

JUNTA DE RELACIONES DEL TRABAJO DE PUERTO RICO

APARTADO 4048

SAN JUAN, PUERTO RICO 00905

EN EL CASO DE:

UNION INDEPENDIENTE DE EMPLEADOS
DE LA AUTORIDAD DE COMUNICACIONES

- y -

AUTORIDAD DE COMUNICACIONES DE
PUERTO RICO

*

*

*

*

*

CASO NUM. CA-5781

D-798

Ante: Lcdo. Juan Antonio Navarro
Oficial Examinador

Comparecencias:

Lic. José Enrique Carreras
Sr. Juan Vélez
Por la Unión

Sra. Ida Ramos de Marcucci
Por la Autoridad

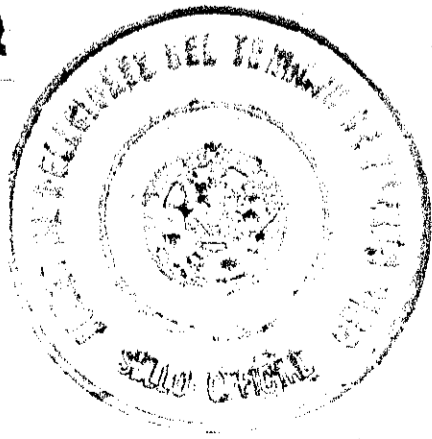
Lic. Mariana Elías-Yamil
Por la Junta

DECISION Y ORDEN

El 22 de febrero de 1979, el Lic. Juan Antonio Navarro, Oficial Examinador de la Junta de Relaciones del Trabajo de Puerto Rico, rindió su informe en el presente caso, copia del cual se adhiera y se hace formar parte de esta decisión y orden.

Luego de considerar el Informe del Oficial Examinador y el expediente completo del caso, la Junta por la presente adopta las Conclusiones de Hecho y Derecho y las Recomendaciones consignadas en el mismo. En concordancia con lo antes mencionado la Junta por la presente desestima la querrela en el caso de epígrafe.

En San Juan, Puerto Rico, a 18 de mayo de 1979.



(Fdo.) Luis P. Nevares Zavala
Presidente

(Fdo.) Samuel de la Rosa Valencia
Miembro Asociado

(Fdo.) Francisco Irlanda Pérez
Miembro Asociado

Estado Libre Asociado de Puerto Rico
JUNTA DE RELACIONES DEL TRABAJO DE PUERTO RICO
San Juan, Puerto Rico

EN EL CASO DE:

UNION INDEPENDIENTE DE
EMPLEADOS DE LA AUTORIDAD
DE COMUNICACIONES

- y -

CASO NUM. CA-5781

AUTORIDAD DE COMUNICACIONES
DE PUERTO RICO

Ante: Lcdo. Juan Antonio Navarro
Oficial Examinador

Comparecencias:

Lcdo. José Enrique Carreras
Sr. Juan Vélez
Por la Unión

Sra. Ida Ramos de Marcucci
Por la Autoridad

Lcda. Mariana Elías-Yamil
Por la Junta

- INFORME DEL OFICIAL EXAMINADOR -

Basado en un cargo 1/ radicado el 23 de agosto de 1977, la Junta de Relaciones del Trabajo de Puerto Rico, en adelante denominada la Junta, emitió querrela 2/ el 1ro. de marzo de 1978. En ésta se alega sustancialmente que la Unión Independiente de Empleados de la Autoridad de Comunicaciones, en adelante denominada la querellada o la Unión, es una organización que se dedica a organizar y representar empleados a los fines de la negociación colectiva; que la Autoridad de Comunicaciones, en adelante denominada la querellante o la Autoridad, es una corporación gubernamental que se dedica a proveer servicios de comunicaciones y, en dichas

1/ Escrito A.

2/ Escrito B.

operaciones de negocio, utiliza empleados; que las relaciones obrero-patronales entre querellante y querellada durante el período en que ocurren los hechos que motivan la presente querrela se rigen por el convenio colectivo suscrito por ambas partes y vigente desde el 20 de octubre de 1976 hasta el 30 de junio de 1979; que dicho convenio colectivo incluye una disposición sobre No Huelga (Artículo IV) y Procedimiento Para Atender y Resolver Querellas (Artículo XV) (se citan en la querrela); que el 10 de agosto de 1977 la querellada rehusando utilizar el procedimiento del Artículo XV llevó a cabo un paro huelgario provocando la interrupción y paralización de las operaciones de la querellante en el Area de Instalaciones y Reparaciones en Guaynabo así como en la Sección de Planta Externa; que dicho paro ocasionó daños pecuniarios a la querellante; que la conducta antes mencionada constituye una violación a los Artículos IV y XV del convenio colectivo vigente por lo que la querellada ha incurrido en la práctica ilícita de trabajo definida en el Artículo 8, Sección (1), Inciso (f) de la Ley de Relaciones del Trabajo de Puerto Rico, en adelante denominada la Ley. 3/

Copia del cargo, querrela y Aviso de Audiencia fueron debidamente notificados a la querellada. 4/

El 14 de marzo de 1978 la querellada radicó su Contestación a la Querrela. 5/ En ésta admitió todos los hechos en la querrela excepto que negó la intervención en un paro, el que éste hubiese ocasionado daños y el que hubiese incurrido en práctica ilícita de trabajo. Por vía de Defensas Afirmativas formuló ciertas alegaciones a las cuales nos referiremos más adelante en este informe.

3/ Consideramos esta última alegación como un error de forma pues siendo la Unión una "organización obrera" debió leer Artículo 8, Sección 2, Inciso (a) de la Ley.

4/ Escritos C, D y D-1.

5/ Escrito E.

El 13 de marzo de 1978 la querellada solicitó la suspensión de la audiencia señalada para el 16 de marzo de 1978. Por Resolución del 15 de marzo, el Presidente de la Junta pospuso la audiencia para el 12 de abril.* 6/ El 11 de abril compareció la querellante, mediante Moción, solicitando la suspensión de la vista señalada para el 12 de abril. 7/ Mediante resolución, el Presidente accedió a la solicitud de la querellante posponiéndola para el 1ro. de junio. 8/

El 1ro. de junio no pudo celebrarse la vista debido a enfermedad del suscribiente. 9/ Quedó señalada entonces para el 22 de junio.

Mediante Moción de Suspensión radicada el 20 de junio, la querellante otra vez, solicitó suspensión de la vista del 22 de junio. 10/ Mediante Resolución del Presidente, la audiencia quedó señalada para el 11 de julio. 11/

El 10 de julio compareció la querellada solicitando suspensión de la vista señalada para el próximo día. El Presidente denegó dicha petición. El día 11 la representación legal de la querellada reiteró su solicitud de suspensión y accedimos a ello señalándola para el 14 de julio, fecha en que se llevó a cabo la audiencia ante quien suscribe, quien fuera designado por el Presidente de la Junta. 12/

* Toda fecha es del año 1978 excepto donde se indique lo contrario.

6/ Escritos G, H, H-1.

7/ Escrito I.

8/ Escritos J, K, K-1.

9/ Escritos L, M, M-1.

10/ Escrito N.

11/ Escritos O, P, P-1.

12/ Escrito I.

Al concluir la vista la querellada solicitó un término para radicar Memorando antes de emitirse este Informe; le concedimos hasta el 31 de agosto y así lo hizo el 30 de agosto. La División Legal de la Junta solicitó, el 29 de agosto, prórroga para presentar su Memorando, concediéndosele hasta el 22 de septiembre; ninguno radicó.

A base de las admisiones de la querellada, la evidencia oral y documental sometida, emito las siguientes

DETERMINACIONES DE HECHO

I.- La Unión:

La Unión Independiente de Empleados de la Autoridad de Comunicaciones es una organización que representa empleados de la Autoridad a los fines de la negociación colectiva.

II.- La Autoridad:

La Autoridad de Comunicaciones de Puerto Rico es una agencia gubernamental que administra un sistema de comunicaciones telefónicas y telegráficas y, en dichas operaciones de negocio, utiliza empleados.

III.- El Convenio Colectivo:

El 20 de octubre de 1976 comenzó a regir un convenio colectivo entre la querellada y la querellante. Este vencerá el 30 de junio de 1979. 13/

El Artículo IV dispone:

"ARTICULO IV - NO HUELGA

Durante la vigencia de este Convenio, la Unión se compromete a recurrir al Procedimiento para Atender y Resolver Querellas que provee este mismo Convenio en vez de recurrir a la huelga.

La Unión, por tanto, conviene que ni ella ni ninguno de los trabajadores de la Autoridad que son parte de la Unidad Contratante cubierta por este Convenio, podrá, colectiva, concertada o individualmente, dedicarse a/o participar directa o indirectamente en huelgas de cualquier naturaleza, disminución en la producción o rendimiento ("slow-down"), interrupción o paralización del trabajo, piquetes, "boycotts", o cualquier otra clase de interferencia e/o interrupción de las operaciones y actividades de la Autoridad.

La Autoridad se reserva el derecho de separar a cualquier trabajador de la Unidad Contratante que lleve a cabo cualesquiera de los actos arriba estipulados.

La Autoridad de Comunicaciones no recurrirá al cierre forzoso ("Lock-out"). Se aclara que la derogación de la Ley 212 que creó la Autoridad de Comunicaciones y por tanto la total desaparición de esta Agencia y el traspaso de sus activos y pasivos a la Autoridad de Teléfonos no es un cierre forzoso ("Lock-out").

El Artículo XV dispone:

"ARTICULO XV - PROCEDIMIENTO PARA ATENDER Y RESOLVER QUERELLAS.

A fin de atender y resolver en forma diligente, ordenada y justa las quejas o querellas que pudieran surgir entre las partes, se establece el siguiente procedimiento que consistirá de tres (3) fases: la Preliminar, el Procedimiento Disciplinario y la del Comité de Querellas."

El Artículo XXV, Sección 9, dispone:

"ARTICULO XXV - CONDICIONES ESPECIALES DE TRABAJO

Sección 9.

Los vehículos que se le asignen a los choferes deberán estar en buenas condiciones mecánicas de funcionamiento debiéndose inspeccionar a este fin periódicamente. Los choferes cuidarán de los vehículos que se les asignen devolviéndose a la Autoridad en buen estado salvo el normal deterioro debido al uso. Los choferes informarán los desperfectos mecánicos o de otra naturaleza que le noten a los vehículos a ellos asignados; deberán informarlos inmediatamente que los observen o inmediatamente terminado el viaje de que se trate. Si al regresar el chofer con el vehículo al punto de partida no hubiera presente ningún empleado

responsable a quien informar de los desperfectos notados, el chofer deberá dejar en el volante del vehículo una nota escrita indicando tales desperfectos. Ningún empleado vendrá obligado a salir en un vehículo con desperfectos que pueden ocasionar un accidente o infringir la ley."

IV.- Los Hechos del Día 10:

El 10 de agosto de 1977* la División de Reparaciones e Instalaciones de la Autoridad en Guaynabo contaba con una flota de quince vehículos de motor de los cuales once se encontraban activos, 14/ usados por veinte empleados afiliados a la Unión. 15/

En aquella fecha, a eso de las 7:15 A. M., se personó a Guaynabo el Sr. Juan Vélez, Secretario General de la Unión, e inspeccionó cada una de las unidades activas. 16/ Todas, excepto una, tenían averías o faltas. 17/

La guagua en la cual no se encontró falta salió a rendir su servicio regular conducida por el Sr. Rafael Cruz Echevarría acompañado del Sr. Teodoro Colón, ambos afiliados a la Unión. 18/ Los diez vehículos con averías permanecieron en el patio, rehusando sus conductores a operarlos hasta tanto se repararan. 19/

* De aquí en adelante toda fecha es del año 1977 excepto donde se mencione otra.

14/ Exhibit 1 de la Junta. T. O. págs. 25, 26, 27, 43, 44, 72, 24.

15/ T. O. págs. 14, 40 (abajo), 65.

16/ T. O. págs. 13, 43, 50, 95.

17/ T. O. págs. 43, 26, 96.

18/ T. O. págs. 26, 29, 43, 52.

19/ T. O. págs. 11, 12, 26, 29, 30, 43.

Otras unidades de la Autoridad asignadas a la sección TPR, las cuales también eran manejadas por afiliados de la Unión y estaban asignadas a Guaynabo, rindieron su servicio regular. 20/

Los empleados-conductores de las diez guaguas detenidas permanecieron disponibles para trabajar durante todo el día por lo que recibieron su salario regular. 21/

Temprano aquel día el señor Vélez notificó al Sr. Pedro Falcón Santiago, Supervisor de Instalaciones y Reparaciones, que los empleados no conducirían los vehículos defectuosos hasta tanto se repararan 22/ y/o la Autoridad suscribiera algún documento mediante el cual asumiera responsabilidad en caso de accidente. Falcón se comunicó con el Sr. Francisco Segura, Director de Instalación y Reparación, quien a su vez llamó al Sr. Silfredo Silvestrini, Director de División Conservación de Planta Física, y a la Sra. Ida Ramos, Directora de Relaciones Industriales.

A eso de las 9:30 A. M. se personaron a Guaynabo la señora Ramos, el Ing. Roberto Rexach, el Lcdo. Ovidio Ruiz Fontanez (Asesor Legal) y el señor Silvestrini. Posteriormente llegó el Sr. Wilfredo Santiago Ramírez, mecánico que llamó Silvestrini.

Después que Vélez habló con Ramos y Silvestrini, procedieron a inspeccionar algunas de las guaguas, saliendo aquél y éste en una para una prueba en la carretera.

20/ T. O. págs. 43, 87, 99.

21/ T. O. págs. 33, 66.

22/ T. O. págs. 29, 30, 84.

El motor de una de las guaguas no funcionaba por carecer de batería; 23/ varias carecían de parabrisas o el que tenían no estaba en condiciones adecuadas; 24/ otra no había sido inspeccionada conforme a la ley; 25/ otras tenían el portaescalera suelto debido a que la base donde descansaba se encontraba corroída; 26/ otras tenían puertas dañadas; 27/ otras tenían tal grado de corrosión que se le filtraba agua; 28/ otras el tren delantero, 29/ y otras sin "gato". 30/ A continuación los vehículos y las averías, defectos, etc., el 10 de agosto:

1) Vehículo Tablilla 208-175:

Esta unidad tenía la batería suelta debido a que carecía de una base; el tren delantero fallaba; la base del portaescalera estaba suelta y tenía filtraciones en la cabina. 31/

2) Vehículo Tablilla 172-297:

Esta unidad carecía de un "gato"; no le funcionaban las luces de pare ("stop lights"); no tenía bocina y parabrisas adecuados y tenía problemas en la cerradura de la puerta trasera. 32/

23/ T. O. págs. 44, 51.

24/ T. O. págs. 21, 46, 52, 69.

25/ T. O. págs. 92, 93.

26/ T. O. págs. 21, 22, 27, 28, 44, 52, 58, 68, 69.

27/ T. O. pág. 21.

28/ T. O. pág. 20.

29/ T. O. págs. 27, 46, 52, 67.

30/ T. O. pág. 45.

31/ T. O. págs. 98, 99. Exhibit 8 de la Junta.

32/ T. O. pág. 99. Exhibit 10 de la Junta.

3) Vehículo Tablilla 176-299:

Tenia el techo perforado, los cristales pequeños dañados, la base de y la batería averiadas, la puerta y la transmisión se trancaban, frenos "flojos", "chimeo" en el tren delantero y una goma delantera lisa. 33/

4) Vehículo Tablilla 245-788:

El velocímetro no funcionaba, carecía de un "gato" en buenas condiciones, "chimeo" en el tren delantero, filtraciones en la cabina, puerta derecha y portaescalera defectuosos. 34/

5) Vehículo Tablilla 172-171:

Esta guagua tenía el cristal en la puerta derecha roto, una puerta lateral dañada, carecía de bocina, de espejo retrovisor y tenía filtraciones en el techo de la cabina. 35/

6) Vehículo Tablilla 208-284:

Esta unidad tenía el portaescalera suelto; tenía el espejo retrovisor y parabrisas rotos y la goma trasera izquierda lisa. 36/

33/ T. O. págs. 99, 100. Exhibit 11 de la Junta.

34/ T. O. pág. 100. Exhibit 12 de la Junta.

35/ T. O. pág. 101. Exhibit 19 de la Junta.

36/ T. O. pág. 102. Exhibit 7 de la Junta.

7) Vehículo Tablilla 208-170:

Este vehículo tenía el cristal delantero roto, la escalera suelta por carecer de ganchos necesarios para sostenerla y el tren delantero chimeaba. 37/

8) Vehículo Tablilla 245-789:

Esta unidad tenía el cristal derecho roto y el portaescalera suelto por carecer de gancho. 38/

9) Vehículo Tablilla 208-172:

Esta guagua no tenía ni "gato" ni herramientas, tren delantero defectuoso y portaescaleras suelto. 39/

10) Vehículo Tablilla 172-151:

Esta unidad tenía la cerradura de la puerta derecha en malas condiciones, filtraciones en el techo de la cabina, el portaescalera suelto, el cristal delantero roto, problemas con el limpiaparabrisas y batería. 40/

V.- Notificación de las Averías y la Práctica sobre el Mantenimiento de los Vehículos:

Desde antes del 10 de agosto los empleados-conductores habían notificado a Falcón de los defectos en los vehículos. Falcón, a su vez, había notificado a Segura y a Silvestrini tanto verbalmente como por escrito. 41/ Veamos las notificaciones.

37/ T. O. Pág. 102. Exhibit 13 de la Junta.

38/ T. O. pág. 102. Exhibit 20 de la Junta.

39/ T. O. pág. 103. Exhibit 9 de la Junta.

40/ T. O. pág. 103. Exhibit 16 de la Junta.

41/ T. O. págs. 12, 13, 14, 19, 20, 28, 62, 70.

El 16 de mayo, Segura envió un memorando al Ing. Luis Díaz Gandía, Administrador Auxiliar de Operaciones, informándole que la flota de la División de Instalaciones era inadecuada y se encontraba en condiciones deplorables. Solicitó una reunión a los fines de discutir y resolver el problema de transportación. 42/

El 26 de mayo, empleados de la División de Instalaciones y Reparaciones, afiliados a la Unión, rehusaron operar los siguientes vehículos: 172-151, 176-298, 172-171, 176-294, 176-326. Esta acción fue notificada a Falcón mientras estuvo reunido con el Delegado de la Unión y los empleados-conductores. Segura quedó notificado de esto. 43/

El 9 de junio, Segura requirió un inventario de la flota para antes del 22 de aquel mes con el propósito de conocer las condiciones de la misma. 44/

El 22 de junio, se rindió el inventario, 45/ detallándose la flota como sigue:

<u>"Vehículo Núm.</u>	<u>Año Núm. Marca</u>	<u>Condiciones Vehículo</u>
176-299	Chev. 1971	Parabrisas clausurados. Carrocería en malas condiciones.
208-170	Ford 1975	Cristal Delantero Roto.
245-789	Chev. 1975	O. K. Todo.
208-282	Ford 1975	Abolladura parte trasera.
245-790	Chev. 1975	Puertas Corredizas dañadas. Base corroída.

42/ T. O. págs. 12, 13, 19, 20.

43/ T. O. págs. 12, 13, 16.

44/ Exhibit 4 de la Junta.

45/ Exhibits 5 y 5-A de la Junta.

<u>Vehículo Núm.</u>	<u>Año Núm. Marca</u>	<u>Condiciones Vehículo</u>
208-172	Ford 1975	O. K.
176-326	Chev. 1971	Cristal puerta derecha no funciona. No tiene tabllero.
208-175	Ford 1974	O. K.
208-284	Ford 1974	Cristal delantero roto.
172-171	Chev. 1972	Retirada de serv. prov. le entra agua.
172-171	Chev. 1972	" " "
176-294	Chev. 1971	" " "
176-298	Chev. 1971	" " "
176-305	Chev. 1971	" " " "

El 3 de agosto el señor Segura envió un memorando que, en lo pertinente, lee: 46/

"A : Ing. Luis Díaz Gandía
Administrador Auxiliar
de Operaciones

DE : Francisco Segura, Director
Instalaciones y Reparaciones

ASUNTO : Contratación de Ordenes de Servicio

Al presente tenemos alrededor de quinientas (500) órdenes de servicio pendientes de procesar por falta de personal y transportación adecuados.

..."

Los vehículos de la División de Instalaciones no eran sometidos a mantenimiento preventivo antes de agosto de 1977. 47/ Para aquella época la práctica era que el empleado-conductor notificara toda avería, falla, etc., en

46/ Exhibit 6 de la Junta.

47/ T. O. págs. 13, 14. La declaración del testigo Silvestrini en relación a las inspecciones rutinarias de los vehículos (T. O. pág. 70) se refiere al presente.

la hoja de millaje que cumplimentaba al concluir su jornada. 48/ Los empleados-conductores habían notificado, mediante dicho sistema, las averías o fallas por las cuales protestaron el 10 de agosto. 49/

48/ T. O. págs. 13, 14, 49 (arriba), 63, 82, 83.

49/ La declaración del Sr. Pedro Falcón no deja duda alguna de que se había notificado (T. O. págs. 11-30). En este sentido llamamos la atención a la siguiente declaración del testigo Silvestrini: (T. O. págs. 62-63.)

"P. Le pregunto testigo, si, cuando... según el convenio colectivo, si cuando un conductor entrega su guagua si debe consignar en algún sitio en específico lo conocido como hoja de millaje, el desperfecto que se encuentra en el ... la misma?

R. Sí.

P. Sí. ¿Y esos documentos existen? ¿O deben existir?

R. Sí.

P. Deben existir, ¿Están bajo su custodia o ...?

R. No.

P. No. ¿Y bajo la custodia de quién estarían?

R. Bajo la División de Contabilidad.

P. Bajo la División de Contabilidad.

R. Estas son dos hojas una asumo que se quede el Supervisor con ella y la otra es la que tiene la División de Contabilidad.

P. Y la responsabilidad del empleado es ponerla ahí, Mire encontré el vehículo y tiene tal cosa, y eso pasa a ustedes, o sea, a la Autoridad o se queda en mano de los empleados?

R. Pasa a la Autoridad.

P. ¿Y usted no sabe el contenido de eso en cuanto a esos vehículos, no le interesó?

R. Como que no me interesó.

P. No le interesó, no puso interés como parte de su investigación ver si en esos documentos se consideraba algún defecto que...

R. No lo chequeaba. (Subrayado nuestro.)

P. No lo chequeaba. ¿Pero existen esos documentos?

R. Pero no sé cuanto tiempo lo retiene la División de Contabilidad...

P. ¿A menos que por mala suerte... alguien los haya votado?

R. Yo no diría mala suerte porque ahí hay un sistema."

VI.- La Conducta de la Unión:

La Unión nunca presentó queja formal alguna en relación a la mala condición de los vehículos y 50/ tampoco lo hizo el 10 de agosto. 51/

VII.- El Accidente de Wilfredo Martínez:

El Sr. Wilfredo Martínez, empleado de la Autoridad afiliado a la Unión, quien viajaba en una de las unidades ya mencionadas como parte de sus funciones, tuvo un accidente antes del 10 de agosto al caerse una escalera de su vehículo.

ANALISIS

I.- Las Conclusiones de Hecho:

Veamos la evidencia ofrecida por ambas partes a los fines de analizar los fundamentos de nuestras conclusiones de hecho.

a) La Evidencia Sobre el Número de Vehículos el 10 de Agosto:

El interés público ofreció evidencia documental que probó que allá para el 10 de agosto la División de Instalaciones y Reparaciones contaba con una flota activa de once unidades. 52/ Esta evidencia nos mereció crédito pues se trata de un memorando intragencial (interdivisional) redactado por el supervisor inmediato de los empleados, señor Falcón Santiago, el día de los hechos. Esta evidencia fue

50/ T. O. págs. 32, 48, 62.

51/ T. O. pág. 32.

52/ Exhibit 1 de la Junta.

corroborada por otra oral consistente no sólo de la declaración del testigo Silvestrini a los efectos de que la flota activa era de diez o doce unidades, 53/ sino, además, de la declaración de Falcón. 54/ Lo anterior nos llevó a concluir que la flota activa de la División de Instalaciones el día de los hechos era de once unidades.

b) La Evidencia Sobre las Unidades Activas Para el 10 de Agosto:

Conocido el número de vehículos de motor activos pasamos a determinar cuáles once eran las unidades, ya que la evidencia es parcialmente inconsistente en este sentido; veamos.

La evidencia documental sometida por la Junta 55/ probó 56/ que la flota contaba con quince vehículos (entre activos e inactivos) allá para el 22 de junio. Estas unidades eran las siguientes: (tablillas) 176-299, 208-170, 245-789, 208-282, 245-790, 245-788, 208-172, 176-326, 208-175, 208-284, 172-171, 172-151, 176-294, 176-298 y 176-305.

El interés público ofreció otra evidencia documental con el fin de probar que el día 10 de agosto las catorce unidades eran las siguientes: 172-151, 208-172, 245-789, 208-170, 208-284, 172-171, 245-790, 176-299, 176-298, 208-175, 245-788, 176-305, 208-282, 176-294. 57/ Para que el número

53/ T. O. págs. 43, 44.

54/ T. O. págs. 25, 26.

55/ Exhibit 5-A de la Junta.

56/ 32 L.P.R.A. sec. 1622 (Ley de Evidencia):

"Prueba es el resultado de la evidencia, la demostración de un hecho por medio de la evidencia."

57/ Exhibits 7 al 20, incluso, de la Junta.

de unidades, conforme a esta última evidencia, coincide con otra evidencia documental y oral de la propia Junta (antes mencionada), 58/ debemos concluir que la Autoridad contaba con once unidades activas y tres inactivas. Antes de una conclusión veamos otra evidencia.

La Unión ofreció evidencia oral —consistente de la declaración del Sr. Juan Vélez— con el fin de probar que el día 10 la División de Instalaciones contaba con los siguientes quince vehículos: 208-175, 176-298, 176-299, 245-788, 245-790, 176-326, 172-171, 140-544, 208-284, 176-306, 208-170, 245-789, 208-172, 172-151, 172-150. 59/

Vemos que las siguientes unidades surgen tanto de la evidencia documental de la Junta como de la oral de la Unión; 172-151, 208-172, 245-789, 208-170, 208-284, 245-790, 172-171, 176-299, 176-298, 208-175 y 245-788. Vemos, además, que las siguientes guaguas —según la evidencia oral de la Unión— no surgen de la documental ofrecida por la Junta: 176-326, 140-544, 176-306 y 172-150. Por último, vemos que las siguientes tres unidades —las cuales surgen de la evidencia documental sometida por la Junta—60/ no se encuentran entre las que señaló la Unión: 176-305, 208-282, 176-294.

En resumen, concluimos, como cuestión de hecho, que la flota activa en Guaynabo el 10 de agosto consistía de las siguientes once unidades: 172-151, 208-172, 245-789, 208-170, 208-284, 245-790, 172-171, 176-299, 176-298, 208-175 y 245-788. Entendemos que es innecesario extendernos sobre las inactivas y/o las pertenecientes a la sección de TPR.

58/ T. O. págs. 25, 26, 43, 44. Exhibit 1 de la Junta.

59/ T. O. págs. 95-104.

60/ Nos referimos a los Exhibits 7 al 20, incluso, de la Junta.

c) La Evidencia Sobre la Condición de las Unidades Activas:

1) 208-175

La evidencia documental ofrecida por el interés público 61/ quedó corroborada por la oral de la Unión a los efectos de que esta unidad requería alineamiento y reparación del portaescalera. Esta evidencia señala que el 29 de agosto la Autoridad ordenó al Garage Camareno en Guaynabo la corrección y reparación del alineamiento y portaescalera, respectivamente, en la guagua 208-175. Por estos servicios se pagaron treinta y siete dólares.

2) 176-298

La evidencia documental de la parte promovente señala que esta guagua se envió a reparar, a pintar, a eliminarle la puerta lateral y a removerle el cristal delantero al Garage Andalucía en Trujillo Alto, en algún día entre el 16 de agosto y el 2 de septiembre. Por estos servicios se pagaron seiscientos dólares. 62/ Esto coincide, en parte, con la versión de los defectos según Vélez. 63/

3) 176-299

Según la evidencia ofrecida por el interés público, se ordenó la reparación de la caña de cambio y la instalación de una batería en esta unidad. Esta labor la llevó a cabo Guaynabo Auto Repair durante los primeros días de septiembre. 64/ Durante agosto ya se le había reparado la carrocería, se había pintado y se le había reparado la

61/ Exhibit 8 de la Junta.

62/ Exhibit 10 de la Junta.

63/ T. O. pág. 99.

64/ Exhibit 11 de la Junta.

cerradura de la puerta trasera, eliminándosele la puerta lateral. Por este servicio se pagó al Garage Andalucía \$550.00. Esta evidencia parcialmente corrobora la de la Unión en relación a la guagua 176-299. 65/

4) 245-788

Conforme a la evidencia documental de la Junta, 66/ el 24 de agosto el Garage Camareno corrigió el alineamiento, ajustó el tren delantero y el portaescalera, y reparó la puerta derecha y la carrocería. Este servicio lo ordenó la querellante pagando \$125.00. Esta evidencia confirma la de la Unión en relación al estado de esta unidad allá para el mes de agosto. 67/

5) 172-171

Conforme a la evidencia de la Junta, 68/ el 22 de agosto fue enviada al Garage Andalucía para hojalatería, pintura, instalación de cristal en la puerta derecha y eliminación de puerta lateral. Esta evidencia confirma la de la Unión en relación a este vehículo. 69/

6) 208-284

Conforme a la evidencia del interés público, 70/ el 11 de agosto Colón Auto Glass, Inc. instaló un parabrisas nuevo, por lo cual cobró \$130.00. Esta evidencia confirma parcialmente la de la Unión. 71/

65/ T. O. págs. 99-100.

66/ Exhibit 12 de la Junta.

67/ T. O. pág. 100.

68/ Exhibit 19 de la Junta.

69/ T. O. pág. 101.

70/ Exhibit 7 de la Junta.

71/ T. O. pág. 102.

7) 208-170

Según la evidencia documental del interés público, Colón Auto Glass, Inc. instaló un cristal delantero nuevo el 18 de agosto por lo que cobró \$130.00. 72/ Esta evidencia corrobora, parcialmente, la de la Unión en relación a esta guagua. 73/

8) 245-789

Conforme a la evidencia de la promovente, el 23 de agosto Guaynabo Auto Repair, Inc. instaló una tapa de ignición, un rotor electrónico, un juego bujías y soldó la base del portaescaleras. 74/ Esta evidencia quedó parcialmente corroborada por la oral de la Unión. 75/

9) 208-172

Conforme a la evidencia de la Junta, el 26 de agosto la Autoridad autorizó al Garage Camareno en Guaynabo a corregir el alineamiento, reparar el tren delantero y el portaescalera. 76/ Esta también quedó corroborada por la Unión, al menos, parcialmente. 77/

10) 172-151

La evidencia documental de la Junta señala que el 26 de agosto el Garage Andalucía en Trujillo Alto llevó a cabo hojalatería y pintura e instaló el cristal delantero y la cerradura de la puerta lateral. El 10 de septiembre la

72/ Exhibit 13 de la Junta.

73/ T. O. pág. 102.

74/ Exhibit 20 de la Junta.

75/ T. O. pág. 102.

76/ Exhibit 9 de la Junta.

77/ T. O. pág. 103.

querellante autorizó a General Tire of P. R., Inc. en Caguas a instalar una batería nueva y unos limpiaparabrisas. Además, se le instalaron bujías, platino y condensador durante aquel mes. 78/ Esta evidencia quedó, al menos parcialmente, confirmada por la oral de la Unión. 79/

11) 245-790

El 10 de agosto esta guagua rindió el servicio regular manejada por Rafael Cruz Echevarría y Teodoro Colón. 80/

En resumen, vemos que la evidencia documental de la Junta establece la existencia de unos defectos o averías en diez de los once vehículos allá para agosto-septiembre, los cuales también señala la evidencia oral de la Unión. Pero esta última tiende a establecer unos defectos o averías adicionales que nos merecen crédito; veamos el porqué nos merece crédito esta evidencia adicional.

El récord incluye evidencia oral de la Junta que tiende a corroborar en lugar de controvertir la existencia de los defectos o averías adicionales en diez de las unidades activas.

La declaración del testigo Falcón Santiago, testigo de la Junta, señaló hacia problemas tales como "chiming", filtraciones, 81/ cristales delanteros rotos, puertas dañadas,

78/ Exhibit 16 de la Junta.

79/ T. O. pág. 103.

80/ T. O. págs. 26, 52.

81/ T. O. págs. 14, 20.

base de escaleras sueltas 82/ y de seguridad en general. 83/
Así mismo la declaración del testigo Silvestrini tiende a
establecer la existencia de averías. 84/

d) La Evidencia en Relación a la Condición
de los Portaescaleras:

Aun cuando esta evidencia ya la hemos cubierto en la
sección anterior "c" (La Evidencia Sobre la Condición de
las Unidades Activas), examinemosla más detalladamente
pues puede resultar de extraordinaria importancia para
resolver.

El testigo Silvestrini declaró durante el directo: 85/

"P. ¿Inspeccionó algún otro vehículo?

R. Los demás vehículos se encontraban uno que no
prendía y cuando levantamos el bonete tenía
una batería que no era de él, era de una
carro europeo Toyota. Encontramos que los
demás vehículos caminaban. Si este... lo
que estaban alegando era carrocería.

P. Explíqueme eso.

R. Encontramos también los rack sueltos, también
los tornillos sueltos, o sea, los tornillos en
el piso.

P. ¿Encontraron tornillos en el piso?

R. Sí, físicamente yo los vi. Y dentro de la
guagua. O sea, que obviamente se habían
safado. Encontré un vehículo también de

82/ T. O. págs. 21, 24.

83/ T. O. pág. 22.

84/ T. O. págs. 44, 45, 46, 51, 52, 58. Consignamos que
nos ofrece alguna duda la competencia del testigo Silves-
trini para declarar sobre detalles de averías, defectos,
etc. en los vehículos el 10 de agosto. A pesar de que éste
declaró haber inspeccionado todos los vehículos (T. O. págs.
43-44), ésto fue controvertido por otro testigo de la Junta,
el mecánico Santiago (T. O. págs. 72, 74, 77-78).

85/ T. O. pág. 44.

los cables cortados de la parte de atrás donde van las luces de astras, estaban picados, también así lo indiqué."

Más adelante, durante el contrainterrogatorio, trató de restarle importancia a lo del portaescalera: 86/

"P. Que no. ¿Y en qué, usted dice que se quedaron guaguas arreglandose allí, testigo, aparte de pintura?

R. En pintura pues mire ...

P. Aparte de pintura.

SR. OFICIAL EXAMINADOR:

Aparte de pintura.

R. Los rack los mandamos a soldar.

P. Los rack los mandaron a soldar, ¿Qué más?

R. Le pusimos un par de tubitos arriba.

P. Para aguantar la escalera?

R. No, propiamente aguantar las escaleras es para que sea más comoda a la persona cuando use la escalera no tener que asegurarla.

P. Bien, ¿Qué más? Bombas de freno que esten defectuosas, ninguna?

R. No me acuerdo."

Más adelante dijo: 87/

"Uno era pintar otro era poner a soldarle una cosita arriba, o sea, si fuera a salir pero fueron reparaciones de media hora, una hora, 45 minutos."

Más adelante dijo: 88/

"P. Testigo, y defectos de carrocería, qué defectos de carrocería tenía los vehículos, el 10 de agosto del '77?

86/ T. O. pág. 58.

87/ T. O. pág. 60.

88/ T. O. págs. 68-69.

- R. Como esos vehículos duermen a la interperrie. Sí, este había uno que estaban en la base de atrás, donde está el portaescaleras, estaba oxilado, las puertas laterales por donde el tapafalta que corre, la ruedita que corre la... que mueve la puerta del ... al lado se oxida y así por el estilo en la parte de atrás de los demás de esos vehículos que se oxidan en ocasiones pues tienen unos huequitos.
- P. ¿Y el hecho de que estuviera el portaescalera en malas condiciones que consecuencia podría traer?
- R. Bueno, la base.
- P. Sí, alguna si alguna consecuencia?
- R. O sea, el portaescalera no, el portaescalera estaban bien.
- P. ¿Usted no acaba de mencionar que tenía algo en relación al portaescaleras uno de los vehículos, varios vehículos que estaban en malas condiciones?
- R. O sea, el portaescalera tiene... va en el borde de la capota y va cogida con un tornillo, yo lo que quiero decir es que los tornillos no los tenía en un lado. Tiene 3 tornillos mas que soportan, que se joroba que se vira de un lado. ¿Usted entiende? El usted engancharlo y ponerle el tornillo pues se queda bien de nuevo. Ahora bien donde esta haciendo fricción eso, el portaescalera hasta donde el conductor pone la escalera para pasar, casi siempre la recuesta y la deja caer sobre el portaescalera ese golpe que hace siguiendo constantemente va abriendo los huecos atrás, ¿Usted entiende? Y lo que hace es que el agua y la fricción sin salirse corroe.
- P. ¿Existía el peligro de que una escalera se callera a la carretera, estando el vehículo en movimiento?
- R. No.
- P. Debido a la falta de esos tornillos?
- R. No, no, tendría que caerse completo, salirse... la misma, la misma suerte correría el portaescalera completo, ¿Usted entiende? Es el mismo riesgo."

Otro testigo de la Junta, el testigo Falcón, declaró que las condiciones de los portaescaleras era un asunto serio y que habían sucedido accidentes en dos ocasiones como resultado de portaescaleras sueltos. El récord revela lo siguiente: 89/

"P. Aquí hay otro que tiene base de las escaleras sueltas.

R. Sí.

P. ¿Qué tipo de problema puede ocasionarle, digamos a un conductor que se encuentra suelta la base de la escalera suelta y digamos vá bajando una cuesta?

R. Bueno, definitivamente la escalera se puede ir con todo y base, eso sucedió en par de ocasiones. (Subrayado nuestro.)

P. ¿Y le puede caer encima al que está...?

R. Bueno, le puede caer encima el cristal y le puede caer encima a cualquier persona que vaya por la carretera o cualquier otro vehículo."

Aún la evidencia documental de la Junta tiende a probar, y así lo concluimos, que se repararon los portaescaleras a no menos de tres de las diez guaguas con averías.

En resumen, la evidencia del interés público, quizás con la excepción de la declaración del señor Silvestrini, tiende a establecer que allá para agosto existían unas pésimas condiciones en los portaescaleras de varias unidades activas de la División de Instalaciones.

e) El Accidente de Wilfredo Martínez:

Examinemos la evidencia relacionada a un accidente.

Nos mereció crédito la declaración del testigo Martínez Fernández a los fines de establecer la ocurrencia de un accidente durante agosto, mientras viajaba en la guagua 208-170. Este accidente fue ocasionado por un portalescalera suelto. 90/ Este era uno de los defectos en las unidades el 10 de agosto.

La evidencia oral probó que aun cuando el testigo Martínez no era el conductor regular de la unidad 208-170, sí lo era los sábados, día libre del conductor regular.

La evidencia sobre el accidente debido a un portalescalera suelto está corroborada por el testigo Silvestrini, quien admitió conocer de dicho accidente a pesar de que desconocía los detalles. 91/ Así mismo lo manifestó el testigo Falcón. 92/

f) El Testigo Silvestrini:

No podemos concluir este análisis de la evidencia sin mencionar una inconsistencia en las declaraciones de dos testigos del interés público en relación a si el señor Silvestrini inspeccionó o no todas las unidades activas el día 10. Si éste junto al mecánico Wilfredo Santiago no las inspeccionó todas, evidentemente que ambos resultan incompetentes para establecer, con precisión, si la totalidad de dichos vehículos tenían o no defectos o averías en aquella fecha.

90/ T. O. págs. 80-93.

91/ T. O. pág. 63.

92/ T. O. pág. 21.

Durante el directo, el testigo Silvestrini declaró: 93/

"P. ¿Cuántos vehículos inspeccionó usted, si inspeccionó alguno?

R. Bueno los inspecciono toditos de diez a once inspecciono.

P. ¿Usted mismo los inspeccionó?

R. Eh, todos juntos inclusive yo llamé un mecanico también para que estuviese presente y todos juntos inspeccionamos, a reinspeccionar los vehículos que ya había inspeccionado el Sr. Vélez.

P. ¿Y qué encontró usted? ¿Al inspeccionar usted?

R. Encontramos que los vehículos mecanicamente estaban trabajando.

P. ¿Usted los probó?

R. Sí, en una probamos me acuerdo de una ocasión en particular de una guagua Ford que indicaban chimeaba y nos montamos el chofer, el Sr. Vélez y yo, yo manejando el vehículo en forma demostrativa de si chimeaba o no. Y fue negativo el resultado o sea, en ningún momento chemeo."

Sin embargo, el mecánico Santiago, a preguntas de la representante del interés público, declaró: 94/

"P. Testigo, dónde se encontraba usted el 10 de agosto de 1977?

R. Yo me encontraba en Caguas, en Bairoa trabajando. Y a eso de las 11:00 de la mañana, eh, me llamaron para que me trasladara a... hacia Guaynabo.

P. Hacia Guaynabo, ¿Quién lo llamó?

R. El Sr. Silvestrini.

P. Bien, ¿Y qué hizo usted?

R. Procedí ir a Guaynabo.

P. ¿Y ahí en Guaynabo, qué hizo, cuántos vehículos aproximadamente se encontró en ese lugar?

93/ T. O. págs. 43, 44.

94/ T. O. pág. 72.

R. Bueno aproximadamente 11 vehículos.

P. ¿Y de esos cuántos inspeccionó usted?

R. Yo inspeccioné personal 6 vehículos.

P. ¿Y en qué condiciones encontró los vehículos que inspeccionó, que encontró usted?

R. De esos 6 vehículos encontré dos vehículos que estaban de imperfectos mecánicos, uno era el tren delantero y otro que no prendía, los otros 4 eran las malas condiciones que se encontraba la carrocería de los vehículos."

Más adelante, surgió la inconsistencia de lo declarado por Silvestrini al contestar preguntas del Oficial Examinador: 95/

"P. ¿Usted prendió a esos vehículos? ¿Los movió? ¿Dónde los llevó?

R. O sea, los moví en el mismo.

P. ¿Los 6 vehículos los prendió?

R. No.

P. ¿Cuántos prendió?

R. Prendí dos nada más.

P. ¿Y los otros?

R. Bueno, uno de ellos fue que probé que era que tenía la falla del tren delantero.

P. Ya. ¿Y los restantes de los 4 vehículos de los 6 que usted inspeccionó, los movió, dice que nos los movió?

R. No, no, lo único que vi que fue que eran la carrocería.

P. Ya. Pero sobre eso usted no puede esos 4 vehículos usted no puede declarar si estaban en buenas condiciones de mecánica o en malas condiciones de mecánica?

R. Mecánica, mecánicamente si prendían los vehículos pero...

P. Pero usted dice que los prendió?

- R. O sea, mecánicamente en el sentido del motor de vehículos las condiciones que le faltaban sí estaban bien. Ahora prender los vehículos no.
- P. Testigo, pero usted puede decir de solamente dos vehículos que prendían porque de 6 vehículos, usted inspeccionó y prendió 2, 4 no lo hizo. O sea, que usted no sabe, no le consta personalmente si prendían o no prendían?
- R. Bueno, hubo 1 que no prendió, o sea, hubo vehículos que yo le dije anteriormente que tenían falla mecánica en sí.
- P. Usted mencionó 6 vehículos que usted inspeccionó?
- R. Correcto.
- P. ¿De esos 6 vehículos usted prendió 2 vehículos?
- R. Correcto.
- P. Quedan 4 que usted no prendió?
- R. O sea, 4 no prendí, uno era que le faltaba la batería...
- P. ¿En adición a los dos (2) que no prendían?
- R. Ajá, exactamente.
- P. ¿Y los restantes 3?
- R. Bueno como le digo que eran falla de la carrocería.
- P. ¿Pero usted no sabe si tenían falla de otra naturaleza aparte de...?
- R. Bueno, de freno en sí, no.
- P. ¿Usted no sabe porque no lo probó?
- R. No lo probé, o sea, moví mas que un solo vehículo de sitio.
- P. Ya. ¿Y porqué no prendían, de los 6 mencionó que uno le faltaba la batería y que otros dos no prendían?
- R. Bueno, lo ... o sea que no prendían?
- P. Sí.
- R. O sea que yo no prendí.
- P. Sí.

- R. Por el suich.
- P. Testigo, vamos aclarar esto es importante. Hay 6 vehículos que usted inspeccionó?
- R. Correcto.
- P. ¿De esos 6 declaró que trató de prender o prendió 2 vehículos?
- R. Correcto.
- P. Hay uno adicional a esos dos?
- R. Que no prendió porque le faltó la batería.
- P. Van 3 vehículos.
- R. Ajás.
- P. ¿Y en relación a los restantes 3?
- R. Pues hubo 2 que... o sea, que no prendí los otros.
- P. ¿Los otros usted no los prendió?
- R. No.
- P. O sea, usted no sabe si prendían o no usted no lo sabe?
- R. No, no.
- P. ¿Si se le podía salir una goma usted no lo sabe?
- R. No.
- P. ¿Si tenían los frenos en buanas o en malas condiciones eso usted no lo sabe?
- R. Tampoco, o sea, lo único en sí que vi inspeccioné los vehículos es, o sea, la mayor parte de la carrocería y.
- P. ¿Hasta que hora estuvo usted en las inspecciones?
- R. Aproximadamente como hasta a las 2:00 de la tarde. Desde las 11:00 de la mañana."

II.- La Conducta de la Unión:

Diez vehículos propiedad de la Autoridad, asignados a la oficina de Guaynabo y manejados por empleados cubiertos por el convenio colectivo, permanecieron detenidos el miércoles, 10 de agosto de 1977. Los conductores rehusaron usarlos porque alegadamente tenían defectos y/o condiciones que podían ocasionar un accidente y/o una violación de ley.

El Secretario General de la Unión, Sr. Juan Vélez, estuvo en Guaynabo el 10 de agosto desde antes de la hora que debió comenzar la jornada de trabajo. A pesar de que mientras estuvo allí no hizo manifestaciones alentando o invitando a los empleados (conductores) a negarse a operar los vehículos, tampoco las hizo exhortándolos a usarlos. Sus palabras se limitaron a informar el derecho, conforme al convenio, de rehusar operar vehículos con desperfectos que pudieran ocasionar un accidente y/o una violación de ley. 96/

La evidencia ofrecida probó que los empleados (conductores) habían informado antes del 10 de agosto de las condiciones de los vehículos tanto a la Autoridad como a la Unión. No obstante, no habían ejercido el derecho de negarse a operarlos. No es hasta que el Secretario General se persona a Guaynabo con el propósito de resolver el problema que aquellos rehusan hacer uso de éstos.

De lo anterior vemos que aunque Vélez no exhortó a los empleados a negarse a operar los vehículos, su presencia provocó la conducta del grupo, la cual autorizó tácitamente al no rechazarla expresamente.

Ahora, la Unión ha levantado una defensa que, de prosperar, explicaría el que Vélez no desautorizara la acción de los empleados. Más aún, en estas circunstancias estaría cumpliendo con su deber de velar y proteger los derechos de sus representados.

III.- La Defensa de la Unión:

La Unión nos plantea que al negarse a operar los vehículos el 10 de agosto, los empleados-conductores ejercían el derecho del Artículo XXV, Sección 9, última oración del convenio colectivo.

Esta cláusula contractual confiere al empleado —cubierto por el convenio colectivo— el derecho a negarse a mover una unidad de la Autoridad si es que tiene ciertos "desperfectos". No es ésta una licencia para negarse a trabajar sino sencillamente a hacer funcionar en una vía pública el vehículo con desperfectos. El empleado está obligado a permanecer disponible para trabajar excepto si se le releva. Por ejemplo, si digamos, se le ordena operar otra unidad sin desperfectos, entonces estará obligado a hacerlo.

De lo anterior podemos colegir que el empleado que ejerce el derecho del Artículo XXV, Sección 9, última oración, no está participando en un paro o huelga. La existencia de un estado huelgario o paro implica una negativa a trabajar, situación distinta a la que se produce cuando se ejerce el derecho mencionado.

Analicemos si la conducta de los empleados-conductores el 10 de agosto de 1977, constituyó un paro o el ejercicio de dicho derecho. Para ello necesariamente debemos determinar si en aquella fecha las unidades tenían desperfectos que pudieran ocasionar un accidente o constituyeran una violación de ley. Veamos primero qué es un "desperfecto" que pueda ocasionar una violación de ley y/o un accidente.

IV.- "Desperfectos" que Violan la Ley y/o Puedan Ocasionar un Accidente:

La "Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico" 97/ requiere que todo vehículo de motor que transite por nuestras vías públicas cuente con el siguiente equipo:

- 1) Dos sistemas independientes de frenos.
- 2) Estos frenos deberán ser conservados en buenas condiciones.
- 3) Dos faroles de luz incolora en cada lado en la parte delantera capaces de alumbrar hacia el frente 500 pies y con una luz de menor intensidad.
- 4) Dos faroles delanteros de luz incolora para indicar posición.
- 5) Dos luces rojas a cada lado.
- 6) Luces en la tablilla posterior con luces incoloras que las hagan visibles desde, al menos, 50 pies de distancia.
- 7) Luces direccionales blancas o color ambar en la parte posterior pero no con luces deslumbrantes.
- 8) Dos luces de pare ("stop lights") a la izquierda y derecha de la parte posterior.
- 9) Reflectores.
- 10) Ruedas de goma infladas con aire.
- 11) Un silenciador.
- 12) Una bocina.
- 13) Parabrisas.
- 14) Limpia parabrisas.
- 15) Espejo retrovisor.
- 16) Guardalodo sobre todas las gomas.
- 17) Cinturones de seguridad en buenas condiciones.
- 18) Aprobación de inspección mecánica periódica.

En adición al equipo o las piezas antes mencionadas, la Ley también requiere que todo vehículo de motor opere como sigue:

"Todo vehículo de motor que transite por las vías públicas deberá llevar el equipo que por este Capítulo se requiere, en buenas condiciones de funcionamiento y de ajuste y dicho vehículo deberá estar en condiciones mecánicas tales que el mismo no constituya una amenaza para la seguridad pública." 98/ (Subrayado nuestro.)

La interrogante sobre qué es una condición que pueda ocasionar un accidente debemos contestarla de acuerdo a las circunstancias de cada caso. Más adelante veremos las condiciones de las guaguas el día 10 de agosto y determinaremos si éstas podían "ocasionar un accidente".

V.- Las Condiciones de las Guaguas como Violatorias de la Ley o que Puedan Ocasionar Accidentes:

Examinemos cada vehículo para determinar si tenían el tipo de avería o defecto a que alude el Artículo XXV, Sección 9, última oración.

1) 208-175

El tener la base del portaescalera suelta constituía un riesgo a la seguridad dando lugar a que el conductor y acompañante invocaran con éxito el derecho del Artículo XXV(9).

Un portaescalera o escalera suelta puede ocasionar que ésta caiga al pavimento, lo cual puede a su vez resultar en daño a una persona y/o a la propiedad, digamos, otro vehículo. Uno de los testigos del interés público, el supervisor de los conductores señor Falcón, reconoció la peligrosidad de un portaescalera suelto: 99/

98/ 9 L.P.R.A. sec. 1191.

99/ T. O. pág. 21.

"P. Aquí hay otro que tiene base de las escaleras sueltas.

R. Sí.

P. ¿Qué tipo de problema puede ocasionarle, digamos a un conductor que se encuentra suelta la base de la escalera suelta y digamos vá bajando una cuesta?

R. Bueno, definitivamente la escalera se puede ir con todo y base, eso sucedió en par de ocasiones. (Subrayado nuestro.)

P. ¿Y le puede caer encima al que está...?

R. Bueno, le puede caer encima el cristal y le puede caer encima a cualquier persona que vaya por la carretera o cualquier otro vehículo."

Cabe señalar aquí que el conductor-empleado de una de estas unidades de la cual caiga algún objeto suelto que ocasione daños a personas y/o propiedades, es responsable por éstos. 100/ A pesar de que la Autoridad también podría resultar responsable en dichas circunstancias, el conductor podría ser obligado a indemnizar a aquella (la Autoridad) independientemente de si la responsabilidad de la agencia emana de ser propietaria del vehículo 101/ o ser patrono. 102/

100/ Código Civil, Artículo 1802 (31 L.P.R.A. sec. 5141).

101/ 9 L.P.R.A. sec. 1751 (Ley de Vehículos y Tránsito), dispone:

"El dueño de cualquier vehículo de motor será responsable de los daños y perjuicios que se causen mediante la operación de dicho vehículo, interviniendo culpa o negligencia, cuando el referido vehículo sea operado o esté bajo el control físico y real de cualquier persona que, con el fin principal de operarlo, o de hacer o permitir que el mismo sea operado por tercera persona, obtenga su posesión mediante la autorización expresa o tácita del dueño. En todo caso se presumirá, salvo prueba en contrario, que la persona que opera o tiene bajo su dominio o control un vehículo de motor, ha obtenido su posesión con la autorización de su dueño, con el fin principal de operarlo, o de hacer o permitir que el mismo sea operado por tercera persona.

La persona por cuya negligencia haya de responder el dueño de un vehículo de acuerdo con las disposiciones del párrafo anterior vendrá obligada a indemnizar a éste." (Subrayado nuestro.)

102/ El Artículo 1803 del Código Civil dispone, en lo pertinente, como sigue: (31 L.P.R.A. sec. 5142)

2) 176-297

Mencionamos que esta guagua carecía de "gato", bocina y luces de pare ("stop lights"). La Ley de Vehículos y Tránsito tipifica como delito el que un vehículo de motor transite por nuestras vías públicas sin dicho equipo.

3) 176-299

Esta unidad tenía, entre otras cosas, frenos inadecuados y una goma liza. Ambas condiciones violan la Ley de Vehículos de Tránsito.

4) 245-788

El defecto en el portaescalera resulta suficiente para concluir como lo hicimos en relación al 208-175.

(Continuación escolio 102.)

"La obligación que impone la sección anterior es exigible, no sólo por los actos u omisiones propios, sino por los de aquellas personas de quienes se debe responder.

...

...

Lo son igualmente los dueños o directores de un establecimiento o empresa respecto de los perjuicios causados por sus dependientes en el servicio de los ramos en que los tuvieron empleados, o con ocasión de sus funciones.

...

...

La responsabilidad de que trata esta sección cesará cuando las personas en él mencionadas prueben que emplearon toda la diligencia de un buen padre de familia para prevenir el daño."

El Artículo 1804 del Código Civil dispone como sigue:
(31 L.P.R.A. sec. 5143)

"El que paga el daño causado por sus dependientes puede repetir de éstos lo que hubiese satisfecho."

Es muy probable que el empleado-conductor que ocasione daños a un tercero debido a su negligencia al conducir un vehículo de motor de la Autoridad no tenga que desembolsar un solo centavo para compensar dichos daños. Este sería el caso de existir un seguro que cubra estos riesgos de la carretera. Lo anterior en modo alguno socava el punto que pretendemos señalar, pues la acción contra el asegurador y el asegurado son acciones distintas. (26 L.P.R.A. sec. 2003)

5) 172-171

La falta de bocina y espejo retrovisor resulta suficiente para concluir que mover dicho vehículo en nuestras vías públicas violaría la Ley de Vehículos y Tránsito.

6) 208-284

El defecto en el portaescalera nos llevaría a una conclusión como la del 208-175. Además, la falta de un parabrisas en condiciones adecuadas viola la Ley de Vehículos y Tránsito.

7) 208-170

La escalera suelta nos lleva a una conclusión como la del 208-175. En relación a la falta de parabrisas sería como la del 208-284.

8) 245-789

La rotura del portaescalera justificaría una conclusión como la del 208-175.

9) 208-172

La rotura del portaescalera justificaría una conclusión como la del 208-175.

10) 172-151

La rotura del portaescalera justificaría una conclusión como la del 208-175.

Todo lo anterior nos lleva a concluir que no se violó el Artículo IV del convenio colectivo.

El hecho de que antes o después del 10 de agosto los empleados no ejercieran el derecho del Artículo XXV, Sección 9, última oración, no tiene el efecto de eliminarle o debilitarle dicho derecho. Los derechos, salvo algunas excepciones, son renunciables; no dejan de tener vigor por que no se les invoque.

VI.- La Alegada Violación al Artículo XV:

La querrela expedida en este caso también alega una violación al Artículo XV del convenio colectivo. No creemos que exista tal violación.

El Artículo XXV, Sección 9, última oración, confiere un derecho cuyo propósito —entre otros— es evitar que el empleado se vea obligado a mover un vehículo en condiciones que puedan resultar en un delito y/o responsabilidad (daños). Este propósito no se cumpliría si exigiéramos al empleado (o su Unión) que sometiera las querellas sobre condiciones del vehículo (nos referimos a las condiciones del Artículo XXV (9)) al procedimiento del Artículo XV. De exigirlo, se daría la situación de que el empleado tendría que esperar una decisión final y favorable 103/ en el Procedimiento Para Atender y Resolver Querellas, para entonces poder ejercer el derecho de rehusar usar el vehículo que le fuera asignado. Para la fecha en que se rinda la decisión final y favorable pueden haber transcurrido semanas y quizás meses durante los cuales dicho empleado tendría que usar el vehículo a su riesgo. Estaríamos interpretando la acción de los empleados el 10 de agosto como un medio de lograr la reparación de dichos vehículos, cuando se trata del ejercicio del derecho de rehusar usarlos. Esta interpretación conduciría a un absurdo.

Ahora, si los vehículos no hubiesen tenido condiciones que constituyeran una violación de ley y/o que pudieran ocasionar accidentes el 10 de agosto de 1977, quizás entonces (esto no tenemos que decidirlo aquí) los afiliados a la 103/ La decisión final y favorable debería leer más o menos como sigue:

"El vehículo tablilla 108 tiene "X" y "Y" condiciones, las cuales pueden ocasionar un accidente y/o una violación de Ley."

Unión no podían rehusarse a utilizar sus vehículos. De haberlo hecho, hubiesen llevado a cabo un paro en violación al Artículo IV del convenio colectivo. Cualquier queja o querrela relacionada a condiciones* de los vehículos debió ser resuelta entonces por medio del Procedimiento Para Atender y Resolver Querellas.

Resulta evidente de lo antes mencionado que cuando un empleado afiliado a la Unión rehusa usar un vehículo e invoca el derecho del Artículo XXV, Sección 9, última oración, está haciendo una decisión que conlleva cierto riesgo para él y su Unión (si es que ésta lo respalda). Por tanto, cuando rehusa usar su vehículo deberá estar bien seguro de que éste tiene las condiciones a que se refiere el Artículo XXV, Sección 9, última oración.

Podríamos exponer otros fundamentos para apoyar nuestra conclusión de que la querrela en lo relacionado al Artículo XV debe ser desestimada; con lo mencionado nos parece suficiente.

CONCLUSIONES DE DERECHO

I.- La Unión:

La Unión Independiente de Empleados de la Autoridad de Comunicaciones es una "organización obrera" conforme al significado de la frase en el Artículo 2, Inciso 10 de la Ley.

II.- El Patrono:

La Autoridad de Comunicaciones de Puerto Rico es un "patrono" según el significado del término en el Artículo 2, Inciso 2, de la Ley.

* Nos referimos a todas aquellas condiciones que no sean las del Artículo XXV, Sección 9, última oración.

III.- La Alegada Práctica Ilicita:

Al rehusar usar los vehículos de la División de Instalaciones y Reparaciones el 10 de agosto de 1977, los empleados ejercieron el derecho que les confiere el Artículo XXV, Sección 9, última oración, del convenio colectivo vigente entre la Autoridad y la Unión. Por lo tanto, la Unión no violó los Artículos IV y XV de dicho convenio colectivo.

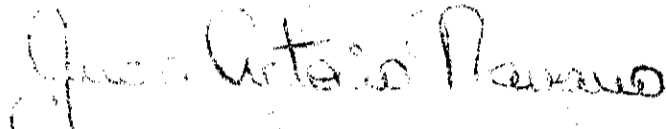
RECOMENDACION

La Junta debe desestimar la querrela en este caso.

Tal y como se dispone en el Artículo II, Sección 10 del Reglamento Núm. 2 de la Junta de Relaciones del Trabajo de Puerto Rico, dentro de los cinco (5) días siguientes a la fecha de la transferencia del caso a la Junta, de acuerdo con la Sección 9 del citado Artículo, cualquier parte en el caso o el abogado de la Junta podrá radicar una exposición escrita por quintuplicado presentando excepciones a este informe, o a cualquier parte del expediente o procedimiento incluyendo decisiones sobre todas las mociones y objeciones sobre las cuales basará el objetante sus alegaciones ante la Junta, conjuntamente con el original y cuatro copias de un alegato sosteniendo las mismas. Inmediatamente después de radicar la Exposición de Excepciones y el alegato, la parte o el abogado de la Junta que lo radicare, notificará con copias a cada una de las otras partes en el procedimiento, las cuales tendrán derecho de contestarlas, dentro de los diez (10) días siguientes a la fecha de notificación. Tal y como se dispone más adelante en el citado Artículo II,

Sección 10, si cualquier parte en el procedimiento deseara obtener permiso para argumentar oralmente sus excepciones y objeciones ante la Junta, deberá solicitarlo de la misma por escrito dentro de los cinco (5) días siguientes a la fecha en que reciba copia de este informe.

En San Juan, Puerto Rico, a 22 de febrero de 1979.


Juan Antonio Navarro
Oficial Examinador

El que suscribe estuvo en licencia por vacaciones desde el 1ro. de diciembre de 1978 hasta el 3 de enero de 1979.