conceda finalidad absoluta."

En el presente caso, el patrono tuvo amplia oportunidad de recusar a los votantes que considera Supervisores y Administradores y/o Ejecutivos ya que estuvo representado durante la elección por un observador designado por el Director del Departamento de Relaciones Industriales. Dicho observador certificó, mediante su firma, que el proceso de votación se condujo con toda corrección, que se brindó oportunidad de votar secretamente a todo elector elegible y que la urna estuvo debidamente protegida para garantizar la libre emisión del voto secreto. Luego de celebrado el escrutinio, el observador que representó al patrono firmó la Hoja de Cotejo de Votos en la que se certifica que de los 15 votos válidos que se depositaron en la urna, 10 se adjudicaron a la unión y 5 en contra. No fue sino hasta después de hacerse el escrutinio de los votos emitidos, que el referido observador entregó al Examinador que supervisó la elección, una carta previamente preparada, en la que objeta "a todos los votos emitidos por haber sido los mismos emitidos por Supervisores y Ejecutivos." El observador, no obstante su alegación, no hizo uso de su derecho de recusar y no fue hasta después de conocer el resultado de la elección que objetó la misma.

En vista de lo anterior, recomendamos a la Junta que desestime dichas objeciones y certifique a la Office & Professional International Union, AFL-CIO como la representante exclusiva de todos los Inspectores utilizados por la Autoridad Metropolitana de Autobuses (A.M.A.)

De acuerdo con el Reglamento de la Junta de Relaciones del Trabajo de Puerto Rico, las partes pueden, dentro de los cinco (5) días siguientes a la fecha de este Informe radicar en la Secretaria de la Junta un original y tres (3) copias de cualesquiera excepciones que deseen presentar a dicho Informe. Inmediatamente después de radicadas tales excepciones, la parte que las radique deberá notificar con copia de las mismas a las partes y radicará

* National Labor Relations Board vs. A. J. Tower 329 US 324 (1946)